



WIRTSCHAFTLICHE ENTWICKELUNG
DES
NIEDERRHEINISCH-WESTFÄLISCHEN
STEINKOHLN-BERGBAUES
IN DER
ZWETEN HÄLFTE DES 19. JAHRHUNDERTS.

Wirtschaftliche Entwicklung
des
Niederrheinisch - Westfälischen
Steinkohlen - Bergbaues

in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts.

Erster Teil.

Mit 14 lithographischen Tafeln.

Sonderabdruck von Band X des Sammelwerkes: »Die Entwicklung des Niederrheinisch-Westfälischen Steinkohlen-Bergbaues in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts«, herausgegeben vom Verein für die bergbaulichen Interessen im Oberbergamtsbezirk Dortmund in Gemeinschaft mit der Westfälischen Berggewerkschaftskasse und dem Rheinisch-Westfälischen Kohlensyndikat.

1904.

Springer-Verlag Berlin Heidelberg GmbH

Alle Rechte, insbesondere das der Uebersetzung in fremde Sprachen, vorbehalten.

Additional material to this book can be downloaded from <http://extras.springer.com>.

ISBN 978-3-642-98904-9 ISBN 978-3-642-99719-8 (eBook)
DOI 10.1007/978-3-642-99719-8

Softcover reprint of the hardcover 1st edition 1904

Inhaltsverzeichnis.

	Seite
Vorwort	3
1. Kapitel: Allgemeiner Ueberblick über die wirtschaftliche Entwicklung und die einschlägige Gesetzgebung	5
2. Kapitel: Betriebsleitung, Verwaltung und staatliche Aufsicht.	
I. Stand der Verhältnisse während der Zeit von 1850 bis zum Miteigentümerge-setz vom 12. Mai 1851	16
II. Entwicklung der Verhältnisse nach Emanation des Miteigentümerge-setzes.	29
III. Betriebsleitung, Verwaltung und staatliche Aufsicht nach dem heutigen Stande	42
3. Kapitel: Produktion	48
4. Kapitel: Verkehrsverhältnisse.	
I. Verkehrsmittel.	
A. Landstrassen	61
B. Wasserstrassen	63
1. Die Ruhr	64
2. Der Rhein und die Rheinhäfen	73
3. Die Lippe	84
4. Der Dortmund-Ems-Kanal	85
C. Eisenbahnen	87
II. Fracht und Tarifwesen.	
A. Landfuhrwerksfrachten	101
B. Wasserfrachten	102
1. Ruhrfrachten	103
2. Rheinfrachten	107
3. Kohlenfrachten auf der Lippe	116
4. Kohlenfrachten auf dem Dortmund-Ems-Kanal	118
C. Eisenbahntarifwesen	119

	Seite
5. Kapitel: Absatz der Bergwerksprodukte und deren Preise.	
I. Leitung und Regelung des Absatzes bzw. Verkaufes	190
II. Entwicklung der Konjunkturverhältnisse	194
III. Kohlensorten und Absatzstatistik nebst Bemerkungen über die Bedeutung der Konkurrenz-Bergbaubezirke	200
IV. Kohlenverkaufspreise	228
6. Kapitel: Berechtsamswesen	232
7. Kapitel: Eigentumsverhältnisse.	
I. Gewerkschaften	249
II. Aktiengesellschaften	257
III. Kommanditgesellschaften u. dgl. und Alleineigentümer	276
IV. Alleineigentümer	276
V. Preussischer Bergfiskus	277
VI. Allgemeine Bemerkungen	278
Anhang zum 7. Kapitel	282

Verzeichnis der Tafeln*).

		zu Kapitel
Tafel	I. Uebersichtskarte der alten Territorien des Ruhrbezirks. M. 1:400 000	1
	II. Uebersicht über die Sonderrechtsgebiete des rheinisch-westfälischen Teiles des Oberbergamtsbezirks Dortmund und die von Steinkohlenfeldern bedeckte Fläche des Ruhrkohlenbeckens. M. 1:400 000 . . .	1
	III. Graphische Darstellung der Produktion an Kohle, Koks und Briketts auf den Zechen des niederrheinisch-westfälischen Steinkohlenbeckens in der Zeit von 1850—1903	3
	IV. Rheinhäfen bei Ruhrort und Duisburg. M. 1:40 000	4
	V. Entwicklung des Eisenbahnnetzes im Gebiete zwischen Berlin und Paris, Kiel und Strassburg. M. 1:2 000 000	4
	VI. Uebersichtskarte der Eisenbahnen im Gebiete zwischen Berlin und Paris, Kiel und Strassburg, Frühjahr 1904. M. 1:2 000 000	4
	VII. Uebersicht über die Lage der Zechen, Hütten und sonstiger montan-industrieller Werke, sowie der Eisenbahnen und Grubenanschlussbahnen des niederrheinisch-westfälischen Industriebezirks, wie auch der Gegend von Ibbenbüren bzw. Minden nach dem Stande im Jahre 1857. M. 1:120 000	4
	VIII. Entwicklung des Eisenbahnnetzes im niederrheinisch-westfälischen Industriebezirk. M. 1:200 000	4
	IX. Die Bahnlinien der verschiedenen Eisenbahngesellschaften im niederrheinisch-westfälischen Bezirk nach dem Stande des Jahres 1879. M. 1:350 000	4
X a u. X b.	Topographische Uebersichtskarte des niederrheinisch-westfälischen Steinkohlenbeckens (westliches bzw. östliches Blatt). M. 1:100 000	4
	XI. Graphische Darstellung einiger z. Zt. gültiger Frachtsätze für Steinkohlen u. s. w. von Gelsenkirchen nach deutschen und ausländischen Stationen	4
	XII. Die Verteilung des Felderbesitzes auf Bergwerks- und Hütten-Gesellschaften in Westfalen und am Niederrhein	7
	XIII. Der Felderbesitz der einzelnen Bergwerkseigentümer in Westfalen und am Niederrhein	7

*) Die Tafeln II, V—VIII, X a, X b XII und XIII sind dem Bande am Schlusse lose beigelegt.

Benutzte Litteratur.

Zeitschrift für das Berg-, Hütten- und Salinenwesen im preussischen Staate.

Zeitschrift für Bergrecht.

Glückauf.

Jahresberichte der Handelskammern in Duisburg und Ruhrort.

Jahresberichte der Essener Börse.

Amtsblätter der Königl. Regierungen in Arnberg, Düsseldorf, Minden und Münster.

Akten der Königl. Oberbergämter in Dortmund und Bonn und der Königl. Regierung in Düsseldorf (Ruhrstromverwaltung).

Jahresberichte der Direktionen der ehemaligen

- a) Köln-Mindener Eisenbahn,
- b) Bergisch-Märkischen Eisenbahn und
- c) Rheinischen Eisenbahn.

Jahresberichte und Generalversammlungsberichte des Vereins für die bergbaulichen Interessen im Oberbergamtsbezirk Dortmund.

Archiv für Eisenbahnwesen.

Niederschriften des Bezirkseisenbahnrats Köln und seines Ausschusses.

Niederschriften des Landeseisenbahnrats und seines Ausschusses.

Ferner die in den Fussnoten angegebenen besonderen Werke.

Wirtschaftliche Entwicklung

des niederrheinisch-westfälischen Steinkohlen-Bergbaues in der

zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts.

Teil 1.

Vorwort.

Der niederrheinisch-westfälische Steinkohlenbergbau geht grösstenteils im Oberbergamtsbezirk Dortmund um, und nur der kleinere linksrheinische Teil ist dem Oberbergamt in Bonn unterstellt. Dieses eine Trennung der offiziellen Statistik unseres Kohlenbeckens und eine Verschiedenheit der massgebenden Bergpolizeivorschriften hervorrufende Verhältnis in Verbindung mit dem Umstand, dass vor dem 1. Oktober 1865 auf der linken Rheinseite ein anderes Bergrecht galt, als auf der rechten, und dass der linksrheinische Steinkohlenbergbau, soweit er hier in Betracht kommt, überhaupt erst in den 1850er Jahren in Angriff genommen und erst 1875 in Förderung getreten ist, liess es rätlich erscheinen, die Schilderung beider Teile etwas getrennt zu halten. Es ist demnach dem linksrheinischen Bergbau ein besonderes Kapitel (15) gewidmet, während die Angaben in den anderen Kapiteln, soweit nicht etwas Gegenteiliges ausdrücklich bemerkt ist, sich nur auf den Ruhrbezirk beziehen. Unter »Ruhrbezirk« bzw. »Ruhrkohlenbecken« wird hier stets nur der rechtsrheinische Teil des niederrheinisch-westfälischen Steinkohlenbeckens verstanden, also der Steinkohlenbergbau des Oberbergamtsbezirks Dortmund mit Ausnahme desjenigen bei Ibbenbüren, Osnabrück und Minden. Der Begriff »niederrheinisch-westfälischer Steinkohlenbezirk« umfasst dagegen stets auch dessen linksrheinischen Teil.

In die nachstehende Schilderung ist zu dem Zwecke, die Lage des Bergbaus vor den um die Mitte des Jahres 1851 auf gesetzgeberischem Gebiete eingetretenen wichtigen Aenderungen noch für ein ganzes Jahr vorführen zu können, das Jahr 1850 und sodann, um das aktuelle Interesse zu wahren, auch noch die Zeit nach 1900 mit einbezogen worden.

Bei der Aufstellung der Tabellen wurde mit der grösstmöglichen Sorgfalt vorgegangen und es wurde stets diejenige Statistik zu Grunde gelegt, welche als die zuverlässigste anzusehen bzw. für den betreffenden

Zweck speziell aufgestellt war (z. B. beim Knappschaftswesen die Knappschafts-Statistik). Es war deshalb nicht zu vermeiden, dass mitunter Unstimmigkeiten zwischen den einzelnen Tabellen (z. B. hinsichtlich der Belegschaftshöhe und dergl.) vorkommen, weil eben bei den einzelnen statistischen Aufstellungen zuweilen verschiedene Grundsätze in Anwendung gekommen sind.

Wo in den Tabellen weder eine Zahl noch ein Strich eingesetzt ist, standen einigermassen brauchbare Angaben nicht zu Gebote, während ein blosser Strich (—) markieren soll, dass eine Voraussetzung zur Ausfüllung überhaupt nicht vorliegt.

1. Kapitel: Allgemeiner Ueberblick über die wirtschaftliche Entwicklung und die einschlägige Gesetzgebung.

Von Bergassessor K r e u t z , Köln.

Die politischen Stürme, welche Ende der 1840er Jahre, besonders 1848, unser Vaterland durchbrausten, brachten, wie überhaupt das ganze gewerbliche Leben, so auch den in erfreulicher Entwicklung begriffenen Ruhrkohlenbergbau in eine recht gedrückte Lage. Dieselbe dauerte bis gegen Anfang 1850. Um diese Zeit erst hatten die Gemüter sich soweit beruhigt, dass Handel und Industrie allmählich wieder aufblühten und ein frischer Unternehmungsgeist erwachte. Auch unser Bergbau folgte dieser aufwärtsgehenden Bewegung und nahm in den nächsten Jahren einen überaus kräftigen Aufschwung. Besonders um die Mitte des 1850er Dezenniums herrschte auf dem Gebiete der Montanindustrie des Ruhrbezirks eine Lebendigkeit, wie kaum je zuvor; eine ganze Reihe von Zechenanlagen, wie auch zahlreiche auf Bergwerksunternehmungen gerichtete Aktiengesellschaften verdanken ihre Entstehung jener Zeit.

Wenn auch mit Ende 1857 ein Rückschlag in der Konjunktur des Kohlenmarktes eintrat, und diese Konjunktur in der Folgezeit häufig wechselte, wenn auch ihr Tiefstand an Dauer im allgemeinen den Hochstand bei weitem übertraf, so war doch der durch die Gründerthätigkeit der 1850er Jahre gegebene Anstoss ein zu kräftiger, als dass die dadurch bewirkte und durch die übrigen Faktoren unseres industriellen und wirtschaftlichen Lebens begünstigte Bewegung sobald hätte zum Stillstand kommen können. Der Ruhrkohlenbergbau nahm vielmehr, was Produktionsmenge anbetrifft, eine sozusagen fortgesetzt aufsteigende, durch neue Perioden der Hochkonjunktur belebte Entwicklung, indem nur wenige Jahre einen kleinen Rückschritt gegen das betreffende Vorjahr aufweisen. In der zweiten Hälfte der 1870er Jahre trat dann auch die linke Rheinseite in Kohlenförderung.

Allerdings ist, wie schon durch die vorstehende Bemerkung über die Konjunkturverhältnisse angedeutet wurde, das Endergebnis wirtschaftlicher Natur nicht immer ein erfreuliches gewesen, vielmehr hat es dabei recht zahlreiche magere Jahre gegeben, Jahre sogar, die manche Zechen vor die Existenzfrage stellten. Aber die Zähigkeit, mit welcher die niederrheinisch-westfälischen Gewerken an ihren Kuxen und Bergwerksaktien selbst unter grossen Opfern festhielten und die Energie, mit welcher die Zechen verwaltet wurden, haben auch diese Zeiten überwinden lassen, und unser Bergbau kann mit Stolz zurückblicken auf die Entwicklung, welche er seit 1850 genommen hat.

Wenn R. von Carnall in seinem Buche »Die Bergwerke in Preussen und deren Besteuerung« im Jahre 1850 sich dahin äusserte,*) dass der westfälische Steinkohlenbergbau der grossartigsten Entwicklung fähig sei, so hat er vollständig Recht behalten; ob er aber eine solche Entwicklung, wie sie in der That eingetreten ist, vorausgesehen hat, dürfte wohl zweifelhaft sein.

Es betrug beim niederrheinisch-westfälischen Steinkohlenbergbau:

Tabelle 1.

	die Jahresförderung an Kohlen t	die durchschnittliche Arbeiterzahl Mann
im Jahre 1850	1 960 841	12 238
dagegen im Jahre 1900 . . .	60 119 378	228 693
und im Durchschnitt der Jahre 1850 bis einschliessl. 1900 .	20 406 614	80 923

Die Faktoren, welche diese so überaus starke Entwicklung ermöglicht haben, sind im Wesentlichen folgende:

1. die natürlichen Flötzverhältnisse;
2. die Fortschritte der Berg- und Maschinenteknik, wie auch der einschlägigen Wissenschaften;

*) v. Carnall sagt auf Seite 6 a. a. O.: »Seitdem einerseits östlich über Dortmund hinaus Steinkohlengruben eröffnet und andererseits noch bei Oberhausen Steinkohlenflötze erbohrt wurden; seitdem man sich überzeugt hat, dass auch unter dem Mergel, welcher das Kohlengebirge zwischen Essen und Dortmund überlagert, noch die vortrefflichsten Flötze vorhanden sind; seitdem man die dem Abteufen der dortigen tiefen Schächte entgegengetretenen Schwierigkeiten überwinden lernte und zu der Gewissheit gelangte, dass ohngeachtet der Kostbarkeit solcher Anlagen dieselben dennoch bei einem gesicherten starken Absatze mit Gewinn bestehen können, unterliegt es keinem Zweifel mehr, dass der westfälische Steinkohlenbergbau der grossartigsten Entwicklung fähig ist. Gegen diese künftige Ausdehnung erscheint seine gegenwärtige Leistung nur als ein schwacher Anfang.«

3. die Verbesserung des Verkehrswesens;
4. das Wachsen der Kohlen verbrauchenden Industrien, namentlich der Eisenindustrie;
5. die auf die wirtschaftliche Hebung des Bergbaues gerichteten Verbände der Bergwerksbesitzer, als welche besonders die Westfälische Berggewerkschaftskasse, der im Jahre 1858 gegründete Verein für die bergbaulichen Interessen im Oberbergamtsbezirk Dortmund, die in neuerer Zeit entstandenen Syndikate u. dgl. zu erwähnen sind;
6. die Aenderung bezw. Ausgestaltung der bezüglichen Rechtsverhältnisse.

Die unter 1 und 2 angegebenen Punkte haben in den vorausgegangenen Bänden dieses Werkes die nötige Berücksichtigung gefunden, und die Entwicklung des Verkehrswesens, die Entfaltung der Eisenindustrie wie auch die wirtschaftlichen Verbände der Bergwerksbesitzer werden weiter unten (s. Kap. 4, 8 u. 10) beleuchtet werden. Es seien deshalb hier nur noch einige allgemeine Bemerkungen über die bezüglichen Rechtsverhältnisse und die gesetzgeberischen Massnahmen vorausgeschickt.

Man kann nicht sagen, dass unsere Gesetzgebung den Bedürfnissen des wirtschaftlichen Lebens stets rechtzeitig gefolgt ist, vielmehr hat gerade der Bergbau, wie im Nachfolgenden gezeigt werden wird, längere Zeit hindurch unter gesetzlichen Bestimmungen leiden müssen, die zu den modernen und durch die technische Entwicklung bedingten Verhältnissen nicht mehr passten.

Auch hat es Vorschriften gegeben, die vom bergbaulichen Standpunkte aus von vornherein als verfehlt zu erachten waren, — Vorschriften, »entstanden am grünen Tisch, nicht aber auf der grünen Weide des praktischen Lebens.«

Immerhin aber hat, wenn auch vielfach etwas spät, unser Bergbau bei der hohen Bedeutung für die Volkswirtschaft endlich doch stets eine gebührende Berücksichtigung auch auf gesetzgeberischem Gebiete gefunden. In dieser Beziehung bietet namentlich die Berggesetzgebung der 1860er Jahre glänzende Lichtpunkte dar. Und solche Gesetze, so sehr auch einzelne Personen oder Körperschaften um ihr Zustandekommen sich bemüht haben, sind im Grossen und Ganzen herausgewachsen aus der Macht der Verhältnisse, hervorgebracht durch den Drang der Zeit.

Im Jahre 1850 galten in bergrechtlicher Beziehung für das rechtsrheinische Gebiet*) nächst dem Gesetz vom 1. Juli 1821, die Verleihung

*) Die Grenze zwischen rechts- und linksrheinischem Bergrecht lag eigentlich in dem Thalwege des Rheins (s. Artikel III des Pariser Friedensvertrages vom 30. 5. 1814 — Preuss. Gesetzsammlung 1814, Seite 113 ff. —). Einem übereinstimmenden An-

des Bergeigentums auf Flötzen betreffend,*) im Wesentlichen noch die alten Bergordnungen und zwar:

1. für das Gebiet der vormaligen Grafschaft Mark, Stifter Essen und Werden, für den rechtsrheinischen Teil des früheren Herzogtums Kleve wie auch für das Gebiet des ehemaligen Bistums (Fürstentums) Paderborn: die »revidierte Bergordnung für das Herzogtum Kleve, Fürstentum Meurs und für die Grafschaft Mark« vom 29. April 1766, kurzweg gewöhnlich revidierte Kleve-Märkische Bergordnung genannt;**)
2. für das Gebiet der Herrschaft Broich einschl. Kirchspiel Mülheim an der Ruhr, der Unterherrschaft Hardenberg und überhaupt des ehemaligen Herzogtums Berg wie auch (?) für die auf der linken Ruhrseite gelegene Herrlichkeit Oefte die Jülich - Bergische Bergordnung vom 21. März 1719;***)
3. für das Vest Recklinghausen wie auch für das Gebiet des früheren Herzogtums Westfalen die Churkölnische Bergordnung vom 4. Januar 1669.†)

Eine besondere Provinzial-Bergordnung bestand nicht, vielmehr galt an Stelle einer solchen der Titel 16 des II. Teils des Allgemeinen Landrechts (prinzipale Anwendbarkeit des landrechtlichen Bergrechts. ††)

Für das Gebiet der vormaligen Grafschaften Dortmund, Hohenlimburg, Ravensberg, Ober-Lingen und Tecklenburg, Fürstentümer Münster, Korvey und Minden, Standesherrschaften Dülmen, Horstmar, Bocholt, Anholt, Ahaus, Gehmen, Steinfurt, Rheina-Wolbeck, Rheda und Rietberg sowie für das Amt Reckeberg und das städtische Gebiet von Lipstadt.

Die Geltungsbereiche der angeführten Provinzial-Bergordnungen wie auch des prinzipal anwendbaren landrechtlichen Bergrechts sind mit dem

trage der Oberbergämter Dortmund und Bonn entsprechend genehmigte der Ressortminister unterm 19. Juli 1858, dass die Mittellinie des derzeitigen Rheinlaufs als der gesetzlichen aber veränderlichen Grenze der beiden Rechtsgebiete, dem Thalwege, am nächsten kommend ermittelt und als bleibende Grenzscheide der beiderseitigen Verwaltungsdistrikte festgestellt werde.

*) S. Brassert: Bergordnungen der Preussischen Lande (Köln 1858), S. 1105;

**) S. Brassert a. a. O. Seite 817 ff.; auch Kersten: die rev. Bergordnung usw. Dortmund 1856.

***) S. Brassert a. a. O. Seite 761 ff.

†) S. Brassert a. a. O. Seite 517.

††) S. Brassert a. a. O. Seite 1095 ff. Vergl. auch Zeitschrift für Bergrecht Band 1 Seite 53 ff.

Additional material from *Wirtschaftliche Entwicklung des Niederrheinisch-Westfälischen Steinkohlen-Bergbaues*, ISBN 978-3-642-98904-9 (978-3-642-98904-9_OSFO1), is available at <http://extras.springer.com>



den Ruhrbezirk umfassenden Teil auf Tafel I näher dargestellt; auch sei dieserhalb auf Tafel II hingewiesen. *)

*) Aus der Territorialgeschichte des preussischen Staates sei hier Nachstehendes angeführt:

- A. Infolge Erbschaft im Jahre 1609 — Tod des Herzogs Johann Wilhelm von Kleve, der zugleich die Herzogtümer Jülich und Berg, die Grafschaften Mark und Ravensberg besessen hatte — bzw. infolge des den Jülich-Kleve'schen Erbschaftsstreit beilegenden Teilungsvertrages zu Kleve vom 9. September 1666 fielen an Brandenburg:
1. Grafschaft Mark nebst der Stadt Soest und deren Gebiet (der Börde) sowie auch der Hälfte von Lippstadt;
 2. Grafschaft Ravensberg nebst der Stadt Herford;
 3. Herzogtum Kleve.
- B. Im Jahre 1648 (westfälischer Friede) fiel das Bistum Minden an Brandenburg.
- C. Am 18. Januar 1701 setzte der Kurfürst von Brandenburg sich die Königskrone an (erst: König in Preussen, seit 1772: König von Preussen).
- D. 1702: Preussen nimmt Mörs in Besitz; Besitznahme bestätigt durch Vergleich von 1732, wodurch auch die Grafschaft Lingen an Preussen kam.
- E. Im Jahre 1707 — vollständig geordnet erst 1729 — wurde die Grafschaft Tecklenburg preussisch.
- F. Infolge des Friedens von Lüneville (9. Februar 1801) erlangte Frankreich die Rhein- grenze, wodurch also auch Preussen die linksrheinischen Gebietsteile verlor. Als Entschädigung für diesen Verlust (Herzogtum Geldern, linksrheinischer Teil des Herzogtums Kleve, Fürstentum Mörs und die Bezirke von Zevenaer, Huissen und Malburg) erhielt Preussen im Jahre 1802 bzw. laut Reichsdeputationsregress vom 25. Februar 1803 ausser hier nicht in Betracht kommenden Gebieten noch:
1. das Bistum Paderborn;
 2. die Abteien Herford, Elten, Essen, Werden und Kappenberg (Bemerkung: Kappenberg lag im Gebiete von Münster, war aber von dessen Gerichtsbarkeit unabhängig, besass also kein besonderes Gebiet, hatte jedoch hohe Einkünfte);
 3. die Stadt Münster nebst der östlichen Hälfte des Bistums dieses Namens.
- Der Rest des letztgenannten Bistums wurde unter den Herzog von Arenberg (Vest Recklinghausen und Amt Meppen), den Herzog von Croy (Dülmen), den Herzog von Looz und Corswaren (Rheina-Wolbeck), die Fürsten von Salm (Bochold und Ahaus), die Wild- und Rheingrafen (Horstmar) ebenfalls als Entschädigung für die Verluste an linksrheinischen Gebieten verteilt; ferner fiel das Herzogtum Westfalen an Hessen-Darmstadt, das Bistum Korvey und die Grafschaft und Reichsstadt Dortmund an Oranien.
- G. In der Zeit von 1805 bis 1807 verlor Preussen infolge des Napoleonischen Vorgehens bzw. des Cessionstraktats von Paris (15. 2. 1806), des Memeler Friedens (28. 1. 1807) und des Tilsiter Friedens (9. 7. 1807) u. A. auch alle seine Besitzungen zwischen Rhein und Elbe.
- Die Grafschaften Mark, Tecklenburg und Lingen sowie der preussische Anteil an dem ehemaligen Bistum Münster wurden dem Grossherzogtum Berg zugeteilt, das Napoleon schon im Jahre 1806 aus dem von Bayern erhaltenen Herzogtum Berg, dem östlichen Teil von Kleve, aus Essen, Werden, Elten und Dortmund gestiftet und dem er bereits die Oberhoheit über die oranischen Stammlande Dietz, Hadamar, Dillenburg, Siegen, sowie über zahlreiche kleinere Grafschaften und Herrschaften (Rheda, Steinfurt, Rheina-Wolbeck, Horstmar, Limburg usw.) verliehen hatte. Im Jahre 1808 trennte Napoleon den nördlichen Teil des Bistums Münster nebst Lingen

Nach dem landrechtlichen Grundsatz: »Stadtrecht bricht Landrecht, Landrecht bricht gemeines Recht«*) galt nächst den Provinzial-Berg-

und Tecklenburg wieder von dem Grossherzogtum Berg und bildete daraus das unmittelbar französische Departement der Ems.

Für Napoleons Bruder Jerome wurde aus den Grafschaften Rietberg, Ravensberg, den Fürstentümern Paderborn, Korvey, Minden, Osnabrück u. a. das Königreich Westfalen gebildet.

H. Nach den Freiheitskriegen und dem Sturze Napoleons kamen im Jahre 1815 (Wiener Kongressakte vom 9. Juni) an Preussen unter anderen auch folgende Gebiete (nach der alten Territorialbezeichnung):

1. Mark (einschliesslich Soest, der Börde und der Hälfte von Lippstadt), Kleve, Mörs, Ravensberg und Minden;
2. Essen, Werden, Kappenberg, Elten, Herford;
3. Paderborn, Korvey;
4. Jülich, Berg einschl. Hardenberg, Oefte, Broich und Styrum;
5. Dortmund;
6. Herzogtum Westfalen nebst der alten Grafschaft Arnsberg;
7. Amt Reckeberg (Wiedenbrück);
8. Tecklenburg-Lingen mit Ausnahme der niederen Grafschaft Lingen;
9. der früher schon preussisch gewesene östliche Teil des Fürstentums Münster mit Ausnahme des an Hannover abgetretenen nördlichen, rechts von der Ems gelegenen Streifens;
10. die westliche, im Jahre 1803 unter die später mediatisierten Herzöge und Fürsten von Croy, Looz-Corswaren, Salm-Salm, Salm-Kyrburg und die Wild- und Rheingrafen verteilte Hälfte des Fürstentums Münster nebst der im Besitze des Grafen, seit 1817 Fürsten von Bentheim-Tecklenburg-Rheda befindlichen Lehnsherrschaft Gronau, ferner die Oberhoheit über die sonstigen Besitzungen dieses Fürsten (Herrschaften Rheda und Gütersloh und Grafschaft Limburg an der Lenne), die Oberhoheit über die Grafschaften Steinfurt, Recklinghausen und Rietberg und über die Herrschaften Anholt und Gehmen;
usw. usw.

Mit Ausnahme der Hälfte von Lippstadt kam also im Jahre 1815 der ganze rheinisch-westfälische Teil des jetzigen Oberbergamtsbezirks Dortmund sowie auch das linksrheinische Gebiet des jetzigen rheinisch-westfälischen Steinkohlenbezirks unter preussische Herrschaft.

- J. Durch Vertrag zwischen Preussen und Lippe vom 17. Mai 1850 endlich kam Lippstadt ganz an Preussen, und die lippische Enklave in Westfalen wurde auf die Aemter Kappel und Lipperode beschränkt, wogegen der Fürst zur Lippe anderweitige Entschädigung erhielt.
- K. Infolge des Krieges von 1866 fiel u. a. auch das vormalige Königreich Hannover an Preußen. (Patent vom 3. Okt. 1866.)

[Nach Fix: Territorialgeschichte des Preussischen Staates, II. Auflage Berlin 1869.

Vergl. auch die Karten:

1. »Die königlich preussischen Länder zwischen der Maas und Weser; nach Büsching dargestellt von J. M. F. Schmidt; Verlag von Simon Schropp & Cie., Berlin.
2. Historischer Atlas der Rheinprovinz; herausgegeben von der Gesellschaft für rheinische Geschichtskunde; Bonn (bei Hermann Behrendt) 1894 und folg.]

*) S. Artikel III und Artikel VII des Patentens vom 5. Februar 1794 wegen Publikation des allgemeinen Landrechts.

ordnungen subsidiär das Bergrecht des allgemeinen Landrechts Teil II, Tit. 16*)

in dem oben angegebenen Bereiche der rev. Kleve-Märkischen und der Churkölnischen Bergordnung, in der Herrschaft Broich einschliesslich Mülheim an der Ruhr und in der Unterherrschaft Hardenberg.

Nächst dem allgemeinen Landrecht kam dann das gemeine deutsche Bergrecht bzw. die Observanz in Betracht.**)

In dem Gebiet des vormaligen Herzogtums Berg (mit Ausschluss von Hardenberg und Broich) sowie in der angegebenen Herrlichkeit Oefte war nächst der Provinzial-Bergordnung das gemeine deutsche Bergrecht subsidiär anzuwenden, indem hier das allgemeine Landrecht nicht galt.

Dieser im Jahre 1850 auf der rechten Rheinseite herrschende Rechtszustand war demnach recht verwickelt und schwer zu überschauen, ausserdem aber auch der damaligen Lage der Montanindustrie nicht mehr angemessen, indem er den Bergbau mit überaus hohen Bergwerksabgaben (dem Zehnten usw.) belastete und zudem einer starken staatlichen Bevormundung unterwarf. Die seit den 1820er Jahren unternommenen Bemühungen um eine Reform des Bergrechts***) waren ohne Erfolg geblieben, bis vom Jahre 1851 ab und zwar durch Novellengesetzgebung endlich Aenderungen auf bergrechtlichem Gebiete durchgeführt wurden. Diese Gesetzgebung bewegte sich in der Hauptsache nach zwei Richtungen hin, nämlich einmal auf die Beseitigung der staatlichen Bevormundung und die dadurch bedingte Reform der Bergverwaltung, zum andern auf die Ermässigung der Bergwerksabgaben. Es waren dies folgende Gesetze:

1. Gesetz vom 12. Mai 1851 über die Verhältnisse der Miteigentümer eines Bergwerks (Zschr. f. B., H. u. S.-W. Bd. 1, A, Seite 24);
2. Gesetz vom 12. Mai 1851 über die Besteuerung der Bergwerke (Zschr. f. B., H. u. S.-W. Band 1, A, S. 15);
3. Gesetz vom 10. April 1854 betr. die Vereinigung der Berg-, Hütten- und Salinen - Arbeiter in Knappschaften (Zschr. f. B., H. u. S.-W., Band 2, A, S. 117);

*) S. Brassert a. a. O. Seite 1015 ff. Vergl. auch Zeitschrift für Bergrecht Band 1 Seite 53 ff.

**) S. Artikel VII des Patentens vom 5. Februar 1794 wegen Publikation des allgemeinen Landrechts; ferner Caput LXXXVII § 3 der rev. Kleve-Märkischen Bergordnung und § 2 des Patentens vom 12. April 1803 wegen Verwaltung des Bergwerks-Regals in den Stiftern Essen und Werden. Das gemeine deutsche Bergrecht ist zu ersehen bei Hertwig: Neues und vollkommenes Bergbuch, Dresden und Leipzig 1710, bezw. II. Auflage 1734.

***) Vergl. Zeitschrift für Bergrecht Band III, S. 234 ff.; Klostermann Lehrbuch des preussisch. Bergrechts, Seite 33 ff.; Klostermann Kommentar zum Berggesetz I. Aufl., Seite 59 ff.

4. Gesetz vom 23. März 1856 über die Bestrafung unbefugter Gewinnung oder Aneignung von Mineralien (Zschr. f. B., H. u. S.-W. Band 4, A, S. 51; Brassert Kommentar zum Berggesetz S. 533);
5. Gesetz vom 21. Mai 1860, die Aufsicht der Bergbehörden über den Bergbau und das Verhältnis der Berg- und Hüttenarbeiter betreffend — kurzweg gewöhnlich Freizügigkeitsgesetz genannt — (Zschr. f. B., H. u. S.-W. Bd. 8, A, S. 217; Zschr. f. Bergrecht, Bd. 1, S. 1);
6. Gesetz vom 21. Mai 1860 betr. die Aufhebung der in bergamtlichen Verwaltungs-Angelegenheiten zu entrichtenden Gebühren und Sporteln (Zschr. f. B., H. u. S.-W. Bd. 8, A, S. 221; Zschr. f. Bergrecht Bd. 1, S. 23);
7. Gesetz vom 22. Mai 1861 betr. die Ermässigung der Bergwerksabgaben (Zschr. f. B., H. u. S.-W., Band 9, A, S. 206; Zschr. f. Bergrecht Bd. 2, S. 185);
8. Gesetz vom 10. Juni 1861 über die Kompetenz der Oberbergämter — kurzweg Kompetenzgesetz genannt — (Zschr. f. B., H. u. S.-W., Bd. 9, A, S. 222; Zschr. f. Bergrecht Bd. 2, S. 188);
9. Gesetz vom 20. Oktober 1862, die Bergwerksabgaben betreffend (Zschr. f. B., H. u. S.-W., Bd. 10, A, S. 240; Zschr. f. Bergrecht Bd. 3., S. 402);
10. Gesetz vom 5. Juni 1863 wegen Verwaltung der Bergbauhilfskassen (Zschr. f. B., H. u. S.-W., Bd. 11, A, S. 65; Zschr. f. Bergrecht Bd. 4, S. 273).

Soweit nicht durch das Gesetz vom 1. Juli 1821 (betr. die Verleihung des Bergeigentums auf Flötzen) und die vorstehend unter 1 bis 10 angegebenen Novellen bzw. die daneben noch ergangenen weniger wichtigen Gesetze*) eine Aenderung getroffen war, galten auf der rechten Rheinseite bis 1. Oktober 1865 noch die alten Bergordnungen bzw. das Landrecht und das gemeine Recht. Die Behörde suchte zwar die in diesen Rechtsverhältnissen etwa noch liegenden Schärpen durch Verwaltungsvorschriften möglichst zu lindern, aber die Rechtsgrundlage derartiger Verwaltungsnormen war, da auch die Behörde nicht über, sondern unter dem Gesetze steht, vielfach eine recht schwache und unsichere.

*) Gesetz vom 26. Februar 1855 wegen Abtretung von Grund und Boden zu bergbaulichen Zwecken in dem ausserlandrechtlichen Teile des Bergamtsbezirks Essen;

Gesetz vom 18. April 1855 betr. die Befugnis der Bergämter zur Führung des Berggegen- und Hypothekenbuchs usw.

Gesetz vom 17. Juni 1863 betr. die Abänderungen des § 13 des Bergwerkssteuergesetzes vom 12. Mai 1851.

Für die linke Rheinseite kamen von den oben angegebenen 10 Novellen nur die unter 3 (Knappschaften), 4 (unbefugte Mineralgewinnung), 8 (Kompetenzgesetz) und 9 (Bergwerksabgaben) angeführten in Betracht; im übrigen galt dort vor dem 1. Oktober 1865 das französische Bergrecht*), insbesondere das Gesetz über die Bergwerke, Gräbereien und Steinbrüche vom 21. April 1810.

Im Jahre 1865 endlich erfolgte dann die langersehnte durchgreifende Reform unseres Bergrechts, indem unterm 24. Juni 1865 das Allgemeine Berggesetz für die Preussischen Staaten — also auch für die linke Rheinseite gültig — erging. Dasselbe trat mit dem 1. Oktober 1865 in Kraft, sodass von diesem Tage an die linke wie auch die rechte Rheinseite gleiches Bergrecht hatten. Mit dem angegebenen Zeitpunkte traten ausser Kraft:

Die Provinzial-Bergordnungen, die §§ 6 und 69 bis 480 des sechzehnten Titels im zweiten Teile des Allgemeinen Preussischen Landrechts, das Gemeine Deutsche Bergrecht, die Deklaration vom 27. Oktober 1804**) das Gesetz über die Verleihung der Bergeigentums auf Flötzen vom 1. Juli 1821, das Gesetz über die Verhältnisse der Miteigentümer eines Bergwerks vom 12. Mai 1851, das Knappschaftsgesetz vom 10. April 1854, das Gesetz über die Beaufsichtigung des Bergbaues und das Verhältnis der Berg- und Hüttenarbeiter vom 21. Mai 1860 mit Ausschluss der §§ 16, 17 und 18 und des § 19, soweit derselbe sich auf § 18 bezieht***), das Gesetz über die Kompetenz der Oberbergämter vom 10. Juni 1861, das linksrheinische Bergwerksgesetz vom 21. April 1810, das Dekret über die Organisation des Bergwerkskorps vom 21. April 1810, das Dekret über die Organisation des Bergwerkskorps vom 18. November 1810, das Bergwerks-Polizeidekret vom 3. Januar 1813, und alle übrigen allgemeinen und besonderen Gesetze, Verordnungen und Gewohnheiten über Gegenstände, auf welche das Allgemeine Berggesetz sich bezieht.

Diese aufgehobenen Gesetze usw. haben indessen ihre Anwendbarkeit insoweit behalten, als nach denselben wohlerworbene Rechte und solche ältere Einrichtungen, welche wie Erbstollengerechtigkeiten, Längenfelder usw. das allgemeine Berggesetz nicht mehr gewährt, nach wie vor beurteilt werden müssen †).

*) s. Martins: Die in der Königl. Preussischen Rheinprovinz gültigen Französischen Bergwerks-Gesetze, Dekrete und Instruktionen, Koblenz 1836.

**) Diese Deklaration (s. Gräff, Handbuch des preuss. Bergrechts, Breslau 1855, Anhang Seite 18), betraf die Ueberlassung des Grund und Bodens an die Bergbau treibenden Gewerken zur Anlegung der Abfuhrwege und Niederlagen.

***) Die Worte: »mit Ausschluss der §§ 16, 17 und 18 und des § 19, soweit derselbe sich auf § 18 bezieht« wurden infolge der Bestimmungen der §§ 152 bis 154 der Gewerbeordnung vom 21. Juni 1869 hinfällig.

†) s. Brassert: Kommentar zum Allgem. Berggesetz, Anm. zu § 244.

In voller Wirksamkeit blieben also neben dem Allgem. Berggesetz: das heute noch gültige Gesetz vom 23. März 1856 wegen unbefugter Mineralgewinnung, das ebenfalls heute noch bestehende Bergbauhilfskassengesetz vom 5. Juni 1863 und die Vorschriften betr. die Bergwerksabgaben. In letzterer Beziehung war nämlich bereits durch das Gesetz vom 20. Okt. 1862 eine Gleichstellung des linksrheinischen mit dem rechtsrheinischen Gebiete, beginnend mit dem 1. Januar 1865, herbeigeführt worden. Durch Gesetz vom 14. Juli 1893 endlich wurden die Bergwerksabgaben vom 1. April 1895 ab ausser Hebung gesetzt.

Das allgemeine Berggesetz vom 24. Juni 1865, welches übrigens in den Jahren 1867 bis 1869 auch in die neu erworbenen Gebietsteile eingeführt wurde, hat durch folgende Berggesetz-Novellen*) Ergänzungen bzw. Abänderungen erfahren:

1. Gesetz vom 9. April 1873 betr. die Abänderung des § 235 des Allgemeinen Berggesetzes vom 24. Juni 1865; **)
2. Gesetz vom 24. Juni 1892, betr. die Abänderung einzelner Bestimmungen des Allgem. Berggesetzes vom 24. Juni 1865***).
3. Gesetz vom 7. Juli 1902, betr. die Abänderung einzelner Bestimmungen des Allgem. Berggesetzes vom 24. Juni 1865†).

Ausser dem Berggesetz kommen für die Bergbau-Verhältnisse noch sonstige allgemeine Gesetze, welche teilweise auch berggesetzliche Bestimmungen modifiziert haben, in Betracht; dieselben werden weiter unten an den betreffenden Stellen Erwähnung finden. Hier sei nur darauf hingewiesen, dass die Reichsgesetze, soweit in ihnen nicht etwas anderes ausdrücklich bestimmt ist, den Landesgesetzen vorgehen, und dass die in den 1880er Jahren begonnene sozialpolitische Reichsgesetzgebung den Bergbau hinsichtlich Beitragsleistung stark belastet, insbesondere auch das alt ehrwürdige Knappschaftswesen (d. h. die für den Fall von Krankheit, Invalidität oder Tod den Bergleuten bzw. deren Hinterbliebenen Unterstützung gewährenden Kassen) beeinflusst hat.

Die Hoheitsrechte des Staates erleiden nun und zwar auch grade im Bezirk des niederrheinisch-westfälischen Steinkohlenbeckens, (allerdings nicht auf der linken, sondern nur auf der rechten Rheinseite), stellenweise eine gewisse Einschränkung durch private Sonderrechte (siehe § 250 des allgem. Berggesetzes). Es sind dies im rheinisch-westfälischen Teile des Oberbergamtsbezirks Dortmund:

*) Das die §§ 212 und 213 aufhebende Gesetz vom 22. Febr. 1869 (s. Brassert, Kommentar S. 539) kommt für den niederrheinisch-westfälischen Bezirk nicht in Betracht.

**) s. Zschr. f. Bergrecht, Band 14, Seite 145 ff.

***) s. Zschr. f. Bergrecht, Band 33, Seite 321 ff.

†) s. Zschr. f. Bergrecht, Band 43, Seite 385 ff.

1. Die Bergregalrechte der vormals reichsunmittelbaren Standesherrn:
 - a) des Herzogs von Arenberg für die Grafschaft (das Vest) Recklinghausen;
 - b) des Herzogs von Croy für die Herrschaft Dülmen;
 - c) des Fürsten von Salm-Salm für das Fürstentum Salm und die Herrschaft Anholt;
 - d) des Fürsten von Bentheim-Tecklenburg für die Grafschaft Hohenlimburg und die Herrschaft Rheda;
 - e) des Fürsten von Rheina-Wolbeck für das Fürstentum Rheina-Wolbeck;
 - f) des Fürsten von Bentheim-Bentheim und Bentheim-Steinfurt für die Grafschaft Steinfurt;und g) vor dem 1. Januar 1869 des Fürsten, vormaligen Rheingrafen von Salm-Horstmar für die Grafschaft Horstmar;*)
2. das Bergregalrecht des Freiherrn von Wendt für die Unterherrschaft Hardenberg;
3. das Zehnterhebungsrecht einer Privatgesellschaft für die Herrschaft Broich.

Ausserdem hat der Besitzer der Herrlichkeit Oefte ein sog. jus excludendi alios, d. h. das Recht zur ausschliesslichen Steinkohlengewinnung in diesem Gebiete.

Zur näheren Abgrenzung dieser Rechte sind zwischen deren Inhabern und der Staatsverwaltung Regulative bzw. Verträge geschlossen worden. Die Regalinhaber haben demnach im allgemeinen das Recht der Erhebung von Bergwerksabgaben (Bruttoabgaben) für die in ihrem Regalgebiete geförderten Kohlen bzw. Bergwerksmineralien, sowie das Recht der Verleihung von Bergwerksfeldern nach Massgabe des Berggesetzes. Das Nähere wird weiter unten (Kap. 6 und 13) mitgeteilt werden.

*) In der Instruktion vom 30. Mai 1820 wegen Ausführung des Edikts vom 21. 6. 1815, die Verhältnisse der vormals unmittelbaren deutschen Reichsstände in der preuss. Monarchie betreffend, werden ausserdem noch als hierher gehörig aufgeführt: Ahaus, Bocholt, Herrschaft Gehmen und Grafschaft Rietberg. Nach Fix, Territorialgeschichte des preussischen Staates (II. Aufl. Berlin 1869, Seite 162) sind die standesherrlichen Rechte von Rietberg schon in den 1820er Jahren erloschen und es gehörte im Jahre 1869 Gehmen als Standesherrschaft einer Linie des Grafen von Landsberg. Wie es mit dem Bergregal in Gehmen steht, oder ob diese Herrschaft jetzt etwa ein Zubehör von Salm bildet, ist dem Verfasser nicht bekannt geworden. Die Grenze der Herrschaft Gehmen ist auf Tafel II. durch eine den Ort Gehmen umschliessende punktierte Linie angedeutet. Ahaus und Bocholt gehören jetzt zum Fürstentum Salm.

Die angeführten Sonderrechtsgebiete mit Ausnahme der im Jahre 1868 abgefundenen Grafschaft Horstmar*) sind auf der Tafel II bezeichnet. Für den Ruhrkohlenbergbau — auf der linken Rheinseite giebt es keine solchen Sonderrechte — kommen z. Zt. bzw. für die nächste Zukunft in Betracht:

Das Vest Recklinghausen, die Herrschaft Dülmen, das Fürstentum Salm nebst Herrschaft Anholt und die Herrschaft Broich.

2. Kapitel: Betriebsleitung, Verwaltung und staatliche Aufsicht.

Von Bergassessor Kreutz, Köln.

I. Stand der Verhältnisse während der Zeit von 1850 bis zum Miteigentümergebiet vom 12. Mai 1851.

Der Anfang der 1850er Jahre gehört bezüglich der Betriebsleitung und Verwaltung des privaten Bergwerkseigentums noch jener Zeitepoche an, welche charakterisiert wird durch die Gestalt des Gewerkes, der »gehorsamst die von einem hohen wohlhälllichen Bergamte festgesetzte Zubusse zahlte«. Es herrschte das sogenannte Direktionsprinzip, d. h. die Leitung des Betriebs und Haushalts auch der privaten Zechen lag vorwiegend in der Hand der königlichen Bergbehörde, und den Gewerken, wenn sie auch in manchen Angelegenheiten vorher gehört wurden, blieb in Wirklichkeit nicht viel mehr übrig, als die behördlicherseits geforderte Zubusse zu zahlen und günstigen Falls die ausgeworfene Ausbeute zu erheben.

Die Königliche Bergbehörde war, wie folgt, organisiert:

Als Zentralinstanz fungierte der Handelsminister**) (Abteilung für das Berg-, Hütten- und Salinen-Wesen, früher Oberberg-

*) Die Grafschaft Horstmar umfasste das Gebiet, in welchem auf der Tafel II die Orte Gronau, Ochtrup, Metelen, Schöppingen, Horstmar, Laer, Holthausen, Billerbeck und Koesfeld verzeichnet sind.

**) Die Zentralinstanz hatte vorher mehrfach gewechselt, indem von 1813 bis 1817 der Finanzminister, von 1817 bis 1834 der Minister des Innern, von 1834 bis 1848 wieder der Finanzminister und von 1848 ab der Handelsminister an der Spitze des Bergwesens stand.

hauptmannschaft genannt) in Berlin und als Provinzialbehörde das »Oberbergamt für die westfälischen Provinzen« in Dortmund.

Der Bezirk des Oberbergamts umfasste lediglich dessen heutigen auf Tafel II dargestellten rheinisch-westfälischen Teil mit Ausnahme der auf dieser Tafel durch I, K und L bezeichneten Gebiete.

Die Zahl der im Oberbergamtsbezirk betriebenen Werke, deren Produktion und Arbeiterzahl ergibt sich für 1850, wie nachstehend:

Tabelle 2.

Unter Aufsicht der Bergbehörde standen im Jahre 1850 in Betrieb	Zahl der betriebenen Werke	Produktion	Arbeiterzahl
1. 198 Ruhrkohlenzechen (privat)	198	1 960 841 t	12 238
2. 2 Steinkohlengruben bei Ibbenbüren (fiskalisch)	2	} 37 953 t	503
3. 3 Steinkohlengruben bei Minden (privat)	3		
4. 1 Braunkohlengrube im Mindenschen (privat)	1	600 Mass- tonnen a 0,22 cbm	3
5. 17 Eisenerzgruben (privat)	17	22 301 t	188
6. 1 Bleierzgrube (privat)	1	23 Ctr.	2
7. 4 Zinkerzgruben (privat)	4	8264 Ctr.	15
8. 1 Alaunschieferwerk (privat)	1	250 Mass- tonnen a 0,22 cbm	?
9. 5 Salinen: Königsborn (fiskalisch), Neusalzwerk (fiskalisch), Salzkotten (privat, aber Fiskus mit 5 Gewässern beteiligt), Sassendorf (privat) und Gottesgabe (privat)	5	10 615 Last à 1894 kg	492
10. Eine Anzahl Hüttenwerke (privat), deren Beziehungen zur Bergbehörde jedoch sehr lockere waren (vergleiche Kapitel 10)			

Unter dem Oberbergamte standen:

1. das Märkische Bergamt in Bochum,
2. das Essen-Werdensche Bergamt in Essen und
3. das Tecklenburg-Lingensche Bergamt in Ibbenbüren.

Keinem bestimmten Bergamt zugeteilt war das Gebiet der vormaligen Fürstentümer Paderborn und Korvey (s. Tafel II); dasselbe wurde vom Oberbergamt direkt verwaltet, und nur das Berggegenbuch (d. i. Grund-

buch für Bergwerke) für dieses Gebiet wurde seit 1845 beim Bergamte in Ibbenbüren geführt.*)

*) Das Märkische Bergamt war am 31. Januar 1738 in Bochum eröffnet, 1745 nach Schwerte, 1756 nach Hattingen, 1758 wieder nach Schwerte, 1766 nach Hagen, 1779 nach Wetter und 1815 wieder nach Bochum verlegt worden.

Das Tecklenburg-Lingensche Bergamt war unterm 15. September 1770 für den Bergbau und Hüttenbetrieb in den Tecklenburg-Lingenschen Landen errichtet worden (s. Zschr. f. Bergrecht Band 28, S. 228).

Das Essen-Werdensche Bergamt bestand seit 1803.

Bis 1836 war auch noch, wenigstens formell, auf Grund Privilegiums von 1742 ein Minden-Ravensbergisches Bergamt in Minden vorhanden (Zschr. f. Bergrecht Bd. 28, S. 229).

Im übrigen ist über die geschichtliche Entwicklung der Bergverwaltung noch Folgendes anzugeben:

Im Jahre 1792 wurde das damalige, der Kleve'schen Kriegs- und Domänenkammer untergeordnete Märkische Bergamt zum Westfälischen Oberbergamt erhoben und diesem das Tecklenburg-Lingensche wie auch das Minden-Ravensbergische Bergamt untergeordnet. Das damit gegründete Westfälische Oberbergamt, dessen Sitz in Wetter war, fungierte aber gleichzeitig auch für den Bezirk des Märkischen Bergamts weiter als Bergamt; jedoch hörte die Unterordnung unter die Klevesche Kriegs- und Domänenkammer auf.

Nachdem gleich zu Anfang des 19. Jahrhunderts die Stifter Essen und Werden preussisch geworden waren, wurde im Jahre 1803 die Errichtung eines Bergamts in Essen, die Verlegung des Oberbergamts von Wetter nach Essen und die Belassung eines besonderen Bergamts in Wetter seitens des Ministeriums angeordnet. Diese Anordnung gelangte alsbald zur Durchführung; nur der Umzug des Oberbergamts nach Essen war erst Ende 1805 beendet.

Aber schon im Mai 1807 verlegte das Oberbergamt seinen Sitz von Essen, da dieses in die Hände der Franzosen gefallen war, nach dem noch preussischen Bochum. Infolge des Tilsiter Friedens vom 9. Juli 1807 ging indessen auch die Grafschaft Mark und somit auch Bochum für Preussen verloren. Der Ruhrkohlenbezirk wurde dem französischen Grossherzogtum Berg zugeteilt und das Oberbergamt demnächst einer im Jahre 1808 zu Düsseldorf eingesetzten »General-Administration der Bergwerke, Salinen, Hüttenwerke und Steinbrüche« untergeordnet.

Unter dieser Oberinstanz fungierten nunmehr als Bergbehörden für den Ruhrkohlenbezirk: Das »Grossherzoglich bergische Oberbergamt« in Bochum und die diesem untergeordneten Grossherzoglich bergischen Bergämter in Wetter und Essen.

Die General-Administration zog indessen die Geschäfte des Oberbergamts mehr und mehr an sich, so dass dieses mit der Zeit entbehrlich und im Jahre 1810 auch beseitigt wurde. Fortab war als Zwischeninstanz zwischen der General-Administration und den beiden Bergämtern nur ein Oberbergmeister (später General-Inspektor) thätig; derselbe hatte seinen Amtssitz anfänglich in Essen, nachher in Dortmund.

Im Jahre 1811 wurde das Gebiet der freien Reichsstadt und der Grafschaft Dortmund dem Bergamt zu Wetter und im Januar 1813 der Mülheimer Bezirk einschliesslich Broich dem Bergamt in Essen zugeteilt.

Nachdem dann infolge der Ereignisse des Jahres 1813 die französische Herrschaft beseitigt und der ganze Ruhrkohlenbezirk preussisch geworden war, wurde 1815 eine „Westfälische Ober-Berg-Amts-Kommission“ in Dortmund errichtet. An Stelle dieser Kommission, die von vornherein nur als eine provisorische galt, trat dann mit dem 1. Januar 1816 das „Königlich Westfälische Ober-

Die Grenzen der Bergamtsbezirke sind nach dem Stande des Jahres 1850 auf Tafel II verzeichnet.

Für den Ruhrkohlenbergbau kamen das Märkische und das Essen-Werdensche Bergamt in Betracht.

Der ausser dem Ruhrkohlenbecken sonst noch im Oberbergamtsbezirk Dortmund umgehende Steinkohlenbergbau (bei Minden und Ibbenbüren) war dem Tecklenburg-Lingenschen Bergamt in Ibbenbüren unterstellt.

Die Bergämter bestanden aus je einem Direktor und mehreren Mitgliedern, unter denen namentlich der auch das Berggegenbuch (Grundbuch für Bergwerke) führende Justitiar, ferner das Mitglied für Kassen- und Rechnungswesen und die bergtechnischen Mitglieder, Bergmeister, zu erwähnen sind. Jedem der Bergmeister war ein bestimmter, räumlich abgegrenzter Bezirk („Bergmeisterei-Sprengel“) als Dezernat zugeteilt. Ausserdem waren bei den Bergämtern, denselben untergeordnet, als königliche Beamte noch einige Markscheider und die erforderlichen Bureaubeamten thätig.

Unter den Bergämtern standen die königlichen Revierbeamten („Berggeschworenen“, teils auch den Titel „Obergeschworene“ führend), deren mehrere speziell je einem technischen Bergamtsmitgliede („Bergmeister“) unterstellt waren; sie bildeten ursprünglich, streng genommen, keine eigentliche Behörde, waren vielmehr für das ihnen überwiesene Revier nur die ausführenden Organe des Bergamts bzw. des Bergmeisters; doch war ihnen mit der Zeit infolge der zunehmenden Ausdehnung des Bergbaues diese und jene Befugnis eingeräumt und die selbständige Erledigung gewisser Lokalgeschäfte überlassen worden.

Für die Ausbildung zu den technischen Beamtenstellen bei dem Berg-, Hütten- und Salinen-Wesen waren die finanzministeriellen Vorschriften vom 27. März 1839*) massgebend. Danach war, um den Posten eines Berggeschworenen erhalten zu können, akademische Ausbildung nicht notwendig. Im allgemeinen standen jedoch die technischen Dienststellen bis einschliesslich der Stellen als Mitglieder der grösseren Berg-Hütten- und Salz-Aemter den „Eleven“ und „Referendarien“ offen. Eleven waren solche junge Leute, welche wenigstens 1 Jahr die Prima eines Gymnasiums oder einer höheren Bürger- und Realschule besucht, dann

Berg-Amt“; dasselbe erhielt durch Erlass vom 16. Juni 1816 die Bezeichnung: „Oberbergamt für die Westfälischen Provinzen“ und wurde der im Finanzministerium errichteten „Oberberghauptmannschaft“ unterstellt.

Das Märkische Bergamt hatte vom Dezember 1815 ab seinen Sitz in Bochum.

(Nach Reuss: „Mitteilungen aus der Geschichte des Kgl. Oberbergamtes zu Dortmund und des Niederrheinisch-Westfälischen Bergbaues“ in Zschr. für B., H. u. S.-W., Bd. 40, Abt. B, S. 309 ff.)

*) S. Nöggerath: Sammlung von Gesetzen und Verordnungen, 1836—1840, Seite 73 ff.

1 Jahr praktisch gearbeitet, darauf das „Tentamen“ bestanden hatten und zu „Expektanten“ ernannt worden, weiterhin praktisch in technischen Arbeiten thätig gewesen waren und endlich nach mindestens zweijährigem Universitätsbesuch*) die sogenannte erste Prüfung bestanden hatten. Referendarien waren ebenfalls solche, welche nur die erste Prüfung hinter sich, jedoch die Befähigung hatten, demnächst nach entsprechender weiterer Ausbildung zur zweiten (Bergassessor-) Prüfung zugelassen zu werden. Um Referendar werden zu können, war statt des bloss einjährigen Besuches der Prima das Zeugnis der Reife zur Universität, sowie statt des zweijährigen ein dreijähriges Universitätsstudium**) nötig; im übrigen waren die Bedingungen dieselben wie bei den Expektanten. Referendarien, welche wenigstens ein Jahr am Oberbergamt gearbeitet hatten, konnten zur zweiten Prüfung zugelassen werden; nach Bestehen derselben erfolgte die Ernennung zum Bergassessor. Für diese Stellung standen die höheren Posten offen.

Bezüglich der Zuständigkeit der einzelnen Bergbehörden herrschte, da deren Errichtung zum Teil ohne ein Gesetz durch blosse Ministerialreskripte erfolgt war, eine gewisse Unklarheit, namentlich darüber, inwieweit das Bergamt und inwieweit das Oberbergamt in einem bestimmten Falle kompetent war. Dazu kam noch eine starke Neigung zur Zentralisation, infolge deren die Ministerialinstanz Geschäfte an sich gezogen hatte, die nach der Bergordnung dem Bergamte zustanden.***)

Unter den Instruktionen, die zur näheren Regelung der Aufgaben der Bergbehörde ergangen waren, ist besonders die „Instruktion für das Kleve-Moeurs und Maerck'sche Berg-Amt zu Wetter“ vom 24. Mai 1783 zu erwähnen. Dieselbe ist auszugsweise wiedergegeben bei Reuss: Mitteilungen aus der Geschichte des königlichen Oberbergamts zu Dortmund (Zeitschrift für Berg-, Hütten- und Salinen-Wesen, Bd. 40, Abteilung B, S. 317 ff. und im Separatabdruck S. 9 ff.), worauf hiermit bezug genommen wird. Sie galt in ihren Grundzügen auch noch zu Anfang der 1850er Jahre.

Für die Revierbeamten (Berggeschworenen)†) der Steinkohlenreviere

*) Der Besuch einer Bergakademie wurde auf das Universitätsstudium bis zu 1 Jahr angerechnet.

**) Der Besuch einer Bergakademie wurde auf das Universitätsstudium bis zu 1 Jahr angerechnet.

**) Nach Klostermann: Lehrbuch des Preussischen Bergrechts (Berlin 1871), Seite 430 ff.

†) Die Revierbeamten hatten, was hier nebenbei erwähnt sei, zu ihrer Unterstützung je einen sogenannten Fahrburschen, welcher indessen weder Beamter noch Vorgesetzter der Grubenbeamten und Arbeiter war, vielmehr nur im speziellen Auftrage des Revierbeamten dessen Befehle zu erfüllen und demselben die Anträge der Grubenbeamten zu überbringen hatte. Der Posten galt als eine Aus-

bestand die Instruktion vom 28. Oktober 1839, welche ebenfalls bei Reuss a. a. O. (Zschr. Seite 354 ff. und Separatabdruck, Seite 47 ff.) auszugsweise wiedergegeben ist.

Unter bezw. neben den Geschworenen wirkten noch „Oberschichtmeister“; sie wurden behördlicherseits angestellt und aus der Bergamtskasse (d. h. Berggewerkschaftskasse*) besoldet. Für jedes Geschworenen-Revier war in der Regel ein Oberschichtmeister bestellt; derselbe hatte sein Amt nach den Bestimmungen einer besonderen Instruktion, die unterm 28. Oktober 1839 durch das Oberbergamt erlassen war, zu verwalten.

Die Gewerken wurden der Bergbehörde gegenüber teils durch den sogenannten „Lehnträger“ (§§ 265, 269 bis 271 Teil II, Tit. 16, des Allgemeinen Landrechts), teils (bei Verhandlungen über Betrieb, Haushalt und dergl.) durch einen oder mehrere (I, II) „Deputierte“ und endlich teils durch den „Verleger“ (vgl. Caput 35, § 3 der revidierten Kleve-Märkischen Bergordnung) vertreten. Im übrigen ist zu berücksichtigen, dass die Gewerkschaften die Eigenschaft juristischer Persönlichkeit nicht hatten und es ihnen im allgemeinen an einer legalen Vertretung, namentlich vor Gericht, fehlte.

Eigentliche Grubenbeamte waren der Steiger und der Schichtmeister. Dieselben wurden von der Bergbehörde angenommen und entlassen; auch ihnen waren vom Oberbergamt genaue Instruktionen erteilt und zwar für den Schichtmeister unterm 27. Dezember 1824 und für den Steiger unterm 28. Oktober 1839.**)

Für die Grubenbeamten wurden ursprünglich theoretische Kenntnisse nur in einem sehr geringen Grade erfordert, und die revidierte Kleve-Märkische Bergordnung bestimmte dieserhalb:

„Zu denen Steigern sollen Bergbauverständige Berg-Leute angenommen werden, welche ein gutes Zeugnis haben, mit der Arbeit auf Erzen oder Kohlen und Gestein wohl umzugehen wissen und die Zimmerung, auch Kunst- und Pumpenwerk verstehen.“

Mit der Zeit waren jedoch die Anforderungen erhöht und zur dementsprechenden Ausbildung der Steiger usw. Bergschulen gegründet bezw. das Bergschulwesen gefördert worden. Die oben erwähnten finanz-

zeichnung und sollte auch dazu dienen, junge Leute zu Grubenbeamten geschickt zu machen. Der Fahrbursche erhielt, da er während der Zeit der Thätigkeit für den Revierbeamten nichts verdienen konnte, eine wöchentliche Unterstützung aus der königlichen Kasse; er trug die Kleidung des Bergschülers.

*) S. Kapitel 8, Abschnitt I und Kapitel 12, Abschnitt I, A.

**) Die früher noch vorhanden gewesenenen königlichen Obersteiger waren bei der im Jahre 1839 erfolgten Neuordnung der bezüglichen Verhältnisse in Wegfall gekommen.

Der Schichtmeister war im Märkischen, wie es dort auch heute noch der Fall ist, ungefähr das, was man sonstwo als Kohlenmesser bezeichnet.

ministeriellen Vorschriften vom 27. März 1839 betreffend die Ausbildung zu technischen Bergbeamtenstellen*) bestimmten unter § 2:

„Die fähigen jungen Leute aus dem Stande der Arbeiter erhalten durch die Berg- und Werksschulen Gelegenheit zu einer praktischen Ausbildung. Aus denselben werden die Grubenbeamten (Steiger) die Aufseher auf den Hüttenwerken (Obermeister, Werkmeister) und Salinen (Gradier-Siedemeister) ausgewählt, welche bei gehöriger Qualifikation zu den Stellen der Revierbeamten (Obersteiger, Geschworene) aufrücken können. Ueber die Befähigung derselben entscheiden die bisher bei den Bergschulen und Werksschulen eingeführten Prüfungen und hauptsächlich das Urtheil der Berg-, Hütten- und Salzämter über ihre praktische Tüchtigkeit und Zuverlässigkeit. In besonderen Fällen stellen die Berg-, Hütten- und Salzämter ein vollständig motiviertes Attest über diese Qualifikation aus.“

Im Ruhrbezirk bestanden damals 2 Bergschulen, nämlich je eine in Bochum und Essen. Das weitere über deren Entwicklung ist aus dem unten folgenden Kapitel 12 zu ersehen; hier sei nur erwähnt, dass im Jahre 1850 die theoretischen Anforderungen, welche an die Grubenbeamten (Steiger) gestellt wurden, gegen heute immerhin noch sehr gering waren.

Der königlichen Bergbehörde lag nun ausser der Bearbeitung des Berechtsamswesens und der Ausübung der Bergpolizei noch, wie bereits eingangs angedeutet, die Leitung des Grubenbetriebes und Haushalts auch beim Privatbergbau ob. Diese weitgehende Bevormundung des privaten Bergbaues durch die Bergbehörde, das sogenannte „Direktionsprinzip“, war in der revidierten Kleve-Märkischen Bergordnung vom 29. April 1766, wie folgt, motiviert worden:

„Caput XXIX. § 1. Da es die Erfahrung bezeuget, wie sehr es Bergwerks-Liebbabern zum Schaden und Nachteil gereicht, wenn ihnen die Einrichtung des Baues auf ihren gemuteten und bestätigten Werken alleinig überlassen, indem sie sich grösstenteils auf ihre öfters ganz unerfahrenen Arbeiter, Steiger und Schichtmeister verlassen müssen, von diesen aber zu unnötigem und unnützem Bau verleitet und um das Geld gebracht werden, zu geschweigen, was öfters vor Klagen zwischen Gewerken und Arbeitern wegen des Arbeitslohns, ja auch unter denen Gewerken ferner selbst entstanden, bald wegen Berechnung, Zubussen und Ausbeute, bald aber wegen Bezahlung des Arbeits-Lohns, da der eine Gewerke das Werk betreiben, der andere aber dasselbige nicht betreiben lassen wollen, mithin sich deswegen unter einander nicht vergleichen können, und was dergleichen vielerley Vorfälle mehr sind, diese Unordnungen aber nicht anders als zum Nachteil und übeln Ruf Unserer Bergwerke gereichen können, mithin deren Abstellung um so nötiger ist.

*) S. Nöggerath: Sammlung von Gesetzen und Verordnungen, 1836—1840, Seite 73 ff.

So sollen künftighin

§ 2. unter des Berg-Amtes Direktion alle Zechen betrieben, und vor denselbigen berechnet werden, und dasselbige, so bald eine Zeche verliehen und bestätigt ist, sich derselbigen sofort annehmen, den Bau darauf regulieren, und die dazu nötige Arbeiter, Steiger und Schichtmeister, welche des Schreibens erfahren, wegen ihres Empfanges hinlängliche Kaution stellen, dabeneben aber, weder direkte noch per indirektum, durch ihre Verwandte bey der Zeche, wobey sie stehen, interessieret seyn müssen, nach Beschaffenheit und Umständen der Zechen ordnen und ansetzen, auch zu Bestreitung der Kosten die nötige Zubusse ausschreiben, und dahero sich von dem Lehenträger den Extrakt der Gewerkschaft abliefern, denselbigen aber in das Gegen-Buch gehörigen Orts eintragen lassen.“

Nach Vorschrift derselben Bergordnung (Kap. VII, § 1) wie auch des Allgemeinen Landrechts (§§ 188 ff., Teil II, Titel 16) sollte zwar das verliehene Bergwerksfeld in der Regel in beständigem Fortbau erhalten werden. Diese Bestimmung war jedoch im Interesse des Debits der in Bau begriffenen Zechen dahin modifiziert worden, dass die Inbetriebnahme neuer bzw. stillliegender Zechen von der Erlaubnis der Bergbehörde abhängig gemacht wurde.*)

Die Betriebspläne wurden vom Berggeschwornen unter Zuziehung der Gewerkschaften und Steiger entworfen bzw. vorbereitet und bei der von Oberbergamts- und Bergamts-Kommissaren jährlich abgehaltenen Generalbefahrung festgesetzt.

Die Leitung des Grubenbetriebs erfolgte durch das Bergamt bzw. den Bergmeister. Das Organ, dessen dieselben sich hierbei bedienten, war der Berggeschworne. Unter diesem stand in betrieblicher Beziehung der Steiger. Derselbe hatte unter Aufsicht und nach Anweisung der vorgesetzten Beamten, namentlich des Berggeschwornen, den Grubenbau zu leiten, ferner den Schichtmeister zu kontrollieren, das Steigerjournal zu führen u. dgl.

Bei Verunglückungen sollte immer zunächst der Steiger zur Verantwortung gezogen, dagegen inbetreff des Berggeschwornen die Untersuchung nur dahin gerichtet werden, ob und wann derselbe die betreffende Arbeit zum letzten Male befahren und ob er die erforderlichen Anweisungen für den Steiger gegeben bzw. in das Zechenbuch eingetragen hatte.**)

Für die Beaufsichtigung und Leitung des Maschinenwesens, auch auf

*) Nach § 5 der Instruktion für das Märkische Bergamt vom 24. Mai 1783 und nach dem oberberghauptmannschaftlichen Reskript vom 29. September 1821. Vergleiche auch: Schulz: Handbuch des Preuss. Bergrechts, Essen 1820, S. 86, ferner Steinbeck: Ergänzungen und Erläuterungen des preussischen Bergwerksrechts, Breslau 1838, S. 60, sowie die weiter unten in Kap. 3 folgenden Ausführungen.

**) s. Zschr. f. Berg-, Hütt.- und Sal.-Wesen, Band 1, Abth. A., S. 36 (Erlass vom 30. 5. 1852).

den Privatgruben, waren mehrere kgl. Maschinenwerkmeister unter Oberaufsicht des für den ganzen Oberbergamtsbezirk zuständigen kgl. Maschinenbauinspektors angestellt.

Die Markscheiderarbeiten wurden von königlichen Markscheidern bezw. unter deren Leitung ausgeführt; für diese Beamte galt die Dienstinstruktion vom 29. Okt. 1847.

Auch der Grubenhaushalt, d. h. die Beschaffung, Ordnung und Erhaltung der zum Grubenbetriebe nötigen Hilfsmittel, als Arbeitskräfte, Gerätschaften, Materialien und Betriebsvorrichtungen, sowie die Aufnahme, Erhaltung und Verwertung der Produktion, lag in der Hauptsache in Händen der Bergbehörde. Ihr stand die Annahme und Ablegung der Arbeiter und zwar sowohl der Knappschaftsgenossen, als auch der sonstigen Arbeiter zu*), desgleichen auch die Verlegung der Arbeiter von einer Grube zur andern, die Genehmigung längerer Schichten, die Festsetzung der Normallöhne für die Bergarbeiter unter Anhörung der gewerkschaftlichen Deputierten, das Abschliessen der Gedinge, die Kontrolle über die Auslohnung der Bergleute, die Wahrung der Disziplin bei Grubenbeamten und Arbeitern und Erkennung von Ordnungsstrafen gegen dieselben**), die

*) Die Knappschaftsgenossen hatten vor den anderen Bergarbeitern ein Vorrecht auf Beschäftigung.

**) Es bestand eine besondere, vom Oberbergamt unterm 29. Dezember 1824 erlassene und später durch Zusätze ergänzte Anweisung, in welchen Fällen und wie die Grubenbeamten und Arbeiter von den kgl. Revierbeamten zu bestrafen waren. Diese ergänzte Anweisung (auch Strafreglement genannt) sah bezüglich des Steigers 38, bezüglich des Schichtmeisters 37 und bezüglich der Bergleute 41 bestimmte strafbare Fälle vor. Die Strafsätze waren meist nach Schichtlohn (1, 2 oder 3 Schichtlohn bezw. Bruchteile davon), in einzelnen Fällen aber auch nach einem bestimmten Geldbetrage (1 bis 4 Sgr.) bemessen. Beispielsweise war zu bestrafen: wegen zu spätem Erscheinens oder zu frühem Abgehens auf und von der Grube der Steiger mit $\frac{1}{2}$ bis 1 Schichtlohn, der Schichtmeister mit 1 Schichtlohn; wenn aber die frühere oder längere Anwesenheit besonders notwendig gewesen wäre, sollte der Steiger sowohl wie auch der Schichtmeister mit je 2 bis 3 Schichtlohn bestraft werden. Hatte der Steiger das Journal durch fremde Hände führen lassen, so war er mit 2 Schichtlohn straffällig. Wegen Nichterscheinens in der vorgeschriebenen bergmännischen Kleidung bei allen dienstlichen Verrichtungen und bei den Beamten war sowohl der Steiger wie auch der Schichtmeister mit je 1 Schichtlohn zu bestrafen. Eine gleiche Strafe war für zugelassenes Bier- und Branntwein trinken auf der Grube festgesetzt; hatte der Beamte sich aber daran beteiligt, so betrug die Strafe 2 Schichtlohn; usw. usw.

Im allgemeinen hatten die Revierbeamten das Recht, die Grubenbeamten und Bergleute bis zu 3 Schichtlöhnen zu bestrafen; in erheblichen, grössere Strafe erheischenden Fällen war dem Bergamte zur weiteren Verfügung Anzeige zu machen.

Die Straf-Schichtlöhne sollten nach den für die Freischichtgelder jedesmal feststehenden Sätzen (s. Kap. 11, Abschnitt VI, B: Knappschaftswesen) berechnet werden.

Beschaffung der Materialien usw., die Leitung des Grubenrechnungswesens, die Festsetzung der Ausbeute und Zubusse, das Retardat- und Kaduzierungs-Verfahren (s. Kap. XXXVII der revid. Bergordnung), die Normierung der Förder- und Absatzmengen wie auch der Kohlenpreise (welch letztere in den alljährlich mit den Gewerkschaftsdeputierten abgehaltenen Kohlenpreis-Regulierungs-Terminen erfolgte), die Prüfung der Kohlenbestände usw. usw.

Der Schichtmeister hatte den Anfang und das Ende der Schicht durch Anziehen der Schichtenglocke, Zuruf oder anderweite Zeichen der Belegschaft anzugeben, in Gegenwart des Steigers die Schichten zu notieren, die tägliche Förderung ins Journal einzutragen, die Kohlen zu vermessen und zu verabfolgen, die angelieferten Materialien in Gemeinschaft mit dem Steiger zu untersuchen und eventuell abzunehmen sowie ihren Verbrauch zu beaufsichtigen usw. Auch lag ihm, soweit solches nicht dem gewerkschaftlichen Verleger übertragen war, der Kohlenverkauf, die Einnahme der Kohlengelder und die Abrechnung mit den Gewerken ob.

Das eigentliche Grubenrechnungswesen besorgten die Oberschichtmeister, welchen ein bestimmter Bezirk (meist ein Geschwornen-Revier) zugeteilt war.

Allmonatlich (in der Zeit zwischen dem 1. und 7.) fand das sogenannte Verlesen statt, d. h. »die materielle und formelle Prüfung und Feststellung aller bei einer jeden Zeche in dem abgelaufenen Monat vorgekommenen Ausgabeposten unter Vorlegung des Steiger-Journals, des Förderungs- und Debits-Journals und der Rechnungsbeläge« (Instruktion für die Abhaltung des Verlesens, vom 6. November 1839). Hierbei führte, falls vom Bergamt niemand anwesend war, der Berggeschworne den Vorsitz, und es hatten daran die beteiligten Beamten (Steiger, Oberschichtmeister) teilzunehmen. Ausserdem waren »nicht allein die Gewerkschafts-Deputierten, sondern auch die Bergleute und Lieferanten von den Verlesens-Orten, -Tagen und -Stunden gehörig in Kenntnis zu setzen, deren Anträge, Vorschläge und Beschwerden zu berücksichtigen, solche bald zu untersuchen resp. abzustellen, oder die betr. Gegenstände zu Protokoll zu nehmen und dieses begutachtet dem königlichen Bergamte zu übergeben.«

Nach dem Verlesen wurde das darüber aufgenommene Protokoll dem Bergamt, das geprüfte Steigerjournal nebst Rechnungen dagegen dem Oberschichtmeister zugestellt. Der letztere hatte sodann der erteilten bezw. bestehenden Vorschrift gemäss den Anschnitt, die Haushaltstabelle, die Abrechnung über Ausbeute und Zubusse, sowie den Lohnzettel anzufertigen; den Abrechnungsbogen und Lohnzettel nebst Rechnungen übergab er zur Einziehung der nötigen Zubusse bezw. Auszahlung der Aus-

beute, sowie zur Auslohnung der Bergleute*) und Bezahlung der Lieferanten dem Schichtmeister oder Verleger. Waren die Zahlungen erfolgt, so wurden diese Beläge quittiert bezw. attestiert dem Oberschichtmeister zurückgegeben und von demselben der dem Bergamt bis zum 25. eines jeden Monats vorzulegenden Anschnitts-Reinschrift beigefügt. Etwaige Monita des Bergamts waren bei Anfertigung des nächsten Anschnitts evtl. unter Vornahme von Berichtigungen zu beachten. Die Gewerkschaft erhielt ebenfalls eine Ausfertigung des Anschnitts.

Endlich lag der Bergbehörde auch noch die Verhütung und Regulierung der Wasser- und Grundsäden sowie die Verwaltung des Knappschaffswesens ob.

Die vorstehenden Bemerkungen beziehen sich nun im wesentlichen nur auf die Verhältnisse, wie sie im Geltungsbereiche der revidierten Kleve-Märkischen Bergordnung bestanden. Dagegen war in den zum Geltungsbereiche der Jülich-Bergischen Bergordnung gehörenden Herrschaften Hardenberg und Broich einschl. Kirchspiel Mülheim der Einfluss der kgl. Bergbehörde zum Teil geringer.

Bezüglich der Unterherrschaft Hardenberg bestimmte das Regulativ vom 2. Dez. 1831 30. Jan. 1832, betr. die Ausübung des dem Freiherrn von Wendt dasselbst zustehenden Bergregals, im § 4 folgendes:

»Der Betrieb der in der Unterherrschaft Hardenberg anzulegenden Gruben und Hüttenwerke bleibt in bergwirtschaftlicher und bergpolizeilicher Hinsicht der allgemeinen Obergewalt des Staats unterworfen. In Folge dieser Obergewalt dient den verliehenen Gewerken sowie dem Herrn Freiherrn von Wendt selbst, falls dieser für eigene Rechnung bauen möchte, der von der betr. Bergbehörde genehmigte Betriebsplan unbedingt zur Richtschnur und es steht der Behörde jederzeit frei, davon, ob derselbe gehörig befolgt worden, Kenntnis zu nehmen.

Es kann indes auf den Werken im Hardenberg'schen soviel produziert werden, als man lohnend absetzen zu können glaubt, doch nur in der Voraussetzung, dass dabei der Betrieb dem vorgeschriebenen Plane gemäss geführt wird und kein Raubbau stattfindet.

Die Prüfung des Betriebsplans zielt nur lediglich dahin, die Schätze des Mineralienreichs auf die möglichst vorteilhafte und wirtschaftliche Art nutzbar zu machen und hat selbige weiter keinen Zweck.

*) Zur Auslohnung der Bergleute und Bezahlung der Lieferanten war für jeden Monat ein für allemal der Tag und die Stunde festgesetzt. Abschlägliche Lohnzahlungen fanden in der Regel nicht statt. Die Auslohnung war durch den Berggeschwornen sowohl wie auch durch den Oberschichtmeister öfter zu kontrollieren.

Die Regulierung des Preises der durch den Bergbau gewonnenen Produkte, die Bestimmung der Schicht- und Gedinglöhne, die Anschaffung der Materialien sowie die Annahme und Ablegung der Bergarbeiter ist und bleibt allein Sache des oder der Gewerken.«

In der Herrschaft Broich hatte deren ehemaliger Besitzer, welcher für sich das Bergregal beanspruchte, den Gewerkschaften s. Zt. ziemliche Freiheit gelassen, und die Gewerken wollten daher, als die preussische Verwaltung unterm 5. März 1816 die »technische Polizei-Kontrolle« beim Mülheimischen Bergbau eingeführt hatte und Anstalten zu einer weiteren Regelung der Verhältnisse traf, von der bergamtlichen Gruben-Direktion nichts wissen, indem die von Zeche Wiesche sogar behaupteten, ihren Bau unter Leitung von Dinnendahl ebensogut und noch besser zu führen, als unter der der Bergbehörde. Konflikte zwischen Gewerken und Behörde blieben daher nicht aus. Zunächst beschränkte sich auch weiterhin die Tätigkeit der Bergbehörde auf die Polizei-Aufsicht zur Sicherung gegen Unglücksfälle; Ende der 1820er Jahre wurde sodann die Inbetriebsetzung stillliegender Zechen von der Erlaubnis des Oberbergamts abhängig gemacht. Die Kabinetts-Ordre vom 9. März 1834 unterwarf die nach ihrer Publikation in Betrieb kommenden Gruben der vollständigen Direktion der Bergbehörden. Ums Jahr 1840 wurden die Quatembergelder auf allen Gruben eingeführt; darauf wurde die Auslohnung der Bergleute unter die Kontrolle des Bergamts gestellt, das Retardat- und Zubussverfahren geordnet und vom 1. Januar 1843 an die Prüfung der Grubenrechnungen durch die Bergamts-Kalkulation vorgenommen. Als die Behörde weiterhin die Kohlenpreisregulierung und überhaupt die Leitung des gesamten Betriebes und Haushalts sich anzueignen suchte, protestierten die beiden damals allein in Betrieb stehenden Zechen Wiesche und Sellerbeck energisch gegen diesen Versuch, und die Sache wurde erst 1845 zur Zufriedenheit erledigt, nachdem der Minister erklärt hatte, dass die Bergbehörden auf Grund der Jülich-Bergischen Bergordnung nicht mehr in den Haushalt der Mülheimer Gruben eingreifen sollten, als der den Provinzialständen damals vorgelegte Entwurf des allgemeinen Berggesetzes beabsichtige, welcher den Berg-eigentümern den Grubenhaushalt unter blosser Kontrolle der Behörden überlasse.*)

Die Mülheim-Broicher Gruben hatten je einen sogenannten ersten Betriebsbeamten, welchem die Steiger und Schichtmeister unterstellt waren, und je einen Rechnungsführer, der im allgemeinen direkt dem Bergamt untergeordnet war.

*) Nach der Abhandlung des Bergrats W. von Velsen: Beiträge zur Geschichte unseres Bergbaus (Glückauf 1867 No. 52).

Was die Zahl der um jene Zeit bei der Bergverwaltung bezw. beim Bergbau thätigen Beamten und im Vergleich damit auch die Höhe der Belegschaft anbetrifft, so diene Nachstehendes zum Anhalt:

A. Die zu Anfang des Jahres 1851 im Essen-Werden'schen Bergamtsbezirk beschäftigten Beamten und Bergleute werden durch den pro 1850 erstatteten Verwaltungsbericht dieses Bergamts wie folgt angegeben:

1. beim Bergamt in Essen:

- 1 Direktor,
- 1 Bergrat für Rechtssachen,
- 1 Bergrat für Kassen- und Rechnungswesen,
- 3 Bergmeister inkl. des Obereinfahrers,*)
- 1 Assessor für Berechtamswesen,
- 1 Maschinenbauinspektor,
- 1 Sekretär, zugleich Registrator,
- 1 Rendant,
- 1 Kassenkontrolleur, zugleich Knappschaftsschreiber,
- 3 Kalkulatoren,
- 2 Kanzlisten und
- 5 Bureauehülfen;

2. Technische Beamte:

- 1 Obergeschworne,
- 8 Berggeschworene, 1 Vice-Berggeschworne und 1 provisorischer Revierbeamter,
- 1 Markscheider und 1 Vice-Markscheider,
- 2 Maschinenwerkmeister,
- 1 Kanzleidiener und 1 Bergbote;

3. Gewerkschaftliche Beamte und Arbeiter:

a) in dem Bergamtsbezirk ohne Herrschaft Broich und ohne Hardenberg:

- 9 Oberschichtmeister,
- 11 Fahrsteiger,**)
- 58 Steiger,
- 2 Maschinensteiger,

*) Obereinfahrer war die Vorstufe zum »Bergmeister«.

***) Schulz: Handbuch des Preuss. Bergrechts (Essen 1820), Seite 14, bezeichnet als Fahrsteiger solche Steiger, welche mehrere Gruben leiten.

11 Steiger und zugleich Schichtmeister,
36 Schichtmeister,
11 Kontrolleure,
6 Materialenschreiber,
13 Kohlenmesser,
1 Stückkohlenwieger,
81 Maschinenwärter,
63 Schürer und
4706 Bergarbeiter;

b) in der Herrschaft Broich:

1 Einfahrer,
1 Fahrsteiger,
9 Steiger,
2 Rechnungsführer,
6 Schichtmeister,
8 Maschinenwärter einschl. Stellvertreter,
7 Schürer und
617 Bergarbeiter;

c) in der Unterherrschaft Hardenberg:

4 Bergarbeiter (auf Zeche Karoline).

B. Im Märkischen Bergamtsbezirk betrug Ende 1850 bei ca. 6700 Bergleuten die Zahl der Grubenbeamten einschl. Maschinenwärter und Schürer, jedoch ausschliesslich der auf verschiedenen Mutungszechen fungierenden Steiger resp. Aufsichtshauer, 436 und zwar 20 Fahrsteiger, 81 Steiger, 6 Steiger und zugleich Schichtmeister, 77 Hilfssteiger, 99 Schichtmeister, 28 Kontrolleure, 72 Maschinenwärter und 53 Schürer.

II. Entwicklung der Verhältnisse, betr. Betriebsleitung, Verwaltung und staatliche Aufsicht, nach Emanation des Miteigentümergegesetzes.

Der erste wesentliche Schritt zur Beseitigung des geschilderten Direktionsprinzips erfolgte in dem sogenannten Miteigentümergegesetz vom 12. Mai 1851 und der zu dessen Ausführung unterm 6. März 1852 vom Handelsminister erteilten Instruktion*). Durch diese Bestimmungen wurde die Vertretung der Gewerkschaften gesetzlich geregelt und den gewerkschaftlichen Vertretern — Grubenvorständen oder Repräsentanten — im allgemeinen die spezielle Ausführung der festgestellten Betriebspläne

*) Zeitschr. f. Berg-, Hütt.- u. Sal.-W., Band 1, Abt. A., Seite 24 ff.

sowie die Führung des Bergwerkshaushalts überlassen; insbesondere wurde bestimmt, dass dem Grubenvorstand oder Repräsentanten, wenn nicht ein besonderer Vollmachtsvertrag andere Bestimmungen enthalte, die Besorgung nachstehend unter 1 bis 8 angegebener Geschäfte, soweit solche dem Bergwerksbesitzer zuständen oder von ihm gefordert werden könnten, obliegen sollte:

1. Die Verhandlungen mit der Bergbehörde, mit anderen Gewerkschaften, Bergwerks-Unternehmern und Grundbesitzern, sowie die Abgabe rechtsgültiger Erklärungen über die Bewahrung, Sicherstellung, Verwaltung und Benutzung des gemeinschaftlichen Eigentums und der Zubehörungen desselben.

[*] Repräsentant oder Grubenvorstand haben den Betriebsplan in den vom Bergamt angegebenen Zeitperioden der Bergbehörde einzureichen. Der Plan muss in betreff der Sicherstellung, Verwaltung und Benutzung des gemeinschaftlichen Eigentums die erforderlichen Angaben und Ausführungen enthalten und unter Zuziehung des Repräsentanten oder Grubenvorstandes dahin geprüft werden, dass durch seine Ausführung die Mineralien nach den Regeln der Bergbaukunst, so weit der Wert derselben die Gewinnungskosten deckt und soweit es ohne Gefährdung der Sicherheit der Baue, der Oberfläche, oder des Lebens und der Gesundheit der Arbeiter möglich ist, vollständig gewonnen werden.

Dem Bergamte steht die Beaufsichtigung des Betriebes und die Ueberwachung der Ausführung des festgestellten Planes mit der Befugnis, event. den Betrieb einzustellen, zu. Wird der Betriebsplan nicht in der festgesetzten Frist eingereicht, so hat ihn das Bergamt zu entwerfen und mit Zuziehung des Grubenvorstandes oder Repräsentanten festzustellen; erfolgt hierbei eine Einigung nicht, so entscheidet das Oberbergamt vorbehaltlich Rekurses an den Minister.]

2. Die Wahl der Grubenbeamten, die Regulierung ihrer Geschäfte, ihres Lohnes und ihrer Dienstkaution sowie die Aufnahme von Dienstverträgen mit denselben.

[Der Bergbehörde steht jedoch zu: die Prüfung der Qualifikation und das Bestätigungsrecht bei der Anstellung der technischen Grubenbeamten, die Besetzung einer durch Entlassung erledigten, nicht sofort wieder besetzten Grubenbeamten-Stelle, die Bestimmung darüber, wieviel Grubenbeamte erforderlich sind und eine Einwirkung auf die Geschäftsverteilung unter den Grubenbeamten.]

3. Die Kontrolle der gesamten Dienst- und Geschäftsführung der Grubenbeamten, die Ausübung allgemein bestehender oder durch Dienstverträge besonders festgestellter Kündigungsrechte gegen dieselben, und die Stellung von Anträgen auf Untersuchung und unfreiwillige Dienstentlassung.

[Die Aufsicht über die Dienst- und Geschäftsführung der Grubenbeamten ist von dem Grubenvorstand oder Repräsentanten in der Weise zu fordern, dass er die pflichtmässige Tätigkeit der Grubenbeamten kontrolliert, die gefundenen Ordnungswidrigkeiten abstellt und die Schuldigen zur Bestrafung anzeigt. Die

*) Die Bemerkungen in den [— —] Klammern erläutern den Umfang der dem Repräsentanten und Grubenvorstände gegebenen Befugnisse näher und stellen insbesondere die der Bergbehörde vorbehaltenen diesbezüglichen Rechte fest.

Festsetzung der Strafen steht dem Berggeschworenen zu; in Beschwerdefällen entscheidet das Bergamt. Zur Entlassung der ohne Vorbehalt der Kündigung angestellten Grubenbeamten ist die Genehmigung des Bergamts erforderlich. Die Entscheidung wegen Streitigkeiten über das Vertragsverhältnis der Grubenbeamten steht nicht dem Bergamt, sondern dem Richter zu.]

4. Die Annahme und Entlassung der Arbeiter, welche nicht Knappschaftsmitglied sind, die Teilnahme an der Normierung des Normallohns der Arbeiter, auch die Anweisung ausserordentlicher Krankenzulagen und besonderer Unterstützungen für dieselben aus der Grubenkasse.

[Die Annahme, Entlassung und Verlegung (d. h. von einer Grube zur andern) der Knappschaftsmitglied erfolgt durch das Bergamt oder den damit beauftragten Beamten. Die Knappschaftsmitglied haben nach wie vor ein Vorrecht auf Beschäftigung.

Die Zahl der Arbeiter, welche auf einer Grube beschäftigt werden sollen, bestimmt der Grubenvorstand bzw. Repräsentant; das Bergamt hat mit dessen Zuziehung für eine jede Grube, im Verhältnis der bestimmten Arbeiterzahl mit Rücksicht auf die Arten des auszuführenden Betriebes, die Anzahl der zu beschäftigenden Knappschaftsmitglied festzustellen und der Grube zu überweisen.

Dem Bergamt steht die Kontrollierung der Annahme sonstiger Arbeiter, d. h. der Nicht-Knappschaftsmitglied, zu.

Das Oberbergamt setzt die Normallöhne, welche den von den Grubenbeamten mit den Arbeitern abzuschliessenden Gedingen und den Schichtlöhnen der Arbeiter zu Grunde zu legen sind, fest, nachdem das Bergamt mit den Grubenvorständen und Repräsentanten wegen der Normallohnsätze unterhandelt bzw. diesbezüglich eine Vereinbarung getroffen hat*).

Die Bergbehörde entscheidet bei Beschwerden über Gedinge, oder wenn in betreff der Höhe derselben eine Einigung zwischen den Grubenbeamten und Arbeitern nicht zu Stande kommt.

Das Bergamt hat auf die Beobachtung der bestehenden Vorschriften über die pünktliche vollständige Löhnung der Arbeiter strenge zu halten, entgegenstehenden Falles den Arbeitern aus den bereitesten Mitteln der Grube zu ihrem Lohne zu verhelfen und nötigenfalls die gesetzlichen Zwangsmittel in Anwendung zu bringen.

Die gegen Bergarbeiter auf Grund bestehender Reglements von den Grubenbeamten mit Genehmigung des Berggeschworenen festgestellten Geldstrafen müssen zur Knappschaftskasse eingezogen werden. Bei Zuwiderhandlungen der Arbeiter gegen bergpolizeiliche Vorschriften kann der Berggeschworene auch ohne Antrag der Grubenbeamten die Strafe bestimmen.]

5. Die Ausschreibung der erforderlichen Betriebsgelder, insofern diese nicht durch das Zubussverfahren aufgebracht werden müssen; die Anträge auf Zubuss-Ausschreibung, Retardatsetzung und Kaduzierung von Bergwerksanteilen, sowie auf Feststellung der Verlags-erstattung oder Ausbeuteschliessung.

[Das Bergamt hat sich bei Aufbringung und Einziehung der erforderlichen Betriebsgelder, sowie bei Auszahlung der Ausbeuten, welche Geschäfte dem Repräsentanten oder Grubenvorstände obliegen, jeder Mitwirkung zu enthalten. Wird jedoch wegen Nichtzahlung der Betriebsgelder die Ausschreibung von Zubuss

*) In dieser Weise wurde die Sache in Wirklichkeit gehandhabt.

geldern und die Einleitung des Retardatverfahrens nachgesucht, so hat das Bergamt zunächst eine Nachweisung über den Zustand der Grubenkasse sich vorlegen zu lassen und sich zu überzeugen, dass die für das Quartal auszuschreibende Zubusse zum Betriebe der Grube notwendig ist. Eine gleiche Nachweisung des Grubenkassen-Bestandes ist erforderlich, wenn Anträge auf Verlagerstattung oder Ausbeuteschliessung gemacht werden.]

6. Die Anschaffung der erforderlichen Betriebsmaterialien und Gerätschaften, sowie die Herstellung von Betriebsvorrichtungen und Gebäuden aller Art.

[Dem Bergamte steht jedoch die Kontrolle des durch den Repräsentanten oder Grubenvorstand zu führenden Grubenhaushalts insoweit zu, als notwendig ist, um von der guten Beschaffenheit und von dem zureichenden Vorrat der Materialien etc. zur Sicherstellung der Arbeiter, der Grubenbaue und der Oberfläche volle Ueberzeugung zu erhalten.]

7. Die Mitwirkung bei Bestimmung der Verkaufspreise der Produkte des Bergwerks, bezw. bei der Ermittlung und Feststellung des Wertes der Produkte inbezug auf die an den Staat oder an andere Berechtigte zu zahlenden Bergwerks-Abgaben und auf die Berechnung der Ertragsanteile der Knappschaftskasse oder anderer Freikuxbesitzer;
 die Leitung oder eigene Besorgung des Verkaufs der Bergwerksprodukte, sowie von entbehrlichen Betriebsmaterialien und Gerätschaften, auch von anderen Gegenständen des Gruben-Inventariums;
 die Genehmigung der Natural-, Material- und Geld-Ausgaben, sowie die Anweisung derselben zur Verrechnung;
 die Berichtigung der Bergwerksabgaben und die Erfüllung aller sonstigen, der ganzen Gewerkschaft obliegenden Leistungen;
 die Ueberwachung der Richtigkeit und Sicherheit der Gruben-Kasse, sowie der sämtlichen Vorräte des Bergwerks und seiner Zubehörungen;
 die Revision und Abnahme der Werksrechnungen im Privatinteresse der Beteiligten, insofern nicht die Bergbehörde sich derselben unterzieht.

[Dem Bergamte liegt ob, den gesetzlich vorgeschriebenen Gebrauch geaichter Maasse beim Verkauf auf den Gruben, sowie die öffentliche Bekanntmachung der Produkten-Verkaufspreise zu beaufsichtigen und zu kontrollieren.

Das Bergamt hat dem Repräsentanten oder Grubenvorstande die Führung derjenigen Bücher, Listen, Journale vorzuschreiben, welche zur Prüfung der Abgaben und der sowohl von den Bergwerksbesitzern als auch von den Arbeitern zu den Knappschaftskassen zu leistenden Beiträge erforderlich sind.

Die zur Buchführung bestimmten Personen sind der Bergbehörde namhaft zu machen, damit sie auf die richtige Führung der Bücher vereidet werden können.

Revision und Abnahme der Grubenhaushalts-Rechnungen im Privat-Interesse hat sich das Bergamt fortan nicht mehr zu unterziehen; die Revision der im

fiskalischen und knappschaftlichen Interesse (Bergwerksabgaben, Knappschaftsbeiträge) nötigen Nachweisungen und Beläge liegt ihm jedoch ob.

Auch hat der Repräsentant oder Grubenvorstand der Bergbehörde die von dieser verlangten statistischen Nachweisungen über Produktion, Absatz, Produktbestand, Knappschaftsverhältnisse und dergl. in den näher bestimmten Zeiträumen vorzulegen.]

8. Die Wahrnehmung und Verfolgung der der Gewerkschaft etwa zustehenden Finderrechte; die Vertretung in den Aktiv- und Passivprozessen der ganzen Gewerkschaft, einschliesslich der Eidesleistung der letzteren;
die Abgabe rechtsgültiger Erklärungen hinsichtlich der Verwaltung allgemeiner Bergbau-, Hilfs- oder Unterstützungsfonds, an welchen die Gewerkschaft beteiligt ist, sowie in betreff des Knappschaftsinstituts, zu welchem die Arbeiter des Bergwerks gehören; die Einladung der Gewerke zu Versammlungen;
die vollrechtlich wirksame Empfangnahme aller, das Bergwerkseigentum der ganzen Gewerkschaft oder dessen Verwaltung und Benutzung betreffender Vorladungen, Mitteilungen und Verfügungen.

Die durch das Miteigentümergebiet und die bezügliche Instruktion vorgesehene Neuordnung der Grubenleitung konnte naturgemäss nicht sofort zur Durchführung kommen. Die Gewerkschaften mussten erst ihre Vertretung wählen und die nötigen Beamten anstellen, insbesondere solche, welche die bisher von den Berggeschwornen bezüglich der Betriebsleitung wahrgenommenen und nunmehr den Gewerkschaften überlassenen Geschäfte verrichten konnten. Die Bestimmungen sahen auch vor, dass in gewissen Fällen die Bergbehörde bei der Führung des Betriebes und Haushalts aus hilfsweise vorläufig noch mitwirken könne. Die neuen Vorschriften sollten eben zwischen der bis dahin bestandenen vormundschaftlichen Verwaltung und der künftigen, in Aussicht genommenen allgemeinen Selbstverwaltung der privaten Bergwerke einen Uebergang vermitteln.

Man hätte nun eigentlich mit Rücksicht auf die grössere Selbständigkeit, welche den Bergwerksbesitzern dargeboten wurde, erwarten sollen, dass diese in weitaus überwiegender Zahl auch baldmöglichst Betrieb, Haushalt und Rechnungswesen in dem zulässigen Umfange in die Hand nehmen würden. Dies war indessen nicht der Fall, insbesondere wohl, weil man sich zu sehr an die staatliche Bevormundung gewöhnt hatte und weil es an den zur Betriebsleitung geeigneten Personen fehlte; auch scheute man wohl die durch Anstellung von Betriebsleitern bedingten Kosten.

Die Anzahl der Steinkohlenzechen, welche bis Ende 1852 die Betriebsleitung selbst übernommen und dazu eigene Beamte, Bergwerksverwalter, angestellt hatten, betrug im Märkischen Bergamtsbezirk 15 und im Essen-

Werdenschen ebensoviel, insgesamt also im Ruhrkohlenbezirk 30 (darunter 17 Tiefbauzechen).

Dies waren:

- im Märkischen: Franziska Tiefbau, Ver. Urbanus, Glücksburg, Julius Philipp, Friedrich, Ver. General u. Erbstollen, Ver. Nachtigall, Aufgottgewagt, Theresia, Martha, Helena, Alte Bommerbank, Ver. Tulipan, Heinrich östliches Feld und Mecklingsbänker Erbstolln,
- im Essen-Werdenschen: Ver. Sellerbeck, Ver. Wiesche,*) Neuköln, Anna, Neu-Schölerpad, Hagenbeck, Sälzer und Neuack, Heinrich westliches Feld, Uhlenbänke, Ver. Henriette, Prinz Wilhelm, Schwarze Adler, Pauline, Ilandsbraut und Ludgerus.

Die übrigen Gewerkschaften bzw. Bergwerksbesitzer hatten es vorgezogen, die Betriebsführung der Bergbehörde noch zu lassen, und diese hatte daher am Ende des Jahres 1852 noch für 137 Ruhrkohlenzechen (worunter ca. 47 Tiefbauzechen) den Betrieb speziell fortzuführen.

Unter den bis Ende 1852 von den Gewerkschaften angestellten Bergwerksverwaltern befand sich nur einer, der eine wissenschaftliche Ausbildung genossen hatte; alle übrigen waren aus dem Stande der Steiger hervorgegangen und hatten ihre Ausbildung grösstenteils auf den Bergschulen zu Bochum und Essen erhalten; doch waren auch mehrere darunter, welchen selbst die Bergschulbildung abging. Anfangs 1853 wurden noch zwei wissenschaftlich gebildete Bergwerksverwalter von Gewerkschaften engagiert.

Den Haushalt und das Rechnungswesen dagegen hatte bis Ende 1852 die Mehrzahl der Gruben selbst in die Hand genommen. Mit der Führung des Haushalts betrauten die meisten Gruben ihre Bergwerksverwalter oder ihre Steiger; das Rechnungswesen übertrugen einige ihren Schichtmeistern, andere besonderen, kaufmännisch ausgebildeten Personen, die meisten aber den bisherigen Oberschichtmeistern. Auf den wenigen Gruben, welche ihr Rechnungswesen bis Ende 1852 noch nicht selbst übernommen hatten, wurde dasselbe im Auftrage des Bergamtes von einigen zu diesem Zwecke beibehaltenen Oberschichtmeistern geführt.

In der Folgezeit jedoch, etwa von 1854 ab, übernahmen, da die Behörde einen Druck ausübte,**) auch die noch rückständigen Zechen sehr bald den Betrieb usw. in eigene Hand. Auf den Gruben war fortan, soweit nicht ein einzelner Steiger für die Betriebsleitung ausreichte, im allgemeinen über den Steigern noch ein Betriebsführer thätig, welchen man

*) Die Zechen Ver. Sellerbeck und Wiesche hatten, wie oben ausgeführt wurde, schon früher eine gewisse Selbständigkeit gehabt.

***) S. Zschr. f. Berg-, Hütten- und Salinen-Wesen, Bd. 1, A, Seite 39 und Band 2, A, Seite 9.

meist als Grubenverwalter oder Bergwerksverwalter, stellenweise auch als Obersteiger bezeichnete. Mit dem Grösserwerden der Betriebe kamen dann auch mehr und mehr die Direktoren auf. Auch hörte die Leitung und Beaufsichtigung des Maschinenwesens durch besondere staatliche Maschinenbeamte mit der Zeit auf.

Die Zahl der königlichen Revierbeamten (Berggeschworenen) wurde nach Erlass des Miteigentümergegesetzes etwas verringert, und es wurde diesen Beamten in betreff derjenigen Gruben, welche den Betrieb usw. selbst übernommen hatten, unterm 20. November 1852 eine besondere Instruktion erteilt; später erging dann unterm 26. Oktober 1857 eine neue „Dienst-Instruktion für die Berggeschworenen“.^{*)}

Unterm 3. März 1856 erfolgten neue Vorschriften über die Befähigung zu den technischen Aemtern der Berg-, Hütten- und Salinen-Verwaltung.^{**)}

Durch das Markscheider - Reglement vom 25. Februar 1856^{***)} wurde die Ausführung der Markscheiderarbeiten, welche bis dahin durch königliche Beamte bzw. unter deren Leitung erfolgt war, dem Privatbetriebe dazu befähigter Personen überlassen, zu deren Kontrolle bei jedem Bergamte ein königlicher Markscheider angestellt blieb.

Auf Grund des Gesetzes vom 10. April 1854^{†)} wurde die Verwaltung des Knappschaftswesens einem besonderen von den Beteiligten gewählten Knappschaftsvorstande übertragen und der Bergbehörde im wesentlichen nur ein Aufsichtsrecht über die Knappschaftsverwaltung belassen.

Die Befugnis zur vorläufigen Straffestsetzung wegen Uebertretung bergpolizeilicher Vorschriften wurde durch Ministerial - Erlass vom 8. August 1857^{††)} näher geregelt und zwar dahin, dass diese Befugnis den Berggeschworenen in den ihnen angewiesenen Revieren zustehen solle.

Erwähnt sei hier noch, dass das Gebiet der ehemaligen Fürstentümer Paderborn und Korvey laut Bekanntmachung des Oberbergamts vom 30. Oktober 1852 dem Bergamt in Ibbenbüren und dessen Bezirk mit dem 1. April 1857 dem Märkischen Bergamte in Bochum, unter Auflösung des Ibbenbürener Bergamtes, zugeteilt worden war.

War nun auch bereits infolge des Miteigentümergegesetzes den Bergbautreibenden eine freiere Bewegung eingeräumt worden, so wurde doch das angestrebte „selfgovernment“ bei dem Privatbergbau gesetzlich erst zur vollen Geltung gebracht und in seinen notwendigen Konsequenzen

^{*)} Zschr. für Berg-, Hütten- und Salinen-Wesen, Bd. 5, A, S. 245 ff.

^{**)} Ebenda Bd. 4, A, S. 14 ff.

^{***)} Ebenda Bd. 4, A, S. 27 ff.; siehe auch Oppenhoff: Das allgemeine Berggesetz, Berlin 1870, Fussnote 1007 auf Seite 258.

^{†)} S. Zschr. für Berg-, Hütten- und Salinen-Wesen, Bd. 2, A, S. 117.

^{††)} Ebenda Bd. 5, A, S. 134 ff.

durchgeführt durch das Gesetz vom 21. Mai 1860, die Aufsicht der Bergbehörden über den Bergbau und das Verhältnis der Berg- und Hüttenarbeiter betreffend, kurzweg das Freizügigkeitsgesetz genannt.

Dieses Gesetz in Verbindung mit der dazu ergangenen Instruktion*) bestimmte im wesentlichen Folgendes:

1. Der Bergwerkseigentümer ist bei dem unter Aufsicht der Bergbehörde stehenden Bergbau der Einwirkung dieser Behörde auf die Gewinnung und Benutzung der Mineralien fortan nicht weiter unterworfen, als zur Wahrung der Nachhaltigkeit des Bergbaues, der Sicherheit der Baue, der Oberfläche im Interesse des Privat- und öffentlichen Verkehrs, des Lebens und der Gesundheit der Arbeiter notwendig ist;
2. Die Genehmigung der Betriebspläne bzw. die Feststellung der im bergpolizeilichen Interesse erforderlichen Abänderung derselben wird der Bergbehörde vorbehalten;
3. die Abschliessung der Verträge zwischen dem Bergwerkseigentümer und den Grubenbeamten und Arbeitern wird dem freien Uebereinkommen derselben, mit Berücksichtigung jedoch der vom Gesetze darüber getroffenen näheren Bestimmungen, überlassen; die Mitwirkung der Bergbehörde bei der Annahme und Entlassung der Grubenbeamten und Bergleute, sowie bei der Festsetzung und Zahlung des Schicht- und Gedinge-Lohns findet ferner nicht mehr statt, doch müssen die Betriebsführer sowie die als Steiger oder technische Aufseher anzustellenden Personen ihre Qualifikation zu den ihnen zu übertragenden Geschäften nachweisen und dazu durch ein ihnen zu erteilendes Attest für tüchtig anerkannt sein, bevor sie die Stelle übernehmen dürfen; desgleichen bedürfen Arbeitsordnungen der bergbehördlichen Bestätigung, und Streitigkeiten der Bergwerkseigentümer mit den Bergleuten, sofern solche sich auf den Antritt, die Fortsetzung oder Aufhebung des Arbeitsverhältnisses, oder auf die gegenseitigen Leistungen während der Dauer desselben, oder auf die Anwendung der Arbeitsordnung beziehen, sind zunächst beim Berggeschworenen und sodann erst bei den ordentlichen Gerichten zur Entscheidung zu bringen.

Das sodann unterm 10. Juni 1861 ergangene Gesetz, die Kompetenz der Oberbergämter betreffend,**) hob die Bergämter auf,

*) S. Zschr. für Berg-, Hütten- und Salinen-Wesen, Bd. 8, A, S. 217 bis 221 und Zschr. für Bergrecht, Bd. 1, S. 1 ff.

**) S. Zschr. für Berg-, Hütten- und Salinen-Wesen, Bd. 9, A, S. 222 und Zschr. für Bergrecht, Bd. 2, S. 188.

und diese Aufhebung, welche von den damaligen Gewerken lebhaft bedauert wurde, trat laut königlichen Erlasses vom 29. Juni 1861*) mit dem 1. Oktober desselben Jahres ein; die Befugnisse der Bergämter in Bochum und Essen gingen mit diesem Tage auf das „Königliche Oberbergamt zu Dortmund“ über, bei welchem zur Führung des Berggegenbuchs und zur Aufnahme von Handlungen der freiwilligen Gerichtsbarkeit über Gegenstände des Bergeigentums und des Bergbaubetriebes eine Berghypotheken-Kommission gebildet wurde. Durch das erwähnte Gesetz wurde ferner dem Oberbergamt die selbständige Erteilung der Verleihungen übertragen**) und vor allen Dingen die polizeiliche Thätigkeit in den Vordergrund der bergbehördlichen Aufgaben gedrängt. Als Gegenstände der Bergpolizei wurden aufgeführt:

1. die Wahrung der Nachhaltigkeit der Bergbaues;
2. die Sicherheit der Baue;
3. die Sicherheit der Oberfläche im Interesse des Privat- und öffentlichen Verkehrs;
4. die Sicherheit des Lebens und der Gesundheit der Arbeiter.

Während bergpolizeiliche Verordnungen früher nach Vorschrift des Staatsministerial-Beschlusses vom 7. Januar 1845 von dem Ressortminister erlassen oder genehmigt und gehörig publiziert, später auf Grund des Gesetzes über die Polizeiverwaltung vom 11. März 1850 von den Bezirksregierungen gemeinschaftlich mit den Oberbergämtern***) erlassen wurden, waren auf Grund des Kompetenzgesetzes vom 10. Juni 1861 die Oberbergämter fortan für sich allein befugt, bergpolizeiliche Vorschriften mit Strafandrohung für ihren Verwaltungsbezirk oder Teile desselben zu erlassen.

*) S. Zschr. für Berg-, Hütten- und Salinen-Wesen, Bd. 9, A, S. 225 und Zschr. für Bergrecht, Bd. 2, S. 189.

**) Die Bergverleihungsurkunden waren vor Mitte 1852 durch die Bergämter bzw. Oberbergämter bzw. unter Bestätigung durch die Zentralinstanz ausgefertigt worden; durch Zirkularverfügung vom 14. Juni 1852 (siehe Zschr. für Berg-, Hütten- und Salinen-Wesen, Bd. 1, A, S. 49) hatte dann der Minister verordnet, dass fernerhin die Ausfertigung der Verleihungen nur durch ihn erfolgen solle.

***) Nach dem Gesetz vom 11. März 1850 stand nur den Bezirksregierungen die Befugnis zu, Polizeiverordnungen unter Androhung von Geldstrafen zu erlassen; der Mangel einer bezüglichen gesetzlichen Befugnis der Oberbergämter führte dahin, die Regierungen zur Mitvollziehung der von den ersteren für notwendig erkannten Bergpolizeiverordnungen zu veranlassen, indem in dieser Form das einzige Mittel gefunden wurde, den Verordnungen gesetzliche Gültigkeit zu verschaffen. (Vergl. Motive zu dem Entwurfe des Gesetzes, betr. die Kompetenz der Oberbergämter.)

Die sonst noch von den Bergämtern oder Oberbergämtern erlassenen Strafrelements hatten nur die Kraft disziplinarischer Vorschriften, deren Verbindlichkeit nicht auf Allgemeingültigkeit, sondern nur auf dem Verhältnisse der disziplinarischen Unterordnung der Arbeiter usw. zu den Bergbehörden beruhte.

Einen wesentlichen Abschluss erreichte die in Rede stehende Gesetzgebung mit dem allgemeinen Berggesetz vom 24. Juni 1865. Dasselbe verwies die Thätigkeit der Bergbehörde ebenfalls hauptsächlich auf die polizeiliche Aufsicht über den Bergbau und beschränkte diese Aufsicht, die Wahrung der Nachhaltigkeit des Bergbaus aufgebend, auf

die Sicherheit der Baue,
 die Sicherheit des Lebens und der Gesundheit der Arbeiter,
 den Schutz der Oberfläche im Interesse der persönlichen Sicherheit
 und des öffentlichen Verkehrs,
 den Schutz gegen gemeinschädliche Einwirkungen des Bergbaus.

Insbesondere wurde der Bergbehörde die Prüfung wie auch eventuelle Beanstandung der Betriebspläne und der Betriebsbeamten belassen und ferner auch das Bergpolizei-Verordnungs-Recht der Oberbergämter aufrechterhalten; dagegen wurde die Befugnis der vorläufigen Straffestsetzung und der erstinstanzlichen Entscheidung über Streitigkeiten zwischen Bergwerkseigentümern und Bergleuten über das Arbeitsverhältnis usw. (s. oben) der Bergbehörde (den Revierbeamten) genommen und den ordentlichen Gerichten übertragen*). Bezüglich der Arbeitsordnungen wurde bestimmt, dass, wenn die Bergwerksbesitzer solche erlassen, dieselben gleichzeitig mit der Bekanntmachung auf dem Werk zur Kenntnis der Bergbehörde zu bringen wären.

Unter dem 1. März 1866 wurde eine den veränderten gesetzlichen Verhältnissen Rechnung tragende neue Dienst-Instruktion für die Revierbeamten erlassen**). Die Bezeichnung dieser Beamten als Berggeschworne war im Allgemeinen Berggesetz nicht aufrechterhalten worden; doch kam der betr. Titel noch eine Reihe von Jahren hindurch als eine persönliche Rangbezeichnung bei bisherigen Inhabern vor.

Die vorstehend geschilderten Reformen auf dem Gebiete der einschlägigen Gesetzgebung waren für die Entwicklung des Bergbaus sowohl in technischer, als auch wirtschaftlicher Hinsicht von nicht zu unterschätzender Bedeutung. An die Stelle des »Direktionsprinzips«, nach welchem der Bergbehörde eine vorwiegend entscheidende Mitwirkung bei der Benutzung und Verwaltung des verliehenen Bergwerkseigentums zustand, war das blosse »Inspektionsprinzip« getreten, demzufolge der

*) Nur im Geltungsbereiche des rheinischen Rechts stand schon vor Emanation des allgem. Berggesetzes die Strafgewalt nicht den Bergbehörden, sondern den Gerichten zu (s. Brassert: Allgem. Berggesetz nebst Kommentar, Anmerkung 1 zu § 209).

***) S. Ztschr. f. Berg-, Hütt.- u. Sal.-Wesen, Band 14, A, S. 71 ff.

Bergbehörde bezüglich des Privatbergbaus nur noch die polizeiliche Ueberwachung zusteht.

Die Bergwerksbesitzer konnten daher nunmehr und zwar zum Teil schon seit Emanation des Miteigentümergegesetzes ihre Kräfte frei entfalten und konnten entschlossen, ohne allzu ängstlich, wie die Organe einer Behörde, das »Für« und »Wider« prüfen zu müssen, vorgehen. Die früher von der Behörde fürsorglich geleitete Regulierung der Preise und des Absatzes war weggefallen; an Stelle der künstlichen Aufpöpelung, welche der Gesamtheit der Zechen die für die Zukunft notwendige grössere Kraft auf die Dauer nicht zu geben vermochte, war der freie Wettbewerb getreten, der, wenn er einen gewissen Grad nicht übersteigt, eine Entfaltung der Kräfte hervorzurufen im stande ist. Es waren nun allerdings die kleineren Zechen gegen ehemals im Nachteil insofern, als sie mit den grösseren nicht mehr konkurrieren konnten; aber dieser Umstand nötigte wiederum, auf Fortschritte, sei es durch Zusammenlegung der kleineren Werke, sei es durch Einführung technischer Verbesserungen und dergl. bedacht zu sein.

Das Vorrecht auf Arbeit, welches ehemals den Knappschaftsgenossen zugestanden hatte, und andere veraltete Privilegien waren beseitigt worden, und der Bergarbeiter war, und zwar schon auf Grund des Freizügigkeitsgesetzes, zu seinem Arbeitgeber in ein ähnliches Verhältnis eingetreten wie die Arbeiter anderer Gewerbszweige. Dadurch war einerseits eine bessere Ausnutzung der Arbeitskräfte, andererseits aber auch dem fleissigen und strebsamen Arbeiter eher ein Vorwärtskommen ermöglicht, abgesehen davon, dass durch diese Aenderung der Bergbau zu weiterer Entwicklung und somit auch zur Beschäftigung einer erhöhten Arbeiterzahl befähigt wurde.

Die durch das Allgemeine Berggesetz für die hier in Betracht kommenden Verhältnisse geschaffene rechtliche Grundlage besteht auch heute noch; nur sind durch die Berggesetznovelle vom 24. Juni 1892 die Bestimmungen über die Bergleute namentlich in bezug auf Arbeitsordnung und Arbeitsbuch geändert bzw. ergänzt und die Gebiete der bergpolizeilichen Aufsicht dahin erweitert worden, dass diese sich auch auf

»die Aufrechterhaltung der guten Sitten und des Anstandes durch die Einrichtung des Betriebes«

erstrecken soll, und dass für solche Betriebe, in welchen durch übermässige Dauer der täglichen Arbeitszeit die Gesundheit der Arbeiter gefährdet wird, die Oberbergämter Dauer, Beginn und Ende der täglichen Arbeitszeit und der zu gewährenden Pausen vorschreiben und die zur Durchführung dieser Vorschriften erforderlichen Anordnungen erlassen können.

Die Berghypotheken-Kommission in Dortmund wurde im Jahre 1875

aufgelöst; die bezüglichen Befugnisse gingen auf die ordentlichen Gerichte (Grundbuchämter) über.

Auf Grund des Reichsgesetzes vom 29. Juli 1890, betr. die Gewerbe-gerichte, wurde zur Entscheidung gewerblicher Streitigkeiten zwischen Bergwerksbesitzern einerseits und ihren Bergleuten andererseits für den Ruhrbezirk das Berggewerbegericht zu Dortmund gebildet und mit dem 1. Januar 1894 eröffnet. (Näheres dieserhalb folgt im Kapitel 11, Abschnitt III.)

Als Centralinstanz für das Bergwesen wurde 1878/9 an Stelle des Handelsministers der Minister der öffentlichen Arbeiten, 1889 dagegen wieder der Handelsminister bestellt.

Die Vorschriften über die Befähigung zu den höheren technischen Aemtern der Bergbehörde sind mehrfach abgeändert worden. Seit den oben erwähnten vom 3. März 1856 haben, abgesehen von einzelnen zwischendurch erfolgten Abänderungen, der Reihe nach gegolten: die Vorschriften vom 21. Dezember 1863 (Zschr. f. Berg-, Hütten- u. Salinen-Wesen, Band 11, A, Seite 297 ff.), vom 21. Dezember 1871 (ebenda Band 19, A, Seite 44 ff.), vom 12. Sept. 1883 (ebenda Band 31, A, Seite 87 ff.) und vom 18. Sept. 1897 (ebenda Band 45, A, Seite 96 ff.).

Der Gang der Ausbildung ist demnach in neuester Zeit folgender:

Nachdem auf einem Gymnasium, oder Realgymnasium, oder einer Oberrealschule die Abiturienten-(Abgangs-)Prüfung bestanden und das Zeugnis der Reife erworben ist, hat der betr. Bewerber sich unter Vorlegung des Abiturientenzeugnisses, eines Gesundheitsattestes und eines Lebenslaufes bei einem kgl. Oberbergamt zur Aufnahme in die Zahl der »Bergbaubeflissenen« zu melden. Ist die Aufnahme erfolgt, so beginnt die Ausbildung mit einer mindestens einjährigen praktischen Beschäftigung beim Bergbau. Nach Beendigung dieser Beschäftigung bei nicht ungenügend ausgefallener Probegrubenfahrt sowie nach der oberbergamtlicherseits erfolgten Zulassung zur weiteren Ausbildung ist ein dreijähriges Universitätsstudium, worauf der Besuch von Bergakademien oder techn. Hochschulen bis zu einer gewissen Dauer angerechnet wird, zu absolvieren. Demnächst hat der Bergbaubeflissene sich der »ersten Prüfung« zu unterwerfen. Hat er diese bestanden, so wird er zum »Bergreferendar« ernannt. Die weitere Ausbildung, als Bergreferendar, dauert drei Jahre und erstreckt sich auf die Beschäftigung bei Verwaltungen staatlicher Bergwerke, Hütten oder Salinen (9 Monate), die Befahrung und Besichtigung anderer Bergwerke usw. (9 Monate), die Beschäftigung bei einem konzessionierten Markscheider (2 Monate), bei einem kgl. Bergrevierbeamten (6 Monate) und zuletzt bei dem kgl. Oberbergamt (10 Monate). Darauf hat

er die »zweite Prüfung« abzulegen, nach deren Bestehen er zum »Berg-assessor« ernannt wird.

Der Verwaltungsbezirk des kgl. Oberbergamts zu Dortmund wurde mit dem 1. Juli 1867 um die Landdrostei-Bezirke Osnabrück und Aurich des vormaligen Königreichs Hannover und mit dem 1. Januar 1901 um die ehemals zum Herzogtum Westfalen (s. Tafel I) gehörigen, auf Tafel II mit I, K, L bezeichneten Gebietsteile der Kreise Iserlohn, Soest und Lippstadt erweitert*).

Seit Wegfall der Bergämter ist der Oberbergamtsbezirk nur mehr in Bergreviere, welche von je einem kgl. Revierbeamten als Lokalbehörde verwaltet werden, eingeteilt, und zwar betrug die Zahl der sich über den Ruhrkohlenbezirk erstreckenden Bergreviere

vom 1. Oktober 1862 ab 14

» 1. Mai 1866 ab 12 und,

nach mehrfachen Aenderungen, im Jahre 1900 17.

Von Mitte der 1880er Jahre ab wurde einzelnen Revierbeamten je ein Bergassessor als Hilfsarbeiter, »Reviergehülfe«, beigegeben; nach und nach erhielt jeder Revierbeamte einen solchen diätarisch beschäftigten Reviergehülfen, in neuster Zeit meist sogar mehrere und ausserdem seit 1899 noch »Einfahrer«, d. h. etatsmässige kgl. Beamte mit Bergschulbildung, dem Stande der Grubenbeamten (Steiger bzw. Obersteiger oder Betriebsführer) entnommen. Ein Teil der Reviergehülfen (Bergassessoren) wurde seit dem 1. April 1901 zu etatsmässigen Beamten, »Revier-Berg-inspektoren« ernannt.

Als Grubenbeamte wurden, wie bereits oben ausgeführt, von Mitte 1851 ab über die Steiger Personen gestellt, welchen man damals meist den Titel Bergwerksverwalter gab. Mit dem Grösserwerden der Betriebe kamen dann auch die Direktoren auf, d. h. Personen, welchen neben der Oberleitung mehr oder minder auch die Verwaltung bzw. Mitwirkung bei der Verwaltung des Bergwerkseigentums übertragen wurde und welche

*) Königliche Verordnungen vom 25. Mai 1867 (Zschr. f. Berg-, Hütt.- u. Sal.-W., Band 15, A, Seite 47 u. Zschr. f. Bergrecht, Band 8, Seite 194) und 28. Nov. 1900 (Zschr. f. Berg-, Hütt.- u. Sal.-W., Band 48, A, Seite 185, Zschr. für Bergrecht, Band 42, Seite 134 und Glückauf, 1900, Seite 1068).

Durch diese Erweiterungen kamen folgende damals in Betrieb stehende Werke unter die Aufsicht des Oberbergamts in Dortmund:

a) am 1. Juli 1867:

1. die fiskal. Steinkohlenbergwerke zu Borgloh und Oesede,
2. die 3 Privat-Steinkohlenbergwerke Piesberg, Caroline u. Hammerstein bei Osnabrück,
3. einige Eisenerzgruben (am Hüggel usw.),
4. die fiskalische Saline Rothenfelde;

b) am 1. Januar 1901: die privaten Salinen Werl, Neuwerk, Höppe und Westernkotten.

nicht zu den eigentlichen Grubenbeamten gezählt werden. Unter dem Direktor steht seitdem und zwar als verantwortlich im Sinne des § 73 des Allgemeinen Berggesetzes der »Betriebsführer« und unter diesem die Steiger, als Zwischenstufen eventl. auch noch, und zwar über den Steigern, Obersteiger, Fahrsteiger und unter den Steigern Hilfssteiger, Fahrhauer, Schichtmeister (Kohlenmesser) und dgl.

Die Zahl der auf den Ruhrkohlenzechen als eigentliche Grubenbeamte, nämlich als Betriebsführer, Obersteiger, Fahrsteiger, Gruben-, Wetter-, Maschinen-, Hilfs-Steiger, Fahrhauer und dgl. Beamte für die Betriebe unter Tage thätigen Personen betrug am 16. Dezember 1893 insgesamt 2653; dazu kamen an demselben Tage als Aufsichtspersonal über Tage, nämlich Schichtmeister, Materialienverwalter, Waschmeister, Schmiedemeister und dgl. noch 2159 Personen*).

Wie sich die Zahl der Grubenbeamten im Durchschnitt der einzelnen Jahre seit 1886 gestellt hat, ist aus Band XII, Kapitel 11, Abschnitt IV (Lohnstatistik) näher zu ersehen.

III. Betriebsleitung, Verwaltung und staatliche Aufsicht nach dem heutigen Stande.

Bezüglich der Grubenbeamten liegen gegenwärtig die Verhältnisse so, wie am Schlusse des vorstehenden Abschnittes angedeutet wurde.

Die »Betriebsführer« sind die der Bergbehörde (Bergpolizei) gegenüber hauptsächlich verantwortlichen Beamten (s. § 73 des Allgemeinen Berggesetzes) und haben ihre Fach-Ausbildung auf der Bergschule, meist unter Absolvierung der Oberklasse der Bochumer Schule, empfangen, während die Steiger, abgesehen von denjenigen, welche sich auf einen Betriebsführerposten vorbereiten, ihre Bergschul-Ausbildung meist mit Absolvierung der Unterklasse abgeschlossen haben. Das Nähere dieserhalb wird im Kapitel 12 »Bergschulwesen« angegeben werden.

Die Grubenbeamten, d. h. die Personen, welche den Betrieb leiten und beaufsichtigen, bedürfen des bergbehördlichen Anerkenntnisses ihrer Befähigung (s. § 74 des Allgemeinen Berggesetzes).

Für jede Schachanlage ist im allgemeinen ein besonderer Betriebsführer angestellt; stellenweise sind auch mehrere auf einer Anlage, wobei dann der eine gewöhnlich den Betrieb über Tage, der andere denjenigen unter Tage führt. Die Aufsichtsbezirke der Steiger sind teils sachlich

*) S. Taeglichsbeck: Die Belegschaft der Bergwerke und Salinen im Oberbergamtsbezirk Dortmund nach der Zählung vom 16. Dez. 1893 (Dortmund 1895).

(Wettersteiger, Maschinensteiger usw.), teils räumlich (Reviersteiger, Tagesteiger und dergl.) abgegrenzt. Den stellenweise noch vorhandenen Obersteigern oder Fahrsteigern, soweit sie nicht bloss Gehülften des Betriebsführers sind, ist gewöhnlich eine bestimmte Anzahl Steiger-Revier unterstellt. Die Betriebsführer tragen mitunter, namentlich auf gewerkschaftlichen oder solchen Zechen, wo ein technischer Direktor nicht bestellt ist, die Bezeichnung „Grubenverwalter“.

Die Anfertigung und Nachtragung der Grubenbilder (§ 72 des Allgemeinen Berggesetzes) wie überhaupt die Ausführung der nötigen Vermessungs- und Kartierungs-Arbeiten erfolgt durch konzessionierte Markscheider (s. § 190 des allgemeinen Berggesetzes und § 34 der Reichsgewerbeordnung) bzw. unter deren Aufsicht und Leitung. Dieselben arbeiten entweder als Gewerbetreibende oder in Beamtenstellung, d. h. als Beamte des Bergwerksbesitzers. Wegen ihrer Ausbildung, Prüfung und Thätigkeit bestehen genaue behördliche Vorschriften (s. Zschr. f. Berg-, Hütten- und Salinen-Wesen, Bd. 46, Abt. A, S. 78; Bd. 49, Abt. A, S. 47; Bd. 19, Abt. A, S. 53; Bd. 48, Abt. A, S. 177; Bd. 35, Abt. A, S. 27; Bd. 42, Abt. A, S. 67; Bd. 43, Abt. A, S. 102); zu ihrer geschäftlichen Kontrollierung sind am Oberbergamt mehrere (z. Z. — Anfangs 1904 — fünf) königliche Oberbergamtsmarkscheider angestellt.*)

Die Betriebsdirektoren sind zu einem grossen Teil aus der Zahl der für den preussischen Staatsdienst ausgebildeten Bergassessoren hervorgegangen und haben auch zum übrigen Teil sozusagen durchweg höhere wissenschaftliche Ausbildung genossen. Vielfach sind ihnen noch ein oder mehrere Betriebsingenieure bei- oder untergeordnet.**)

Neben den technischen Beamten sind noch die erforderlichen kaufmännischen bzw. Bureaubeamten, Materialien-Verwalter u. dgl. vorhanden, vielfach auch ein besonderer kaufmännischer Direktor.

Die Grubenbeamten fertigen allmonatlich das die Namen der Arbeiter, die Zahl der verfahrenen Schichten, die vollbrachten Leistungen, nämlich geförderte Kohlenmenge, herausgeschlagene Meter und dergl. angegebene Steigerjournal an, auf Grund dessen dann das kaufmännische Bureau die weitere Berechnung wie auch die Lohnzahlung ausführt.

Für ihre Beamten haben die Bergwerksbesitzer in einem sehr grossen Umfange über die gesetzlichen Verpflichtungen hinaus die Unfall- und Alters-Fürsorge durch Eingehen eines Unfall- bzw. Lebens- Versicherungsvertrages bewirkt. Die wichtigste und naturgemäss kostspieligste

*) Siehe auch weiter unten Kapitel 12 „Bergschulwesen“.

**) Wegen der Verantwortlichkeit der Oberbeamten eines Bergwerks siehe „Glückauf“, 1901, S. 21 ff.

Seite der Versicherung ist die Lebensversicherung, die in den meisten Fällen als sogenannte abgekürzte gewährt wird, so dass die Beamten an ihrem Lebensabend beim Ausscheiden aus dem Dienst in den Genuss der Versicherungssumme gelangen.

Erhebungen, welche der „Verein für die bergbaulichen Interessen im Oberbergamtsbezirk Dortmund“ im Herbst 1902 bzw. April 1903 dieserhalb vorgenommen hat, ergeben, dass bei denjenigen Zechen, welche bezügliche Angaben gemacht haben und deren Produktion im Jahre 1902 etwa 53 Millionen t*) erreichte, die Lebensversicherungssumme für Beamte einschliesslich derjenigen für die Angestellten des Rheinisch-Westfälischen Kohlsyndikats z. Zt. über 25 Millionen Mark beträgt. Von den Prämien, die sich jährlich auf insgesamt rund 1 300 000 M. belaufen, werden seitens der Zechen fast durchweg 50 Proz. der Brutto-Prämien getragen, der Rest von Seiten der Versicherten, denen zumeist auch der volle Genuss der Dividenden zu gute kommt.

Für die Verwaltung des Bergwerksbesitzes, welchen der preussische Fiskus mit dem 1. 4. 1902**) im Ruhrkohlenbezirk erworben hat, besteht eine königliche Bergwerksdirektion in Dortmund,***) welche dem königlichen Oberbergamt daselbst unterstellt ist. Die Beamten der fiskalischen Bergwerke sind Staatsbeamte.

Der Bergbau, sowohl der private wie auch der fiskalische, steht unter der polizeilichen Aufsicht der Bergbehörden, wie des Näheren das Allgemeine Berggesetz vom 24. Juni 1865 in Verbindung mit der Berggesetz-Novelle vom 24. Juni 1892 angiebt.

Die untere bergpolizeiliche Instanz (Lokalbehörde) bildet der Bergrevierbeamte; über demselben steht das Oberbergamt und über diesem der Handelsminister, bei welchem eine besondere Abteilung für das Bergwesen (Oberberghauptmann und vortragende Räte) gebildet ist.

Zu Bergrevierbeamten werden z. Zt. nur Bergassessoren bestellt, welche eine mehrjährige Thätigkeit als Hülfсарbeiter und Berginspektor (Revier-Berginspektor oder Betriebsinspektor auf staatlichen Bergwerken, Hütten oder Salinen) hinter sich haben; die jüngeren Revierbeamten haben

*) Gesamt - Kohlen - Produktion des Ruhrbezirks in diesem Jahre ca. 58 Millionen t.

**) S. Glückauf 1902, S. 169 ff., Zschr. für Bergrecht, Bd. 43, S. 262 ff.

***) S. Glückauf 1903, S. 374 und Zschr. für Berg-, Hütten- und Salinenwesen Bd. 51, A, S. 71. Der Sitz derselben wird demnächst nach Recklinghausen verlegt werden.

im allgemeinen den persönlichen Titel als Bergmeister, die älteren als Bergrat. Anfangs 1904 fungierten im Oberbergamtsbezirk Dortmund

- 18 Revierbeamte,
- 13 Revier-Berginspektoren,
- 20 Reviergehülfen (Bergassessoren),
- 34 Einfahrer.

Das Oberbergamt ist eine Kollegial-Behörde, bestehend aus einem Berghauptmann als Direktor und einer Anzahl Räte (Geheime Bergräte oder Oberbergräte) als Mitgliedern. Die Mehrzahl des Kollegiums ist aus den Bergassessoren, die Minderzahl (Justitiare) aus den Gerichtsassessoren hervorgegangen.

Eine wesentliche Aufgabe des Oberbergamts bildet der Erlass von bergpolizeilichen Anordnungen (für einzelne Zechen) und Bergpolizei-Verordnungen (allgemein gültig). Zur Zeit (anfangs 1904) gelten für den Ruhrkohlenbergbau folgende Bergpolizei-Verordnungen.*)

1. Bergpolizei - Verordnung vom 13. Juli 1903, betreffend Massregeln gegen die Wurmkrankheit der Bergleute (Glückauf 1903, S. 701; Zeitschr. f. Berg-, Hütten- und Salinen-Wesen, Bd. 51, A, S. 87; Zeitschr. f. Bergrecht, Bd. 44, S. 424);
2. Bergpolizei - Verordnung vom 22. Juli 1902, betreffend die Grubenanschlussbahnen (Zeitschr. f. Bergrecht, Bd. 44, S. 414);
3. Bergpolizei-Verordnung vom 28. März 1902 über Betriebsanlagen auf Bergwerken (Zeitschr. f. Berg-, Hütten- und Salinen-Wesen, Bd. 50, S. 64; Zeitschr. f. Bergrecht, Bd. 44, S. 7, vergleiche auch Glückauf 1902, S. 393);
4. Bergpolizei - Verordnung vom 24. Januar 1901 zum Schutze des Dortmund-Emskanals gegen Einwirkungen des Bergbaus (Glückauf 1901, S. 155; Zeitschr. f. Bergrecht, Bd. 42, S. 418);
5. Bergpolizei-Verordnung vom 12. Dezember 1900, betreffend die Bewetterung der Steinkohlen-Bergwerke und die Sicherung derselben gegen Schlagwetter- und Kohlenstaub-Explosionen (Glückauf 1901, S. 93; Zeitschr. f. Berg-, Hütten- und Salinen-Wesen, Bd. 49, A, S. 29; Zeitschr. f. Bergrecht, Bd. 42, S. 138 und 279).
6. Bergpolizei - Verordnung vom 12. März 1900, betr. Massregeln zum Schutze der Gesundheit der Bergleute sowie zur ersten Hilfeleistung bei Unfällen (Glückauf 1900, S. 332, Zeitschr. f. Berg-, Hütten- und Salinen-Wesen, Bd. 48, A, S. 131; Zeitschr. f. Bergrecht Bd. 41, S. 285);

*) Die offizielle Verkündung erfolgt nach § 197 des Allgemeinen Berggesetzes in den Amtsblättern der betreffenden königlichen Regierungen (Arnsberg, Düsseldorf, Münster usw.).

7. Bergpolizei-Verordnung vom 25. Januar 1899 betr. die Beschäftigung fremdsprachiger Arbeiter beim Bergwerksbetriebe (Glückauf 1899, S. 128; Zeitschr. f. Berg-, Hütten- und Salinen-Wesen, Bd. 47, A, S. 28; Zeitschr. f. Bergrecht Bd. 40, S. 133).
8. Bergpolizei-Verordnung vom 17. Mai 1897 über Anschaffung und Verwendung von Sicherheitssprengstoffen (Glückauf 1897, S. 530; Zeitschr. f. Berg-, Hütten- und Salinen-Wesen, Bd. 46, A, S. 27; Zeitschr. f. Bergrecht, Bd. 38, S. 389);
9. Bergpolizei-Verordnung vom $\frac{12. \text{Januar } 1895}{5. \text{August } 1897}$ über den Verkehr mit Sprengstoffen beim Bergwerksbetriebe (Glückauf 1897, S. 685 und 1895, S. 169; Zeitschr. f. Berg-, Hütten- und Salinen-Wesen, Bd. 43, A, S. 28 und Bd. 45, A, S. 93; Zeitschr. f. Bergrecht, Bd. 36, S. 186 und Bd. 38, S. 390);
10. Vorschriften vom 16. April 1896 für die Einrichtung und Benutzung von Sprengstoffniederlagen (Magazinen), welche zu einem unter Aufsicht der Bergbehörde stehenden Werke gehören und nicht unter Tage liegen;
11. Bergpolizei-Verordnung vom 28. Mai 1894, betreffend die Ausbildung der Bergarbeiter zum Zwecke der Verhütung von Unfällen (Glückauf, 1894, S. 862; Zeitschr. f. Berg-, Hütten- und Salinen-Wesen, Bd. 42, A, S. 51; Zeitschr. f. Bergrecht, Bd. 36, S. 36);
12. Bergpolizei-Verordnung vom 27. Dezember 1884, betreffend die Erhaltung der Sicherheitspfeiler durch Ausführung von Präzisionsmessungen;
13. Bergpolizei - Verordnung vom 31. Juli 1868, betr. die Nachtragung der Grubenbilder.

Erwähnt sei hier auch noch:

14. Die ministerielle Polizei - Verordnung vom 19. Oktober 1893, betr. den Verkehr mit Sprengstoffen (Glückauf 1893, S. 1344, 1361, 1380; Zeitschr. f. Berg-, Hütten- und Salinen-Wesen, Bd. 41, A, S. 77; Zeitschr. f. Bergrecht Bd. 35, S. 146.*)

Die Zahl, Produktionsmenge und Belegschaftsstärke der unter polizeilicher Aufsicht der Bergbehörde betriebenen Werke des Oberbergamtsbezirks Dortmund stellte sich in den Jahren 1900 und 1903 wie folgt:

*) Ausserdem kommen für den Bergbau noch einzelne Bestimmungen zum Teil antiquierter, von der Bergbehörde in Gemeinschaft mit den Regierungen erlassener Polizeiverordnungen in Betracht; ferner noch allgemein (also nicht bloss für die Bergwerke) gültige Vorschriften über Dampfkessel.

Tabelle 3.

Lage und Art der Werke	I m J a h r e 1900			
	Zahl der betrie- benen Werke	In privatem oder fis- kalischem Eigentum	Produktion	Beleg- schafts- stärke
1. Ruhrsteinkohlenzechen . . .	169	privat	59 402 261 t Steinkohlen 19 460 t Eisenerz 10 t Schwefelkies (Vitriolerz)	} 225 976
2. Steinkohlengruben bei Ib- benbüren, Osnabrück und Minden	1	fiskalisch	176 596 t Steinkohlen	
	2	privat	40 043 t Steinkohlen	277
3. Eisen-, Blei-, Zink-, Kupfer- oder Vitriol-Erzbergwerke	27	privat	326 700 t Eisenerz 2 516 t Bleierz 1 286 t Zinkerz 2 t Kupfererz 5 333 t Vitriolerz	} 2 214
4. Salinen	1	fiskalisch	1 568 t Salz	
	5	privat	20 095 t Salz	172
Summa	205		59 618 900 t Steinkohlen 346 160 t Eisenerz 2 516 t Bleierz 1 286 t Zinkerz 2 t Kupfererz 5 343 t Vitriolerz 21 663 t Salz	} 229 380
			I m J a h r e 1903	
1. Ruhrsteinkohlenzechen . . .	160	privat	64 209 227 t Steinkohlen 5 104 t Eisenerz	} 253 221
2. Steinkohlengruben bei Ib- benbüren, Osnabrück und Minden	3	fiskalisch	317 043 t Steinkohlen	
	1	fiskalisch	149 978 t Steinkohlen	693
	2	privat	13 346 t Steinkohlen	110
3. Eisen-, Blei-, Zink-, Kupfer- oder Vitriol-Erzbergwerke	21	privat	273 593 t Eisenerz 2 163 t Bleierz 4 837 t Zinkerz 159 t Kupfererz 135 t Vitriolerz	} 1 495
4. Salinen	1	fiskalisch	1 951 t Salz	
	9	privat	32 631 t Salz	273
Summa	197		64 689 594 t Steinkohlen 278 697 t Eisenerz 2 163 t Bleierz 4 837 t Zinkerz 159 t Kupfererz 135 t Vitriolerz 34 582 t Salz	} 257 796

Bemerkung: Die in den 1850er und 1860er Jahren noch fiskalische Saline Königsborn wurde laut Vertrag vom 1. September 1872 an Friedrich Grillo, Essen, für 900 000 M. verkauft; Besitzübergang am 2. Januar 1873.

Die im Jahre 1867 infolge der Erwerbung Hannovers an den preussischen Fiskus übergegangene Saline Rothenfelde wurde im Licitationsstermine am 20. Dezember 1871 für 255 000 M. an Albert Lehmann, Witten, Vertreter eines Konsortiums, verkauft; Besitzübergang am 1. April 1872.

Der fiskalische Steinkohlenbergbau bei Borgloh und Oesede wurde anfangs September 1889 gänzlich eingestellt.

Ende 1903 gehörten dem preussischen Bergfiskus folgende in Betrieb stehende Werke des Oberbergamtsbezirks Dortmund:

1. die Ruhrsteinkohlenzechen Ver. Gladbeck, Bergmannsglück und Waltrop (käuflich erworben mit dem 1. April 1902);
2. das Steinkohlenbergwerk bei Ibbenbüren;
3. die Saline Neusalzwerk mit Soolbad Oeynhausen.

Diese Werke wurden sämtlich vom Fiskus selbst betrieben.

3. Kapitel: Produktion.

Von Bergassessor Kreutz, Köln.

Es ist bereits im vorhergegangenen Kapitel angedeutet worden, dass wie früher so auch noch bei Beginn der 1850er Jahre im Geltungsbereiche der Kleve-Märkischen Bergordnung die Inbetriebnahme dortiger Steinkohlen-Zechen von der Genehmigung der kgl. Bergbehörde abhängig gemacht wurde. Es war dies eine Observanz, welche, streng genommen, mit den gesetzlichen Vorschriften betreffend die Verpflichtung zur Bauhafthaltung bzw. zur Nachsuchung von Betriebsfristen (Kap. VII der revidierten Kleve-Märkischen Bergordnung und § 188 Teil II, Tit. 16 des allgemeinen Landrechts) nicht in Einklang stand. Sie beruhte auf einer Anordnung, welche der Staatsminister Frhr. von Heinitz in einer mit dem Märkischen Bergamte im Jahre 1780 abgehaltenen Konferenz getroffen hatte, sowie auf der Vorschrift unter Ziffer 5 der Instruktion für das Kleve-Moeurs und Maerck'sche Berg-Amt zu Wetter vom 24. Mai 1783.

Das über die erwähnte Konferenz aufgenommene Protokoll de dato: »Actum Hagen, den 25. September 1780« bestimmte nämlich unter § 19 folgendes:

»§ 19.

Dass künftig die Betreibung neuer Zechen eingeschränkt werden sollen.

Da angemercket worden, dass durch die vielen in Betrieb seyenden Zechen die Kohlen sich im Preise vermindern, und die eine Zeche der andern den Debit benimmt; so sollen künftig zwar die Muthungen auf neuen Zechen angenommen und dem Muther sein Recht vorbehalten bleiben, auch allenfalls auf deren Verlangen, die Concessionen eingeholet und die Belehnung ertheilet werden. Es sollen aber selbige nicht ehender in Betrieb gesetzt werden, bis sich in deren Gegend ein Mangel an Kohlen ereignet, und solches vom Berg-Amte vor gut gefunden wird.«

Die Instruktion vom 24. Mai 1783 lautete in dem hier in Betracht kommenden Passus der Ziffer 5:

— — — »Und da

»Essollenkeine neue Steinkohlen - Werke in Betrieb gesetzt werden, bis daran sich ein Kohlenmangel ereignet.«

2. Bey denen Steinkohlen-Bergwerken

a) durch die vielen in Betrieb seyenden Zechen die Kohlen sich im Preise vermindern, und die eine Zeche der andern den Debit benimmt, dieses aber nicht nur einen regelmässigen Betrieb verhindert, sondern auch die Folge hat, dass die erforderlichen Kosten nicht angewandt werden können, um einen ordentlichen Bau vorzurichten und geschickte Beamte zu salariren, dahingegen aber dieser Endzweck erreicht, und das Eigenthum der Gewerke gesichert wird, wenn nur so viel Zechen im Umgange sind, dass jede derselben einen verhältnismässigen sichern Debit erwarten kann; So befehlen Se. Königl. Majestät, dass von nun an gar keine neue Kohlenwerke auch selbst für Sr. Kgl. Majestät Rechnung nicht, aufgenommen, auch keine Muthungen, ja nicht einmal Schurf-Scheine auf Kohlen ertheilet, hiernächst auch wohl zu überlegen, ob die in infinitum fortgehende Fristen, der in Fristen liegenden Gruben nicht weiter gestattet werden könne, sondern ein terminus peremptorius von einigen Monathen praefegirt, und nach dessen Ablauf sothane Zechen, wenn sie nicht belegt, und in ordnungsmässigem Betriebe gesetzt sind, ins Freyeer klärt und nicht wieder belegt werden können, auch deshalb baldigst, wie schon anbefohlen, geändertes Gutachten abzustatten.«

Demgemäss bildete sich im Geltungsbereich der revidierten Kleve-Märkischen Bergordnung die Verwaltungs-Norm dahin aus,

a) dass die Aufnahme des Betriebes einer Steinkohlengrube ohne vorgängige Genehmigung der Bergbehörde als unzulässig angesehen wurde und diese Genehmigung seitens der Bergbehörde nur dann

erteilt werden sollte, wenn das allgemeine Interesse in Rücksicht auf die jeweilige Lage der Debitsverhältnisse die Eröffnung neuer Förderpunkte als ein Bedürfnis erscheinen liess,

und in notwendiger Folge davon

- b) dass Steinkohlenzechen keiner Fristenbewilligung bedurften und den Freifahrungs-Anträgen dritter Baulustiger nicht unterlagen, vielmehr nur, sobald sich ein Kohlenmangel ereignete, auf spezielle Anordnung der Bergbehörde in Betrieb genommen zu werden brauchten; die Zechen wurden, sofern nicht von der Bergbehörde die Betriebseröffnung genehmigt oder anbefohlen worden war, als mit des Bergamts Zulassung fristend (Bergordnung Kap. VII § 2) angesehen.

Diese Grundsätze wurden auch nach Emanation des allgem. Landrechts beibehalten sowie demnächst auch für das Essen-Werden'sche Gebiet (vgl. § 2 des Patentens vom 12. April 1803*) als Verwaltungs-Norm angenommen.

Durch ein Reskript der Oberberghauptmannschaft vom 29. Sept. 1821 wurde das Oberbergamt in Dortmund angewiesen, dass es «noch ferner die Instruktion vom 24. Mai 1783 in betreff der Zulässigkeit des Betriebes einer Kohlengrube sich zur Richtschnur dienen lasse und selbst jeden Antrag auf rechtliche Erörterung und Entscheidung abweise, wenn solchen nicht die substantierte Behauptung zum Fundamente diene, dass durch den bereits vorhandenen Betrieb der Bedarf an Kohle nicht gedeckt, die Inbetriebsetzung also gegen den Widerspruch der Bergwerks-Behörde nach der Instruktion nötig ist.»

Eine auf Beschwerde der Gewerkschaft Schölerpad**) wegen versagten Tiefbaus an diese unterm 14. April 1826 ergangene Kabinettsordre endlich führte u. a. aus: »Ob und in wie weit übrigens der Tiefbau mehrerer benachbarten Zechen zum Vorteil des inländischen Kohlenbedarfs zu bewilligen, oder in Rücksicht auf die Sicherung des Debits der im Betrieb befindlichen Zechen zu beschränken sey, hat nur die Bergbehörde zu beurtheilen.«

In Anbetracht dieser Verhältnisse wurde in die Belehnungsurkunden über Steinkohlenfelder im Bereiche der Kleve-Märkischen Bergordnung die Bestimmung aufgenommen:

*) s. Rabe: Sammlung preussischer Gesetze und Verordnungen, 7. Band Seite 439.

**) S. Klostermann: Lehrbuch des Preuss. Bergrechts (Berlin 1871), Seite 34 und Klostermann: Das allgem. Berggesetz für die Preuss. Staaten vom 24. Juni 1865 nebst Einleitung und Kommentar (Berlin 1866) Seite 62, 2. Aufl. Seite 62 und 3. Auflage Seite 50.

N. N. wird mit dem Felde X »Kraft dieses dergestalt beliehen, dass er den Bau, wenn solcher von der Bergbehörde gestattet werden wird, auf Veranstaltung und unter Leitung derselben bergmännisch führen,« den Zehnten — — — entrichten soll*), — — —

oder aber:

N. N. wird mit dem Felde X «hierdurch, und Kraft dieses dergestalt beliehen, dass er den Betrieb, dessen Zulassung jedoch jederzeit von dem Ermessen der Kgl. Bergbehörden abhängig bleibt, unter Leitung derselben kunstgerecht führe«**) — — —

In dieser Form erfolgten die bezüglichen Belehnungen auch noch zu Anfang der 1850er Jahre.

Als aber den Bergwerksbesitzern durch das Miteigentümer-Gesetz vom 12. Mai 1851 und die dazu ergangene Instruktion eine freiere Bewegung eingeräumt war, antiquierte auch die oben unter a angegebene Observanz, und ein bezüglicher Passus, wonach die Zulassung des Betriebes von dem Ermessen der Behörde abhängen sollte, wurde in die Verleihungs-Urkunden nicht mehr aufgenommen. Jedoch wurde in diesen letzteren sodann dem Beliehenen die Verpflichtung auferlegt, »sich wegen der Art und Zeit des Abbaues nach den diesfälligen Anordnungen der Bergbehörde zu richten«; doch kam auch dieser Passus noch während der 1850er Jahre in Wegfall.

Dahingegen wurde die oben unter b mitgeteilte Observanz auch nach dem Fallenlassen der Notwendigkeit einer Betriebserlaubnis beibehalten und durch die vom kgl. Oberbergamt unter dem 25. Mai 1859 mit ministeriellem Einverständnis erlassene Instruktion über das Verfahren bei der Freierklärung von Bergwerken***) als fortbestehend ausdrücklich anerkannt, indem dasselbst (§ 2) bestimmt wurde:

»Bei den Steinkohlenbergwerken im Rechtsbereiche der Klevisch-märkischen Bergordnung findet diese Aufforderung†) und die Einleitung
(Forts. S. 60.)

*) nach einer Verleihungs-Urkunde für ein im Essen-Werden'schen gelegenes Steinkohlenfeld aus dem Jahre 1835.

**) Nach einer Verleihungsurkunde aus dem Jahre 1850, betr. ein im Märkischen Bergamtsbezirk gelegenes Steinkohlenfeld.

***) s. Amtsblätter der Kgl. Regierungen vom Jahre 1859 und zwar Arnsberg, Seite 252 ff., Minden, Seite 217 ff. und Düsseldorf, Seite 323 ff.

†) d. h. die Aufforderung zur Inbetriebsetzung.

Wenn die Freifahrung beantragt war, was im allgemeinen durch Neumuther erfolgte, so hatte der Berggeschworne die Grube zu befahren und den Betriebszustand zu untersuchen. Ergab sich hierbei, dass die Grube nicht in Betrieb bezw.
(Forts. S. 60.)

Jahresproduktion

Es betrug:

im Jahre	im ganzen Oberbergamtsbezirk Dortmund			im Ruhrkohlenbezirk			auf der linken Seite des Niederrheins	
	die Zahl der betriebe- nen Stein- kohlen- Bergwerke	die Steinkohlen- Produktion ¹⁾		die Zahl der betriebe- nen Stein- kohlen- Bergwerke	die Steinkohlen- Produktion ¹⁾		die Zahl der betriebe- nen Stein- kohlen- Berg- werke	die Steinkohlen- Produktion
		insgesamt	je betriebe- nes Werk in 1000 t		insgesamt	je betriebe- nes Werk in 1000 t		
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1850	203	1 998 794	9,8	198	1 960 841	9,9	—	—
1851	197	2 165 307	11,0	191	2 125 750	11,1	—	—
1852	178	2 347 124	13,2	173	2 306 354	13,3	—	—
1853	194	2 623 978	13,5	190	2 575 554	13,6	—	—
1854	205	2 990 542	14,6	199	2 937 109	14,8	—	—
1855	240	3 316 523	13,8	234	3 252 223	13,9	—	—
1856	282	3 575 295	12,7	278	3 510 502	12,6	—	—
1857	299	3 724 840	12,5	295	3 635 256	12,3	1	—
1858	292	4 006 270	13,7	286	3 898 503	13,6	1	—
1859	286	3 888 482	13,6	281	3 793 355	13,5	1	—
1860	282	4 365 834	15,5	276	4 276 254	15,5	1	—
1861	273	5 069 733	18,6	266	4 964 621	18,7	1	—
1862	260	5 806 834	22,3	256	5 701 201	22,3	1	—
1863	237	6 395 461	27,0	235	6 300 318	26,8	1	—
1864	232	7 578 077	32,7	230	7 476 935	32,5	1	—
1865	235	8 629 475	36,7	233	8 526 210	36,6	1	—
1866	232	8 678 607	37,4	230	8 574 777	37,3	1	—
1867	235	9 966 683 ³⁾	42,4	229	9 782 337	42,7	1	—
1868	229	10 645 529	46,5	223	10 443 486	46,8	1	—
1869	219	11 461 114	52,3	213	11 250 029	52,8	1	—
1870	220	11 812 529	53,7	214	11 570 556	54,1	1	—
1871	232	12 715 249	54,8	226	12 461 759	55,1	1	—
1872	247	14 430 965	58,4	239	14 154 428	59,2	1	—

Bemerkungen. Die Zahlen der Spalten 1 bis 14 beruhen auf der preussischen amtlichen Statistik, wie sie seit 1852 in der Zeitschrift für Berg-, Hütten- und Salinenwesen veröffentlicht wird.

Die Zahlen der Spalte 15 sind den „Vierteljahrsheften zur Statistik des Deutschen Reichs“ entnommen.

¹⁾ Die alte Masseinheit „Tonne“ (= ca. 0,22 cbm), nach welcher in der amtlichen Statistik die Steinkohlenproduktion der Jahre 1850 ff. angegeben ist, wurde bei der Umrechnung zu den Angaben der Spalten 3 und 6 der vorliegenden Tabelle für die Jahre 1850 bis einschliesslich 1853 gleich 0,24 t (1 t = 1000 kg), für das Jahr 1854 gleich 0,22 t und für die Folgezeit gleich 0,2 t gesetzt. Der Grund für diese Verschiedenheit liegt darin, daß im Ruhrbezirk bis 1. Juli 1854 beim Vermessen der Kohle ein Aufmass von durchschnittlich etwa 20 pCt. gegeben, von genanntem Tage ab aber Streichmass eingeführt wurde. Die amtliche Statistik gibt die Steinkohlenproduktion bis einschliesslich 1860 nur in Masstonnen, von 1861 bis einschliesslich 1867 in Masstonnen und in Zentnern und von 1868 ab bis einschliesslich 1879 nur in Zentnern an; sie hat dabei für den Oberbergamtsbezirk Dortmund das Gewicht (Zentner) durch Umrechnen aus Masstonnen ermittelt, indem für 1 Masstonne 4,4 bzw. 4,3 bzw. 4,2 Zentner gesetzt sind; erst von 1870 ab ist auch in der amtlichen Statistik für 1 Masstonne das Gewicht von 4 Zentnern angenommen. Die Angaben in den Spalten 3 und 6 vorliegender Tabelle weichen

an Steinkohlen.

Tabelle 4.

im ganzen niederrheinisch-westfälischen Steinkohlenbecken			die Steinkohlen-Produktion im ganzen preussischen Staatsgebiete ²⁾	der Anteil des niederrh.-westfälischen Steinkohlen-Bergbaus an der Gesamt-Steinkohlen-Produktion des preuss. Staatsgebietes	die Steinkohlen-Produktion im Gebiete des Zollvereins bzw. des deutschen Reichs	der Anteil des niederrh.-westf. Steinkohlen-Bergbaus an der Gesamt-Steinkohlen-Prod. des Zollvereins bzw. Reichsgebietes
die Zahl der betriebenen Steinkohlen-Bergwerke	die Steinkohlen-Produktion ²⁾					
	insgesamt	je betriebenes Werk in 1000 t	t	%	t	%
10	11	12	13	14	15	16
198	1 960 841	9,9	4 575 394	42,86		
208	2 125 750	10,2	4 987 965	42,62		
173	2 306 354	13,3	5 673 419	40,65		
190	2 575 554	13,6	6 311 396	40,81		
199	2 937 109	14,8	7 151 818	41,07		
234	3 252 223	13,9	8 147 826	39,92		
278	3 510 502	12,6	8 857 691	39,63		
296	3 635 256	12,3	9 472 743	38,38		
287	3 898 503	13,6	10 417 296	37,42		
282	3 793 355	13,5	9 720 836	39,02		
277	4 276 254	15,4	10 656 725	40,13	12 347 828	34,63
267	4 964 621	18,6	11 779 252	42,15	14 133 048	35,13
257	5 701 201	22,2	13 078 894	43,59	15 576 278	36,60
236	6 300 318	26,7	14 330 916	43,96	16 906 708	37,27
231	7 476 935	32,4	16 551 943	45,17	19 408 982	38,52
234	8 526 210	36,4	18 567 775	45,92	21 794 705	39,12
231	8 574 777	37,1	18 629 814	46,03	21 629 746	39,64
230	9 782 337	42,5	20 971 299 ¹⁾	46,65	23 808 071	41,09
224	10 443 486	46,6	21 933 118	47,62	25 704 758	40,63
214	11 250 029	52,6	23 188 039	48,52	26 774 368	42,02
215	11 570 556	53,8	23 316 238	49,62	26 397 769	43,83
227	12 461 759	54,9	25 967 044	47,99	29 373 272	42,43
240	14 154 428	59,0	29 523 776	47,94	33 306 418	42,50

daher für die Zeit vor 1870 von dem amtlich in Zentnern angegebenen Gewichte etwas ab. (Vgl. Ztschr. f. Berg-, Hütten- u. Salinenwesen, Bd. 3, Abt. A., Seite 61 u. 65, Bd. 10, Abt. A., Seite 50, Bd. 11, Abt. A., Seite 96 und Bd. 19, stat. 7, Seite 7.) Die mit der Zeit eingetretenen Wechsel in dem Mengenverhältnis der gefördertsten einzelnen Kohlenqualitäten (Magerkohlen, Fettkohlen, Gaskohlen u. s. w.) zu einander mögen ja das Gewicht der Gesamtförderung je cbm nach und nach etwas verschoben haben, doch dürfte man bei der in vorstehender Tabelle angewendeten Art der Berechnung der Wirklichkeit am nächsten kommen und insbesondere scheinbare, nur durch die Rechnung bedingte Sprünge in der Statistik vermeiden.

²⁾ Entsprechend den vorstehenden Notizen wurde für die Ermittlung der Zahlen der Spalte 13 für 1850 bis einschliesslich 1853 eine Masstonne = 0,22 t und für 1854 eine Masstonne = 0,21 t gesetzt, indem im übrigen preussischen Staatsgebiet nicht ein so hohes Aufmass bzw. Gewicht wie im Ruhrbezirk bestand. Die Zahlen für die Jahre 1855 bis einschliesslich 1857 wurden aus den amtlichen Masstonnen-Zahlen ermittelt, indem 1 Masstonne gleich 4 Zentnern gesetzt wurde. Die Feststellung der Zahlen für 1868 und 1869 erfolgte aus den Angaben der Spalte 3 unter Hinzurechnen der aus den amtlichen Gewichtsangaben für die übrigen Oberbergamtsbezirke sich ergebenden Zahlen.

³⁾ Darunter 86 605 t in dem ehemals hannoverschen Gebiete.

⁴⁾ Darunter 384 831 t in den neuen Landesteilen.

Jahresproduktion

Es betrug :

im Jahre	im ganzen Oberbergamtsbezirk Dortmund			im Ruhrkohlenbezirk			auf der linken Seite des Niederrheins	
	die Zahl der betriebenen Stein- kohlen- Bergwerke	die Steinkohlen- Produktion ¹⁾		die Zahl der betriebenen Stein- kohlen- Bergwerke	die Steinkohlen- Produktion ¹⁾		die Zahl der betrie- benen Stein- kohlen- Berg- werke	die Steinkohlen- Produktion
		insgesamt	je betriebenes Werk in 1000 t		insgesamt	je betriebenes Werk in 1000 t		
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1873	271	16 416 570	60,6	261	16 127 096	61,8	1	—
1874	277	15 539 563	56,1	267	15 251 934	57,1	1	—
1875	267	16 983 140	63,6	258	16 698 543	64,7	1	85
1876	237	17 902 412	75,5	230	17 636 757	76,7	1	5 455
1877	223	17 723 091	79,5	215	17 488 387	81,3	1	22 394
1878	210	19 208 943	91,5	202	18 970 712	93,9	1	44 696
1879	205	20 380 421	99,4	197	20 130 941	102,2	1	77 912
1880	202	22 495 204	111,4	192	22 228 445	115,8	1	135 865
1881	199	23 644 755	118,8	189	23 377 998	123,7	1	198 982
1882	196	25 873 332	132,0	186	25 582 437	137,5	1	175 045
1883	200	27 863 025	139,3	189	27 553 288	145,8	1	163 008
1884	196	28 400 586	144,9	185	28 083 080	151,8	1	176 105
1885	196	28 970 323	147,8	185	28 668 938	155,0	1	195 701
1886	187	28 497 317	152,4	178	28 217 756	158,5	1	221 461
1887	179	30 150 238	168,4	170	29 848 421	175,6	1	239 375
1888	176	33 223 614	188,8	169	32 894 907	194,6	1	269 069
1889	170	33 855 110	199,1	163	33 572 894	206,0	1	294 480
1890	180	35 469 290	197,1	174	35 213 398	202,4	1	303 685
1891	178	37 402 494	210,1	172	37 139 517	215,9	1	339 062
1892	179	36 853 502	205,9	173	36 606 441	211,6	1	363 108
1893	166	38 613 146	232,6	160	38 366 857	239,8	1	336 142
1894	166	40 613 073	244,7	160	40 391 532	252,4	1	342 495
1895	160	41 145 744	257,2	154	40 933 562	265,8	1	344 359
1896	167	44 893 304	268,8	161	44 656 822	277,4	1	351 838
1897	169	48 423 987	286,5	163	48 175 791	295,6	1	344 108
1898	170	51 001 551	300,0	165	50 881 281	308,4	1	425 013
1899	165	54 641 120	331,2	161	54 496 056	338,5	1	576 366
1900	172	59 618 900	346,6	169	59 402 261	351,5	1	717 117
1901	168	58 447 657	347,9	165	58 255 837	353,1	1	748 772
1902	165	58 038 594	351,7	162	57 862 610	357,2	1	763 970
1903	166	64 689 594	389,7	163	64 526 270	395,9	1	907 182

1 Steinkohlen.

Fortsetzung von Tabelle 4.

im ganzen niederrheinisch-westfälischen Steinkohlenbecken			die Steinkohlen-Produktion im ganzen preussischen Staatsgebiete ²⁾	der Anteil des niederrh.-westfälischen Steinkohlen-Bergbaus an der Gesamt-Steinkohlen-Produktion des preuss. Staatsgebietes	die Steinkohlen-Produktion im Gebiete des Zollvereins bzw. des deutschen Reichs	der Anteil des niederrh.-westf. Steinkohlen-Bergbaus an der Gesamt-Steinkohlen-Prod. des Zollvereins bzw. Reichsgebietes
die Zahl der betriebenen Steinkohlen-Bergwerke	die Steinkohlen-Produktion ²⁾					
	insgesamt	je betriebenes Werk in 1000 t	t	%	t	%
10	11	12	13	14	15	16
262	16 127 096	61,6	32 347 909	49,86	36 392 280	44,31
268	15 251 934	56,9	31 938 683	47,75	35 918 614	42,46
259	16 698 628	64,5	33 419 299	49,97	37 436 368	44,61
231	17 642 212	76,4	34 466 249	51,19	38 454 428	45,88
216	17 510 781	81,1	33 672 025	52,00	37 529 549	46,66
203	19 015 408	93,7	35 500 167	53,56	39 589 778	48,03
198	20 208 853	102,1	37 674 648	53,64	42 025 687	48,09
193	22 364 310	115,9	42 172 944	53,03	46 973 566	47,61
190	23 576 980	124,1	43 780 545	53,85	48 688 161	48,42
187	25 757 482	137,7	47 097 376	54,69	52 118 595	49,42
190	27 716 296	145,9	50 611 018	54,76	55 943 004	49,54
186	28 259 185	151,9	51 867 646	54,48	57 233 875	49,37
186	28 864 639	155,2	52 879 004	54,59	58 320 398	49,49
179	28 439 217	158,9	52 482 799	54,19	58 056 598	48,99
171	30 087 796	176,0	54 548 283	55,16	60 333 984	49,87
170	33 163 976	195,1	59 475 351	55,76	65 386 120	50,72
164	33 867 374	206,5	61 436 991	55,13	67 342 171	50,29
175	35 517 083	203,0	64 373 816	55,17	70 237 808	50,57
173	37 478 579	216,6	67 528 015	55,50	73 715 653	50,84
174	36 969 549	212,5	65 442 558	56,49	71 372 193	51,80
161	33 702 999	240,4	67 657 844	57,20	73 852 330	52,41
161	40 734 027	253,0	70 643 979	57,66	76 741 127	53,08
155	41 277 921	266,3	72 621 509	56,84	79 169 276	52,14
162	45 008 660	277,8	78 993 655	56,98	85 690 233	52,52
164	48 519 899	295,9	84 253 393	57,59	91 054 982	53,29
166	51 306 294	309,1	89 573 528	57,28	96 309 652	53,27
162	55 072 422	340,0	94 740 829	58,13	101 639 753	54,18
170	60 119 378	353,6	101 966 158	58,96	109 290 237	55,01
166	59 004 609	355,4	101 203 807	58,30	108 539 444	54,36
163	58 626 580	359,7	100 115 315	58,56	107 473 933	54,55
164	65 433 452	399,0	108 780 155	60,15	116 637 766	56,10

**Produktion an Koks und Briketts
auf den Zechen
des niederrheinisch-westfälischen Steinkohlenbeckens.**

Tabelle 5.

Im Jahre	Koksproduktion auf den Zechen			Produktion an Briketts auf den Zechen des niederrhein.- westfäl. Steinkohlen- beckens**)	
	des Ruhrbezirks (t*)	der linken Seite des Niederrheins (± bedeutet: „geschätzt“) t	im ganzen niederrhein.- westfäl. Steinkohlen- becken t		
1850	73 113	—	73 113	—	*) Auch für die Jahre 1850 bis einschl. 1857 ist hier 1 Ctr. der amtl. Statistik mit 50 kg (= 1 Zoll-Ctr.) in Rechnung gesetzt worden. Es ist aber möglich, dass die amtl. Statistik als Centner den alten preuss. Centner meint, welcher = 51,45 kg zu setzen wäre. **) Brikettfabrikation hat bisher nur im Ruhrbezirk stattgefunden. Hier wurde zwar bereits im Anfang der 1860er Jahre auf Zeche ver. Wiesche eine Brikettfabrik eingerichtet, doch ging diese bald wieder ein, ebenso auch die Ende der 1860er Jahre auf Zeche Consolidation getroffene diesbezügliche Einrichtung, und eine nennenswerte Brikettfabrikation begann erst Anfangs der 1880er Jahre. Im Jahre 1883 bestanden Brikettfabriken auf folgenden Zechen: Dahlhauser Tiefbau, Franziska Tiefbau, Caroline bei Holzwickede, Rheinelbe u. Alma, Blankenburg und Königsborn. Die Fabrik der letzteren Zeche brannte im August 1883 ab und es wurde dort alsdann die Fabrikation wieder aufgegeben.
1851	78 815	—	78 815	—	
1852	114 033	—	114 033	—	
1853	122 463	—	122 463	—	
1854	188 065	—	188 065	—	
1855	224 187	—	224 187	—	
1856	228 223	—	228 223	—	
1857	222 269	—	222 269	—	
1858	216 852	—	216 852	—	
1859	182 069	—	182 069	—	
1860	197 558	—	197 558	—	
1861	136 774	—	136 774	—	
1862	100 067	—	100 067	—	
1863	116 605	—	116 605	—	
1864	153 832	—	153 832	—	
1865	188 457	—	188 457	—	
1866	189 082	—	189 082	—	
1867	198 187	—	198 187	—	
1868	240 455	—	240 455	—	
1869	277 298	—	277 298	—	
1870	341 033	—	341 033	—	
1871	372 965	—	372 965	—	
1872	434 687	—	434 687	—	
1873	446 715	—	446 715	—	
1874	332 050	—	332 050	—	
1875	585 460	—	585 460	—	
1876	618 062	—	618 062	—	
1877	649 806	—	649 806	—	
1878	757 639	—	757 639	—	
1879	924 100	3 237	927 337	—	
1880	1 291 130	15 000 ±	1 306 130	—	

Fortsetzung von Tabelle 5.

Im Jahre	Koksproduktion auf den Zechen*)			Produktion an Briquets auf den Zechen des niederrhein.- westfäl. Steinkohlen- beckens**)	
	des Ruhrbezirks t	der linken Seite des Niederrheins (± bedeutet: „geschätzt)“ t	im ganzen niederrhein.- westfäl. Steinkohlen- becken t		
1881	1 592 536	20 000 ±	1 612 536	—	*) Koksproduktion auf den Zechen und Privatkokereien nach der Statistik des Kokssyndikats siehe für die Jahre von 1891 ab weiter unten im Abschnitt „Kokssyndikat“.
1882	1 926 640	25 856	1 952 496	22 158	
1883	2 190 195	37 999	2 228 194	38 213	
1884	2 399 474	34 756	2 434 230	47 755	
1885	2 341 618	33 380	2 374 998	ca. 100 400	
1886	2 213 989	34 679	2 248 668	„ 132 000	
1887	2 722 646	34 790	2 757 436	„ 239 000	
1888	3 077 067	35 253	3 112 320	„ 316 000	
1889	3 313 009	33 984	3 346 993	„ 320 000	
1890	3 727 075	38 705	3 765 780	„ 352 000	
1891	3 845 086	57 925	3 903 011	„ 479 000	**) Briquetfabrikation hat bisher nur im Ruhrbezirk stattgefunden.
1892	4 177 932	54 155	4 232 087	„ 580 000	
1893	4 352 656	52 132	4 404 788	720 988	
1894	4 802 331	55 636	4 857 967	747 939	
1895	4 989 742	75 302	5 065 044	794 189	
1896	5 767 251	68 075	5 835 326	835 913	
1897	6 355 647	76 295	6 431 942	950 382	
1898	6 954 365	77 384	7 031 749	1 090 011	
1899	7 708 594	83 302	7 791 896	1 318 882	
1900	8 809 864	100 032	8 909 896	1 571 839	
1901	7 969 825	115 937	8 085 762	1 649 948	
1902	8 062 141	124 237	8 186 378	1 655 796	
1903	10 153 497	127 327	10 280 824	1 806 546	

An Nebenprodukten wurden bei der Kokserzeugung auf den Zechen des niederrheinisch-westfälischen Steinkohlenbeckens gewonnen:

Tabelle 6.

	Im Jahre							
	1896	1897	1898	1899	1900	1901	1902	1903
	t	t	t	t	t	t	t	t
Theer.	28 341	38 623	64 695	73 362	77 088	94 914	109 723	127 873
Schwefels. Ammoniak .	20 975	17 447	27 442	30 695	36 504	39 039	45 433	51 928
Benzol	215	3 624	6 347	5 276	12 000	12 241	12 839	12 782

Die höchstfördernden Zechen des niederrheinisch-westfäl. Kohlenbeckens waren: Tabelle 7.

Lfd. No.	im Jahre 1850		im Jahre 1900		im Jahre 1903	
	Zechen	mit einer Kohlenförderung von t	Zechen	mit einer Kohlenförderung von t	Zechen	mit einer Kohlenförderung von t
1	Gewalt (35 709 t) + „ streitiges Feld (48 304 t)	84 013	Zollverein	1 752 946	Deutscher Kaiser	1 689 077
2	ver. Hagenbeck	75 609	Consolidation	1 539 312	ver. Rheinlbe & Alma	1 562 270
3	Victoria Mathias	62 172	Prosper	1 457 866	Oberhausen	1 546 768
4	Graf Beust	59 138	ver. Rheinlbe & Alma	1 281 724	Zollverein	1 511 443
5	ver. Sellerbeck	59 114	Graf Bismarck	1 204 360	Consolidation	1 488 444
6	ver. Nachtigall & Aufgottgewagt	56 538	Deutscher Kaiser	1 199 335	Neumühl	1 476 043
7	ver. Sälzer & Neuak	56 256	Oberhausen	1 162 222	Prosper	1 333 917
8	Helene Amalia	54 568	Concordia	1 065 771	Graf Bismarck	1 290 050
9	Friedrich Wilhelm	49 028	Dahlbusch	957 523	Concordia	1 085 379
10	Freie Vogel & Unverhofft	45 706	Pluto	955 382	Dahlbusch	1 034 214
11	Louise Tiefbau	43 739	Ewald	938 797	Schlägel & Eisen	1 021 731
12	Franziska Tiefbau	42 073	Shamrock I/II	873 991	Pluto	991 390
13	ver. Wiesche	39 729	General Blumenthal	870 111	ver. Constantin der Grosse	974 574
14	ver. Henriette	39 546	Kölner Bergwerksverein	869 045	Holland	915 598
15	Hasenwink. Himmelskron. Erbst. + desgl. streitiges Feld (8702 t)	38 312	Shamrock III/IV	862 216	Ewald	915 185
16	ver. Präsident	37 058	ver. Stein & Hardenberg	860 880	Rheinpreussen	907 182
17	ver. General & Erbstolln	35 853	Hannover	840 713	Centrum	905 680
18	Kunstwerk	34 179	ver. Helene & Amalie	804 138	Recklinghausen	899 390
19	Neu Wesel	33 904	Centrum	802 531	General Blumenthal	874 404
20	Schürbank & Charlottenburg	31 858	ver. Constantin der Grosse	771 446	Königsborn	863 355
21	ver. Charlotte	28 717	Recklinghausen	764 136	Hannover	862 218

Fortsetzung von Tabelle 7.

Lfd. No.	im Jahre 1850		im Jahre 1900		im Jahre 1903	
	Zechen	mit einer Kohlenförderung von t	Zechen	mit einer Kohlenförderung von t	Zechen	mit einer Kohlenförderung von t
22	ver. Maria Anna & Steinbank + Tiefbau (618 t)	28 082	Holland	750 100	Shamrock III/IV	845 971
23	Hundsnoeken	27 019	ver. Westphalia	725 169	ver. Stein & Hardenberg	829 410
24	Louisenglück	26 837	Rheinpreussen	717 117	Shamrock I/II	775 486
25	Wolfsbank	26 185	Mont Cenis	715 175	Köln Bergwerksverein	772 740
26	Glückauf Segen	25 935	Wilhelmine Victoria	703 526	Helene & Amalia	754 659
27	Schölerpad	25 833	ver. Germania	694 800	ver. Germania	747 990
28	Pörtingsstiepen	25 271	Hugo	694 741	Nordstern	747 558
29	ver. Urbanus	25 081	Hamburg & Franziska	693 385	Hugo	735 707
30	Glückauf Tiefbau ¹⁾	24 933	Unser Fritz	688 402	Graf Moltke	730 206
31	Friederica	24 216	Schlägel & Eisen	686 431	König Ludwig	724 079
32	Carolus magnus	23 465	König Wilhelm	678 646	ver. Westphalia	720 381
33	Langenbrahm	22 848	Königin Elisabeth	657 874	Königin Elisabeth	711 130
34	Mecklingsbänker Erbstholln	22 516	Nordstern	646 882	Mont Cenis	691 354
35	Steingatt ²⁾	21 280	Mathias Sinnes	641 591	ver. Hamburg & Franziska	686 747
36	ver. Bickfeld Tiefbau	21 082	Graf Moltke	615 363	Unser Fritz	673 257
37	Mönkhoffsbank	21 062	Neu-Iserlohn	614 614	Neu-Essen	627 401
38	Trappe	20 148	Königsborn	608 181	Monopol	610 730
39	Die übrigen förderten weniger als je 20 000 t.		Neu-Essen	601 821	Wilhelmine Victoria	604 122
			Die übrigen förderten weniger als je 600 000 t.		Die übrigen förderten weniger als je 600 000 t. ³⁾	

¹⁾ Ausserdem ist in der amtlichen Statistik noch eine in demselben Revier gelegene Zeche Glückauf mit 12 298 t Förderung aufgeführt.

²⁾ Daneben wird noch eine Zeche „Steingatt unter der Grafschaft Mark“ mit 8575 t angegeben.

³⁾ Fasst man Christian Levin—Neu Cöln und Wolfsbank—Neu Wesel als eine Zeche auf so kommt diese mit 876 210 t an die 19. Stelle.

des Verfahrens zur Frei-Erklärung nur Statt, wenn das Bergamt die Inbetriebsetzung der Grube nach Massgabe der Instruktion für das Klevisch-märkische Bergamt vom 24. Mai 1783 § 5 No. 2 und des Ministerial-Erlasses vom 29. September 1821 im allgemeinen Interesse als nothwendig betrachtet«.

Auch genehmigte der Minister durch Erlass vom 11. März 1861, dass das in dem Rechtsgebiete der Kleve-Märkischen Bergordnung unbestritten faktisch bestehende Verfahren in bezug auf die Fristung der Steinkohlenbergwerke vorläufig nicht alteriert wird, bis sich Gelegenheit findet, die Grundsätze über die Verpflichtung zum Betriebe verliehener Bergwerke im Wege der Gesetzgebung anderweit zu regeln.«*)

Eine solche anderweite Regelung erfolgte dann durch das allgemeine Berggesetz vom 24. Juni 1865. Dasselbe huldigt der Bergbaufreiheit unter Beseitigung des Systems der Freifahrung und Freierklärung und unter Einschränkung der gesetzlichen Betriebspflicht auf das Mass des öffentlichen Interesses (s. § 65 ff. daselbst).

Seit Ende der 1870er Jahre haben dann Verbände von Bergwerksbesitzern die Produktion zu regeln versucht. (Siehe Band XI, Kapitel 8.)

Bezüglich der Entwicklung, und Bedeutung der Jahresproduktion an Steinkohlen, Koks und Briketts ergibt sich das Nähere aus den vorstehenden Tabellen 4—7 und den graphischen Darstellungen auf Tafel III.

In neuester Zeit sind auch viele Zechen dazu übergegangen, aus dem im Grubenbetriebe fallenden Schieferthon Ziegelsteine zu fabrizieren.

seit der in der Bergordnung bestimmten Frist (s. Kleve-märk. Bergordn. Kap. VII, § 2, Churköln. Bergordn. Th. III, Art 9) ausser Betrieb war, so erliess das Bergamt an den Eigentümer oder Repräsentanten des Bergwerks, unter Zufertigung einer Abschrift des Befahrungs-Protokolls, die Aufforderung — und diese ist oben gemeint — die Grube binnen 4 Wochen in ordnungsmässigen Betrieb zu setzen, mit der Verwarnung, dass, falls nach Ablauf dieser Frist die Grube in einer Woche dreimal nicht gehörig belegt gefunden werde, die Freierklärung des Bergwerks erfolgen würde.

*) Die vorstehend geschilderten Verhältnisse wurden deshalb so eingehend berücksichtigt, weil im Jahre 1903 anlässlich der Erörterungen über die Erneuerung des Rheinisch-Westfälischen Kohlsyndikats Stimmen laut wurden, welche auf das frühere Erfordernis der Einholung bergbehördlicher Erlaubnis zur Inbetriebsetzung neuer Zechen hinwiesen und dieser Verwaltungsnorm als Mittel gegen zu starke Vermehrung der Zechen das Wort reden zu wollen schienen (vgl. Kölnische Volkszeitung vom 20. Juni 1903, Morgenausgabe, No. 513).

Additional material from *Wirtschaftliche Entwicklung des Niederrheinisch-Westfälischen Steinkohlen-Bergbaues*, ISBN 978-3-642-98904-9 (978-3-642-98904-9_OSFO2), is available at <http://extras.springer.com>



Die Stellung des Oberbergamtsbezirks Dortmund hinsichtlich Kohle und Roheisen in der Weltproduktion ergibt sich für das Jahr 1901 aus folgender Tabelle:

Tabelle 8.

Übersicht über die Produktion an Kohle und Roheisen im Jahre 1901.

Länder	Kohle (einschl. Braunkohle) 1000 t	Roheisen 1000 t	Anteil an der Gesamtproduktion der Erde	
			% Kohle	% Roheisen
Ver. Staaten von Nordamerika	266 064	16 133	33,72	39,93
Grossbritannien	222 542	8 056	28,20	19,94
Deutschland u. Luxemburg	153 019	7 880	19,39	19,50
Frankreich	32 325	2 389	4,10	5,91
Belgien	22 213	764	2,81	1,89
Oesterreich-Ungarn	40 758	1 522	5,16	3,77
Russland	16 530*)	2 762	2,09	6,84
Spanien	2 748	136	0,35	0,34
Andere Länder	33 019	766	4,18	1,90
Länder der Erde	789 128	40 408	100	100,0
Oberbergamtsbezirk Dortmund	58 448	2 691	7,41	6,66

*) Nur europäisches Russland.

4. Kapitel: Verkehrsverhältnisse.

I. Verkehrsmittel.

Von Bergassessor Kreutz, Köln.

A. Landstrassen.

Die Landstrassen hatten zu Anfang der 1850er Jahre für den Kohlenabsatz noch eine sehr wesentliche Bedeutung, wird doch die Menge der von den Zechen per Landfuhr abgegangenen Kohlen in der amtlichen Statistik für 1850 zu 882 051 t = ca. 45 % der Gesamtproduktion angegeben; in dieser Zahl sind aber einmal Koks und zum andern jedenfalls auch erhebliche Mengen der zur Ruhr, zum Rhein, oder zur Eisenbahn abgesetzten

Kohlen, soweit solche nicht auf Gleisen nach dort geschafft werden konnten, unberücksichtigt gelassen.

Ueber den Zustand der Landstrassen wurde vielfach, und zwar mit Recht, geklagt, indem das verwendete Wegebau-Material, meist Kohlen-sandstein, durchweg zu weich war, um auf die Dauer Widerstand leisten zu können; namentlich liessen die Chausseen zu wünschen übrig, während die Kommunalwege in Folge der erheblichen Beisteuer der Zechen im allgemeinen leidlich waren. Ganz besonders in Mitleidenschaft gezogen wurden die zur Eisenbahn führenden Wege; denn die Zahl der Zechen, welche Bahnanschluss hatten, war noch gering. Da zahlreiche Fälle vorkamen, dass Fuhrleute wegen übermässiger Beladung ihrer Fuhrn straf-fällig wurden und sich mit Unkenntnis des Gewichtes der Steinkohlen entschuldigten, so sah das Oberbergamt sich im Jahre 1852 veranlasst, dieses Gewicht amtlich ausmitteln und das Resultat auf allen Gruben öffentlich anschlagen zu lassen*).

Naturgemäss blieb es auch nicht aus, dass wegen des Rechtes der Strassenbenutzung empfindliche Streitigkeiten ausbrachen. So wurde im Jahre 1850 der zum Bahnhof Berge-Borbeck führende und für die benachbarten Zechen deshalb wichtige Weg seitens des Besitzers von Haus Berge gesperrt, und die auf die Beseitigung dieser Sperre gerichteten Bemühungen der Behörden waren längere Zeit erfolglos.

Bei diesen Verhältnissen war der Bau neuer Strassen von sehr grosser Bedeutung. Es bildeten sich sogar Aktiengesellschaften zum Bau bestimmter Wege; beispielsweise war die im Jahre 1851 dem Verkehr übergebene Strasse von Steele über Rellinghausen nach Werden eine »Aktienstrasse«. Auch die Westfälische Bergbauhülfskasse steuerte zu Wegebauten bei, z. B. im Jahre 1848 für die Strasse von Bochum über Kränge u. Buer nach Dorsten 3000 Thlr. (= 9000 M.).

Mit der zunehmenden Entwicklung des Eisenbahnwesens und dem Bau von Zechen-Anschlussbahnen nahm die Bedeutung der Landstrassen für den Kohlenabsatz mehr und mehr ab, so dass diese heute nur mehr eine verhältnismässig sehr geringfügige ist. Näheres dieserhalb wird weiter unten (Kapitel 5) angegeben. Hier sei nur noch auf die preussischen Gesetze betr. die Heranziehung von Fabriken, Bergwerken, Steinbrüchen usw. mit Vorausleistungen für den Wegebau hingewiesen. Diese Gesetzgebung ist zunächst in Form von Partikulargesetzen für einzelne Landesteile erfolgt und zwar für die Provinz Westfalen unterm 14. Mai 1888 und für die Rheinprovinz unterm 4. August 1891**); an Stelle der Partikulargesetze ist dann neuerdings das dieserhalb für Preussen einheitliche Recht

*) Der Verkauf der Kohlen erfolgte damals nach Mass, nicht nach Gewicht.

***) S. Zschr. f. Bergrecht, Band 33, Seite 10 ff.

schaffende Gesetz, betr. die Vorausleistungen zum Wegebau, vom 18. August 1902 (Gesetzsammlung, Seite 315), getreten.)*

B. Wasserstrassen.

Die Lage und die örtlichen Verhältnisse des niederrheinisch-westfälischen Kohlenbezirks weisen von Natur auf die Herstellung und Benutzung von Wasserstrassen als Verkehrsmittel hin. Um so auffälliger muss es daher erscheinen, dass zu den im Jahre 1850 vorhandenen Schiffahrtswegen, nämlich Ruhr, Rhein und Lippe, in der Folgezeit, und zwar erst Ende der 1890er Jahre, nur der Dortmund-Emskanal hinzugekommen ist. Ruhr und Lippe entsprechen aber schon längst nicht mehr den Anforderungen des Verkehrs und sind daher hinsichtlich der Kohlenverschiffung schon seit Dezennien zu völliger Bedeutungslosigkeit herabgesunken, zumal auch der Schwerpunkt des Kohlenbergbaus von der Ruhr weit ab nach Norden gerückt ist. Der Dortmund-Emskanal ist bei seiner Anlage nur als das Anfangsglied eines neuen Wasserstrassennetzes gedacht und ohne Ausbau der Folgeglieder (Verbindung mit dem Rhein und überhaupt Herstellung des Rhein-Weser-Elbekanals) nur ein Torso. Die Kohlen müssen unserer grossen Schiffahrtsstrasse, d. i. dem Rhein, in der Neuzeit sozusagen ausschliesslich durch die Eisenbahn zugeführt werden.

Fragt man sich nach den Ursachen, weshalb wir grade in dieser Beziehung stehen geblieben, oder, richtiger gesagt, zurückgegangen sind, so muss man den Grund für diese Erscheinung in erster Linie in dem den einzelnen Gliedern unseres Volkes innewohnenden scharfen Partikularismus suchen.

Es leuchtet ein, dass zur Lösung derartiger wasserwirtschaftlicher Aufgaben vorzugsweise der Staat berufen ist, indem derselbe einerseits die dazu erforderlichen Kräfte in geeignetster Masse besitzt, zum andern aber durch solche Unternehmungen auch die wirtschaftliche Thätigkeit des Volkes belebt und somit die Grundlage, auf welche er sich stützt, kräftigt. Aber um hier mit der That vorgehen zu können, bedarf es der Zustimmung der Volksvertretung. In dieser machen sich jedoch die verschiedensten Interessen geltend, und die einzelnen Interessentengruppen vermögen es nicht durchweg, die Sonderinteressen gegen die allgemeinen Interessen

*) S. Vossen: Gesetz, betreffend die Vorausleistungen zum Wegebau, nebst Anmerkungen usw., Düsseldorf 1903.

zurücktreten zu lassen. Die Ostelbier bzw. die an dem geplanten Rhein-Weser-Elbekanal nicht direkt interessierten Landesteile verlangten für ihre Zustimmung zum Bau dieses Kanals Kompensationen; im engeren nieder-rheinisch-westfälischen Industriebezirk wollten die Einen in erster Linie den Emscherkanal, die Anderen dagegen den Lippekanal hergestellt haben. Die Schlachtrufe: Hie Ostelbien — hie Westdeutschland! — und leider auch: Hie Emscher — hie Lippe! markieren die Lage, die als eine solche hartnäckigsten Kampfes sich präsentiert hat. Wo aber Kampf herrscht, besteht keine Einigkeit, und Einigkeit ist zur Lösung von Aufgaben der in Rede stehenden Art nötig.

Wir sehen daher, dass trotz aller Agitationen seitens einsichtigerer Vertreter der niederrheinisch-westfälischen Industrie, trotz der jahrzehntelangen Bemühungen namentlich des Vereins für die bergbaulichen Interessen im Oberbergamtsbezirk Dortmund, welcher von vornherein die Verbesserung des Verkehrswesens unter seinen Aufgaben an die erste Stelle gesetzt hat, heute noch der Mangel an ausreichenden Wasserstrassen besteht.

Es wäre dringend zu wünschen, dass diesem Mangel recht bald abgeholfen würde, der angedeutete Kampf also baldmöglichst einer friedlichen Lösung der schwebenden Fragen im Sinne der allgemeinen Bedürfnisse unseres wirtschaftlichen Lebens Platz machte; als ein günstiges Vorzeichen für den Erfolg der diesbezüglichen Bemühungen ist es zu erachten, dass jetzt der Emscher- und der Lippe-Verein*) mit einander Hand in Hand zu gehen sich entschlossen haben, und dass die Regierung den gesetzgebenden Körperschaften von neuem eine wasserwirtschaftliche Vorlage**) zur Beschlussfassung unterbreitet hat.

Ueber die einzelnen für den Kohlenabsatz seit 1850 in Betracht gekommenen Schifffahrtsstrassen und -Anlagen ist Folgendes anzugeben.

1. Die Ruhr.

Die ersten Versuche, die Ruhr zur Abfuhr von Kohlen zu benutzen, wurden im Jahre 1772 gemacht. Die Schiffe konnten aber nur von einem Wehr zum nächsten fahren, und es mussten demnach die Kohlen je nach Lage der Zechen 10 bis 15 Mal aus einem Schiff in ein anderes umgeladen werden.

*) d. h. diejenigen Vereine, die es sich zur Aufgabe gestellt haben, auf die Kanalisierung des bezüglichen Flusses, nach dem sie sich nennen, hinzuwirken.

**) Siehe Glückauf 1904, No. 17.

In den Jahren 1776 bis 1778 wurde dann im preussischen Gebietsteile*) von Herdecke abwärts neben jedem Wehre eine Schleuse gebaut und zwar wurden drei Schleusen durch die Mühlenbesitzer gegen Bewilligung einer Abgabe, die übrigen aber aus Staatsmitteln errichtet. Auf Betreiben des damaligen preussischen Königs (Friedrich des Grossen) wurden auch die Territorialherren des nichtpreussischen Teils der Ruhr zum Bau einiger Schleusen veranlasst.

Um eine rechtliche Grundlage für die Ruhrstrom-Verwaltung zu haben, erliess Friedrich der Grosse unterm 10. Mai 1781 die „Königlich Preussische Wasser- und Uferordnung, für den Ruhr-Strom, in der Grafschaft Marck“,**) welche auch heute noch gilt.

Die Schleusen zu Herdecke, Wetter und Witten gingen 1803 wieder ein, sodass der Strom nur mehr von Witten ab schiffbar blieb.

Durchgreifende Verbesserungen der Schiffahrtsanlagen erfolgten zunächst bald nachdem der ganze Ruhrstrom 1815 unter preussische Hoheit gekommen war, sodann nochmals durch eine Stromregulierung in den Jahren 1856 bis 1863.

Zu Anfang der 1850er Jahre bestanden die in der Tabelle 10 angegebenen Schleusen, von denen nur die Horster, Spillenburger und Rohmühlen-Schleuse im Privateigentum sich befanden. In Mülheim wurde ausser der sogenannten neuen auch noch die etwa 250 m oberhalb liegende alte (fürstliche) Schleuse benutzt.

Die Zufuhr der Kohlen von den Zechen nach der Ruhr erfolgte damals schon zu einem grossen Teil durch schmalspurige Pferdeisenbahnen. An der Ruhr hatten die Zechen ihre Niederlagen, d. h. grosse mit Mauern umgebene Höfe, in welchen sie die Kohlen namentlich in der Zeit des Ruhens der Schiffahrt aufstapelten.

Im allgemeinen war die Zahl der Tage, an welchen die Schiffahrt, sei es wegen Ungunst des Wasserstandes oder sei es wegen Reparaturen nicht betrieben werden konnte, recht erheblich.

Die auf der Ruhr zur Verschiffung gelangten Kohlen gingen zum grössten Teil nach dem Ruhrorter und dem Duisburger Hafen (bezw. dem Rhein-Ruhrkanal) und von da nach Umladung auf den Rhein, und nur ein geringer Teil wurde oberhalb an der Ruhr selbst wieder entladen. Auch

*) Preussisch war damals nur der in der Grafschaft Mark liegende Teil der Ruhr und ein kurzes Stück derselben an der Mündung in den Rhein; dazwischen lag Broicher, Bergisches und Essen-Werdensches Gebiet.

**) Abgedruckt in: „Novum corpus constitutionum Prussico-Brandenburgensium praecipue marchiacarum oder Neue Sammlung königl. preuss. und churfürstlich brandenburgischer sonderlich in der Chur- und Mark-Brandenburg publizierter und ergangener Verordnungen pp.“ (sog. akademische Ediktensammlung) Bd. VII, S. 282 ff.

Uebersicht

über die

Länge des Schiffahrtsweges zwischen den einzelnen Schleusen und sonstigen wichtigeren Punkten der Ruhr von Witten abwärts.

(Nach dem Stande in den 1850 er Jahren.)

Tabelle 9.

Ruhrschleusen		Sonstige wichtigere Punkte an der Ruhr		Die betreff. Strecke der Ruhr lag im Bezirk des	Kohlen - Niederlagen bzw. Kohlen - Verladestellen der Zechen ¹⁾
Bezeichnung der Schleusen	Länged. Wasserweges von Schleuse zu Schleuse km	Bezeichnung der Punkte	Abstand nach dem Wasserwege gemessen km		
Steinhauser Schleuse ²⁾	}	Witten, Einmündungsstelle des Mühlgrabens in die Ruhr	} 1,28	Märkischen Bergamts	Bommerbänker Erbstolln, Louisenglück, Franziska Tiefbau.
		Herbeder Schleuse			Nachtigall, Hammerbank, Morgenstern, St. Johannes-Erbstolln.
Kemnader Schleuse ²⁾	}	Herbede (Ruhrbrücke)	} 0,9		Helena, Ver. Urbanus, Gekrönte Antonie, Hagen-Sieperbank, Gibraltar-Erbstolln, Glücksburg, Julius Philipp, St. Elias-Erbstolln, Ver. Geschwind.
		Blankensteiner Schleuse			
Hattinger Schleuse	}	Rauendahl	} 2,5		Hermanns geeignete Schiffahrt, Carl Friedrich Erbstolln, Treue, Friedrich u. Preussisch. Scepter, Friedlicher Nachbar, St. Mathias-Erbstolln.
		Henrichshütte			
Dahlhauser Schleuse	}	Hattinger Brücke	} 0,2		Hasenwinkel, Himmelskroner Erbstolln, Kandanghauer, Altendorfer Erbstolln, Grosse Vaerstbank, Mülheimerglück, Ver. General- und Erbstolln.
		Horster Schleuse			
		Brücke der Zeche Altendorf	} 0,685		

Ruhrschnleusen		Sonstige wichtigere Punkte an der Ruhr		Die betreff. Strecke der Ruhr lag im Bezirk des	Kohlen-Niederlagen bzw. Kohlen-Verladestellen der Zechen
Bezeichnung der Schnleusen	Länge d. Wasserweges von Schnleuse zu Schnleuse km	Bezeichnung der Punkte	Abstand nach dem Wasserwege gemessen km		
Horster Schnleuse . . .	4,4	Holteyer Hafen	1,70	Märk. Bergamts	Horster Erbstolln, Charlotte, Wohlverwahrt, Mecklingsbänker Erbstolln, Eintracht, Einigkeit, Deimelsberg, Gewalt.
		Steele (Steeler Fähre) . . .	1,725		
		Ruhrschlenke (Hafen der Zeche Gewalt)	0,875		
Spillenburger Schnleuse	4,425	Glashütte	2,15	Essen-Werden'schen Bergamts	Kunstwerk.
Rohmühlen-Schnleuse .	6,7	Mündung d. Deilbachs u. Hüttenanlage Phönix III bei Kupferdreh	2,5		Vereinigung, Himmelsfürster Erbstolln, Henriette, Prinz Wilhelm, Neuglück, Steingatt, Notttekampsbank, Wasserschneppe, Mühlmannsbank, Grosse Bovermannswiese, Reher Dickebank, Vereinigung, Abgunst, Hundsnocken, Duvenkampsbank, Nier u. Maassbank.
		Baldeneyer Schnleuse ²⁾	2,91		Haus Baldeney
Neukircher Schnleuse .	1,46	Stadt Werden (Fähre über die Ruhr)		0,745	
Papiermühlen-Schnleuse	5,525	Haus Oefte	3,5		Redlichkeit.
Kettwiger Schnleuse . .	9,01	Kettwig und Kettwig vor der Brücke			
Neue Mülheimer Schnleuse ³⁾					

Ruhrschleusen		Sonstige wichtigere Punkte an der Ruhr		Die betreff. Strecke der Ruhr lag im Bezirk des	Kohlen - Niederlagen bzw. Kohlen - Verladestellen der Zechen
Bezeichnung der Schleusen	Länge d. Wasserweges von Schleuse zu Schleuse km	Bezeichnung der Punkte	Abstand nach dem Wasserwege gemessen km		
Neue Mülheimer Schleuse ³⁾	14,3	Stadt Mülheim und Dorf Broich (Friedrich-Wilhelms-Brücke) . .	0,38	Essen - Werden'schen Bergamts	
		Ruhrfähre	0,125		
		Alter Mülh. Hafen . . .	0,235		
		Friedr. Wilhelms Hütte; Neuer Hafen ⁴⁾ . . .	0,600		
		Ortschaft Alstaden (Ueberführung der Köln-Mind.Eisenbahn)	4,6		
		Duisburger Ruhrkanal .	4,7		
		Verbindungskanal nach dem Ruhrorter Hafen ⁵⁾	1,3		
		Ruhrorter Hafemund .	1,8		
		Rheinstrom	0,56		
Länge der Ruhr von Witten bis an den Rhein = rund .	74,0				

¹⁾ Diese Zusammenstellung kann wegen Mangels an ausreichendem Material keinen Anspruch auf Vollständigkeit machen.

²⁾ Die Schleuse wurde in den 1850er Jahren beseitigt.

³⁾ Ausser der neuen wurde auch noch die alte Mülheimer Schleuse, welche etwa 250 m oberhalb der neuen Schleuse lag, benutzt.

⁴⁾ Unterm 17. April 1841 war eine Aktiengesellschaft „Hafenbau-Aktienverein“ (Zweck: Anlegung eines Sicherheitshafens an der Ruhr unterhalb Mülheim, verbunden mit den erforderlichen Kohlenniederlage- und Schiffszimmerplätzen) allerhöchst genehmigt worden.

⁵⁾ Der Verbindungskanal hatte von der Ruhr bis in das neue Hafembassin (Schleusenhafen) eine Länge von 680 m.

gingen Kohlen von der Ruhr ohne Inanspruchnahme eines Hafens direkt auf den Rhein.

Für die Befahrung der Ruhr und die Benutzung der Schleusen hatten die Schiffer vor dem Jahre 1868 Abgaben, die sogenannten Ruhrschiffahrtsgefälle, zu entrichten. Dieselben wurden in der Hauptsache zu Mülheim und nur soweit die Transporte diese Hebestelle nicht berührten, in Hattingen oder Werden, bezw. in Duisburg oder Ruhrort erhoben. Die Einziehung der Abgaben lag dem Ruhrschiffahrts-Gefälleamt in Mülheim

ob; dieses führte die nach Bestreitung seiner Ausgaben verbleibenden im allgemeinen recht ansehnlichen Ueberschüsse an den Ruhrschiffahrtsfonds ab. Letzterer wurde von der königlichen Regierung in Düsseldorf verwaltet.)*

Die Ruhrschiffahrtsgefälle waren vor dem 1. Mai 1839 in zweierlei Form zu entrichten, nämlich als Schiffahrtsabgabe und als Schleusengeld. Das letztere kam bezüglich der landesherrlichen Schleusen vom 1. Mai 1839 ab in Wegfall, und mit dem gleichen Tage trat für die Schiffahrtsabgaben ein neuer Tarif (vom 23. März 1839, Gesetzsammlung 1839 Seite 95 bis 100) in Kraft. Dieser Tarif sah eine stufenweise, alle 2 Jahre eintretende Ermässigung der Schiffahrtsabgaben bis zu einem vom 1. Januar 1849 ab gültigen Satze vor. Dieser letztere Satz wurde aber noch vor seinem Inkrafttreten (laut königlich. Erlass vom 9. Oktober 1848, siehe Gesetzsammlung Seite 345) um $\frac{1}{3}$ ermässigt, sodass vom 1. Januar 1849 ab z. B. für die die Mülheimer Schleuse passierenden Kohlen — gleichviel, wo sie auch geladen sein mochten — für je 16 Ctr. Ladung 4 Sgr. (= 0,4 M.) Abgabe zu entrichten waren.***) Die für Benutzung der Privatschleusen (Horst, Spillenburg und Rohmühle) an deren Besitzer auch nach 1839 nach wie vor zu zahlenden Gebühren wurden auf die Ruhrschiffahrtsabgaben angerechnet.

Der für die Ruhrschiffahrtsabgaben seit 1. Januar 1849 gültige Tarif wurde durch königlichen Erlass vom 24. März 1852 (gültig ab 1. April 1852, s. Gesetzsammlung S. 86) um ein Viertel (also auf 0,30 M. für je 16 Ctr. die Mülheimer Schleuse passierende Kohlen) und durch königlichen Erlass vom 30. März 1863 (Gesetzsammlung Seite 164) auf $1\frac{2}{3}$ Sgr. (= 0,1667 M.) für je 16 Ctr. Ladung ermässigt. Durch königlichen Erlass vom 14. Dezember 1867 endlich (s. Gesetzsammlung Seite 1920) wurde bestimmt, dass vom 1. Januar 1868 ab Ruhrschiffahrtsabgabe nicht mehr zu erheben sei.

Da der Verkehr auf der Ruhr in den 1850er und 1860er Jahren sehr lebhaft war, so konnten aus den erhobenen Abgaben alljährlich erhebliche Beträge dem Ruhrschiffahrtsfonds überwiesen werden. Dieser Fonds sollte aber seiner Bestimmung nach selbständig sein und nicht etwa eine Einnahmequelle des Staates bilden, sondern zur Erhaltung und Verbesserung der Ruhrschiffahrt einschliesslich des Ruhrorter Hafens dienen. Aus seinen reichlichen Mitteln sind nicht allein erhebliche Beträge für die Verbesserung der Ruhrschiffahrt verwendet, sondern auch die älteren Hafens-

*) Die Angaben über den Ruhrschiffahrtsfonds beziehen sich auf die Zeit nach 1850; früher waren die Verhältnisse zeitweise etwas anders geordnet.

**) Für die die Mülheimer Schleuse nicht passierenden Kohlen, wie auch für sonstige Güter bestanden andere Sätze. Wegen des Näheren wird überhaupt auf die angeführten Stellen der Gesetzsammlung (insbesondere des Jahrganges 1839) hingewiesen.

Nachweisung der Zahl der auf den einzelnen Ruhr-

Jahr	Zahl der durchgeschleusten beladenen Fahrzeuge, getrennt nach solchen, welche											
	Steinhauser Schleuse		Herbeder Schleuse		Kamnader Schleuse		Blankensteiner Schleuse		Hattinger Schleuse		Dahlhauser Schleuse	
	K	G	K	G	K	G	K	G	K	G	K	G
1850												
1851												
1852	1	26	180	209	796	175	828	115	1193	119	1198	216
1853	—	15	271	114	755	149	779	100	1010	114	1003	155
1854	Ist beseitigt		532	69	888	172	1182	195	1415	92	1404	137
1855	.	.	479	146	Ist beseitigt		1226	327	1489	352	1523	311
1856	.	.	210	131	.	.	859	365	1069	104	1178	392
1857	.	.	150	131	.	.	580	575	832	89	914	637
1858	.	.	189	12	.	.	652	601	1064	573	1217	555
1859	.	.	131	1	.	.	524	325	735	258	862	321
1860	.	.	60	81	.	.	497	227	678	196	862	531
1861	.	.	71	84	.	.	329	149	520	195	659	634
1862	.	.	52	509	.	.	398	596	599	171	798	600
1863	.	.	25	314	.	.	192	777	292	300	564	875
1864	.	.	12	382	.	.	380	749	619	307	1052	430
1865	.	.	1	194	.	.	199	341	432	262	747	317
1866	.	.	15	47	.	.	278	327	579	181	880	280
1867	.	.	11	10	.	.	199	178	580	258	909	335
1868	.	.	8	208	.	.	265	253	381	335	586	455
1869	.	.	2	240	.	.	142	239	305	252	504	331
1870	.	.	—	37	.	.	218	44	312	125	468	176
1871	.	.	4	18	.	.	315	30	407	40	615	61
1872	.	.	—	—	.	.	205	13	303	2	547	291
1873	223	—	483	3	776	137
1874	58	—	50	—	113	86
1875	.	.	—	22	.	.	37	1	91	—	126	12
1876	50	—	67	—	69	41
1877	.	.	—	—	.	.	24	—	32	—	36	116
1878	.	.	—	2	.	.	1	8	—	—	1	228
1879	.	.	—	—	.	.	—	6	—	—	—	23
1880	.	.	—	—	.	.	—	1	—	6	—	71
1881	.	.	—	3	.	.	2	4	—	—	—	58
1882	.	.	5	28	.	.	27	23	—	—	—	32
1883	.	.	2	—	.	.	22	3	2	—	56	14
1884	.	.	—	5	.	.	23	1	—	1	21	26
1885	.	.	—	2	.	.	25	1	—	—	25	30
1886	.	.	31	16	.	.	21	12	—	—	1	44
1887	.	.	14	9	.	.	37	9	—	2	—	14
1888	.	.	—	15	.	.	14	9	1	—	—	2
1889	.	.	8	—	.	.	—	43	—	2	2	20
1890	.	.	—	37	.	.	—	21	—	3	—	20

1) Bezüglich der Spillenburger und Rohmühlen-Schleuse fehlen Angaben, da die dortigen

schleusen¹⁾ durchgeschleusten beladenen Fahrzeuge.

Tabelle 10.

mit Kohlen (=K) und solchen, welche mit anderen Gütern (=G) beladen waren.												Jahr	
Horster Schleuse		Baldeneyer Schleuse		Neukircher Schleuse		Papiermühlen-Schleuse		Kettwiger Schleuse		Mülheimer Schleuse			
K	G	K	G	K	G	K	G	K	G	K	G		
												6649	1850
												4994	1851
2202	185	4688	547	5219	384	5119	426	5202	453	5151	431	1852	
1738	224	4743	449	5338	453	5277	504	5433	490	5351	437	1853	
2452	273	5187	557	5718	470	5667	404	5729	400	5692	367	1854	
2633	578	6147	710	6977	618	6976	527	7065	916	7018	561	1855	
2454	509	4993	575	5797	578	5814	495	5908	624	5882	544	1856	
1901	843	4146	499	5055	485	5148	395	5237	1037	5275	515	1857	
2680	566	6816	755	8365	614	8537	553	8738	717	8703	536	1858	
2099	477	3200	317	5056	406	5063	366	5153	396	5132	369	1859	
2691	844	Ist beseitigt		5779	604	5644	604	5666	517	5650	513	1860	
2128	905	.	.	4663	613	4488	692	4512	686	4479	634	1861	
2097	779	.	.	4915	686	4709	548	4696	564	4846	544	1862	
1773	941	.	.	4922	524	4459	443	4432	491	4548	427	1863	
2217	506	.	.	5745	705	5312	540	5258	594	5217	462	1864	
1434	345	.	.	4232	595	3972	398	3812	481	4306	438	1865	
1764	231	.	.	4113	468	3854	349	3840	395	3777	429	1866	
1518	224	.	.	4088	294	3753	292	3663	318	3548	297	1867	
715	142	.	.	2898	290	2506	193	2502	323	2411	297	1868	
1068	146	.	.	3199	240	2854	250	2743	303	2614	190	1869	
746	156	.	.	3072	251	2725	242	2672	195	2589	159	1870	
948	86	.	.	2766	185	2373	201	2318	214	2238	160	1871	
		.	.	3063	129	2682	104			2563	161	1872	
		.	.	3378	168	3185	154			3105	260	1873	
		.	.	845	94	811	89			757	128	1874	
		.	.	1105	64	1040	47			—	89	1875	
		.	.	669	60	605	48			—	77	1876	
53	129	.	.	585	35	568	26	576	64	568	29	1877	
1	394	.	.	397	35	391	22	394	30	377	27	1878	
—	104	.	.	283	22	273	28	273	44	271	43	1879	
unbekannt		.	.	237	11	249	11	249	33	247	30	1880	
»		.	.	133	27	124	10	130	98	135	16	1881	
»		.	.	137	27	143	32	144	116	149	22	1882	
»		.	.	86	—	60	2	68	1	68	5	1883	
»		.	.	95	—	89	3	67	9	86	14	1884	
»		.	.	97	1	90	5	90	7	92	3	1885	
»		.	.	61	2	60	13	63	51	61	49	1886	
»		.	.	39	68	40	12	41	47	44	33	1887	
»		.	.	44	22	44	10	44	30	46	12	1888	
»		.	.	32	56	32	11	32	27	32	12	1889	
»		.	.	—	29	—	21	—	27	—	12	1890	

Schleusenwärter keine Register führten.

Uebersicht über die in den Jahren
1850 bis 1867 auf der Ruhr und der Lippe verschifften Mengen.

Tabelle 11.

Jahr	Auf der Ruhr wurden verschifft			Auf der Lippe wurden verschifft				Zahl der Tage, an denen die Schifffahrt auf der Ruhr ausgeübt werden konnte!)	
	Kohlen	sonstige	ins-	inges.	darunter an Kohlen				
	in Schiffen (Zahl d. Schiffe)	Güter	gesamt	an Gütern aller Art	Thal- fahrt	Berg- fahrt	In Sa.		
	t	t	t	t	t	t	t		
1850		685 387	19 142	704 529	13 770	—	563	563	} Oberruhr 233 } Unterruhr 288
1851		633 226			12 572	—	316	316	
1852		694 972	42 749	737 721	10 948	—	—	—	} Oberruhr 252 } Unterruhr 311
1853	7186	662 455	45 518	707 973	12 121	—	—	—	
1854	7757	776 411	46 929	823 340	14 935	—	311	311	240
1855	8451	842 854	60 218	903 072	14 441	370	329	699	230
1856	7135	693 603	77 488	771 091	13 218	383	142	525	
1857	8228	561 616	71 392	633 008	9 407	—	257	257	
1858	10507	731 392	66 468	797 860	7 079	—	79	79	
1859	6500	690 461	50 403	740 864	9 517	—	68	68	
1860	7032	867 735	72 440	940 175	11 551	93	164	257	
1861	6185	748 451	109 544	857 995	11 051	50	10	60	309
1862	6989	753 944	97 275	851 219	12 202	42	—	42	286
1863	7400	654 570	103 209	707 779	12 841	—	41	41	311
1864	6907	786 861	92 926	879 787	10 892	—	116	116	296
1865	5627	502 935	64 225	567 160	10 057	—	44	44	292
1866	4643	568 566	53 031	621 597	10 242	—	—	—	293
1867	4597	550 802	37 344	588 146	6 561	—	—	—	267

¹⁾ »Nichtschiffbarkeit Feiertags halber« ist in den bezüglichen Nachweisungen, welchen die Zahlen entnommen sind, nur für die hohen Feiertage (10 Tage pro Jahr) eingesetzt; im übrigen sind die Sonn- und Feiertage bei der Aufzählung der Tage, an welchen die Ruhr schiffbar war, wie die Werkstage behandelt.

Als »Oberruhr« gilt die Strecke oberhalb Mülheim.

Im Jahre 1856 war 140 Tage Schleusensperre; 1857 herrschte ausserordentliche Dürre, so dass die Schifffahrt meist nur mit kleinen Ladungen, teilweise überhaupt nicht betrieben werden konnte.

anlagen in Ruhrort nach und nach geschaffen worden. Als die Ruhrschifffahrtsabgaben mit dem 1. Januar 1868 aufgehoben wurden, war einerseits noch ein Aktiv-Kapital von nahezu 900 000 M. vorhanden, andererseits aber auch der Verkehr im Ruhrorter Hafen bereits von einem derartigen Umfange, dass in der Folgezeit aus den Hafeneinnahmen allein sowohl die weiteren Bauten im Hafen, als auch die Unterhaltungs osten der Ruhr bestritten werden konnten.

In der Zeit von 1851 bis 1868 erreichte der Ruhrschiffahrtsfonds seinen höchsten Stand im Jahre 1856, indem er am Ende desselben sich auf nahezu 2 Millionen Mark (zinstragende Kapitalien, Wertpapiere und Barbestand) stellte. Es wurden aus demselben sogar auch Beiträge für ihm ferner liegende Zwecke hergegeben, so z. B. 10 000 Thaler für den Chausseebau von Schaumlöffel nach Krengeldanz.*)

Ueber den Umfang des Kohlen- und Güterverkehrs auf der Ruhr seit 1850 geben die Tabellen 10 und 11 einigen Aufschluss. Die dem modernen Verkehr nicht mehr angemessene Ruhrschiffahrt ist in dem Konkurrenzkampfe mit der Eisenbahn unterlegen, und dieses Schicksal hat auch durch die Aufhebung der Ruhrschiffahrtsgefälle nicht verhindert werden können; nach 1890 sind überhaupt keine Kohlen mehr auf der Ruhr abgesetzt worden.**)

2. Der Rhein und die Rheinhäfen.

Der Rhein, diese für Westdeutschland so überaus wichtige natürliche Wasserstrasse, ist auch für den Absatz der niederrheinisch-westfälischen Kohle von erheblicher Bedeutung, und zwar kommen hierbei als Ausfahrhäfen in Betracht: Der Ruhrorter, der Duisburger und der Hochfelder Hafen und in neuerer Zeit auch die Verladestelle der Zeche Rheinpreussen am Homberg-Essenberger Ufer und der Hafen Alsum der Gewerkschaft Deutscher Kaiser an der Mündung der Emscher.

Der Ruhrorter, Duisburger und Hochfelder Hafen sind in ihrer Lage und Ausdehnung auf Tafel IV dargestellt; diese Tafel markiert ausserdem auch die Verladestelle Rheinpreussen und die für den Kohlenabsatz aller-

*) Die Fondsverwaltung hatte für 10 000 Thaler Aktien dieses Chausseebaus übernommen; als dann die Aktiengesellschaft auf ihre Rechte verzichtete, indem sie die Strasse den Gemeinden übergab, wurden die 10 000 Thaler beim Ruhrschiffahrtsfonds im Jahre 1862 in Abzug gestellt.

Geck: »Zur Geschichte der Verkehrswege im Ruhrbezirk« (Dortmund 1901) giebt an, dass auch für die Schiffbarmachung der Lippe grössere Beträge aus dem Fonds hergegeben worden seien.

**) Näheres über die Ruhr und ihre Schiffahrtsverhältnisse ist zu ersehen bei Greve: »Die Kanalisierung der Ruhr von Wetter bis Ruhrort«, Berlin 1887. An diese Abhandlung lehnt sich auch die obige Schilderung zum Teil an. Weiterhin vergleiche man:

Reuss: »Mitteilungen aus der Geschichte des königlichen Oberbergamts zu Dortmund und des niederrheinisch-westfälischen Bergbaues.« (Zeitschr. f. Berg-, Hütten- und Salinen-Wesen, Bd. 40, S. 309; auch als Sonderabdruck);

Geck: »Zur Geschichte der Verkehrswege im Ruhrbezirk«, Dortmund 1901.

dings kaum in Betracht kommenden Häfen: Ruhrorter Eisenbahnbassin, Duisburger Rheinufer und Hafen des Kruppschen Hüttenwerks Rheinhausen. Die Lage des Hafens Alsum ist aus Tafel XIX, Band XII, Kap. 15 zu ersehen.

Der Ruhrorter und Duisburger Hafen dienten ursprünglich in der Hauptsache dem Zwischenhandel in holländischen Kolonialwaren und Kaufmannsgütern sowie der Spedition bergischer und märkischer Fabrikate, bis sie später zu grossen Umschlags- und Stapelplätzen für Kohle, Erze, Roheisen, Holz und Getreide wurden.

Der Ausbau des Ruhrorter Hafens ergibt sich an der Hand der Tafel IV wie folgt:

Schon zu Anfang des 18. Jahrhunderts wurde eine tote Schlenke der in ihrer damaligen Mündung durch a b markierten Ruhr als Hafen benutzt; in den Jahren 1715 bis 1753 wurde dieser allmählich bis zu dem Punkte c ausgebaut, wodurch seine Flächengrösse etwa 1 Hektar erreichte.

Als dann die Ruhr zur Kohlenschiffahrt eingerichtet worden war, nahm der Verkehr einen lebhaften Aufschwung; der dadurch alsbald erforderlich gewordenen Erweiterung des Hafens wurde jedoch trotz der Bemühungen der Rheinschiffer und der Kohlenkaufmannschaft zu Ruhrort erst nach 1815 seitens der preuss. Regierung ernstlich näher getreten. Nachdem durch kgl. Kabinettsordre vom 6. Dez. 1819 eins der aufgestellten Projekte genehmigt war, wurde in den Jahren 1820 bis 1825 das ringförmige Becken c d e f c («Alter Hafen») zur Ausführung gebracht. Der Kostenbedarf dieser Bauten (insgesamt 494 435 M.) wurde aus dem Verkaufe von 2200 Quadratruten (= 31 207 qm) Kohlenniederlageplätzen, aus der Miete der übrigen Lagerplätze, aus dem Hafens- und Schutzgelde sowie aus dem sog. Ringelgelde*) und aus einer unter Verpfändung des Ruhrschiffahrts- und Schleusengeldes aufgenommenen Anleihe von 362 700 M. bestritten. Die Anleihe war bis 1. Juli 1837 getilgt.

Aber schon im Jahre 1837 musste man eine weitere Vergrösserung des Hafens in Angriff nehmen: es wurde bis 1842 der sogenannte Schleusenhafen h g i mit einem Durchstich f g nach dem alten Hafen und mit einem von g aus direkt nach der Ruhr eingerichteten Schleusenkanal hergestellt. Die Hafenfläche war nunmehr 11,7 ha gross.

Der Hafen erfuhr dann, nachdem er in den Jahren 1848 bis 1853

*) Es war dies eine Abgabe, welche zum Zwecke der Bestreitung der Baukosten durch die erwähnte Kabinettsordre vom 6. Dezember 1819 eingeführt worden war; sie betrug 1 Pfg. (d. h. alt. Pfg. = $\frac{1}{120}$ M.) pro Ringel = $\frac{1}{2}$ Ctr. Steinkohlen, für welche die Hafenanlagen benutzt wurden. Das Ringelgeld wurde auch nach Bestreitung der Baukosten dieser in den Jahren 1820 bis 1825 vorgenommenen Erweiterung für die ferneren Bauten bis zum Jahre 1853 forterhoben.

Eisenbahnanschluss an die Köln-Mindener Bahn erhalten hatte, eine weitere Vergrößerung durch die in der Zeit von 1859 bis 1868 hergerichtete hufeisenförmige Neuanlage k l m und l n (den »Nord- und Südhafen«); zugleich wurde die Ruhr an ihrer Mündung etwas verlegt und von dem Hafenumund durch eine Mole abgetrennt.

Im Jahre 1868 erhielt der Hafen Eisenbahnanschluss an die Bergisch-Märkische Bahn.

In der Zeit von 1872 bis 1890 kam der »Kaiserhafen« b o p q unter Verlegung des Ruhrbetts und Beseitigung des Ruhrkanals zur Ausführung. Seit 1890 beträgt demnach die Gesamtlänge der Hafenbecken 7,5 km, die Wasserfläche bei Mittelwasser 51,3 ha und die Fläche der Umschlags- und Lagerplätze 71 ha, wozu noch 41,7 ha für Wege und Eisenbahngleise kommen.

Aber auch in diesem Umfange ist der Hafen schon wieder zu klein und man hat deshalb jetzt begonnen, unter nochmaliger Verlegung des Ruhrbetts einen neuen Hafen r s t u t v t w herzustellen, für dessen Eisenbahnbetrieb auch ein neuer Hafenbahnhof vorgesehen ist. Die Kosten dieser Neuanlagen sind auf insgesamt 13,9 Millionen Mark veranschlagt.

Das ganze Hafengebiet, mit Ausnahme der Insel im alten Hafen und des grössten Teils der angrenzenden Magazinplätze, ist Eigentum des Ruhrfiskus.

Die Kosten der Verwaltung und Unterhaltung der Ruhr und der Ruhrorter Hafenanlagen wie auch des Betriebes der letzteren werden aus den Hafeneinnahmen (Pachtgeldern, Verkehrsabgaben*) und dgl.) bestritten. Die nach Deckung der Ausgaben verbleibenden, im allgemeinen erheblichen Ueberschüsse werden zu Neubauten und Erweiterungen verwendet.**)

Die Ruhrschiifahrts- und Ruhrorter Hafen-Anlagen sind daher — abgesehen von dem geringen Beitrage, welchen der Staat für die erstmalige Schleusenanlage in den Jahren 1776 bis 1778 beigesteuert hat — aus ihren eigenen Einnahmen, in früherer Zeit hauptsächlich aus den Ruhrschiifahrtsabgaben, in neuerer Zeit aus den Hafeneinnahmen, im Grunde genommen also aus den Abgaben der Montanindustrie, der Reederei und des Handels, entstanden.

*) Siehe den ministeriell unter dem 2. Juli 1902 festgestellten »Tarif für die im Ruhrorter Hafen zu entrichtenden Verkehrsabgaben«.

***) Die im Jahre 1902 durch den Ruhrorter Wasserbauinspektor bearbeitete, bei obiger Darstellung benutzte Schrift: „Der Ruhrorter Hafen, seine Entwicklung und Bedeutung“ giebt die derzeitigen jährlichen Einnahmen des Hafens zu etwa 1 Million Mark und die derzeitigen jährlichen Ausgaben für Verwaltung, Unterhaltung, Betrieb und kleinere Neubauten zu 400 000 M. an; dieselbe Schrift taxiert den Wert der Ruhrorter Hafenanlagen nach dem Stande im Jahre 1902 auf 13 Millionen Mark.

Das gesamte ruhrfiskalische Eigentum und der Hafenbetrieb untersteht der Ruhrschiffahrtsverwaltung, deren Chef der Regierungspräsident in Düsseldorf ist.

Der jetzige Duisburger Hafen besteht (s. Tafel IV) aus

- a) dem Aussenhafen A B, ursprünglich erbaut als Rheinkanal in den Jahren 1828 bis 1831 durch den Rheinkanal-Aktien-Verein, sodann verbreitert in den Jahren 1860 bis 1864 durch den Rhein-Ruhr-Kanal-Aktienverein;
- b) dem Zollhafen B C, in Benutzung genommen 1831;
- c) dem Innenhafen B D F, in seinem westlichen Teile B D mit dem Ruhrkanal D E in den Jahren 1840 bis 1844 von dem Ruhrkanal-Aktien-Verein, in seinem östlichen Teile D F in den Jahren 1889 bis 1893 von der Stadtgemeinde Duisburg hergestellt;
- d) dem Parallelhafen G H, erbaut durch die Stadtgemeinde Duisburg in den Jahren 1895 bis 1898.

Der erste Eisenbahnanschluss erfolgte im Jahre 1849, wo die Köln-Mindener Bahn einen Schienenstrang nach der Südseite des jetzigen Innenhafens legt. Der übrige Teil des Hafens erhielt im Jahre 1864 Anschluss an die Bergisch-Märkische Bahn.

Der Rheinkanal A B mit dem Zollhafen B C gehörte ursprünglich dem von Duisburger Bürgern gegründeten Rheinkanal-Aktienverein und hatte den Zweck, die Schiffsladestelle vom Rhein näher nach der Stadt zu rücken. Der Ruhrkanal B D E entstand aus dem Bestreben Duisburger Kaufleute, einen Teil des Ruhrkohlenhandels an sich zu ziehen. Zu diesem Zwecke bildeten die Betreffenden den Ruhrkanal-Aktien-Verein; sie hatten den Erfolg, dass fortan ein Teil der Kohlen von der Ruhr nach Duisburg ging.

Der Ruhrkanal-Aktien-Verein kaufte im Jahre 1847 den Rheinkanal an und nannte sich später (seit 1860) »Rhein-Ruhr-Kanal-Aktienverein«.

Im Jahre 1889 übernahm dann die Stadtgemeinde Duisburg das gesamte Eigentum des Rhein-Ruhr-Kanal-Aktienvereins. Die genannte Gemeinde hat seitdem mehrere Hafenvergrößerungen ausgeführt und jetzt damit begonnen, einen weiteren Hafen J K N K L O L M P anzulegen.

Der Hochfelder Hafen ist in der Zeit von 1867 bis 1874 seitens der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft erbaut und bei deren Verstaatlichung im Jahre 1880 vom preussischen Eisenbahnfiskus mit übernommen worden. Seine Inbetriebnahme begann im Jahre 1869 und hatte den Zweck, den rechtsrheinischen Linien der genannten Bahngesellschaft Verkehr zu-

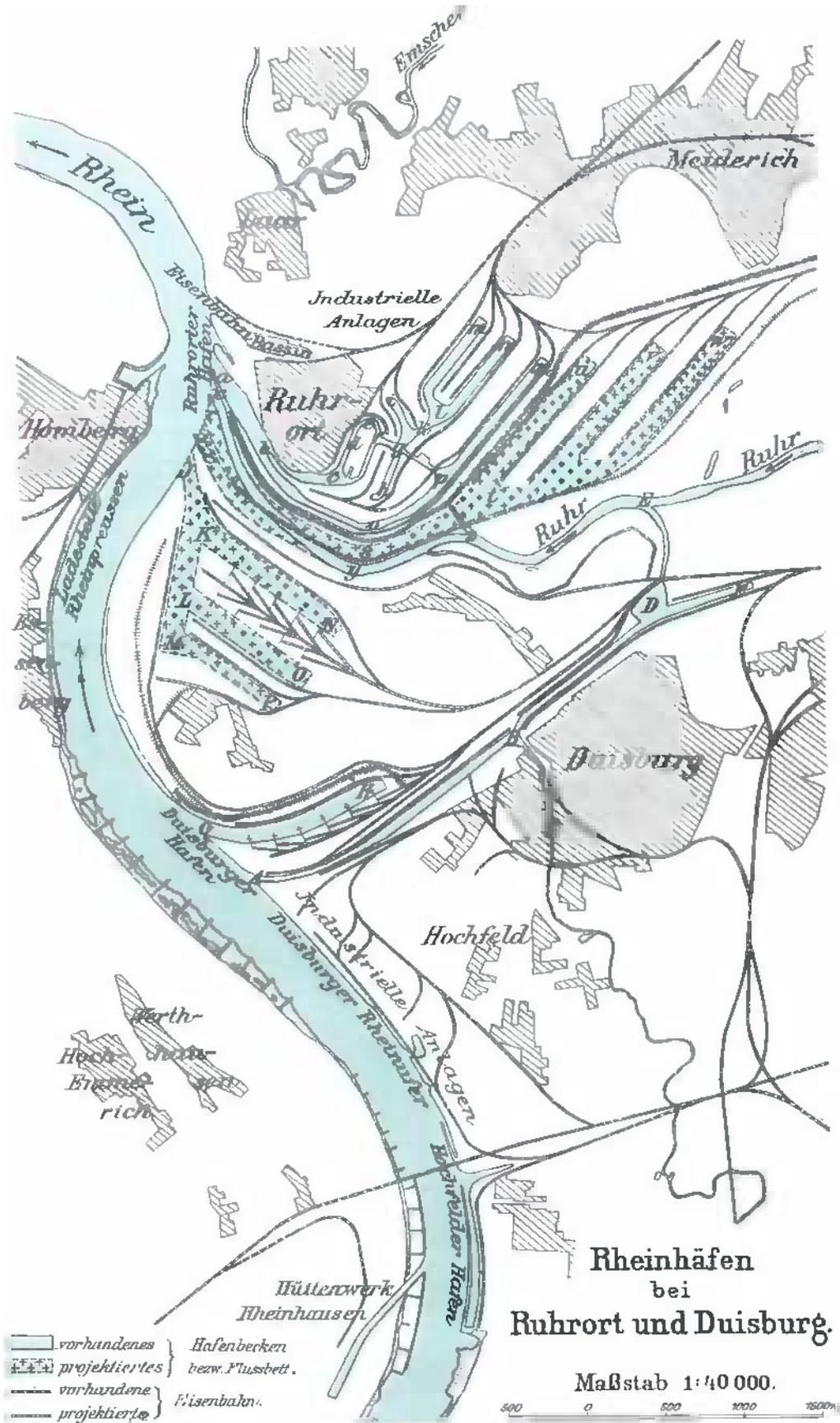


Tabelle 12.

Steinkohlen- und Koks-Anfuhr nach den Häfen Ruhrort und Duisburg.

An Steinkohlen (einschl. Steinkohlen - Briketts) und Koks wurden angefahren							
im Jahre	nach dem Hafen	per	per	auf der Ruhr*)		vom	insgesamt
		Landfuhr	Eisenbahn	in Schiffen (Zahl der Schiffe)	t	Rhein her zu Wasser	
		t	t		t	t	t
1850 {	Ruhrort	24 824	66 544		337 643		429 011
	Duisburg	32 642		4 188	338 668		371 310
1851 {	Ruhrort	18 247	112 250	2 866	297 673		428 170
	Duisburg	28 283		3 295	325 262		353 545
1852 {	Ruhrort	14 757	121 828	3 361	343 145	416	480 146
	Duisburg	39 241		3 485	343 949		383 190
1853 {	Ruhrort	9 245	143 969	3 372	327 489	—	480 703
	Duisburg	133	45 046	3 508	326 909		372 088
1854 {	Ruhrort	12 202	191 546		380 845		584 594
	Duisburg	87 148			389 780		476 928
1855 {	Ruhrort	6 335	277 455		399 796		683 586
	Duisburg	88 782			440 288		529 070
1856 {	Ruhrort	12 867	229 365		323 155		565 387
	Duisburg	113 665			367 866		481 531
1857 {	Ruhrort	5 812	244 175		229 899		479 886
	Duisburg	106 459			330 369		436 828
1858 {	Ruhrort	1 357	333 665		324 436		659 458
	Duisburg	119 501			394 101		513 602
1859 {	Ruhrort	—	303 430		330 723		634 153
	Duisburg	139 565			355 717		495 282
1860 {	Ruhrort	—	408 655		452 224		860 879
	Duisburg	173 406			409 780		583 186
1861 {	Ruhrort	—	444 740	3 086	399 990		844 730
	Duisburg	—	223 935	2 707	338 945		562 850
1862 {	Ruhrort	—	558 775	3 317	394 239		953 014
	Duisburg	—	282 681	3 072	346 757		629 438
1863 {	Ruhrort	—	734 116	3 726	360 124		1 094 240
	Duisburg	—	327 855	2 982	284 502		612 357
1864 {	Ruhrort	—	746 408	3 443	435 933		1 182 341
	Duisburg	—	406 462	2 800	340 851		747 313
1865 {	Ruhrort	—	871 945		256 646		1 128 591
	Duisburg	—	512 803		233 939		746 742
1866 {	Ruhrort	—	888 995		292 042		1 181 037
	Duisburg	—	537 792		265 520		803 312

*) Die von der Ruhr direkt, ohne Berührung des Hafens, auf den Rhein gegangenen Kohlenmengen sind als nach Ruhrort angefahren betrachtet worden.

Fortsetzung von Tabelle 12.

An Steinkohlen (einschl. Steinkohlen - Briketts) und Koks wurden angefahren							
im Jahre	nach dem Hafen	per Landfuhrre t	per Eisenbahn t	auf der Ruhr		vom Rhein her zu Wasser t	insgesamt t
				in Schiffen (Zahl der Schiffe)	t		
1867*)	Ruhrort	—	1 052 439		265 853		1 318 292
	Duisburg	—	570 355	1 820	234 852		805 207
1868	Ruhrort	—	1 098 915		175 638		1 274 553
	Duisburg	—	572 565	1 341	161 486		734 051
1869	Ruhrort	—	1 130 204	1 504	204 303		1 334 507
	Duisburg	—	522 768	1 210	137 430		660 198
1870	Ruhrort	—	1 010 463	1 650	198 233		1 208 696
	Duisburg	—	445 743	1 148	146 146		591 889
1871	Ruhrort	—	975 817	1 449	180 643		1 156 460
	Duisburg	—	382 560	1 001	117 473		500 033
1872	Ruhrort	—	978 588	1 578	188 904		1 167 492
	Duisburg	—	349 488	1 141	129 678		479 166
1873	Ruhrort	—	1 096 765	1 722	187 452	1 098	1 285 315
	Duisburg	—	398 440	1 292	128 006		526 446
1874	Ruhrort	—	976 302	269	34 416	872	1 011 590
	Duisburg	—	331 780	408	38 461		370 241
1875	Ruhrort	—	1 274 399	373	44 606	508	1 319 513
	Duisburg	—	350 762	564	53 902		404 664
1876	Ruhrort	—	1 461 218		14 096	450	1 475 764
	Duisburg	—	406 712		50 547		457 259
1877	Ruhrort	—	1 345 349	92	12 084		1 357 433
	Duisburg	—	348 010	462	54 551		402 561
1878	Ruhrort	—	1 483 268	49	5 999	161	1 489 428
	Duisburg	—	375 710	306	35 833		411 543
1879	Ruhrort	—	1 472 672	1	90	34	1 472 796
	Duisburg	—	543 762	249	31 428		575 190
1880	Ruhrort	—	1 627 660	—	—	—	1 627 660
	Duisburg	—	631 815	219	25 341	—	657 156
1881	Ruhrort	—	1 506 910	—	—	—	1 506 910
	Duisburg	—	663 530	106	12 547	—	676 077
1882	Ruhrort	—	1 668 671	—	—	—	1 668 671
	Duisburg	—	690 770	121	15 887	—	706 657
1883	Ruhrort	—	1 871 540	—	—	—	1 871 540
	Duisburg	—	848 975	68	7 260	—	856 235
1884	Ruhrort	—	1 906 595	2	259	—	1 906 854
	Duisburg	—	744 250	69	8 230	—	752 480

*) Im Jahre 1867 gingen per Schiff von der Ruhr 18672 t nach Orsoy-Homberg.

Fortsetzung von Tabelle 12.

An Steinkohlen (einschl. Steinkohlen-Briketts) und Koks wurden angefahren							
im Jahre	nach dem Hafen	per Landfuhr t	per Eisenbahn t	auf der Ruhr		vom Rhein her zu Wasser t	insgesamt t
				in Schiffen (Zahl der Schiffe)			
1885 {	Ruhrort	—	2 009 298	—	—	—	2 009 298
	Duisburg	—	896 485	80	9 159	—	905 644
1886 {	Ruhrort	—	1 987 005	—	—	—	1 987 005
	Duisburg	—	963 230	58	4 800	—	968 030
1887 {	Ruhrort	—	1 982 440	2	314	—	1 982 754
	Duisburg	—	881 810	40	4 388	—	886 198
1888 {	Ruhrort	—	2 382 670	17	1 956	—	2 384 626
	Duisburg	—	1 149 635	30	3 502	—	1 123 137
1889 {	Ruhrort	—	2 378 155	—	—	2 167	2 380 322
	Duisburg	—	1 169 285	29	2 994	2 585	1 174 864
1890 {	Ruhrort	—	2 665 908	—	—	—	2 665 908
	Duisburg	—	1 192 570	—	—	—	1 192 570
1891 {	Ruhrort	—	2 797 609	—	—	—	2 797 609
	Duisburg	—	1 045 925	—	—	—	1 045 925
1892 {	Ruhrort	—	2 890 273	—	—	—	2 890 273
	Duisburg	—	1 175 545	—	—	—	1 175 545
1893 {	Ruhrort	—	3 034 171	—	—	—	3 034 171
	Duisburg	—	1 136 952	—	—	—	1 136 952
1894 {	Ruhrort	—	3 593 284	—	—	—	3 593 284
	Duisburg	—	1 436 016	—	—	60	1 436 076
1895 {	Ruhrort	—	3 378 395	—	—	—	3 378 395
	Duisburg	—	1 250 765	—	—	—	1 250 765
1896 {	Ruhrort	—	4 145 493	—	—	—	4 145 493
	Duisburg	—	1 745 797	—	—	330	1 746 127
1897 {	Ruhrort	—	4 137 180	—	—	—	4 137 180
	Duisburg	—	1 713 184	—	—	317	1 713 501
1898 {	Ruhrort	—	4 058 331	—	—	—	4 058 331
	Duisburg	—	2 051 718	—	—	200	2 051 918
1899 {	Ruhrort	—	4 186 604	—	—	1 153	4 187 757
	Duisburg	—	2 350 729	—	—	2 306	2 353 035
1900 {	Ruhrort	—	4 798 589	—	—	9 540	4 808 129
	Duisburg	—	2 710 656	—	—	32 273	2 742 929
1901 {	Ruhrort	—	4 998 990	—	—	55	4 999 045
	Duisburg	—	3 013 749	—	—	—	3 013 749
1902 {	Ruhrort	—	4 431 725	—	—	150	4 431 875
	Duisburg	—	3 168 952	—	—	—	3 168 952
1903 {	Ruhrort	—	5 836 077	—	—	—	5 836 077
	Duisburg	—	4 105 192	—	—	—	4 105 192

Tabelle 13.

Steinkohlen- und Koks-Abfuhr
aus dem niederrheinisch-westfälischen Steinkohlenbezirk
auf dem Rhein.

Jahr	Abfuhr an Steinkohlen (einschl. Steinkohlen-Briketts) und Koks auf dem Rhein						
	aus dem Hafen				von der Verladestelle der Zeche Rheinpreussen	direkt von der Ruhr, vom Duisburger Rheinufer oder aus dem Ruhr- orter Eisen- bahn-Bassin	insgesamt
	Ruhrort	Duisburg einschl. Rheinkanal	Hochfeld	Alsum			
t	t	t	t	t	t	t	
1850	430 500	375 133	—	—	—	—	805 633
1851	410 881	358 592	—	—	—	—	769 473
1852	473 870	388 985	—	—	—	—	862 855
1853	435 736	382 468	—	—	—	—	818 204
1854	559 250	479 202	—	—	—	—	1 038 452
1855	604 570	514 287	—	—	—	9 383	1 128 240
1856	542 211	485 149	—	—	—	9 640	1 037 000
1857	434 228	449 907	—	—	—	3 461	887 596
1858	600 579	512 359	—	—	—	1 153	1 114 091
1859	564 352	487 620	—	—	—	517	1 052 489
1860	734 501	569 714	—	—	—	14 796	1 319 011
1861	793 268	599 833	—	—	—	4 552	1 397 653
1862	897 267	663 802	—	—	—	1 017	1 562 086
1863	991 857	604 922	—	—	—	—	1 596 779
1864	1 039 666	673 330	—	—	—	—	1 712 996
1865	1 144 317	723 025	—	—	—	—	1 867 342
1866	1 124 365	737 542	—	—	—	—	1 861 907
1867	1 250 328	716 383	—	—	—	—	1 966 711
1868	1 285 233	643 958	—	—	—	—	1 929 191
1869	1 302 516	566 824	94 790	—	—	5 613	1 969 743
1870	1 148 298	497 648	180 900	—	—	10 798	1 837 644
1871	1 041 338	422 259	210 880	—	—	—	1 674 477
1872	1 151 969	439 101	208 318	—	—	—	1 799 388
1873	1 144 520	470 979	262 095	—	—	—	1 877 594
1874	1 035 005	347 106	210 290	—	—	—	1 592 401
1875	1 347 322	413 517	283 598	—	—	—	2 044 437

Fortsetzung von Tabelle 13.

Jahr	Abfuhr an Steinkohlen (einschl. Steinkohlen-Briketts) und Koks auf dem Rhein						
	aus dem Hafen				von der Verladestelle der Zeche Rheinpreussen	direkt von der Ruhr, vom Duisburger Rheinufer oder aus dem Ruhr- orter Eisen- bahn-Bassin	insgesamt
	Ruhrort	Duisburg einschl. Rheinkanal	Hochfeld	Alsum			
t	t	t	t	t	t	t	
1876	1 428 726	408 464	291 788	—	—	—	2 128 978
1877	1 390 001	381 838	283 207	—	—	—	2 055 046
1878	1 492 860	387 074	368 090	—	—	—	2 248 024*)
1879	1 421 871	503 958	395 328	—	—	—	2 321 157*)
1880	1 610 664	614 869	407 965	—	—	—	2 633 498*)
1881	1 655 018	668 931	475 226	—	—	—	2 799 175*)
1882	1 596 669	659 554	476 396	—	29 848	—	2 762 467
1883	1 902 639	846 903	499 763	—	32 940	—	3 282 245
1884	1 925 203	762 068	452 852	23 254	39 004	—	3 212 471
1885	2 028 765	926 234	578 598	37 568	50 920	—	3 622 085
1886	2 004 303	947 476	623 166	31 980	65 667	—	3 672 592
1887	2 026 446	883 518	652 142	50 222	67 361	—	3 679 689
1888	2 421 787	1 120 363	736 375	73 188	94 153	—	4 445 866
1889	2 348 916	1 144 836	719 909	69 540	110 402	—	4 393 603
1890	2 563 874	1 118 348	837 449	53 833	109 428	—	4 682 932
1891	2 779 532	1 046 511	881 663	61 631	112 772	—	4 882 109
1892	3 040 576	1 161 610	874 847	84 373	129 566	9 000	5 299 972
1893	3 114 103	1 116 998	893 971	82 776	112 337	20 525	5 340 710
1894	3 475 422	1 401 097	790 194	65 668	127 299	5 700	5 865 380
1895	3 502 466	1 202 340	486 989	70 201	97 780	6 225	5 366 001
1896	4 276 364	1 709 183	641 356	64 993	118 753	2 120	6 812 769
1897	4 059 692	1 616 338	619 487	38 879	97 538	2 951	6 434 885
1898	4 220 220	1 996 376	634 668	59 708	106 182	7 560	7 024 714
1899	4 197 806	2 243 082	635 636	53 098	123 597	7 130	7 260 349
1900	4 850 564	2 680 187	692 384	63 720	125 300	9 790	8 421 945
1901	4 864 120	2 992 760	668 258	166 825	125 888	17 000	8 834 851
1902	4 465 486	3 150 792	701 875	221 297	129 054	21 000	8 689 504
1903	5 880 702	4 061 958	986 327	283 695	161 666	11 570	11 385 918

*) Ohne die etwa ab Ladestelle Rheinpreussen (Homburg-Essenberger Ufer) abgefahrenen Mengen.
Sammelwerk X.

zuführen. Da die Eisenbahnfrachten gegen diejenigen nach dem Duisburger Hafen niedriger gehalten wurden, so hatte unter dieser Konkurrenz namentlich der Rhein-Ruhr-Kanal-Aktienverein sehr zu leiden, bis dann im Jahre 1878 die Gleichstellung der Frachten erreicht und durch die Verstaatlichung der Eisenbahnen im Jahre 1880 gesichert wurde.

Ueber den Umfang des Kohlenverkehrs aus dem niederrheinisch-westfälischen Becken nach den Rheinhäfen bezw. dem Rhein geben die Tabellen 12 und 13 Aufschluss.

Der Gesamtgüterverkehr zu Wasser (zwischen Hafen und Rhein) betrug in je 1000 t:

Tabelle 14.

beim Hafen bezw. der Ladestelle	im Jahre								
	1895	1896	1897	1898	1899	1900	1901	1902	1903
Ruhrort	4 507	5 592	5 594	5 692	5 996	6 701	6 758	6 317	8 337
Duisburg	2 282	3 285	3 184	3 806	4 130	4 746	4 725	4 867	6 240
Hochfeld	626	807	836	916	838	953	899	953	1 312
Duisburger Rheinufer	453	769	807	711	744	795	863	801	918
Homberg - Essenberger Ufer			143	146	172	184	187	196	226
Ruhrorter Eisenbahnbassin			84	99	26	29	18	23	33
Rheinhausen			46	163	246	236	135	172	306
Laar (Phönix)			160	147	205	193	285	226	280
Alsum		132	214	326	450	504	699	1 012	1 347
Rheinufer Walsum				31	20	12	46	27	52
Zusammen				12 037	12 827	14 353	14 615	14 594	19 051

Die Schifffahrt auf dem Rheine*), von welcher früher ebenfalls Abgaben erhoben wurden, ist und zwar von Basel bis ins offene Meer gemäss revid. Rheinschiffahrtsakte vom 17. Okt. 1868 (vgl. auch Art. 54, Abs. 4 der deutschen Reichsverfassung) frei, und es dürfen Abgaben, die sich lediglich auf die Thatsache der Beschiffung gründen, weder von den Schiffen, noch von der Ladung erhoben werden.

*) als einer natürlichen Wasserstrasse.

Vor Mitte der 1840er Jahre wurden zum Kohlentransport auf dem Rhein Kähne benutzt, welche höchstens 250 t Kohlen bei einem Tiefgang von 1,50 m fassten. Mit der Zeit ging man mehr und mehr zu grösseren Kähnen über und heute bedient man sich meist solcher, welche bei 70 bis 80 m Länge, $8\frac{1}{2}$ bis $10\frac{1}{2}$ m Breite und $2\frac{1}{2}$ m Tiefgang eine Ladefähigkeit von 1000 bis 1500 t Kohlen besitzen; doch kommen auch erheblich grössere Kähne bis zu 2340 t Ladefähigkeit bei ca. 100 m Länge, 12 m Breite und $2\frac{3}{4}$ m Tiefgang vor. Nur der Verkehr nach Holland und Belgien wird noch vielfach durch kleine, den dortigen Kanälen angepasste Fahrzeuge von 50 bis 300 t Tragfähigkeit vermittelt.

Während früher die Kohlentransporte unter Zuhülfenahme von Segeln rheinaufwärts durch Pferde und rheinabwärts treibend bewerkstelligt wurden, ist man schon seit längerer Zeit hinsichtlich der Transporte nach dem Oberrhein allgemein dazu übergegangen, die Pferde durch Dampfkraft zu ersetzen*); man vereinigt mehrere Kähne zu einem Schleppzuge und befördert denselben jetzt meistens durch je einen Raddampfer; solche Dampfer haben bis zu 1400 PS und können bei günstigem Wasserstande 4000 bis 5000 t Ladung in einem Schleppzuge zu Berg befördern. Im Verkehr zwischen den Ruhr-Rheinhäfen und den weiter abwärts liegenden Plätzen bedienen sich die kleinen holländischen und belgischen Kähne thalwärts auch jetzt noch vielfach lediglich ihrer Segel zum Transport; zu Berg werden sie im allgemeinen durch Schraubenboote mit etwa 100 bis 300 PS geschleppt, gelangen aber auch bei gutem Winde und unbeladen unter Segel in die Gegend Ruhrort - Duisburg. Gegenwärtig gehen aber auch die Kohlen zu Thal transportierenden Schiffer, um Zeit zu ersparen, mehr und mehr dazu über, auch abwärts ihre Kähne — und zwar in Zügen — durch Dampfer schleppen zu lassen.

Im Verkehr mit überseeischen Ländern und den deutschen Nord- und Ostsee-Häfen werden die Ruhr-Rheinhäfen öfter von Rhein-Seedampfern und Seelechtern angelaufen, von denen die ersteren bis zu 72 m Länge, $9\frac{1}{2}$ m Breite und $3\frac{7}{10}$ m Tiefgang haben und bis zu 1400 t laden**).

Für die Beurteilung des Rheinwasserstandes spielen die Angaben des Kauber Pegels eine wesentliche Rolle. Bei einem dortigen Pegelstande

*) An einzelnen Stellen, so am Binger Loch, werden der Sicherheit wegen auch jetzt noch zuweilen Pferde benutzt.

**) Die Bearbeitung der drei letzten Absätze erfolgte unter Berücksichtigung von Angaben des Herrn Prokuristen Piper, Ruhrort, in engster Anlehnung an die vom Wasserbauinspektor zu Ruhrort im Jahre 1902 verfasste Schrift: »Der Ruhrorter Hafen, seine Entwicklung und Bedeutung«.

von nur 1,25 m und darunter gilt die Rheinschiffahrt heute im allgemeinen als nicht mehr lohnend*).

3. Die Lippe.

Auch auf der Lippe sind in früherer Zeit (vor 1860) Steinkohlen verschifft worden, und zwar solche aus der Gegend von Dortmund und Hörde, die per Landfuhr nach Lünen geschafft wurden. In der Hauptsache diente aber die Lippe zum Transport von Holz, Salz (von den westfälischen Salinen), Kaufmannsgütern (holländischen Waren lippeaufwärts), Produkten und Rohmaterialien der an der Lippe (bei Lünen und Hamm) gelegenen Eisenwerke (Roheisen, Eisen-Waren und Erze) und dgl.

Der Umfang des Lippeverkehrs während der Zeit von 1850 bis 1867 ist aus der oben mitgeteilten Tabelle 11 ersichtlich.

Vor dem 15. Okt. 1867 wurden auch auf der Lippe Schiffahrtsabgaben erhoben. Das Nähere dieserhalb ergibt sich aus den kgl. Erlassen vom 21. Sept. 1848 (nebst Tarif in der Gesetzsammlung 1848, Seite 269—272), 13. Dezember 1852 (Gesetzsammlung 1852, Seite 773), 24. Febr. 1862 (Gesetzsammlung 1862, Seite 79) und vom 20. Sept. 1867 (Gesetzsammlung 1867, Seite 1744).

*) Näheres über die Rheinhäfen und die Rheinschiffahrt ist zu ersehen in den Schriften:

1. Festschrift zu der XXXII. Hauptversammlung des Vereins deutscher Ingenieure in Düsseldorf und Duisburg vom 16. bis 20. August 1891. (Gedruckt bei August Bagel, Düsseldorf);
2. Der Ruhrorter Hafen, seine Entwicklung und Bedeutung, bearbeitet durch den Wasserbauinspektor in Ruhrort im Jahre 1902.
3. Goecke: Der Duisburger Hafen (1826 bis 1888), Duisburg 1888.
4. Hirsch: Duisburg (in den Drucksachen des IX. internat. Schiffahrtskongresses, Düsseldorf 1902).
5. Gothein: Geschichtliche Entwicklung der Rheinschiffahrt im 19. Jahrhundert. 1903.
6. Wickert: Der Rhein und sein Verkehr. 1903.
7. Beyerhaus: Der Rhein von Strassburg bis zur holländ. Grenze in techn. und wirtschaftlicher Beziehung. 1902.
8. Eckert: Rheinschiffahrt im 19. Jahrhundert (in Schmollers staats- und sozialwissensch. Forschungen, Band 18, Heft 5, 1900);
9. Velke und Landgraf: Die Rheinschiffahrt, ihre Entwicklung und Bedeutung. 1892.
10. Der Rheinstrom und seine wichtigsten Nebenflüsse von den Quellen bis zum Austritt des Stromes aus dem deutschen Reich. Im Auftrag der Reichskommission zur Untersuchung der Rheinstromverhältnisse, herausgegeben vom Zentralbureau für Meteorologie und Hydrographie im Grossherzogtum Baden. Berlin 1889.

Von 1853 bis August 1856 bestand auf der Lippe sogar eine Dampfschleppschiffahrt, als deren Unternehmer zuerst H. Hermann in Hamm, vom 1. März 1854 ab das Erbsälzer-Kollegium von Werl und Sassendorf in Soest und vom August 1854 ab die Rhein- und Lippe-Dampfschleppschiffahrts-Aktiengesellschaft fungierte*).

4. Der Dortmund-Ems-Kanal.

Der Dortmund-Ems-Kanal mit seiner Abzweigung von Henrichenburg nach Herne ist in den Jahren 1892 bis 1899 erbaut und im Jahre 1899 dem Betriebe übergeben worden. Die Länge des Zweigkanals Henrichenburg—Herne beträgt 10,94 km und diejenige des Kanals Dortmund—Henrichenburg—Emden 270,45 km**).

Zu den Baukosten von insgesamt 72 009 000 M. haben die sogenannten Interessenten 4 855 000 M., davon allein die Westfälische Berggewerkschaftskasse 1 Million und die einzelnen interessierten Werke der Montanindustrie zusammengenommen ebenfalls 1 Million Mark, als »Beitrag zu den Kosten des Grunderwerbs« beigesteuert.

Die Entwicklung des Güterverkehrs auf dem Kanal ergibt sich aus Tabelle 15. Einen sehr wesentlichen Anteil an der Kohlenbeförderung hat die in Dortmund ansässige Westfälische Transport-Aktiengesellschaft, von deren Aktien sich ein erheblicher Teil in Händen des Rheinisch-Westfälischen Kohlen-Syndikats befindet.

Für das Befahren des Kanals sind Abgaben zu entrichten nach Massgabe des ministeriellen Tarifes vom 1. März 1898 und der bezüglichen vom Oberpräsidenten zu Münster in Gemeinschaft mit dem Regierungspräsidenten zu Aurich erlassenen Ausführungsbestimmungen vom 1. April 1898 bezw. 19. März 1901***).

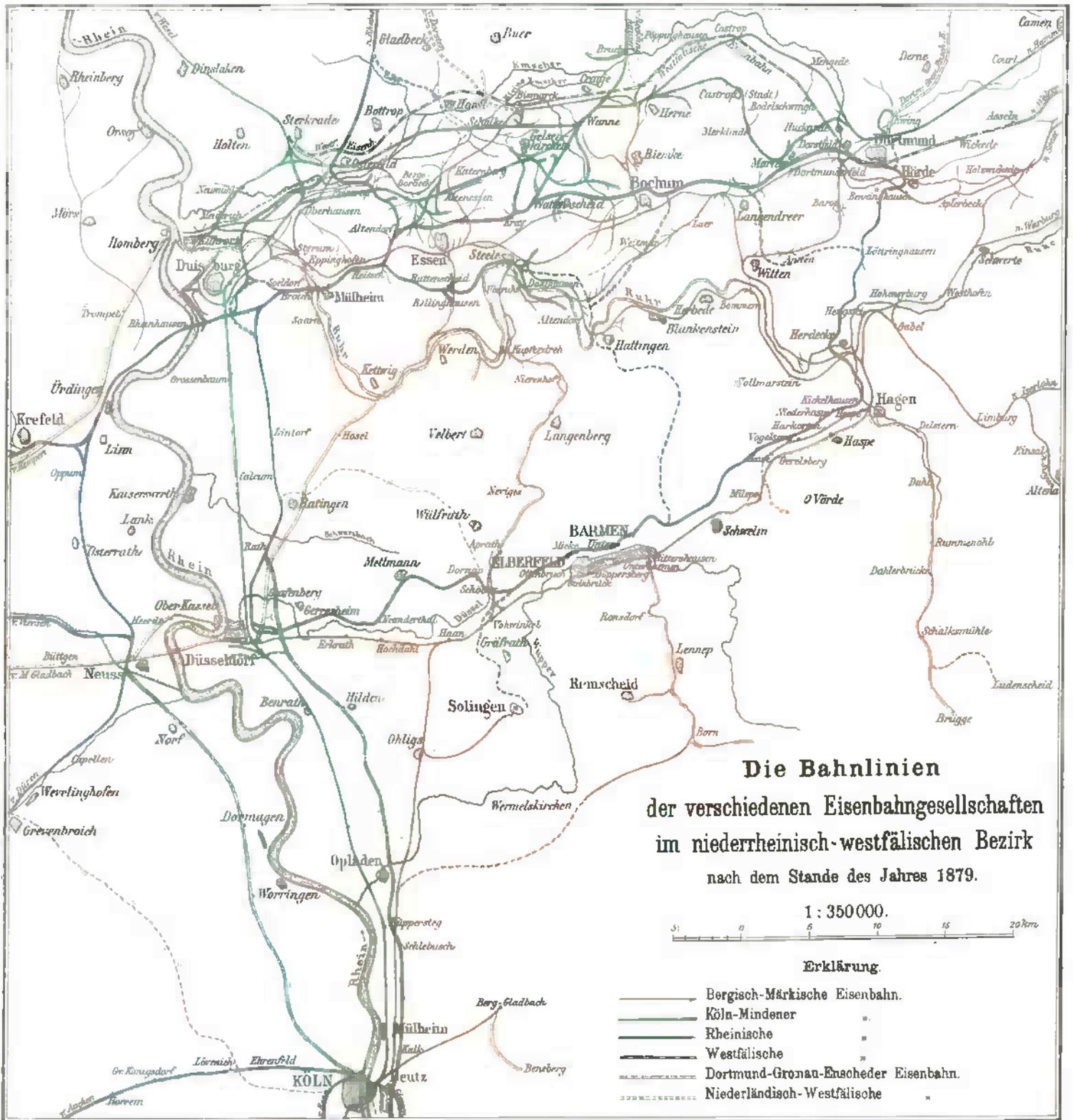
Als Chef der »Dortmund-Ems-Kanal-Verwaltung« fungiert der Oberpräsident der Provinz Westfalen in Münster.

*) Näheres über die Lippeschiffahrt siehe bei:

1. Strotkötter: »Die Bestrebungen zur Verbesserung der Schiffbarkeit der Lippe im 15., 17. und 18. Jahrhundert«. 1895.
2. Strotkötter: »Die Lippeschiffahrt im 19. Jahrhundert«. 1896. Die Tabelle 11 ist jedoch amtlichen Materialien entnommen.

**) Siehe »Entfernungs-Anzeiger für den Dortmund-Emskanal und die Ems (von Papenburg bis Emden)«, Münster 1901. Die Länge der kanalisierten Ems ist oben mit einbegriffen.

***) Die Ausführungsbestimmungen vom 1. April 1898 sind durch diejenigen vom 19. März 1901 aufgehoben und ersetzt worden.



Die Bahnlinien
 der verschiedenen Eisenbahngesellschaften
 im niederrheinisch-westfälischen Bezirk
 nach dem Stande des Jahres 1879.

1 : 350 000.



Erklärung.

- Bergisch-Märkische Eisenbahn.
- - Köln-Mindener
- Rheinische
- - Westfälische
- Dortmund-Gronau-Encheader Eisenbahn.
- - Niederländisch-Westfälische

C. Eisenbahnen.

Die Entwicklung des Eisenbahnnetzes ergibt sich deutlicher, als sie durch blosse Worte geschildert werden kann, aus den Tafeln V, VI, VII, VIII, IX und X a und b sowie den Tabellen 16 und 17. Insbesondere auch zeigen diese Unterlagen, dass das hier in Betracht kommende Eisenbahnnetz zu Anfang der 1850er Jahre noch recht dünn bzw. wenig zusammenhängend war.

Während der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts erfolgte dann nach und nach einerseits die Schaffung eines dichten Schienennetzes im inneren Rayon unseres Bergbaubezirks, andererseits der Ausbau der grossen, radial aus demselben nach allen Weltrichtungen führenden Eisenbahnlinien.

Zunächst waren es die Privat-Eisenbahngesellschaften, im engeren Bezirk, namentlich die Köln-Mindener, die Bergisch-Märkische und seit 1866 auch die Rheinische, welche sich um die Erlangung und Besorgung des Transportgeschäftes bemühten.

Es unterliegt keinem Zweifel, dass diese Konkurrenz, wobei jede Gesellschaft sich den Zugang zu möglichst vielen Werken zu eröffnen suchte, manche Zweig- und Anschlussbahnen hat entstehen lassen, welche bei einheitlichem Eigentum nicht zur Ausführung gekommen sein würden. Eine weitere Folge dieses Wettbewerbs war die sehr ungleichmässige Tarifierung. Die Höhe der Frachtsätze war vielfach bedingt durch das grössere oder geringere Mass der Konkurrenz, welche eine Eisenbahngesellschaft der andern, und die Rheinschiffahrt allen Eisenbahnen zusammen machte; diejenigen Gebiete, deren Schienenzufuhrwege sich im Besitze nur einer Gesellschaft befanden, mussten vielfach für ihre Kohlen- und Rohmaterial-Bezüge höhere Frachtsätze zahlen, als diejenigen Distrikte, in welchen verschiedene Gesellschaften einander das Terrain streitig machten und sich durch Konzessionen an das Publikum zu überbieten suchten.

Eine Aenderung dieses Zustandes wurde in Preussen durch die mit dem Jahre 1879 begonnene Verstaatlichung der Eisenbahnen herbeigeführt. Wie sich kurz vorher die einzelnen Bahnlinien des niederrheinisch-westfälischen Industriebezirks auf die verschiedenen Eisenbahn-Gesellschaften verteilten, soll die Tafel IX darstellen.

Verwaltung und Betrieb für Rechnung des Staates begannen:

- a) bei der Westfälischen Eisenbahn laut Vertrag vom 23. Dezember 1848 auf Grund des Gesetzes vom 7. Dezember 1849 am 1. Januar 1850.

Zusammenstellung
der Gleislängen der im Gebiete zwischen Berlin und Paris,
Kiel und Strassburg im Betriebe befindlichen vollspurigen Eisenbahnen.

Tabelle 16.

1 Jahr	2 dem Betriebe sind übergeben worden		3 Von den						9
	4 in den einzelnen Jahren km	5 insgesamt bis Schluss des Jahres km	6 in Spalte 2 verzeichneten Streckenlängen waren am 1. April 1903			7 in Spalte 3			
			8 eingleisig km	eingleisig km	drei- und mehrgleisig km	eingleisig km	zweigleisig km	drei- und mehrgleisig km	
1835	41,04	41,04	20,04	21,00	—	20,04	21,00	—	
1836	23,00	64,04	—	23,00	—	—	44,00	—	
1837	129,65	193,69	—	129,65	—	—	173,65	—	
1838	215,18	408,87	—	215,18	—	—	388,83	—	
1839	167,22	576,09	10,00	157,22	—	30,04	546,05	—	
1840	289,37	865,46	75,72	213,65	—	105,76	759,70	—	
1841	273,63	1 139,09	12,88	253,05	7,70	118,64	1 012,75	7,70	
1842	189,15	1 328,24	1,00	188,15	—	119,64	1 200,90	„	
1843	465,05	1 793,29	77,64	387,41	—	197,28	1 588,31	„	
1844	362,89	2 156,18	13,17	338,91	10,81	210,45	1 927,22	18,51	
1845	213,80	2 369,98	85,33	128,47	—	295,78	2 055,69	„	
1846	1 028,88	3 398,86	37,21	991,67	—	332,99	3 047,36	„	
1847	982,92	4 381,78	101,30	849,52	32,10	434,29	3 896,88	50,61	
1848	814,66	5 196,44	118,07	696,59	—	552,36	4 593,47	„	
1849	778,42	5 974,86	42,38	736,04	—	594,74	5 329,51	„	
1850	358,58	6 333,44	96,31	262,27	—	691,05	5 591,78	„	
1851	359,12	6 692,56	59,93	299,19	—	750,98	5 890,97	„	
1852	413,48	7 106,04	89,40	324,18	—	840,38	6 215,05	„	
1853	495,34	7 601,38	86,52	403,82	5,00	926,90	6 618,87	55,61	
1854	469,72	8 071,10	230,21	239,51	—	1 157,11	6 858,38	„	
1855	614,55	8 685,65	250,32	364,23	—	1 407,43	7 222,61	„	
1856	535,21	9 220,86	208,80	326,41	—	1 616,23	7 549,02	„	
1857	375,83	9 596,69	81,83	294,00	—	1 698,06	7 843,02	„	
1858	803,81	10 400,50	275,06	528,75	—	1 973,12	8 371,77	„	
1859	873,79	11 274,29	182,79	691,00	—	2 155,91	9 062,77	„	
1860	417,85	11 692,14	50,73	367,12	—	2 206,64	9 429,89	„	
1861	657,20	12 349,34	344,90	312,30	—	2 551,54	9 742,19	„	
1862	849,24	13 198,58	163,70	683,54	2,00	2 715,24	10 425,73	57,61	
1863	783,91	13 982,49	530,08	253,83	—	3 245,32	10 679,56	„	
1864	580,63	14 563,12	358,52	222,11	—	3 603,84	10 901,67	„	
1865	1 124,05	15 687,17	693,64	430,41	—	4 297,48	11 332,08	„	
1866	1 081,54	16 768,71	542,67	538,87	—	4 840,15	11 870,95	„	
1867	1 257,58	18 026,29	730,35	527,23	—	5 570,50	12 398,18	57,61	
	18 026,29		5 570,50	12 398,18	57,61				

Fortsetzung von Tabelle 16.

1	2	3	4	5	6	7	8	9
Jahr	Dem Betriebe sind übergeben worden		Von den					
	in den einzelnen Jahren km	insgesamt bis Schluss des Jahres km	in Spalte 2			in Spalte 3		
			verzeichneten Streckenlängen waren am 1. April 1903					
			eingleisig km	zweigleisig km	drei- und mehrgleisig km	eingleisig km	zweigleisig km	drei- und mehrgleisig km
Übertrag	18 026,29		5 570,50	12 398,18	57,61			
1868	856,28	18 882,57	605,68	250,60	—	6 176,18	12 648,78	57,61
1869	981,83	19 864,40	714,49	267,34	—	6 890,67	12 916,12	„
1870	1 400,02	21 264,42	793,55	606,47	—	7 684,22	13 522,59	„
1871	956,03	22 220,45	521,78	434,25	—	8 206,00	13 956,84	„
1872	1 132,05	23 352,50	780,59	351,46	—	8 986,59	14 308,30	„
1873	1 490,88	24 843,38	846,94	643,94	—	9 833,53	14 952,24	„
1874	1 652,60	26 495,98	1 246,52	406,08	—	11 080,05	15 358,32	„
1875	2 170,27	28 666,25	1 965,38	204,89	—	13 045,43	15 563,21	„
1876	1 152,89	29 819,14	905,20	247,69	—	13 950,63	15 810,90	„
1877	1 074,65	30 893,79	787,98	286,67	—	14 738,61	16 097,57	„
1878	1 023,39	31 917,18	749,18	274,21	—	15 487,79	16 371,78	„
1879	2 173,03	34 090,21	1 637,46	535,57	—	17 125,25	16 907,35	„
1880	834,61	34 924,82	740,13	94,48	—	17 865,38	17 001,83	„
1881	734,65	35 659,47	527,54	207,11	—	18 392,92	17 208,94	„
1882	786,71	36 446,18	683,72	91,73	11,26	19 076,64	17 300,67	68,87
1883	799,22	37 245,40	745,58	53,64	—	19 822,22	17 354,31	„
1884	922,00	38 167,40	813,81	108,19	—	20 636,03	17 462,50	„
1885	1 022,20	39 189,60	724,28	297,92	—	21 360,31	17 760,42	„
1886	755,77	39 945,37	671,25	84,52	—	22 031,56	17 844,94	„
1887	724,74	40 670,11	724,74	„	—	22 756,30	„	„
1888	988,82	41 658,93	697,82	291,00	—	23 454,12	18 135,94	„
1889	595,96	42 254,89	595,96	„	—	24 054,08	„	„
1890	664,22	42 918,11	664,22	„	—	24 714,30	„	„
1891	212,75	43 131,86	157,65	55,10	—	24 871,95	18 191,04	„
1892	594,46	43 725,32	473,14	121,32	—	25 344,09	18 312,36	„
1893	373,06	44 099,38	359,20	13,86	—	25 704,29	18 326,22	„
1894	364,72	44 464,10	279,55	85,17	—	25 983,84	18 411,39	„
1895	791,66	45 255,76	601,09	190,57	—	26 584,93	18 602,96	„
1896	715,27	45 971,03	694,80	20,47	—	27 279,73	18 622,43	„
1897	672,81	46 643,84	652,95	19,86	—	27 932,68	18 642,29	„
1898	668,48	47 312,32	668,48	—	—	28 601,16	„	„
1899	452,80	47 765,12	452,80	—	—	29 053,96	„	„
1900	1 191,42	48 956,54	1 173,37	18,05	—	30 227,33	18 660,34	„
1901	686,29	49 642,83	662,81	23,48	—	30 890,14	18 683,82	„
1902	688,33	50 331,16	663,15	25,18	—	31 553,29	18 709,00	„
bis 1. 4. 1903	34,34	50 365,50	34,34	—	—	31 587,63	„	68,87
	50 365,50		31 587,63	18 709,00	68,87			

Zusammenstellung
der vollspurigen, dem öffentlichen Verkehr dienenden Eisenbahnen
des Ruhr-Kohlen-Reviere in der Reihenfolge der Eröffnungszeiten
bis zum Frühjahr 1904.

(In der Ausdehnung der Karte [1 : 200 000] Taf. VIII.)

Tabelle 17.

Laufende No.	Bezeichnung der dem Betriebe übergebenen Eisenbahnstrecken.	Länge km	Anzahl der Gleise
	1838		
1	Düsseldorf Hptbhf.—Erkrath	8,09	2
	1841		
2	Erkrath—Gruiten	} 5,00 2,70	2
3	Gruiten—Vohwinkel		4,50
4	Vohwinkel—Elberfeld-Steinbeck	5,80	2
	1845		
5	Cöln-Deutz C. M.—Düsseldorf Hptbhf.	38,08	2
	1846		
6	Düsseldorf Hptbhf.—Duisburg	23,61	2
	1847		
7	Duisburg—Duisburg Hafen	1,65	2
8	desgl. desgl.	0,10	1
9	desgl. Hptbhf.—Oberhausen	7,75	2
10	Oberhausen—Frintrop	4,50	4
11	Frintrop—Altenessen	6,80	3
12	Altenessen—Gelsenkirchen	7,00	2
13	Gelsenkirchen—Herne	} 4,2 5,1	3
14	Herne—Hamm		52,10
15	Elberfeld-Döppersberg—Barmen-Rittershausen—Schwelm	10,60	2
16	Neubeckum—Hamm	21,20	2
17	Vohwinkel—Kupferdreh	26,17	2
18	Kupferdreh—Ueberruhr	4,50	3
	1848		
19	Münster i. W.—Hamm	35,27	1
20	Oberhausen—Ruhrort (über Meiderich)	8,93	2
	1849		
21	Schwelm—Hagen—Herdecke Vorhalle—Witten-West—Dortmunderfeld	44,21	2
22	Viersen—Uerdingen	21,35	2
23	Uerdingen—Homberg	12,32*)	1

*) ausschl. 0,8 m Pers.-Traj. Homberg—Ruhrort.

Fortsetzung der Tabelle 17.

Laufende No.	Bezeichnung der dem Betriebe übergebenen Eisenbahnstrecken.	Länge km	Anzahl der Gleise
	1850		
24	Hamm—Soest	25,2	2
	1853		
25	München-Gladbach—Neuss	17,18	2
26	Neuss—Obercassel	6,56	1
	1855		
27	Dortmund—Holzwickede—Soest	53,52	2
	1856		
28	Neuss—Crefeld	19,14	2
29	Oberhausen—Dinslaken	13,99	2
30	Dinslaken—Wesel—Emmerich	46,85	2
	1859		
31	Hagen—Hengstei—Letmathe.	21,00	2
32	Duisburg—Hochfeld (Nord) (B. M.)	5,15	1
33	Abzweigung nach dem Rhein und Ruhrkanal	1,80	2
	1860		
34	Verbindungsstrecke Herdecke-Vorhalle—Hengstei	4,04	2
35	Letmathe—Altena	9,00	2
36	Bochum (Süd)—Langendreer (Süd)—Witten (West)	11,75	2
	1861		
37	Altena—Plettenberg	48,30	2
	1862		
38	Styrum—Mülheim a. d. Ruhr—Steele (Nord)—Bochum (Süd) . .	{ 2,00	3
39	Mülheim a. d. Ruhr—Duisburg	{ 26,92	2
40	Laer—Langendreer	8,10	2
41	Laer—Langendreer	2,90	1
42	Langendreer (Süd)—Dortmund	12,86	2
42	Verbindungskurve bei Dortmunderfeld	0,75	1
	1863		
43	Crefeld—Kempen	11,38	2
44	Kempen—Kevelaer	27,51	1
45	Ueberruhr—Steele Nord	2,30	2
46	Steele—Dahlhausen	4,67	2
	1864		
47	Letmathe—Iserlohn	5,50	1
48	Oberhausen C. M.—Ruhrorter Umgehungsbahn über Ober- hausen W.	4,16	2

Fortsetzung von Tabelle 17.

Laufende No.	Bezeichnung der dem Betriebe übergebenen Eisenbahnstrecken.	Länge km	Anzahl der Gleise
1866			
49	Unna—Hamm	18,38	2
50	Hochfeld Rh.—Speldorf—Heißen—Essen Nord	20,20	2
51	Oppum—Linn—Uerdingen—Hochfeld B. M. bis Hochfeld Nord	13,81	2
1867			
52	Meiderich (Ruhrort) bis Styrum	5,20	2
53	Hengstei—Holzwickede	17,04	2
54	Gruiten—Opladen	17,30	2
55	Ruhrort—Meiderich	3,80	1
56	Essen N.—Kray N.—Ueckendorf—Wattenscheid	9,12	2
57	Kempen—Lobberich	12,71	1
1868			
58	Cabel—Westhofen	3,50	2
59	Barmen-Rittershausen—Lennep—Remscheid	18,08	2
60	Berge-Borbeck—Essen Nord	2,28	1
1869			
61	Gelsenkirchen—Ueckendorf—Wattenscheid—Wanne	9,97	1
62	Dahlhausen—Hattingen—Block Heinrichshütte	1,70	1
		4,20	2
1870			
63	Wanne—Recklinghausen	10,63	2
64	Münster i. Westf.—Haltern i. Westf.—Recklinghausen	56,97	2
65	Duisburg Hptbhf.—Duisburg—Hochfeld Rh.	3,44	2
66	Bochum S.—Riemke—Herne	7,92	2
67	Schwerte—Fröndenberg—Arnsberg	27,90	2
68	Neuss—Düsseldorf-Bilk—Düsseldorf Hptbhf.	8,63	2
69	Dahlhausen—Laer	10,16	1
1871			
70	Schalke—Wanne	5,74	2
71	Hagen—Hagen-Oberhagen	1,80	1
72	Hüls—Süchteln	18,00	1
1872			
73	Altenessen—Essen N.	3,59	1
74	Rath—Kupferdreh	28,45	2
75	Kray N.—Gelsenkirchen	4,67	1
76	Heissen—Rüttenscheid	5,43	1
77	Menden—Fröndenberg	4,60	1
78	Heissen—Frintrop	7,26	1

Fortsetzung von Tabelle 17.

Laufende No.	Bezeichnung der dem Betriebe übergebenen Eisenbahnstrecken.	Länge km	Anzahl der Gleise
	1873		
79	Sterkrade—Schalke	18,14	2
	1874		
80	Ueberruhr—Dahlhausen (Ruhr)	7,10	1
81	Wesel—Haltern	41,12	1
82	Hagen-Oberhagen—Dahl	7,70	1
83	Essen Hptbhf.—Altenessen	5,06	2
84	Altenessen—Caternberg N.—Hessler—Schalke N.	7,77	2
85	Herdecke Vorhalle—Volmarstein	5,89	1
86	Volmarstein—Block Heinrichshütte	19,10	1
87	Brügge—Dahl	14,30	1
88	Ueckendorf—Wattenscheid—Bochum N.	7,41	2
89	Präsident—Bochum	1,30	1
90	Essen Hptbhf.—Bochum Süd	15,38	2
91	Bochum—Dortmund Süd	18,91	2
92	Speldorf—Rath—Eller	31,20	2
93	Dortmund—Linnen	14,27	2
94	Herne—Castrop	6,44	1
95	Wesel—Straelen	29,70 8,20	1 2
	1875		
96	Kray—Wanne	8,86 ¹⁾	1
97	Lünen—Dülmen	29,76	1
98	Ruhrort—Sterkrade	10,35	1
99	Dülmen—Koesfeld.	16,18	1
100	Hörde-Hacheney—Dortmund Süd	3,57	1
101	Verbindungsbahn bei Geldern.	1,99	1
	1876		
102	Schalke Nord—Bismarck i. Westf.—Herne	9,56	2
103	Rath—Düsseldorf	3,79	2
104	Kettwig—Mülheim a. d. Ruhr	14,06	2
105	Broich—Styrum	0,80	1
106	Hagen—Gevelsberg-Haufe	9,30	1
107	Dortmund Süd—Welper	35,80	2
	1877		
108	Düsseldorf—Eller	6,28	2
109	Oppum—Crefeld—Linn	1,27	2
110	Werden—Essen Hptbhf.	7,98	

1) 1890 km 4,5—8,8 ausser Betrieb gesetzt.

Laufende No.	Bezeichnung der dem Betriebe übergebenen Eisenbahnstrecken.	Länge km	Anzahl der Gleise
111	Essen Hptbhf.—Essen Rangbhf.	0,41	1
112	Crefeld Rh.—München Gladbach a./Speyk	20,77	1
113	Neuss—Neersen-Neuwerk	16,11	1
1878			
114	Castrop—Dortmund	16,73	2
115	Rüttenscheid—Steele Süd	5,76	1
116	Werftbahn bei Wesel	3,69	1
117	Prss. Üdem—Wesel	31,00	1
118	Wesel—Bocholt	20,17	1
119	Dortmund—Bodelschwingh—Mengede (Ehem. Westf. Eisb.)	11,60 ¹⁾	1
120	Neersen-Neuwerk—Viersen	6,43	1
121	Osterfeld Süd—Neumühl, Verbindungsbahn zur Umgehung von Sterkrade	4,90	1
122	Wesel—Rheinhafen	1,66	1
1879			
123	Steele Süd—Altendorf a. d. Ruhr	4,13	1
124	Hagen-Eckesey—Löttringhausen—Hörde-Hacheney	17,97	1
125	Frintrop—Osterfeld Nord	4,07	1
126	Osterfeld N.—Dorsten—Koesfeld	53,71	1
127	Oberhausen W.—Osterfeld Süd	11,75	2
128	Verbindungsbahn bei Dorsten	2,05	1
129	Düsseldorf-Derendorf—Hagen-Eckesey	56,93	2
130	Bodelschwingh—Osterfeld (d. ehem. Westf. Eisb.)	36,40 ²⁾	1
131	Osterfeld—Sterkrade (desgl.)	4,50 ³⁾	1
132	Beckum—Neubeckum	5,89	1
1880			
133	Oberhausen—(Zeche Carl) Caternberg (Emschertalbahn)	14,6 ⁴⁾	1
134	Bismarck i. Westf.—Winterswijk	52,30	1
135	Winterswijk—Niederl. preuss. Gr. in der R. v. Borken	6,78	1
136	Brügge—Lüdenscheid	6,50	1
137	Bocholt—Winterswijk	17,69	1
138	Süchteln—Kempen Cr. Bhf.—Hüls—Crefeld Süd	24,14	1
139	Crefeld Süd—Süchteln—Viersen Cr. Bhf.	18,01	1
140	Langendreer—Löttringhausen	13,34	1
141	Verbindungsbahn Dortmund S.—Dortmund (Gr. E. B.)	3,77	1

1) Zum Teil 1882 ausser Betrieb gesetzt.

2) 1882 ausser Betrieb gesetzt.

3) 1885 desgl.

4) 1886 desgl.

Fortsetzung von Tabelle 17.

Laufende No.	Bezeichnung der dem Betriebe übergebenen Eisenbahnstrecken.	Länge km	Anzahl der Gleise
	1881		
142	Dortmunderfeld—Huckarde	2,20	1
143	Frintrop—Bottrop Süd	4,06	1
144	Süchteln Vorst.—Grefrath	4,50	1
145	Hüls—Niep	5,90	1
	1882		
146	Niep—Mörs	7,81	1
147	Gevelsberg-Haufe—Voerde	4,41	1
148	Hemer—Menden	6,70	1
	1883		
149	Homberg—Mörs	5,70	1
150	Verbindungsbahn bei Mörs (zw. Stbhf. u. Cr. Bhf.)	0,54	1
151	Bochum—Wiemelhausen	3,92	1
	1884		
152	Hagen—Hagen-Eckesey	0,78	1
153	Barmen-Wichlinghausen—Hattingen	7,70	2
154	Crefeld N.—St. Töms	0,36	1
155	Wanne—Bismarck—Schalke	7,93	1
	1885		
156	Iserlohn—Hemer	8,17	1
157	Speldorf—Broich	1,72	1
158	Doetinchen—Winterswijk	34,00	1
	1886		
159	Verbindungsgleis zwischen Mörs (Cr.) u. Mörs (Cöln)	0,14	1
160	Aprath—Wülfrath	3,71	1
161	Krebsöge—Lennep	5,40	1
162	Dorstfeld—Huckarde—Dortmund Rangbhf.	4,61	1
163	Wanne—Riemke—Präsident	9,41	1
164	Oberhausen C. M—Osterfeld M.	4,51	1
165	Krebsöge—Dahlerau	3,90	1
166	Bochum—Prinz von Preußen	2,10 ¹⁾	1
	1887		
167	Münster—Wahrendorf—Vohren	30,9	1
168	Wald—Vohwinkel	8,93	1

1) 1892 ausser Betrieb gesetzt.

Fortsetzung von Tabelle 17.

Laufende No.	Bezeichnung der dem Betriebe übergebenen Eisenbahnstrecken.	Länge km	Anzahl der Gleise
1888			
169	Lütgendortmund—Dorstfeld	3,22	1
170	Oberhausen C. M.—Styrum	2,91	2
171	Wülfrath—Velbert	8,55	1
172	Dahlerau—Beyenburg	5,00	1
1889			
173	Altendorf a. d. Ruhr—Dahlhausen (Ruhr)	2,30	1
174	Schee—Silschede	8,90	1
175	Krebsöge—Radevormwald	8,40	1
1890			
176	Beyenburg—Langerfeld	6,51	1
177	Barmen-Wichlinghausen—Barmen-Rittershausen	3,30	1
178	Verbindungskurve bei Langerfeld	0,83	1
1891			
179	Elberfeld—Kronenberg	10,60	1
180	Düsseldorf-Bilk — Düsseldorf Hptbhf. — Düsseldorf-Derendorf (Gütergleise)	3,94	1
181	Düsseldorf-Derendorf—Düsseldorf-Grafenberg	3,33	1
182	Hagen-Eckesey—Hengstei	3,11	1
183	Brügge—Oberbrügge	2,40	1
1892			
184	Verbindung zwischen Bochum N.—Prinz v. Pr. u. Bochum S.— Langendreer N.	0,41	1
1894			
185	Hagen—Haspe-Heubing	1,82	1
1895			
186	Verbindungsbahn südlich Heissen I	1,17	1
187	Düsseldorf-Bilk—Düsseldorf Hafen	2,27	1
188	Caternberg Nord—Vogelheim—Osterfeld	11,00	2
189	Verbindungsbahn nach Frintrop	1,00	2
190	Hofstede-Riemke—Herne G.—Wanne	3,64	2
1896			
191	Verbindungsbahn nördlich von Heissen	0,90	1
192	Vohwinkel—Elberfeld-Varresbeck	3,58	2
1897			
193	Osterfeld Süd—Oberhausen C. M.	2,10	1
194	Gelsenkirchen—Hefßler	3,62	2
195	Düsseldorf—Grafenberg i. d. Richtg. a. vorm. Bhf. Rath B. M.	2,65	1
196	Düsseldorf—Grafenberg i. d. Richtg. a. Gerresheim	1,50	1

Fortsetzung von Tabelle 17.

Laufende No.	Bezeichnung der dem Betriebe übergebenen Eisenbahnstrecken.	Länge km	Anzahl der Gleise
	1898		
197	Vogelheim—Altenessen Rh.	2,32	1
	1899		
198	Fröndenberg—Unna	12,50	1
199	Dorstfeld—Dortmunderfeld	1,15	1
200	Neubeckum—Freckenhorst	16,80	1
	1900		
201	Selbststd. Einfhrg. d. Vbdgsb. Hörde—Hörde-Hacheney i. d. Bhf. Hörde	0,72	1
202	Camen—Unna	9,62	1
203	Empel—Isselburg-Anholt	6,20	1
204	Horst—Carnap	1,98	1
205	Bismarck—Horst i. Westf.	7,07	1
206	Verbb. Bismarck—Herne	1,44	1
207	desgl.—Recklinghausen-Bruch	0,81	1
	1901		
208	Freckenhorst—Warendorf	3,70	1
209	Isselburg-Anholt—Bocholt	12,20	1
210	Horst—Osterfeld S.	10,22	1
211	Recklinghausen-Bruch—Herne	2,34	1
212	Crefeld Linn—Crefeld	2,50	1
213	Essen Rangbhf.—Kray Süd	3,20	2
214	Umgehungsbahn bei Duisburg	6,50	2
215	Abzwg. von der vorigen Strecke nach Hochfeld	1,74	2
	1902		
216	Neue Verbb. Hagen—Hagen-Eckesey—Löttringhausen	1,67	1
217	Verbdg. d. Bhf. Rath m. d. Str. Düsseldorf—Grafenberg i. d. R. a. Rath B. M.	0,75	1
218	Bocholt—Borken	19,00	1
219	Altenessen—Essen-Segeroth	1,08	1
220	Borken—Stadtlohn	17,70	1
	1903		
221	Ratingen—Wülfrath	17,20	1
222	Düsseldorf-Grafenberg—Düsseldorf-Lierenfeld	2,40	1
223	Scharnhorst—Block Nette	11,94	2
224	Verbb. Bochum—Dahlhausen bis Steele N.	0,82	1
225	Verbb. Schalke Süd—Dahlbusch-Rotthausen	2,03	2
226	Münster—Neubeckum	35,5	1
227	Verbb. Viehhof i. Essen—Essen Hptbhf.—Stoppenberg	0,80	1

Nachweisung über die Bestände an Kohlenwagen (O und Ok) und Kokswagen
Wagen-Verband während

Im Jahre	Königl. Eisenbahndirektion Cöln (rrh.) bezw. Essen:				Königl. Eisenbahndirektion Elberfeld:				Dortmund-Gronau-Enscheder Bahn:			
	O und Ok		Zusammen O, Ok und Oc Kohlen- und Kokswagen		O und Ok		Zusammen O, Ok und Oc Kohlen- und Kokswagen		O und Ok		Zusammen O, Ok und Oc Kohlen- und Kokswagen	
	Kohlen- wagen	Lade- gewicht			Kohlen- wagen	Lade- gewicht			Kohlen- wagen	Lade- gewicht		
	Oc		Stück	Lade- gewicht t	Oc		Stück	Lade- gewicht t	Oc		Stück	Lade- gewicht t
Koks- wagen Stück	Lade- gewicht t	Koks- wagen Stück			Lade- gewicht t	Koks- wagen Stück			Lade- gewicht t			
1889	16 030 8 858		24 888		13 909 5 055		18 964		1 300 150		1 450	
1890	17 526 11 156		28 682		14 096 5 040		19 136		1 309 275		1 584	
1891	17 959 11 563		29 522		14 081 5 036		19 117		1 627 285		1 912	
1892	18 315 14 286		32 601		14 116 5 020		19 136		1 652 298		1 950	
1893	18 394 14 490		32 884		14 264 5 009		19 273		1 669 298		1 967	
1894	18 497 14 985		33 482		14 586 5 099		19 685		1 827 348		2 175	
	Königliche Eisenbahn- direktion Essen:											
1895	18 113 16 446		34 559		14 467 5 097		19 564		1 887 548		2 435	
1896	20 257 16 748	243 668 213 610	37 005	457 278	14 456 5 089	157 605 54 073	19 545	211 678	2 082 673	20 820 6 730	2 755	27 550
1897	21 399 17 948	261 503 231 897	39 347	493 400	14 366 5 148	156 600 55 033	19 514	211 633	2 212 724	22 120 7 240	2 936	29 360
1898	22 903 18 934	288 160 247 220	41 837	535 380	14 117 5 111	154 103 54 663	19 228	208 766	2 256 817	22 560 8 170	3 073	30 730
1899	24 880 20 261	321 970 268 438	45 141	590 408	13 818 5 049	151 103 54 030	18 867	205 133	2 315 915	23 450 9 150	3 230	32 600
1900	28 560 23 310	382 457 315 215	51 870	697 672	13 189 4 953	144 790 53 070	18 142	197 860	2 289 1 282	24 478 14 083	3 571	38 561
1901	29 137 24 235	393 160 328 893	53 372	722 053	12 755 4 899	130 448 52 530	17 654	182 978	2 289 1 282	24 478 14 083	3 571	38 561
1902	30 021 24 700	409 675 336 345	54 721	746 020	11 873 4 757	131 618 51 108	16 630	182 726	2 289 1 282	24 478 14 083	3 571	38 561
1903	32 488 25 952	442 123 350 822	58 420	792 945	11 066 4 651	123 525 50 005	15 717	173 530	— —	— —	— —	— —

Vom Jahre 1882 bis 1888 liegen Angaben über die Stückzahl und das Ladegewicht der O-, Ok- und Oc-Wagen nicht vor.

(Oc) bei den Eisenbahn-Verwaltungen im Ruhrbezirke sowie im Staatsbahn-
der Jahre 1889—1903. Tabelle 18.

Eigentumsbestand der Firma Fried. Krupp für den öffentlichen Verkehr:				Für den Ruhrbezirk:				Im Staatsbahn-Wagen-Verband:			
O und Ok		Zusammen O, Ok und Oc Kohlen- und Kokswagen		O und Ok		Zusammen O, Ok und Oc Kohlen- und Kokswagen		O und Ok		Zusammen O, Ok und Oc Kohlen- und Kokswagen	
Kohlen- wagen	Lade- gewicht			Kohlen- wagen	Lade- gewicht			Kohlen- wagen	Lade- gewicht		
Oc		Stück	Lade- gewicht t	Oc		Stück	Lade- gewicht t	Oc		Stück	Lade- gewicht t
Koks- wagen Stück	Lade- gewicht t			Koks- wagen Stück	Lade- gewicht t			Koks- wagen Stück	Lade- gewicht t		
412			444	31 651			45 746	98 514			117 982
32				14 095				19 468			
412			444	33 343			49 846	103 540			126 299
32				16 503				22 759			
412			444	34 079			50 995	106 705			130 960
32				16 916				24 255			
412			444	34 495			54 131	106 849			133 433
32				19 636				26 584			
412			444	34 739			54 568	109 065			137 386
32				19 829				28 321			
412			444	35 322			55 786	110 545			139 661
32				20 464				29 116			
412			444	34 879			57 002	110 316			140 819
32				22 123				30 503			
412	4 120	444	4 440	37 207	426 213	59 749	700 946	118 212	1 382 374	149 051	1 764 391
32	320			22 542	274 733			30 839	382 017		
412	4 120	444	4 440	38 389	444 343	62 241	738 833	126 274	1 505 961	159 033	1 916 873
32	320			23 852	294 490			32 759	410 912		
437	4 495	469	4 815	39 713	469 318	64 607	779 691	132 038	1 599 155	165 874	2 027 632
32	320			24 894	310 373			33 836	428 477		
462	4 870	494	5 190	41 475	501 393	67 732	833 331	136 643	1 685 443	172 189	2 141 993
32	320			26 257	331 938			35 546	456 550		
504	5 540	536	5 860	44 542	557 265	74 119	939 953	140 787	1 772 559	180 027	2 286 349
32	320			29 577	382 688			39 240	513 790		
504	5 540	536	5 860	44 685	553 626	75 133	949 452	142 135	1 804 112	182 072	2 329 185
32	320			30 448	395 826			39 937	525 073		
504	5 540	536	5 860	44 687	571 311	75 458	973 167	142 716	1 836 540	182 442	2 359 779
32	320			30 771	401 856			39 726	523 239		
504	5 540	536	5 860	44 058	571 188	74 673	972 335	146 253	1 896 132	187 078	2 432 008
32	320			30 615	401 147			40 825	535 876		

- b) bei der Köln-Mindener Eisenbahn laut Vertrag vom 27. August, 10. Oktober 1879 auf Grund des Gesetzes vom 20. Dez. 1879 (Gesetzsammlung 1879, Seite 663 und Seite 635) am 1. Januar 1879,
- c) bei der Rheinischen Eisenbahn laut Vertrag vom 13./18. Dezember 1879 auf Grund des Gesetzes vom 14. Febr. 1880 (Gesetzsammlung 1880, Seite 24 und S. 20) am 1. Januar 1880,
- d) bei der Bergisch-Märkischen Eisenbahn laut Vertrag vom 7. Dez. 1881 auf Grund des Gesetzes vom 28. März 1882 (Gesetzsammlung 1882, Seite 29 und Seite 21) am 1. Januar 1882,
- e) bei der Niederländisch-Westfälischen Eisenbahn, welche laut Erlass vom 26. Juni 1871 in den Betrieb der Bergisch-Märkischen Eisenbahn überging, am 1. Januar 1882,

während die Dortmund-Gronau-Enscheder Bahn noch längere Zeit in Privathänden verblieb und erst im Jahre 1903*) verstaatlicht wurde.

So sehr nun auch das Eisenbahnnetz sich im Ruhrbezirk schon frühzeitig verdichtete, so hat der Bergbau doch zeitweise, sowohl bei den Privat-, als auch bei den Staatsbahnen, wegen Nichtstellung der nötigen Waggons erheblich unter Mangel an Transportgelegenheit leiden müssen. Zwar wurde mit dem 1. November 1880 zum Zwecke einer einheitlicheren Wagendisposition ein »Königl. Wagenamt« im Ruhrbezirk**) errichtet und dadurch eine grössere Schnelligkeit in der Verteilung des Wagenparks ermöglicht; immerhin aber hatten auch in der Folgezeit die Zechen noch leider zu oft über empfindlichen Waggonmangel zu klagen, indem der Bestand an rollendem Material den Bedürfnissen des Verkehrs nicht immer entsprach, mitunter allerdings auch infolge niedrigen Rheinwasserstandes oder dgl. ganz ausserordentliche Ansprüche an die Eisenbahnen gestellt werden mussten.

Ueber den Bestand an Kohlen- und Koks-Wagen bei den für den Ruhrbezirk in Betracht kommenden Bahnverwaltungen sowie bei dem Staatsbahn-Wagen-Verband giebt die Tabelle 18, und über die Wagengestellung Tabelle 19 Aufschluss.

*) Verwaltung und Betrieb der Dortmund-Gronau-Enscheder Bahn ging vom 1. Januar 1903 ab für Rechnung des Staates (Vertrag vom 13. 3. 1903 — Gesetzsammlung 1903, Seite 144 — und Gesetz vom 18. 5. 1903 — Gesetzsammlung 1903, Seite 123).

**) Der Sitz war zunächst in Mülheim a. d. Ruhr, wurde aber schon anfangs 1881 nach Essen verlegt.

**Wagengestellung für den Kohlen-, Koks- und Brikett-Versand im
Bezirk der Kgl. Eisenbahn-Direktion Essen/Ruhr.**

Tabelle 19.

Jahr	Gestellte Wagen in Millionen Wagenladungen à 10 t	Gefehlte Wagen		Bemerkungen.
		überhaupt	in % der ge- stellten Wagen	
1890	2,96	42 829	1,5	Für die Zeit vor dem 1. Juli 1903 ist die Wagengestellung der Dortmund - Gronau- Enscheder Bahn in den Zahlen nicht mitenthalt.
1891	3,09	72 486	2,3	
1892	3,07	1 283	0,04	
1893	3,25	11 476	0,4	
1894	3,43	18 542	0,5	
1895	3,47	56 123	1,6	
1896	3,79	36 509	0,9	
1897	4,07	91 948	2,3	
1898	4,29	42 171	1,0	
1899	4,56	66 711	1,5	
1900	4,94	30 333	0,6	
1901	4,83	346	0,007	
1902	4,81	1 192	0,02	
1903	5,49*)	16 456	0,3	

II. Fracht- und Tarifwesen.

A. Landfuhrwerksfrachten.

Von Bergassessor Kreutz, Köln.

Ueber die Frachten, welche in früherer Zeit für die per Landfuhr bewerkstelligten Kohlentransporte zu zahlen waren, ist dem Verfasser Näheres nicht bekannt geworden, als dass im Jahre 1847 die Transportkosten für Kohlenfuhrn aus dem Hörder Revier nach Lünen (zur Verschiffung auf der Lippe) sich auf 14 bis 15 Pfennig (= 0,117 bis 0,125 M.) pro Scheffel (= 0,055 cbm) stellten.

In neuerer Zeit rechnet der Fuhrunternehmer bei den kurzwegigen Kohlentransporten, wobei er seine Pferde Abends im eigenen Stalle hat, unter normalen Verhältnissen so, dass er pro Arbeitstag für ein mittelkräftiges Lastfuhrwerk einschl. einem Fuhrmann beim Einspanner mindestens etwa 8½ bis 10 M. und beim Zweispänner mindestens etwa 15 M. (Bruttolohn) einnimmt. Für die häufigeren Fahrten, insbesondere auch für die Besorgung der Hausbrandkohlen von der Zeche ans Haus, bestehen bei den Fuhrleuten bestimmte Sätze. Beispielsweise beträgt der Fuhrlohn für eine ganze Kohlenfuhr von Zeche Langenbrahm nach der Stadt Essen,

*) Ohne die Dortmund—Gronau—Enscheder Bahn 5,39.

je nachdem das empfangende Haus zwischen Zeche und Hauptbahnhof Essen oder weiter von der Zeche entfernt liegt, 0,10 bzw. 0,15 M. pro Scheffel Kohlen, wobei 11 Scheffel gleich 10 Ctr. (= 0,5 t) gerechnet und die Kohlen auf der Zeche von der Verladebühne aus in den Fuhrkarren gestürzt, an dem Hause einfach gekippt werden. Ein Einspanner fährt von Langenbrahm nach Essen etwa 30 bis 40 Ctr. (= 1,5 bis 2 t) Kohlen. Die Weglänge von Schacht Langenbrahm ab beträgt bis zum Hauptbahnhof Essen ca. 3,6 km und bis zum Mittelpunkt der Stadt (Rathaus) ca. 4,2 km.

B. Wasserfrachten.

Von Bergassessor Kreutz, Köln.

Die gezahlten Wasserfrachten, wenigstens auf dem Rhein wie auch früher auf der Ruhr, haben nicht auf so generell gültigen bzw. für längere Zeit normierten Sätzen, wie die Eisenbahnfrachten basiert, sind vielmehr bei der grossen Zahl von Schiffsfrachtenmarkt von Fall zu Fall zwischen den Beteiligten, nämlich dem Versender und dem Transportübernehmer, vereinbart worden und nicht zur allgemeinen Kenntnis gekommen.

Erst in allerneuester Zeit finden an der zu Ruhrort begründeten Schifferbörse Frachtnotierungen statt; doch ist es — wie weiter unten gezeigt werden wird — nicht zugänglich, aus diesen Notierungen die Durchschnittsfrachten zu ermitteln.

Im allgemeinen hängt ja der Schiffsfrachtenmarkt von dem jeweiligen Wasserstande und dem Geschäftsgange ab, wobei natürlich die Konkurrenz der Eisenbahnen einen sehr grossen Einfluss ausübt. Zu berücksichtigen ist, dass nach Lage der Verhältnisse in den meisten Fällen zum Transport der Kohle von der Zeche bis zur Wasserstrasse bzw. von dieser bis zur Verbrauchsstelle die Eisenbahn benutzt werden muss, dadurch aber eine häufigere Umladung, als bei blossen Eisenbahntransport bedingt wird, und dass daher manche Kohlensorten, bei denen es darauf ankommt, einer weiteren Zerkleinerung möglichst vorzubeugen, selbst dann noch mit Vorliebe ausschliesslich auf der Eisenbahn befördert werden, wenn die teilweise Benutzung von Wasserstrassen die Frachten nur wenig verbilligt.

Die den Transport auf dem Wasserwege übernehmenden Firmen bzw. Schiffseigner betreiben nun zum Teil bloss das Transportgewerbe, zum Teil aber in Verbindung mit diesem auch noch den Kohlenhandel. Zu der Klasse der letzteren gehören namentlich die grossen auf dem Rheine tätigen Reederfirmen, welche sich mit Hinzunahme sonstiger an dem Kohlenhandel über die Rheinhäfen beteiligter Firmen in neuester Zeit unter Mitwirkung des Rheinisch-Westfälischen Kohlen-Syndikats zu der »Rhei-

nischen Kohlenhandels- und Reederei-Gesellschaft« (dem sogen. Kohlenkontor) zusammengeschlossen haben.

Da hinsichtlich Berechnung der Wasserfrachten die einzelnen Schiffahrtswege zum Teil Abweichungen zeigen, so sollen die nachstehenden Bemerkungen ebenfalls nach dieser Beziehung gesondert gemacht werden*).

1. Ruhrfrachten.

C. Berger berechnete im Jahre 1846**) die Transportkosten auf der Ruhr inkl. Schiffahrts-Abgaben für die Strecke von Witten bis Ruhrort pro Centner Steinkohle

- a) bei 33 Zoll Tiefgang, entsprechend einer Kohlenladung von 2000 Ctr., zu 1 Sgr. 7¼ Pf., bezw. inkl. Austragen, Hafengeld usw. zu 1 Sgr. 10 Pf.;
- b) bei 25 Zoll Tiefgang, entsprechend einer Kohlenladung von 1200 Ctr., zu 2 Sgr. 5 Pf., bezw. inkl. Austragen, Hafengeld usw. zu 2 Sgr. 7¼ Pf.***).

Eine Ruhrorter Grossreederei-Firma, welche mit ihren Schiffen die Ruhr bis zum Dezember 1870 befahren hat, giebt über die Schiffahrtsverhältnisse und die Kosten der Kohlentransporte auf diesem Fluss nach dem mittleren, normalen Stande für die Zeit Ende der 1860er Jahre bis ins Jahr 1870 hinein Folgendes an:

- a) Die Ruhrschniffe der Firma hatten eine Länge von ca. 40 bis 50 m und eine Breite von ca. 5 bis 5,5 m; sie fassten etwa 2800 bis 3400 Ctr. (= 140 bis 170 t) Kohlen†). Der grösste beladene Tiefgang betrug 42 Zoll††) und der niedrigste beladene Tiefgang 18 Zoll. Bei 42 Zoll Tiefgang betrug die Lademenge ca. 3000 Ctr.; bei niedrigerem Wasserstande war die Lademenge per Zoll Minder-Tiefgang um ca. 100 Ctr. geringer.

*) Die Bearbeitung der Abschnitte über die Ruhr- und die Rheinfrachten stützt sich, soweit nicht etwas anderes ausdrücklich vermerkt ist, auf Angaben des Herrn Prokuristen Piper, Ruhrort.

**) Nach Nötizen, welche der verstorbene Bergrath W. von Velsen als aus oberbergamtlichen Akten herrührend hinterlassen hat.

***) Unter »Centner« ist hier jedenfalls der alte preuss. Centner à 51,45 kg zu verstehen; 1 Thlr. = 30 Sgr. = 3 M.; 1 Sgr. = 12 Pf. = 0,10 M; 1 Zoll = 0,02615 m.

†) Die Schiffe der betr. Firma wurden zum grössten Teil für die Rhein- und Ruhrschniffahrt benutzt; bei Herrichtung für letztere wurden die Schiffe »ausgezogen«, d. h. die Aufsatzbretter, Bugspriet mit Klüs und Ankerwinde sowie Hintermast mit Segel wurden entfernt.

††) Seit der in den Jahren 1856 bis 1863 erfolgten Stromregulierung konnte mit grösserem Tiefgang gefahren werden.

- α) Löhnen für das Schiffspersonal,
- β) Kosten des fremden Steuermanns,
- γ) Pferdekosten für die leere Bergfahrt,
- δ) Kosten des Uebersetzens der Pferde beim Leinpfadwechsel und
- ε) den für die Schiffe zu berechnenden Zinsen, Abschreibungen und Unterhaltungskosten bezw. den Schiffsmiethen.

Zu α) Die Löhne des Schiffspersonals betragen bei Beladung mit 42 Zoll Tiefgang für die Strecke

Mülheim—Ruhrort ca. 24 M. und per Karre à 1700 kg 30 Pf. Schiebegeld,

Werden	—Ruhrort	M. 57,00 + ca. M. 18,00	Zusatz,
Steele	—Ruhrort	» 72,00 + ca. » 18,00	»
Hattingen	—Ruhrort	» 76,50 + ca. » 18,00	»
Herbede/Witten—Ruhrort	»	81,00 + ca. » 18,00	»

Bei geringerem Tiefgang als 42 Zoll und zwar bis zu 24 Zoll herab wurden per Zoll 2,30 M. und bei weniger als 24 Zoll per Zoll 1,80 M. an obigen Löhnen gekürzt.

Zu β) Der fremde Steuermann erhielt von Witten bis Dahlhausen 9,00 M. und von Mülheim bis Ruhrort 3,50 M.

Zu γ) Die Pferdekosten stellten sich pro Pferd (pro Schiff waren 2 Pferde nötig) für die Reise von Ruhrort bis Mülheim auf 18,00 M.

»	»	»	Werden	»	36,00	»
»	»	»	Steele	»	57,00	»
und	»	»	Witten	»	81,00	» .

Zu δ) Da der Leinpfad sich nicht stets auf derselben Seite befand, war auf der Reise bis Witten drei bis vier Mal ein Uebersetzen der Pferde erforderlich; dies geschah vor 1855 durch die Ruhrkähne selbst, seitdem aber vermittelst sogenannter Sprengnachen, wofür per Pferd etwa 0,75 M. zu entrichten waren.

Zu ε) Fremde Schiffer (Partikulierschiffer) erhielten ausser den vorstehend genannten Löhnen und Pferdegeldern als Miethe folgende Beträge: für die Strecke Mülheim—Ruhrort (»Betrag für die Ruhrreise«)

bei 42 Zoll Tiefgang	24 M.
» 42 bis 20 Zoll Tiefgang	18 »
» 20 Zoll und weniger Tiefgang	12 »

und ausserdem falls unterhalb der Mülheimer Schleuse geladen wurde, noch 0,30 M. Einschiebegeld pro Karre (1700 kg). Erfolgte die Verschiffung von oberhalb Mülheim ab, so erhielten sie ausser dem Betrage für die Ruhrreise noch für jede zu durchfahrende Schleuse (gleichviel bei welchem Tiefgang) 3,50 M.

Die Kosten eines Transports von 3000 Ctr. Kohlen von Witten nach Ruhrort einschl. der mitzubezahlenden leeren Bergfahrt, jedoch ohne Kosten des Ein- und Ausladens, berechnen sich also nach dem von der betreffenden Firma angegebenen Stande wie folgt:

Löhne des Schiffspersonals	81,00 + 18,00 =	99,00 M.
Lohn des fremden Steuermanns	9,00 + 3,50 =	12,50 »
Pferdekosten	2 × 81,00 =	162,00 »
Uebersetzen der Pferde	3 × 1,50 =	4,50 »
Kahnmiethe:	24 + 11*) × 3,50 =	62,50 »

Sa. 340,50

oder pro Centner (50 kg) = 0,1135 M.

Die einzelnen Sätze standen naturgemäss nicht durchgehends für längere Zeit fest, waren vielmehr zum Teil wesentlichen Schwankungen unterworfen.

Fasst man, wie es wohl richtig sein dürfte, die von der Duisburger Handelskammer in den Geschäftsberichten über die Jahre 1867 bis 1870 angegebenen »Ruhr-Frachten« als Kahnmieten auf, so haben diese während der gedachten Zeit die aus Tabelle 20 ersichtlichen Schwankungen erfahren.**)

Vor dem 1. Januar 1868 waren ausser den oben unter α bis ϵ angegebenen Posten auch noch die Ruhr-Schiffahrts-Gefälle zu berücksichtigen.

*) 11 = Zahl der Schleusen.

**) Die betr. Handelskammer-Berichte führen an: »Auf der Ruhr wurden an Frachten gezahlt« bzw. »auf der Ruhr notirte man« Thlr. . . Sgr. für jede zu passierende Schleuse und ausserdem noch Thlr. für die Ruhrreise bzw. für die Strecke von Duisburg bis Mülheim. Nach diesen Berichten ist die Tabelle 20 aufgestellt unter der Annahme, dass die mitgetheilten Zahlen die Kahnmieten betreffen. Auf welchen Tiefgang bzw. welche Ladung die Zahlen sich beziehen, ist nicht ersichtlich; jedenfalls stützen sie sich auf den jeweilig höchst zulässigen Tiefgang.

Auf der Ruhr wurden an Kahnmieten gezahlt

Tabelle 20.

in der Zeit	für jede zu passierende Schleuse	und ausserdem noch für die Ruhrreise
im Januar 1867	6,00 M.	} 15 M.
im Februar bis Anfang April 1867	3,00 »	
Ende April bis Anfang Juni 1867	2,50 »	
Ende Juni bis September 1867	2,00 »	
im Oktober 1867	3,00 bis 4,00 M.	
im November 1867	4,50 M.	
Ende November und im Dezember 1867	3,50 »	
im Jahre 1868 in der flauen Geschäftszeit (bis zur zweiten Hälfte September)	1,50 bis 2,00 M.	12 bis 15 M.
im Herbst 1868	7,50 » 9,00 »	15 » 18 »
im Januar 1869	3,00 M.	} 12 bis 15 M.
» Februar 1869	2,50 »	
» März bis Juli 1869	1,50 »	
» August 1869	2,50 »	
» September 1869	3,50 bis 4,00 M.	
» Oktober und November 1869	5,50 » 6,00 »	
» Dezember 1869	5,00 M.	
im Jahre 1870 vor dem Kriege	3,00 bis 4,50 M.	15 M.
im Jahre 1870 während des Krieges und bis Ende des Jahres, wo es an Eisenbahn- Transportmitteln fehlte, stieg die Fracht auf	9,00 » 10,50 »	18 bis 24 M.

2. Rheinfrachten.

Die Berechnung der Rheinfrachten erfolgt, je nachdem die Kohlen stromaufwärts oder abwärts verschifft werden, in etwas verschiedener Weise.

Die Bergfrachten berechnen sich aus

- a) der »Kahnfracht«, auch »Kahnmiete« oder »Schiffsfracht« genannt und
- b) dem »Schlepplohn«.

Die »Kahnfracht« (Kahnmiete) umfasst die Gebühr für Gestellung des Kahns und des denselben begleitenden Schiffspersonals. Der Schiffer vermietet seinen Kahn nach dem Oberrhein nur bei freiem Schleppen und Leichtern.

Der »Schlepplohn« repräsentiert den für das Schleppen der Kähne an den Betreiber des Schleppdampfers zu zahlenden Betrag.

Die Summe: Kahnfracht + Schlepplohn bildet die Total-Bergfracht.

Die Kosten des Be- und Entladens der Kähne sind jedoch darin nicht enthalten.

Die Thalfracht wird einfach nach einem einzigen Satze als »Schiffsfracht« vereinbart; diese »Schiffsfracht« umfasst die Gebühr sowohl für Gestellung des Kahns und des zugehörigen Schiffspersonals als auch für das Fortbewegen bzw. Schleppen des Kahns. Die Vergütung für das Be- und Entladen der Kähne ist auch in dieser Fracht nicht enthalten.

Bis in die neueste Zeit wurde nun die Berg-Kahnfracht wie auch die Thal-Schiffsfracht für Kohlen allgemein pro »Ruhrkarre« (= 1700 kg Kohlen) und zwar bei der Berg-Kahnfracht in Mark, bei der Thalfracht in holl. Gulden, der Schlepplohn dagegen pro Centner (50 kg) in Pfennig vereinbart. Im Geschäftsverkehr wurden dabei 6 Ruhrkarren = 10 t (1 Doppelwaggon) gerechnet. 1 fl. pro Ruhrkarre entspricht ca. 1 M. pro Tonne.

In neuester Zeit hat die Ruhrorter Schifferbörse damit begonnen, die Frachten wie auch die Schlepplöhne nur nach t à 1000 kg zu notieren, während bei den Schiffen die frühere Methode der Berechnung nach Ruhrkarren bzw. Zentern noch vielfach in Anwendung ist.

Der Schiffsfrachtenmarkt, sowohl für den Ruhrorter als auch für die benachbarten Häfen vollzieht sich hauptsächlich in Ruhrort »auf dem Damm«, einer in der Nähe der Hafenmündung gelegenen Strasse (der Dammstrasse), und zwar früher auf der Strasse selbst bzw. in den benachbarten Wirtschaften, in neuester Zeit aber in dem 1901 an der genannten Strasse errichteten stattlichen Gebäude der »Schifferbörse«.

Die der Frachtberechnung zu Grunde liegenden Sätze sind vielen Schwankungen unterworfen und, wie bereits oben bemerkt, im wesentlichen abhängig von dem Gange des Geschäfts und dem Wasserstande. Die höchsten und niedrigsten Wochennotierungen ergeben sich beispielsweise für das Jahr 1900 hinsichtlich der wichtigeren Strecken aus Tabelle 21, während die Tabelle 22 für den gleichen Zeitraum den jeweiligen Wasserstand an dem für die Rheinschiffahrt allgemein massgebenden Kauber Pegel angiebt.

Aus den höchsten und niedrigsten Fracht-Notierungen Durchschnittsfrachten zu berechnen, ist nicht angängig, da diese Maxima und Minima meist nur vereinzelt oder gar nicht gezahlt, ferner die zu den einzelnen Sätzen verfrachteten Kohlenmengen nicht bekannt und ausserdem Schiffs-

grössen, Lade-, Lösch- und Lieferfristen von Fall zu Fall sich ändernde Begleitumstände und Nebenbedingungen von zu grossem Einflusse auf die Fracht sind.*)

Wöchentliche Frachtnotierungen für Steinkohlen

auf dem Ruhrorter Schiffsfrachtenmarkt im Jahre 1900.

(Nach den Jahresberichten der Ruhrorter Handelskammer.)

Tabelle 21.

Zeitraum	Von Ruhrort nach Dortrecht — Rotterdam (grosse Schiffe) für die Karre zu 1700 kg		Von Ruhrort nach Amsterdam (mittlere Schiffe) für die Karre zu 1700 kg		Von Ruhrort nach Antwerpen (grosse Schiffe) für die Karre zu 1700 kg		Von Ruhrort nach Mannheim-Ludwigshafen					
	höchster Satz	niedrigster Satz	höchster Satz	niedrigster Satz	höchster Satz	niedrigster Satz	Kahnmiete für die Karre zu 1700 kg		Schlepplohn für den Centner	also umgerechnet pro t zu 1000 kg		
							höchster Satz	niedrigster Satz		Kahnmiete		Schlepplohn
Jahr 1900	fl.	fl.	fl.	fl.	fl.	fl.	M.	M.	Pfg.	M.	M.	
Jan. 1./6. . .	1,75	1,40	2,50	2,30	2,25	2,00	3,00	2,50	8	1,80	1,50	1,60
» 7./13. . .	1,40	1,20	2,20	1,85	2,00	1,85	2,00	1,80	8	1,20	1,08	1,60
» 14./20. . .	1,30	1,20	2,00	1,75	1,85	1,75	3,00	1,80	7	1,80	1,08	1,40
» 21./27. . .	1,20	1,10	1,75	1,60	1,85	1,75	1,75	1,60	7	1,05	0,96	1,40
» 28./3. Feb.	1,00	0,90	1,60	1,50	1,60	1,35	1,40	1,35	7	0,84	0,81	1,40
Febr. 4./10. . .	0,90	0,80	1,65	1,55	1,30	1,20	1,50	1,40	6	0,90	0,84	1,20
» 11./17. . .	0,90	0,80	1,60	1,45	1,25	1,05	1,60	1,45	6	0,96	0,87	1,20
» 18./24. . .	0,90	0,80	1,60	1,45	1,25	1,05	1,60	1,45	5½	0,96	0,87	1,10
» 25./3. März	0,90	0,85	1,65	1,50	1,30	1,10	1,50	1,30	5½	0,90	0,78	1,10
März 4./10. . .	0,90	0,80	1,65	1,50	1,10	1,05	1,50	1,30	5½	0,90	0,78	1,10
» 11./17. . .	0,90	0,80	1,80	1,75	1,20	1,00	1,40	1,20	5½	0,84	0,72	1,10
» 18./24. . .	0,90	0,80	1,85	1,75	1,40	1,20	1,40	1,20	5½	0,84	0,72	1,10
» 25./31. . .	1,10	0,90	2,00	1,90	1,20	1,05	1,40	1,30	5¼	0,84	0,78	1,05
April 1./7. . .	1,10	1,00	2,10	1,90	1,40	1,20	1,80	1,50	5¼	1,08	0,90	1,05
» 8./14. . .	1,00	0,90	2,00	1,75	1,20	1,10	1,65	1,50	5	0,99	0,90	1,00
» 15./21. . .	0,90	0,90	1,75	1,65	1,20	1,05	1,50	1,50	5	0,90	0,90	1,00
» 22./28. . .	1,00	0,90	1,65	1,60	1,20	1,10	1,90	1,80	5	1,14	1,08	1,00
» 29./5. Mai .	1,00	0,90	1,60	1,50	1,35	1,15	1,80	1,60	5	1,08	0,96	1,00
Mai 6./12. . .	1,00	0,90	1,70	1,60	1,35	1,25	1,90	1,70	5	1,14	1,02	1,00
» 13./19. . .	1,00	0,90	1,60	1,55	1,30	1,20	1,70	1,60	5	1,02	0,96	1,00

*) Nach der dem Jahresbericht der Ruhrorter Handelskammer pro 1899/1900 beigefügten Denkschrift: »Der Niederrhein als Ein- und Ausfuhrstrasse Rheinland-Westfalens im Wettbewerb mit den preussischen und holländischen Staatsbahnen, in besonderer Rücksicht auf den Verkehr der Rheinhäfen Ruhrort, Duisburg, und Hochfeld«.

Fortsetzung von Tabelle 21.

Zeitraum	Von Ruhrort nach Dortrecht — Rotterdam (grosse Schiffe) für die Karre zu 1700 kg		Von Ruhrort nach Amsterdam (mittlere Schiffe) für die Karre zu 1700 kg		Von Ruhrort nach Antwerpen (grosse Schiffe) für die Karre zu 1700 kg		Von Ruhrort nach Mannheim-Ludwigshafen					
							Kahnmiete für die Karre zu 1700 kg		Schlepplohn für den Centner	als umgerechnet pro t zu 1000 kg		Schlepplohn
	höchster Satz	niedrigster Satz	höchster Satz	niedrigster Satz	höchster Satz	niedrigster Satz	höchster Satz	niedrigster Satz		Kahnmiete		
Jahr 1900	fl.	fl.	fl.	fl.	fl.	fl.	M.	M.	Pfg.	M.	M.	M.
Mai 20./26. . .	1,00	0,90	1,65	1,55	1,35	1,25	1,70	1,60	5	1,02	0,96	1,00
» 27./2. Juni .	1,00	0,90	1,55	1,50	1,30	1,20	1,70	1,50	5	1,02	0,90	1,00
Juni 3./9. . .	1,00	0,90	1,60	1,50	1,20	1,10	1,60	1,50	5	0,96	0,90	1,00
» 10./16. . .	1,00	0,90	1,60	1,50	1,20	1,10	1,50	1,40	5	0,90	0,84	1,00
» 17./23. . .	1,00	0,90	1,60	1,50	1,20	1,10	1,50	1,40	5	0,90	0,84	1,00
» 24./30. . .	1,00	0,90	1,60	1,50	1,20	1,10	1,45	1,35	4 ³ / ₄	0,87	0,81	0,95
Juli 1./7. . .	1,00	0,90	1,55	1,50	1,20	1,10	1,40	1,25	4 ³ / ₄	0,84	0,75	0,95
» 8./14. . .	1,20	0,95	1,85	1,55	1,50	1,25	1,30	1,25	4 ¹ / ₂	0,78	0,75	0,90
» 15./21. . .	1,60	1,10	2,25	2,10	1,85	1,50	2,25	1,35	4 ¹ / ₂	1,35	0,81	0,90
» 22./28. . .	1,80	1,60	2,45	2,30	2,10	1,80	3,25	2,75	5	1,95	1,65	1,00
» 29./4. Aug.	1,80	1,60	2,55	2,45	2,10	2,00	2,40	2,00	6	1,44	1,20	1,20
Aug. 5./11. . .	1,80	1,50	2,50	2,35	2,10	2,00	2,50	2,00	5 ³ / ₄	1,50	1,20	1,15
» 12./18. . .	1,60	1,50	2,25	2,10	2,15	2,00	3,25	2,00	5 ¹ / ₂	1,95	1,20	1,10
» 19./25. . .	1,75	1,50	2,25	2,00	2,40	2,10	4,25	4,00	6	2,55	2,40	1,20
» 26./1. Sept.	1,50	1,40	2,35	2,15	2,25	2,10	3,80	3,00	6	2,28	1,80	1,20
Sept. 2./8. . .	1,60	1,50	2,25	2,15	2,10	2,00	3,75	3,50	5 ¹ / ₂	2,25	2,10	1,10
» 9./15. . .	1,60	1,50	2,35	2,25	2,00	1,85	3,50	3,25	5 ¹ / ₂	2,10	1,95	1,10
» 16./22. . .	1,60	1,50	2,25	2,10	2,10	1,85	4,00	3,50	5 ³ / ₄	2,40	2,10	1,15
» 23./29. . .	1,80	1,70	2,35	2,25	2,30	2,10	4,75	4,00	7 ¹ / ₂	2,85	2,40	1,50
» 30./6. Okt.	1,70	1,60	2,45	2,25	2,50	2,10	4,50	3,80	8	2,70	2,28	1,60
Okt. 7./12. . .	1,80	1,50	2,40	2,25	2,35	2,10	5,00	4,25	8	3,00	2,55	1,60
» 14./20. . .	1,70	1,30	2,35	2,25	2,30	2,10	4,50	4,10	7 ³ / ₄	2,70	2,46	1,55
» 21./27. . .	1,80	1,60	2,50	2,30	2,50	2,10	6,00	5,00	8 ¹ / ₂	3,60	3,00	1,70
» 28./3. Nov.	1,60	1,50	2,40	2,30	2,20	2,00	5,00	4,00	8 ¹ / ₂	3,00	2,40	1,70
Nov. 4./10. . .	1,60	1,40	2,35	2,25	2,20	2,00	4,50	3,75	7	2,70	2,25	1,40
» 11./17. . .	1,50	1,30	2,25	2,15	2,00	1,90	4,50	4,25	6 ³ / ₄	2,70	2,55	1,35
» 18./24. . .	1,40	1,30	2,25	2,15	2,00	1,90	4,25	3,25	6 ³ / ₄	2,55	1,95	1,35
» 25./1. Dez.	1,30	1,20	2,50	2,40	1,95	1,85	4,50	3,85	6 ³ / ₄	2,70	2,31	1,35
Dez. 2./8. . .	1,20	1,10	2,10	1,85	1,85	1,60	5,50	3,00	7 ¹ / ₂	3,30	1,80	1,50
» 9./15. . .	1,20	1,10	2,00	1,85	1,70	1,60	3,00	2,75	6 ¹ / ₂	1,80	1,65	1,30
» 16./22. . .	1,15	1,00	1,85	1,75	1,70	1,60	3,10	2,75	7 ¹ / ₂	1,86	1,65	1,50
» 23./29. . .	1,10	1,00	1,75	1,65	1,75	1,50	3,00	2,75	7	1,80	1,65	1,40
» 30./5. Jan. 1901	1,20	1,00	1,90	1,75	1,60	1,50	3,00	2,75	6 ¹ / ₂	1,80	1,65	1,30

Die Rheinwasserstände am Pegel zu Kaub während des Jahres 1900.

(Nach einer Zusammenstellung in der »Rhein- und Ruhrzeitung«).

Tabelle 22.

Datum	Januar	Februar	März	April	Mai	Juni	Juli	August	Septbr.	Oktbr.	Novbr.	Dezbr.
	m	m	m	m	m	m	m	m	m	m	m	m
1	1,33	3,62	3,30	2,23	2,20	2,54	2,51	2,21	2,28	1,40	1,32	1,25
2	1,55	3,36	3,32	2,18	2,18	2,57	2,48	2,24	2,38	1,39	1,48	1,27
3	2,03	3,10	3,50	2,10	2,12	2,60	2,29	2,29	2,34	1,36	1,50	1,22
4	2,56	2,90	3,58	2,09	—	2,56	2,37	2,30	2,30	1,41	1,43	1,16
5	2,43	2,72	3,41	2,07	2,28	2,56	2,32	2,28	2,26	1,44	1,41	1,14
6	2,56	2,64	3,21	2,05	2,26	2,50	2,38	2,20	2,25	1,46	1,41	1,26
7	2,49	2,59	3,02	2,07	2,27	2,47	2,60	2,17	2,32	1,41	1,40	2,20
8	2,53	2,51	2,86	2,09	2,27	2,43	2,85	2,08	2,28	1,40	1,39	4,00
9	2,40	2,43	2,73	2,10	2,28	2,40	2,90	2,08	2,19	1,38	1,36	4,50
10	2,20	2,41	2,63	2,15	2,31	2,42	2,92	2,09	2,12	1,35	1,33	4,80
11	2,15	2,41	2,52	2,25	2,38	2,48	3,04	2,14	2,05	1,31	1,30	4,50
12	2,04	2,25	2,47	2,35	2,50	2,48	3,18	2,12	1,97	1,31	1,24	4,05
13	2,00	2,12	2,40	2,40	2,50	2,45	3,21	2,08	1,90	1,29	1,24	3,54
14	1,91	2,00	2,32	2,43	2,48	2,45	3,12	2,02	1,87	1,26	1,24	3,08
15	1,81	2,30	2,28	2,45	2,44	2,44	3,02	1,98	1,84	1,26	1,32	2,76
16	1,77	3,50	2,28	2,55	2,43	2,48	2,88	1,96	1,79	1,26	1,36	2,50
17	1,59	4,25	2,20	2,60	2,46	2,54	2,75	1,91	1,72	1,23	1,37	2,38
18	1,64	4,34	2,22	2,61	2,59	2,52	2,69	1,86	1,67	1,14	1,42	2,31
19	2,40	4,60	2,18	2,56	2,60	2,50	2,58	1,80	1,61	1,12	1,46	2,13
20	4,00	4,66	2,12	2,54	2,56	2,50	2,50	1,77	1,56	1,08	1,58	2,03
21	4,40	4,58	2,12	2,51	2,48	2,52	2,48	1,73	1,50	1,09	1,66	1,98
22	4,35	4,44	2,08	2,39	2,38	2,54	2,42	1,72	1,48	1,12	1,67	1,89
23	4,20	4,28	2,00	2,30	2,36	2,58	2,42	1,70	1,42	1,19	1,63	1,82
24	4,10	4,20	2,08	2,23	2,30	2,58	2,40	1,69	1,34	1,07	1,56	1,75
25	4,25	4,05	2,38	2,20	2,28	2,60	2,44	1,73	1,30	1,06	1,46	1,68
26	4,28	3,75	2,84	2,20	2,22	2,67	2,44	1,76	1,27	1,04	1,39	1,68
27	4,36	3,54	2,88	2,24	2,26	2,67	2,38	1,76	1,28	1,02	1,34	1,68
28	4,51	3,40	2,71	2,27	2,41	2,60	2,32	1,94	1,30	1,04	1,32	1,70
29	4,46	.	2,49	2,28	2,54	2,58	2,28	2,00	1,31	1,00	1,29	1,66
30	4,23	.	2,41	2,26	2,58	2,52	2,23	2,03	1,35	1,02	1,27	1,71
31	3,90	.	2,34	.	2,56	.	2,23	2,15	.	1,11	.	1,67

Da ferner die ausserhalb der Schifferbörse bezw. vor Errichtung derselben vereinbarten Transportgeschäfte nicht zur öffentlichen Kenntnis gekommen sind, bei den Grossreedereien endlich das Transportgeschäft mit dem Kohlenhandel meist zu innig verquickt ist, als dass bei diesen Firmen besondere Zahlen über die Frachten sich durchgehends ermitteln liessen,

so können hier auch keine genaueren Angaben darüber gemacht werden, wie die Rheinflrachten sich in der Zeit seit 1850 entwickelt haben*).

Nach der von der Ruhrorter Handelskammer auf Grund der Aufzeichnungen einer dortigen Grossreederei angestellten Berechnung**) betrug bei der Verschiffung auf dem Rheine im Jahre

1885	1886	1887	1888	1889	1890	1891	1892	1893	1894	1895	1896	1897	1898
------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------

die im Jahresdurchschnitt gezahlte Totalfracht pro Karre (1700 kg) Steinkohlen von Ruhrort nach Rotterdam annähernd M.

2,20	2,00	2,30	2,40	1,90	2,40	2,75	2,00	2,50	1,90	2,40	2,15	2,00	2,10
------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------

*) In der Zeitschrift für Berg-, Hütten- und Salinen-Wesen, Band 3, A, Seite 69 findet sich folgende Fussnote:

Eine Angabe über die Schiffsfrachten, wie sie sich in den beiden letzten Jahren auf dem Rheinstrom gestaltet haben, wird nicht ohne Interesse sein. Es kostete von den beiden Ruhrhäfen aus die Karre Steinkohlen (zu 10 Tonnen) bei der Verschiffung:

1853		1854	
a) rheinaufwärts			
bis Düsseldorf	—	Thlr. 24	Sgr.
» Köln	1	» 7 $\frac{1}{2}$	»
» Koblenz	2	» 10	»
» Mainz	3	» 20	»
» Mannheim	4	» 15	»
» Frankfurt	5	» —	»
» Leopoldshafen	5	» —	»
» Strassburg	—	» —	»
b) rheinabwärts			
bis Wesel	—	» 25	»
» Emmerich	1	» 3	»
» Holland, je nach Jahreszeit	1	» 4	»
und Entfernung			

Bemerkung: 1 Karre ist hier zu 10 Tonnen angegeben, indem unter Tonne die alte Masstonne zu 4 Scheffel verstanden wird.

1 Thlr. = 30 Sgr. = 3 M.; 1 Sgr. = 0,10 M.

**) Siehe die dem 2. Jahresbericht der Kammer (pro 1899/1900) beigelegte Denkschrift: Der Niederrhein als Ein- und Ausfuhrstrasse usw.

Für die Jahre 1898 bis 1904 ergeben sich die monatlichen Durchschnittsfrachten nach Rotterdam hinsichtlich der von einem einzelnen Makler vermittelten Geschäfte aus Tabelle 23.

Monatliche Durchschnittsfrachten für Kohlentransporte auf dem Wasserwege von Ruhrort nach Rotterdam bei Schiffen von ca. 300 Karren a 1700 kg.

(Nach den Angaben des Maklers einer Ruhrorter Grossreederei.)

Tabelle 23.

Im Monat	des Jahres						
	1898	1899	1900	1901	1902	1903	1904
	fl. pro Karre	fl. pro Karre	fl. pro Karre	fl. pro Karre	fl. pro Karre	fl. pro Karre	fl. pro Karre
Januar . .	0,85	0,90	1,20	1,10/0,90	0,80/0,75	1,05/1,25	1,10/1,15
Februar . .	0,90	0,90	0,90	0,90	0,80/0,75	0,85/1,00	0,90/0,95
März . . .	0,95	1,00	1,10/0,90	1,00/0,90	0,80/0,75	0,85/0,80	1,10/1,25
April . . .	0,85/0,90	0,90/0,95	0,90	0,95	0,80	0,85/1,05	0,85/0,95
Mai	0,90	0,90	0,90	0,95/0,85	0,80/0,90	1,00/0,90	
Juni	0,85	0,90	0,95/0,90	0,90/1,00	0,75/0,95	1,00/0,90	
Juli	0,90	1,15	0,95	0,95/0,90	0,90/0,85	0,90/0,95	
August . .	1,15	1,30	1,60	0,90/1,10	0,80	0,95/1,00	
September .	1,25	1,60/1,40	1,70	1,00/0,90	0,80/0,85	1,05	
Oktober . .	1,65/1,40	1,60/1,55	1,60/1,70	0,90/0,85	1,35/1,40/1,15	1,35	
November .	1,35	1,55/1,80	1,40	0,85/1,00	1,45/1,40	1,20	
Dezember .	1,00/1,10	1,80/2,20	1,30/1,15/1,00	1,00/0,90	1,50/1,60	1,10	
Ende Dezbr.					1,20/1,30		

Bemerkung zu Tabelle 23. In den obenstehend angegebenen Beträgen sind je 21 Centimes »Einschiebegeld« (Vergütung für Benutzung der Magazinplätze) mit enthalten; zur Berechnung der eigentlichen Transportkosten sind daher je 21 Cs. abzuziehen.

Bei der Verschiffung der Kohlen von den Ruhr-Rheinhäfen nach Mannheim schwankten in der neusten Zeit die Kahnfrachten zwischen 1,50 und 7,50 M. pro Karre (= 9 bis 45 M. pro 10 t) und die Schlepplöhne zwischen 4 und 8 Pf. pro Centner (= 8 bis 16 M. pro 10 t), während als Normalsätze für diese Strecke 2,50 M. Schiffsfracht pro Karre (= 15 M. pro 10 t) und 6 Pf. Schlepplohn pro Centner (= 12 M. pro 10 t), mithin 27 M. Totalfracht pro 10 t Kohlen, bei einem Kauber Pegel von 1,80 bis 2 m galten.

Zu den eigentlichen Transportkosten kommen dann noch die für das Ein- und Ausladen der Kohlen zu zahlenden Beträge.

Die nach dem Oberrhein bestimmten Kohlen werden in den Ruhr-Rheinhäfen jetzt meist aus den Eisenbahnwaggons in die Schiffe gekippt; die Kosten dieses Umschlags betragen etwa 10 Pf. pro t. Die nach Holland gehenden Kohlen werden dagegen vielfach noch »eingekarrt«, d. h. mittelst Schiebkarren bezw. kleinen Kippwagen aus dem Waggon bezw. Magazin in die Schiffe gebracht, was die Beladekosten auf etwa 0,20 M. pro t erhöht.

Die Kosten des Ausladens der Kohlen aus dem Schiff in den Eisenbahnwaggon kann man zu etwa 0,40 M. pro t annehmen *).

Die bisherigen Schwankungen der Rheifrachten waren nun geeignet, die einheitliche Preispolitik des Rheinisch-Westfälischen Kohlen-Syndikates zu durchkreuzen. Zwar verkaufte dieses Syndikat die auf den Rhein gehenden Kohlen so, dass dieselben, gleichviel von welcher Zeche sie kamen, loko Ruhr-Rheinhafen (Ruhrort, Duisburg usw.) 1,55 M. pro t (= »Gelsenkirchener Fracht«) mehr kosteten, als loko Zeche**); jedoch gaben die beim Schiffahrtsbetriebe auf dem Rheine herrschenden Konkurrenzverhältnisse den Kohlenabnehmern bezw. Händlern Gelegenheit, die Kohlen auf diesem Wege zu einem loko Verbrauchsstelle schwankenden Preise zu erhalten, und überhaupt Anlass, einen Druck auf den Schiffsfrachtenmarkt auszuüben.

Um hierin Wandel zu schaffen, wurde in neuester Zeit die »Rheinische Kohlenhandel- und Rhederei-Gesellschaft« (kurzweg auch »Kohlenkontor« genannt) mit dem Sitze in Mülheim a. d. Ruhr und einem Kapital von vorläufig 3 Millionen Mark (wovon das Rheinisch-Westfälische Kohlen-Syndikat 1,8 Millionen übernahm) errichtet. Dieselbe begann ihre Tätigkeit am 1. April 1904 und eröffnete im Mai desselben Jahres zu Ruhrort ein Zweigbureau für Verladung, Schiffsannahme usw.

Aus den Bestimmungen des zwischen dieser Gesellschaft und dem Rheinisch-Westfälischen Kohlen-Syndikate abgeschlossenen Vertrages seien folgende hier angeführt.

*) Beim Koks stellen sich die Transport- und Umschlagskosten wesentlich höher, als die angegebenen, nur für Kohlen geltenden Beträge.

***) Das Syndikat verkauft im allgemeinen bekanntlich »loko Zeche«; im Interesse des gleichmässigen Vertriebs wurde jedoch für die auf den Rhein gehenden Kohlen ein für sämtliche Zechen hinsichtlich der Strecke von der Zeche bis zum Ruhr-Rheinhafen gleicher Frachtsatz, nämlich derjenige der Gelsenkirchener Zechen, zu Grunde gelegt, also die auf den Rhein gehende Kohle gewissermassen loko Ruhr-Rheinhafen zu dem um 1,55 M. pro t erhöhten Zechenpreise verkauft.

»Zur Erreichung des von der Vereinigung angestrebten Zwecks überträgt das Rheinisch-Westfälische Kohlen-Syndikat für die Zeitdauer vom 1. April 1904 bis zum 31. März 1915 der Vereinigung den Alleinverkauf seiner Produkte in das ihr zugewiesene Interessengebiet, mit der Einschränkung jedoch, dass das Rheinisch-Westfälische Kohlen-Syndikat berechtigt ist, Lieferungen an Eisenbahnen und, bei Lieferungen an die königlich-preussischen und die ihrer Verwaltung unterstellten Eisenbahnen, auch an deren Beamte und Arbeiter, Lieferungen an Gasanstalten, an Behörden und an diejenigen Werke, welche einen Selbstverbrauch an Syndikats-Brennstoffen von mindestens 6000 t im Jahre haben, unmittelbar abzuschliessen und auszuführen. Abgesehen von den Lieferungen an die königlich-preussischen Staatsbahnen dürfen solche Lieferungen jedoch nur ausnahmsweise erfolgen. Ganz ausgeschlossen von dem Alleinverkauf bleiben Hochofen-Koks und Giesserei-Koks für Hüttenwerke. Erfolgt die Ausführung der vom Syndikat übernommenen Lieferungen über den Wasserweg, so ist der Transport dieser Mengen der Vereinigung zu überweisen. Die Vereinigung ist verpflichtet, auf Verlangen des Rheinisch-Westfälischen Kohlen-Syndikats alljährlich mindestens diejenigen Mengen abzunehmen, welche im Vorjahre in ihr Interessengebiet abgesetzt sind. Auf diese Mindestabnahme kommen die Abschlüsse und Lieferungen, welche vom Kohlen-Syndikat unmittelbar übernommen und ausgeführt werden, in Anrechnung. Ausgenommen sind diejenigen Lieferungen, welche an die preussischen Staatseisenbahnen und die ihrer Verwaltung unterstellten Eisenbahnen in deren jetzigem Gebiete, sowie an deren Beamte und Arbeiter erfolgen, soweit diese Mengen nicht auf der Wasserstrasse angeliefert werden. Für die anzurechnenden Mengen zahlt das Rheinisch-Westfälische Kohlen-Syndikat eine Abgabe von mindestens 25 Pf. für die Tonne an die Vereinigung. Als Kaufpreis gelten im allgemeinen die vom Rheinisch-Westfälischen Kohlen-Syndikat für Grossabnehmer im unbestrittenen Absatzgebiet festgesetzten Normalpreise; Abweichungen hiervon unterliegen besonderer Vereinbarung zwischen Syndikat und Vereinigung.

Das Rheinisch-Westfälische Kohlen-Syndikat und die der Vereinigung beitretenen Firmen stellen der Vereinigung ihre Reedereien, Umschlagseinrichtungen, Lagerplätze und Brikettfabriken im Rahmen folgender Bedingungen zur Verfügung: Jede der Vereinigung angehörige Firma hat Anspruch auf diejenigen Transportmengen pro Jahr, die sie an Kohlen, Koks und Briketts vom Rheinisch-Westfälischen Kohlen-Syndikat (einschliesslich Koks-Syndikat und Brikettverkaufsverein) oder von Zechen, die dem Rheinisch-Westfälischen Kohlen-Syndikat bis zum 31. Dezember 1903 beigetreten sind, im Durchschnitt der Geschäftsjahre 1901/02, 1902/03 und 1903/04 nachweislich für eigene Rechnung gekauft und bezogen, mit eigenem Material transportiert und im Interessengebiet der Vereinigung abgesetzt hat. Die Firmen sind berechtigt und verpflichtet, die innerhalb dieses Rahmens ihnen zufallenden Mengen zu den festgesetzten Sätzen bei offener Schifffahrt über das Jahr verteilt zu transportieren. Die Prüfung der jeder Firma hiernach zustehenden Transportmengen, getrennt nach Kahnraum und Schleppkraft, geschieht durch den ersten Aufsichtsrat. Soweit die Beteiligten der ihnen nach diesen Bestimmungen obliegenden Transportverpflichtung nicht nachkommen, sind sie im Umfange ihrer Minderleistung der Vereinigung für etwaige Mehrkosten haftbar, die derselben durch die anderweitige Vergebung der betreffenden Transportmengen entstehen sollten. Fehlendes Transportmaterial, sei es, dass der Bedarf über die Gesamtbeteiligung der hier in

Betracht kommenden Reedereien hinausgeht, sei es, dass diese ihrer vertraglichen Transportverpflichtung in Bezug auf Schleppkraft oder Kahnraum nicht oder unzureichend nachkommen, darf nur die Vereinigung beschaffen. Die Vereinigung wird die Transporte den einzelnen Firmen ratierlich unter tunlichster Berücksichtigung der bisherigen Löschstellen zuweisen. Für den Transport von frei Waggon Ruhr-Rheinhäfen bis frei Schiff Rhein-Mainhäfen einschliesslich Versicherung und freies Lichten werden folgende Sätze vereinbart: a) Nach Mainz—Gustavsburg pro 10 t 25 M. und zwar 12 M. für Schlepplohn, 13 M. für Kahnfracht; b) nach Frankfurt a. M.—Offenbach und vorliegenden Mainstationen (zuzüglich der jeweiligen Main-Kanalabgaben) pro 10 t 26 M., und zwar 12 M. für Schlepplohn, 14 M. für Kahnfracht; c) nach Worms, Mannheim—Rheinau und Ludwigshafen a. Rh. pro 10 t 26 M. und zwar 12 M. für Schlepplohn, 14 M. für Kahnfracht; d) nach Maxau—Karlsruhe pro 10 t 30 M. und zwar 14 M. für Schlepplohn, 16 M. für Kahnfracht; e) nach Lauterburg pro 10 t 35 M., und zwar 18 M. für Schlepplohn, 17 M. für Kahnfracht; f) nach Kehl—Strassburg pro 10 t 42 M., und zwar 23 M. für Schlepplohn, 19 M. für Kahnfracht. Diese Sätze gelten für die ersten vier Jahre und können dann von vier zu vier Jahren geändert werden. Kommt eine Einigung über die neu festzulegenden Sätze zwischen den Vertragschliessenden sechs Monate vor Ablauf der jeweiligen vierjährigen Perioden nicht zustande, so setzt der Aufsichtsrat des Rheinisch-Westfälischen Kohlen-Syndikats diese Sätze fest.

Die Lade- und Entlade-Einrichtungen, die Lagerplätze und die Wasch-, Sieb- und Brech-Vorrichtungen müssen der Vereinigung zur Verfügung gestellt werden und übernimmt die Vereinigung ihrerseits die Verpflichtung, die sämtlichen Einrichtungen der Beteiligten möglichst im bisherigen Umfange zu benutzen. Die für die Benutzung der Einrichtungen zu leistenden Vergütungen werden von dem Aufsichtsrat der Vereinigung für Perioden von je drei Jahren festgesetzt, und zwar nach folgenden Grundsätzen: a) In den Ruhrhäfen übernimmt die Vereinigung die Magazinspachten und vergütet die Verladekosten über die Magazine in Höhe der Selbstkosten auf Grund der in diesen Häfen üblichen Löhne; b) in den oberrheinischen Häfen werden die Vergütungen festgesetzt nach Massgabe der bei grösseren Firmen anzustellenden Ermittlungen über die Sätze, die sich bei ihnen in der Praxis herausgestellt haben, wobei vorausgesetzt ist, dass die betreffenden Firmen über zeitgemässe Einrichtungen verfügen.*)

3. Kohlenfrachten auf der Lippe.

Franz Schulz, Lünen, stellte unterm 26. März 1846 die Kosten eines Transports von 1500 Scheffel Steinkohlen auf der Lippe von Lünen nach Wesel einschliesslich der leeren Rückfahrt [das Schiff zu 46 Last angenommen]**) wie folgt zusammen:***)

*) Nach der Kölnischen Zeitung vom 14. Januar 1904 (I. Morgenausgabe).

***) Ein solches Schiff konnte bei gutem Wasserstande 2000 Scheffel Steinkohlen transportieren.

****) Nach Notizen, welche der verstorbene Bergrat W. von Velsen als aus oberbergamtlichen Akten herrührend hinterlassen hat.

Tabelle 24.

	Thlr.	Sgr.	Pf
A. Thalfahrt einschliesslich Ein- und Ausladen exkl. Schiffsmiete:			
a) Einladekosten zu Lünen exkl. Lagergeld, 1500 Scheffel à 1/2 Pf.	2	2	6
b) 1 Tag zum Einladen, 3 zur Fahrt nach Wesel, zusammen 4 Tage, der Steuermann à 15 Sgr., 4 Schiffsknechte jeder à 11 1/2 Sgr.	8	4	—
c) Pferdelöhne für den Leinenreiter in der Thalfahrt bei zu geringer Strömung	3	—	—
d) Kettenstreichen an der Rauschenburg, Ahsen, Ostendorf Fährgeld zu Rauschenburg	—	7	—
e) Branntwein, Öl, Salz, Kohlen für die Schiffer in der Thalfahrt	1	15	—
f) Lippeschiffsabgaben von 1500 Scheffel Steinkohlen à 4 Pf.	16	20	—
g) Zettelgelder an den Hebestellen zu Lünen, Haltern, Wesel à 1 1/2 Sgr.	—	4	6
h) Ausladen zu Wesel aufs hohe Ufer pro Scheffel 4 Pf. (das Umladen aus einem Schiff in ein anderes kostet nur 1/2 Pf. pro Scheffel; zum Ausladen sind 2 Tage, zum Umladen 1 Tag erforderlich)	16	20	—
i) 2 Tage zum Ausladen, für 1 Steuermann und 4 Schiffsknechte pro Tag 2 Thlr. 1 Sgr.	4	2	—
B. Bergfahrt (leer) exkl. Schiffsmiete:			
a) 4 Tage Bergfahrt von Wesel nach Lünen, für 1 Steuer- mann und 4 Schiffsknechte pro Tag 2 Thlr. 1 Sgr.	8	4	—
b) Für Hilfe, um das Schiff aus dem Rhein in die Lippe zu bringen	1	—	—
c) Pferdewohn von Wesel nach Dorsten	7	—	—
d) » » Dorsten nach Ahsen	8	—	—
e) » » Ahsen nach Dahl (mehrere Strom- schnellen)	4	15	—
f) » » Dahl nach Lünen	2	—	—
g) Pferdeübersetzen bei dem Leinpfadwechsel zu Oehme h) Kettenstreichen zu Ostend, Ahsen, Rauschenburg inkl. Pferdeübersetzen	—	3	—
i) Branntwein, Salz, Kohlen für die Schiffsleute auf der Bergfahrt	—	7	—
j) Branntwein, Salz, Kohlen für die Schiffsleute auf der Bergfahrt	1	15	—
k) Zettelgeld zu Wesel, Haltern, Lünen à 1 1/2 Sgr.	—	4	6
l) Schiffsabgaben des leer zurückgehenden Fahrzeugs	6	27	5
C. Schiffsmiete für 10 Tage (Thalfahrt und leer Berg- fahrt), pro Tag 1 1/2 Thlr.			
	15	—	—
Insgesamt	107	—	11
oder pro Centner*) Steinkohle 25 2/3 alte Pf. (= 0,21 M.).			

*) Gemeint ist hier jedenfalls der alte preussische Centner à 51,45 kg. 1 Scheffel Steinkohle ist hierbei = 1 Ctr. gesetzt. 1 Thlr. = 30 Sgr. = 3 M.; 1 Sgr. = 12 Pf. = 0,10 M.

Wilhelm Schulz, Lünen, berechnete in demselben Jahre (1846) für die Lippe bei einer Ladung von 1500 Ctr. die Transportkosten von Lünen bis Wesel einschliesslich Ein- und Ausladen und leer Rückfahrt zu $28\frac{1}{2}$ alte Pf. (= 0,24 M.) pro Centner Steinkohle.

4. Kohlenfrachten auf dem Dortmund-Ems-Kanal.

Ein Schiffsfrachtenmarkt in der Art der Schifferbörse besteht für den Dortmund-Ems-Kanal nicht, vielmehr werden hier die Frachten ohne zur allgemeinen Kenntnis zu kommen, unter den Beteiligten in ganz privater Weise vereinbart.

Nach Mitteilung der Westfälischen Transport-Aktiengesellschaft, Dortmund,*) stellten sich auf dem Dortmund-Emskanal für die Strecke Dortmund (bezw. Zeechenhafen)-Emden die Kohlenfrachten (inkl. Hafen- und Kanal-Abgaben, jedoch exkl. Kippgebühren an der Beladestelle und exkl. Umschlagskosten an der Entladestelle) bisher auf 1,70—1,90 M. pro Tonne (à 1000 kg).

Ferner betragen, ebenfalls pro Tonne Kohlen, die etwaigen Kippgebühren an der Beladestelle ca. 0,10 M., die Kosten des Ausladens aus Kanalschiff ans Land (auf Lagerplätze oder in Eisenbahn-Waggon) ca. 0,40 M.

*) Diese Gesellschaft, deren Kähne bei einer Abladung auf 2 m — die ständig erlaubte Fahrtiefe — nach dem Stande im März 1904 durchschnittlich 730 t Kohlen fassten und welche gewöhnlich mehrere Kähne zu einem Schleppzuge formiert, beförderte auf dem Dortmund-Ems-Kanal bisher folgende Kohlenmengen:

im Jahre 1899:	4 424 t,
» » 1900:	21 731 »
» » 1901:	27 840 »
» » 1902:	44 665 » und
» » 1903:	134 021 » (vergl. Tabelle 15, S. 86).

Sie verfügte im Jahre 1903 über:

- 40 eigene Kanalkähne mit einer Gesamttragfähigkeit von 36 280 t,
- 3 eigene Güterdampfer mit zusammen 2000 t Tragfähigkeit,
- 3 Kanal-Seekähne zum unmittelbaren Verkehr zwischen den Kanalhäfen und den Nord- und Ostsee-Häfen mit zusammen 2350 t Tragfähigkeit; ausserdem hatte sie gemietet:
- 10 Kähne mit 5840 t Tragfähigkeit;
- Schleppdampfer hatte sie in Fahrt:
- 8 eigene und 4 ständig gemietete.

Neuerdings hat sie noch eine Anzahl Kanalkähne und mehrere Schleppdampfer zum Neubau in Auftrag gegeben.

Auch die Westfälische Transport-Aktiengesellschaft hat keine bestimmten für längere Zeit feststehenden Frachtsätze, muss sich vielmehr bei der bestehenden Konkurrenz der jeweiligen Lage anpassen.

und die Kosten des etwaigen Umschlags in Emden aus Kanalschiff ins Seeschiff (exkl. Trimmen*) der Kohlen im Seeschiff) ca. 0,55—0,60 M.**)

C. Eisenbahntarifwesen.

Von Geh. Regierungsrat E. Weiss, Essen.

Hierzu Tafel XI.

Da die Industrie des Ruhrbezirks nicht in der Lage war, die gesamte Produktion der Zechen aufzunehmen, so war der Bergbau schon früh gezwungen, den weitaus grössten Teil der Kohlen mittelst der Eisenbahnen aus dem Revier fortzuschaffen. Durch das Anwachsen der Generalunkosten genötigt, im Interesse einer günstigeren Verteilung derselben die Förderung zu steigern, war der Bergbau daher auch in Bezug auf den Absatz nach Aussen in einem solchen Grade auf die Eisenbahnen angewiesen, dass der ganze Erfolg seiner Thätigkeit fast ausschliesslich von den Bahnen, insbesondere von ihren Kohlentarifen abhing.

Eisenbahnen und Bergbau wurden hierdurch, wenn anders man auf die Hebung des ungeheueren, in der Erde ruhenden Nationalvermögens nicht verzichten wollte, vor die Auffassung und Lösung einer Aufgabe von ausserordentlich grosser Bedeutung gestellt.

* * *

Beginn des Kohlen-Verkehrs auf den Eisenbahnen.

Die Geschichte der rheinisch-westfälischen Eisenbahn-Kohlentarife reicht bis in die Mitte des vorigen Jahrhunderts zurück. Veranlasst durch zunehmende Ausdehnung des Steinkohlenbergbaus setzte gegen Anfang der 50er Jahre die Thätigkeit der Eisenbahnen mit Eröffnung folgender Bahnstrecken ein:

1. Von der Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft:
 - a) 1845 Deutz-Düsseldorf,
 - b) 1846 Düsseldorf-Duisburg,
 - c) 1847 Duisburg-Hamm und Hamm-Mindener Landesgrenze,
 - d) 1848 Zweigbahn Duisburg nach dem Rheinhafen und Ruhrorter Zweigbahn.

*) Trimmen = angemessenes Verteilen der Kohlen im Schiffsraum.

**) Es verkehren indessen auf dem Kanal auch Seeleichter, d. h. Fahrzeuge, welche nach ihrer Bauart geeignet sind, sowohl den Kanal zu befahren, als auch hinter starken Schleppern die offene See zu durchqueren. Sie können auf dem Kanal nur einen Teil ihrer Tragfähigkeit ausnutzen und erhalten beim Ausgang nach See Zuladung aus anderen Schiffen oder von der Eisenbahn. (Nach der von der Dortmund-Emskanal-Verwaltung im Jahre 1904 herausgegebenen »Denkschrift über die Entwicklung des Verkehrs auf dem Dortmund-Ems-Kanal«.)

Der Umschlag in Emden aus Eisenbahn-Waggon ins Seeschiff kostet mittelst Kohlenkipper 0,10 M. und mittelst Krahnverladung 0,40 M. pro Tonne (exkl. Trimmen der Kohlen im Seeschiff).

2. Von der Bergisch-Märkischen Bahn:

- a) 1847 Elberfeld-Schwelm,
- b) 1848 Schwelm-Dortmund,
- c) 1855 Dortmund-Soest,
- d) 1860 Witten-Langendreer,
- e) 1862 Bochum-Mülheim-Oberhausen, Styrum-Duisburg-Hochfeld, Dortmund-Langendreer, Langendreer-Laer.

Schon zu Beginn dieser Periode waren einzelne Zechen durch Bahnanschlüsse mit den Eisenbahnstationen verbunden.

Die Rheinische Bahn dehnte ihr Bahnnetz mit der Linie Osterath-Uerdingen-Essen erst im Jahre 1866 nach dem Ruhrbezirk aus.

Auf obigen Bahnstrecken begannen in jener Zeit die anfänglich selbstredend in bescheidenem Umfange sich bewegenden, aber allmählich in unerwarteter Masse zunehmenden Kohlentransporte.

Es entsteht nun die hier nahe liegende Frage, zu welchen Frachtsätzen damals die Kohlen befördert wurden bezw. in welcher Weise die Bahnen sich für ihre Leistungen entschädigen liessen.

Eisenbahntarifbildung.

Zur Beantwortung der Frage ist es notwendig, etwas näher auf das Eisenbahn-Tarifwesen im Allgemeinen einzugehen.

Wie die Tarifbildung erfolgt, darf als bekannt vorausgesetzt werden; in der Regel besteht der Frachtsatz aus dem sogenannten Streckensatz d. h. einem Einheitssatz (für den Centner oder für die Tonne und die Meile oder den Kilometer), der auf die Transportlänge angewendet wird und entweder aus einem Einheitssatze für die ganze Länge oder auch aus abgestuften Sätzen für verschiedene Teile der Gesamtstrecke bestehen kann.

Dazu kommt die ganz verschieden berechnete sogenannte Expeditions- oder Abfertigungsgebühr, von der später die Rede sein wird.

Im Jahre 1849 soll der »Allgemeine Tarif für Kohlen« auf der Köln-Mindener Bahn 16 Sgr. für die Meile und 100 Centner unter Anwendung einer Anmeile bei Entfernungen unter 5 Meilen, betragen haben.

Steinkohlenfrachtsätze 1853.

Vier Jahre später (1853) wurden für Steinkohlen auf den nachstehend aufgeführten Bahnen folgende Einheitssätze für den Centner und die Meile erhoben*):

Köln-Minden: (Klasse 1 A) 2 bis $1\frac{2}{3}$ Pf. **),

Bergisch-Märkische: 2,8 Pf.,

*) Ulrich, Archiv für Eisenbahnwesen, Jahrg. 1885 S. 286 ff.

**) Unter Pfennigen sind die alten Silberpfennige (12 = 1 Silbergroschen = 10 Markpfennige) verstanden.

Rheinische Bahn: 2,5 Pf.,
 Prinz Wilhelmsbahn: (Steele-Vohwinkel) Cl. I Kohlen und
 Koks 4 Pf.,
 Thüringische Bahn: 4 Pf.,
 Berlin-Potsdam-Magdeburg: Von 3 bis 2,5 Pf.,
 Berlin-Hamburg: durchschnittlich 2,2 Pf.,
 Niederschlesisch - Märkische Bahn: für oberschlesische
 Steinkohlen bei Durchfahren der ganzen Bahnlänge 1,01 Pf.,
 Oberschlesische Bahn: $2\frac{2}{7}$ Pf., bei Sendungen von jährlich
 12 000 t $1\frac{5}{7}$ Pf., bei direkten Sendungen von Ober-
 schlesien nach Berlin $1\frac{1}{63}$ Pf.,

Nach den betreffenden Gütertarifen betragen die Einheitssätze
 auf der Rheinischen Bahn (Binnenverkehr) $2\frac{1}{2}$ Pf. pro Ctr. und Meile,

Düsseldorf-Elberfelder Bahn: 2,7 Pf.,
 Bergisch-Märkische Bahn: 2,8 Pf.,
 Köln-Mindener Bahn: $2\frac{1}{3}$ Pf.,
 Westfälische Bahn: $2\frac{1}{4}$ Pf.,
 Magdeburg-Leipzig: 4 Pf.,
 Magdeburg - Halberstadt: 5 Pf. (im Norddeutschen Eisenbahn-
 Verband 6 Pf.) für den Centner und die Meile.

Den höchsten Einheitssatz für Steinkohlen hatte im Jahre 1853
 Berlin-Stettin mit 6 Pf., den niedrigsten die Niederschlesisch-Märkische
 Eisenbahn mit 1,51 Pf. bzw. mit 1,01 Pf. für oberschlesische Kohlen,
 sofern solche die ganze Bahn durchfahren; dann Köln-Minden mit $1\frac{2}{3}$ —2 Pf.,
 Aachen-Düsseldorf-Ruhrort mit 2 Pf., Berlin-Hamburg mit 2,2 Pf., West-
 fälische Eisenbahn und Ostbahn mit 2,25 Pf., Saarbrücker Bahn mit 2,38 Pf.,
 die Rheinische Bahn mit 2,5 Pf. und die Bergisch-Märkische mit 2,8 Pf.
 für den Centner und die Meile.

Der Einheitssatz von 1 Silberpfennig für den Centner und die Meile
 entspricht dem heutigen Satze von 2,2 Mark/Pf. für das Tonnenkilometer;
 ein Satz von 6 Pf. würde sonach heute einem Einheitssatze von 13,2 Mark/Pf.,
 ein solcher von 2 Pf. einem solchen von 4,4 Mark/Pf. für das Tonnenkilo-
 meter gleichkommen. Von allen obengenannten Bahnen steht sonach nur
 die Niederschlesisch-Märkische mit ihrem Satze von 1,01 Pf. für ober-
 schlesische Kohlen dem heutigen Einheitssatze von 2,2 Mark/Pf. für das
 Tonnenkilometer annähernd gleich.

Die Einheitssätze in den direkten oder Verbandstarifen waren meistens
 ungleich und beispielsweise auch der »Norddeutsche Verband« überliess
 es jeder einzelnen Bahn, die ihr passend erscheinenden von denen der
 übrigen Bahnen oft sehr abweichenden Anteile einzurechnen, wie wir später
 auch besonders bei der Hannover'schen Bahn sehen werden.

Zu Anfang der Fünfziger Jahre begann nun eine Bewegung zu gunsten der Einführung billigerer Kohlenfrachtsätze insbesondere eines Tarifs mit der Grundtaxe von einem Silberpfennig für den Centner und die Meile, des sogen. Einpfennigtarifs (wie schon bemerkt, dem heutigen Kohlentarifsatz von 2,2 Markpfennig für die Tonne und das Kilometer entsprechend).

Anlass zu dieser Bewegung, die auch für den Ruhrkohlenbezirk von Bedeutung werden sollte, gab die Frage der Versorgung der Stadt Berlin mit oberschlesischen Kohlen durch Verdrängung der englischen Steinkohle*). Zu diesem Zwecke hatten von 1849 bis 1852 Verhandlungen zwischen der Staatsregierung und den beiden beteiligten Bahnen, der Oberschlesischen und der Niederschlesisch-Märkischen, stattgefunden, deren Endergebnis in der Annahme des Einpfennigtarifs durch diese beiden Bahnen bestand.

Auch der westfälischen Kohle sollte gleichzeitig durch Einführung billigerer Frachten ein erweitertes Absatzgebiet in Mittel- und Norddeutschland verschafft werden. Folgende Bahnen waren dabei beteiligt: Die Köln-Mindener Bahn, die Hannover'sche Staatsbahn, die Braunschweigische, die Magdeburg-Halberstädter und die Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn. Die Verhandlungen begannen im März 1849, zu einer Zeit, wo die westfälischen Kohlen von der Köln-Mindener Bahn zu einem Frachtsatz von ungefähr 2 Pf. pro Ctr. und Meile transportiert wurden und kaum bis Minden gelangten. Die hannoversche Regierung erhob nämlich ausser einem Frachtsatz von $3\frac{3}{4}$ Pf. auf ihrer Strecke eine Durchgangsgebühr von 3 Pf. für den Centner (3 hannoversche Gute Groschen**) für je 12 Zollcentner). Zunächst ging nun das Ersuchen der preussischen Regierung an Hannover und Braunschweig, auch ihrerseits den Tarifsatz von ungefähr 2 Pfennigen für den Centner und die Meile einzuführen und überdies auf die Transitgebühr von 3 Pfennigen für den Centner zu verzichten. Während Braunschweig zustimmte, lehnte Hannover beide Vorschläge im Juli 1849 endgültig ab.

Mittlerweile hatten sich die Preussischen Eisenbahn-Kommissariate mit den Privatbahnen ins Benehmen gesetzt; im Schosse des »Norddeutschen Eisenbahn-Verbandes« wurde ein Frachtsatz verabredet, der für Transporte von Dortmund bis Braunschweig 2, bis Oscheleben 1,667, bis Magdeburg 1,44 und bis Berlin 1,029 Silberpfennig für den Zentner und die Meile betragen sollte. Die Erledigung dieser so wichtigen

*) Martini, Archiv für Eisenbahnwesen, Jahrgang 1890, Heft 4.

**) Die damaligen Silbergroschen, Gute Groschen (24 auf den Thaler, Hannover) und Neugroschen (Sachsen) verschwanden mit der segensreichen Einführung der deutschen Reichswährung.

Frage verzögerte sich jedoch, da die Hannoversche Bahn mit ihrer Zustimmung noch immer zurückhielt, bis dieser Punkt im Jahre 1853 im »Norddeutschen Verbands« wieder aufgenommen wurde. Hier wurde festgestellt, dass, »wenn nachhaltige Konkurrenz am Bestimmungsorte mit der englischen Kohle erzielt werden sollte, der Transportpreis 1 Pfennig für den Centner und die Meile nicht übersteigen dürfe.« Noch immer fehlte jedoch der Beitritt der Hannoverschen Bahn. Den preussischen Regierungs-Organen kann man das Zeugnis nicht versagen, dass sie ihrerseits alles getan haben, was zur Erreichung des angestrebten Zieles führen konnte. Eine am 1. Februar 1858 in Dortmund stattgehabte Versammlung von 35 Vertretern der bedeutendsten Kohlenzechen erklärte sich bereit, mindestens 1½ Millionen Scheffel Kohlen jährlich nach dem Osten zu liefern und befürwortete gleichzeitig die Einführung des Einpfennigstarifs, nachdem in einer von dem Komitee der Versammlung herausgegebenen Denkschrift die Möglichkeit einer solchen Ermässigung nachgewiesen war. (Das Komitee berechnete die Selbstkosten der Eisenbahnen bei den Kohlentransporten auf 0,495 Pf. für die Centnermeile, sodass die Bahnen bei einem Frachtsatz von 1 Silberpfennig einen Bruttogewinn von ½ Pfennig pro Centner und Meile erzielten). Im November 1859 sprachen die Zechen ihre Geneigtheit aus, die Garantie für eine über Minden hinaus zu transportierende Menge von 500 000 Centnern Kohlen zu übernehmen. Mit der Beförderung eines solchen Quantum bis Magdeburg und darüber hinaus zum Satze von 1 Pfennig für den Centner und die Meile, wozu noch eine Expeditionsgebühr von zwei Thalern für die Wagenladung von 100 Centnern und 2 Thaler »Streckenzuschlag« kamen, waren die beteiligten Eisenbahnen einverstanden (12. Juni, 9. August und 4. November 1859). Bis dahin hatte die Fracht aus dem Ruhrbezirk nach Magdeburg genau soviel betragen, wie der Verkaufspreis für englische Kohlen loco Magdeburg. Im folgenden Jahre (1860) wurde der Streckenzuschlag fallen gelassen und auch die Hannoversche Bahn trat nach mehr als zehnjähriger Weigerung der Vereinbarung bei, die nun endlich ins Leben trat. Schon im zweiten Jahre ihres Bestehens konnten sich die Bahnen überzeugen, welch enormer Gewinn ihnen durch ihre jahrelange, zaghafte und ängstliche Haltung in dieser Frage entgangen war, denn während vom 1. April 1861 zu dem neuen Tarifsatze von 1 Pfennig 7 Züge mit ungefähr 8800 Centnern liefen, betrug die Zahl der Züge bis Februar 1862 32 mit etwa 7300 Centner durchschnittlicher Belastung, und die Gesamtmenge 1861 in 11 Monaten 1 920 000 Centner, im Jahre 1862 aber 5 315 210 Centner. Der Einpfennigtarif war der billigste Frachtsatz, zu welchem bis dahin nicht bloss in Deutschland, sondern auch im Auslande transportiert worden ist. Aber ebenso unbestreitbar ist, dass dieses heute nicht mehr behauptet werden kann und dass wir, während heute, nach mehr als 40 Jahren,

der Einpfennigtarif — 2,2 M. Pfennig für das Tonnen - Kilometer — nicht bloß für kleinere Entfernungen, sondern, abgesehen von den Ausnahmetarifen, noch für Sendungen bis auf eine Entfernung von 350 km in Kraft besteht, in mancher Beziehung überflügelt worden sind.

Die Entstehungsgeschichte dieses Tarifs ist etwas eingehender geschildert worden, um zu zeigen, mit welchen, fast unüberwindlichen Schwierigkeiten es verknüpft war, die für die Ausdehnung des Absatzgebietes für die rheinisch-westfälischen Kohlen unbedingt erforderlichen Transport-Erleichterungen zu erhalten, und wie eine einzige Bahn durch ihre hartnäckige Weigerung die Erreichung dieses Zieles so viele Jahre hindurch zu verhindern vermochte. Mit Recht heisst es daher in einem Berichte aus der damaligen Zeit und insbesondere über das Ende der fünfziger Jahre: »Der Vertrieb der Produktionsmassen auf grössere Entfernungen bewegte sich noch innerhalb verhältnismässig enger Grenzen. Auch standen der Ausdehnung des Absatzgebietes sehr hohe Frachtsätze entgegen und die Bemühungen um Ermässigung derselben begegneten vielfach grossen Vorurteilen auf Seite der Transportanstalten. Wohl hatte man begonnen, durch die Organisation von Extrazügen und die Normierung von Ausnahmetarifen der Kohlen - Industrie einige Erleichterung zu gewähren, allein von einem Bestreben, durch allgemeine und durchgreifende Ermässigung der Tarife eine Vermehrung der Transportmengen und eine Steigerung der Rentabilität der Eisenbahnen herbeizuführen, war noch nichts bemerkbar. Betrug doch noch vor dem Jahre 1861 die Fracht für den Verkehr der hiesigen Zechen nach dem Osten nicht weniger als 2 Pfennige für den Centner und die Meile (gleich 4,4 Pf. für das Tonnen-Kilometer) und wollte es doch erst im Frühjahr 1861 gelingen, für Mengen, welche in Extrazügen nach dem Osten befördert wurden, die Eisenbahnen zur Gewährung des Einpfennigtarifs zu bewegen.«

Es ist unbestrittenemassen ein hervorragendes Verdienst der Vertreter der bergbaulichen Kreise, wenn im Laufe der Jahre in Bezug auf die Gestaltung des Tarifwesens verhältnismässig günstige Erfolge erzielt worden sind. Insbesondere waren es drei Vertreter, deren unermüdliche und rastlose Thätigkeit solche Ergebnisse zu stande zu bringen vermocht hat, der frühere Vorsitzende des bergbaulichen Vereins, Reichstags-Abgeordneter Dr. Hammacher, das Vorstandsmitglied M. F. Mulvany und vor allem der langjährige Geschäftsführer des Vereins, Dr. Gustav Natorp, dessen Anregung und bewundernswerte Ausdauer, verbunden mit einem die Hochachtung aller Kreise geniessenden Fleisse und einer seltenen Ruhe der Sache stets in hohem Masse förderlich waren.

In gleicher Weise wirkten seiner Zeit auch die Eisenbahnkommissare der Regierung, welche, wie insbesondere Geheimer Regierungsrat

Dittmer, ihre Mithilfe in dankenswertester Weise zu Gunsten des Bergbaus eintreten liessen.

Vor Besprechung der einzelnen Tarife, der Lokal- oder Binnen- und rheinisch-westfälischen Nachbarbahntarife, der Tarife nach Thüringen und Kassel, nach Berlin, nach den Nordsee-Elbe-Weser- und Emshäfen, nach den Ostseehäfen, nach Lübeck, Kiel und nach Dänemark, nach den Niederlanden und Belgien, nach Süddeutschland, der Reichsbahn und Frankreich, nach der Schweiz und nach Italien ist es noch nötig, einige Augenblicke bei der mit den Eisenbahntarifen eng zusammenhängenden Expeditions- oder Abfertigungsgebühr zu verweilen. Von den für die Leistungen des Bergbaus ebenfalls sehr wichtigen Anschlussgebühren oder Zechenfrachten wird später die Rede sein.

Die Expeditions- oder Abfertigungsgebühren.

Nach den Tarifen scheint in früheren Jahren die Berechnung einer solchen Gebühr durchaus keine regelmässige gewesen zu sein; im Jahre 1853 war von einer Expeditionsgebühr weder bei den preussischen Staatsbahnen noch bei den Privatbahnen die Rede, nur wenige Bahnen, die Westfälische, die Niederschlesisch-Märkische und die Magdeburg-Halberstädter Bahn liessen sich für Auf- und Abladen der Güter durch Erhebung eines Zuschlags besonders entschädigen.*) Im »Mitteldeutschen Verband« hiess dieser Zuschlag »Lade-Gebühr«. Es ist aber fraglich, ob diese Entschädigung unter den heutigen Begriff der »Expeditionsgebühr« fällt, oder ob sie nicht vielmehr mit den im heutigen »Nebengebührentarif« vorgesehenen Auf- und Abladegebühren »für die Ausführung des Ladegeschäfts durch Arbeiter der Eisenbahn« identisch ist. Die Saarbrücker Bahn hatte den sogenannten Expeditionspfennig (1 Pf. für den Centner).

Ursprung und Zweck der Expeditionsgebühr.

Zum erstenmal scheint man zur Zeit der Tarif-Reform-Enquete der Frage über den Zweck der sogenannten Expeditionsgebühr näher getreten zu sein. Die Ansichten gingen aber sehr auseinander. Einer der hervorragendsten Vertreter der Eisenbahnen sprach sich folgendermassen über das Verfahren bei Bildung des Frachtsatzes aus:

»In der Hauptsache besteht jeder Frachtsatz in den meisten Tarifen schon jetzt aus der Expeditionsgebühr und der Traktionsgebühr. Die erstere wird für das Publikum nicht kenntlich, da sie in dem Gesamtsatz steckt. Die Expeditionsgebühr (der Ausdruck ist vielleicht an sich nicht

*) Ulrich, Archiv für Eisenbahnwesen, Jahrgang 1885.

glücklich gewählt) verfolgt den besonderen Zweck, dass damit nicht nur der Aufwand gedeckt werden soll, welcher durch die {eigentliche Expedition des Gutes in der Güter-Expedition usw. entsteht, sondern sie hat auch den weiteren Zweck, dass sie gleichzeitig mit dazu dienen soll, dass die Zinsen des Anlagekapitals für die Stationsgebäude und der Betrag für Amortisation mitgedeckt werden. Ferner soll sie dazu dienen, der Eisenbahn einigen Ersatz für das Rangieren auf der Station usw. zu geben, kurz, sie ist eine Gebühr für Ausgaben, welche der Eisenbahn bei Abfertigung jedes Gutes, ganz ohne Rücksicht darauf entstehen, ob das Gut eine oder zehn Meilen läuft.«

Diese Auffassung blieb jedoch nicht ohne Widerspruch. Vertreter der Gross-Industrie und des Handels erwiderten, dass die sogenannte Expeditionsgebühr ihren Ursprung der Einführung des Einpfennigtarifs verdanke und eng mit diesem zusammenhänge. In der Ueberzeugung, dass es unmöglich sei, mit einem Frachtsatze von nur 1 Pfennig für den Centner und die Meile mit Nutzen Kohlen und dergleichen zu befördern, seien nämlich die Bahnen, um die damit verknüpften Nachteile auszugleichen, auf das Auskunftsmittel der Einführung einer Expeditionsgebühr gekommen, wodurch sie dann allerdings bei der Menge der zu transportierenden Güter einigermassen zu ihrer Rechnung kämen. Da dieses damals als ein durchaus geeigneter Weg erschien, um den an sich als notwendig und wünschenswert erkannten Einpfennigtarif zu erreichen, so habe man sich allseitig damit einverstanden erklärt, dass die Gebühr, zumal sie bei Sendungen auf grössere Entfernungen nur von geringer Bedeutung sei, allgemein eingeführt werde. Von dem ursprünglichen Charakter der Expeditionsgebühr sei man allerdings mit der Zeit allmählich mehr oder weniger wieder abgegangen und auch der Umstand, dass in neuerer Zeit diese Gebühr mit in den Tarifsatz hineingebracht worden sei, habe wesentlich zur Verdunkelung des Verhältnisses beigetragen.

Heute giebt es nur wenige Gütertarife, in welche keine Expeditionsgebühr eingerechnet ist; und wo eine solche zur Einrechnung kam, ist sie überdies, wie aus nachfolgenden Beispielen zu entnehmen, sehr verschieden:

Betrag der Expeditions- oder Abfertigungsgebühren

in einigen gegenwärtig in Kraft stehenden rheinisch-westfälischen Steinkohlen- usw. Tarifen:

1. Regelrechter Kohlentarif (Sp. T. III) bis 50 km 6,— M., bis 100 km 9,— M., über 100 km 12,— M. für 10 000 kg.
2. Rohstoff-Tarif: 7,— M.

3. Kohlen-Tarif nach den Rheinhäfen: 9,— M.
4. Koks-Tarif nach dem Lahn-, Dill- und Sieg-Gebiet: 8,— M. bis 12,— M.
5. In die Gruppentarife nach Schleswig-Holstein, nach Lübeck, Mecklenburg, der Priegnitz, nach den Elb-, Weser- und Emshäfen sind 6,— M. (z. B. von Wanne nach Hamburg 6,— M. nebst 1,50 M. Zechenfracht) eingerechnet.
6. Kohlentarif nach den Niederlanden: 3,50 M.
7. Nach Belgien: 4,— M.
8. Nach den deutsch-französischen Uebergangsstationen 6,— M.
9. Nach Italien und Südfrankreich (über Belfort) 5,— M. bzw. 4,50 M.
10. Nach Dänemark und Schweden 4,50 bis 3,— M.
11. Koks-Tarif nach Lothringen, Luxemburg usw. 5,— M. bzw. 4,— M. und 3,— M.

Der rheinisch-westfälische Bergbau hat von Anfang an gegen die Art und Weise der Berechnung und Erhebung der Expeditionsgebühr, die er als prinziplos bezeichnete, Stellung genommen. Nicht allein, dass er die Verrechnung einer besonderen Gebühr für die Arbeit, welche den Eisenbahnen aus der Abfertigung der Güter erwächst, an und für sich ungerechtfertigt fand, da diese Arbeiten für Güter aller Art mehr oder weniger die gleichen sind, sondern man glaubte auch erwarten zu dürfen, dass die dafür zu leistenden Entschädigungen für alle Güter dieselben wären. Das war aber keineswegs der Fall. Für die sogenannte »Anmeile«, welche bei der Versand- und der Empfangsstelle verrechnet wird (1867), werden bei der Normalklasse I 5 Pf., bei der Klasse II 4 Pf. für den Centner, für Wagenladungsgüter A, B und C 3, 2 und 1½ Pf. erhoben. »So unmotiviert diese Verschiedenheit in der Normierung der Expeditionsgebühren ist (für Steinkohlen betrug sie 4 Thaler für 200 Centner), so ungerechtfertigt ist auch ihre doppelte Erhebung auf der Versand- und auf der Empfangsstelle.«

Wiederholt ist, wenn aus den Kreisen des Bergbaus auf die Notwendigkeit einer allgemeinen Ermässigung der Kohlentarife hingewiesen wurde, als ein gegebener Weg für die Erreichung dieses Ziels die Ermässigung der Abfertigungsgebühr für Wagen mit höherer Tragfähigkeit bezeichnet worden. Mit Recht wurde gesagt, dass der Versand von beispielsweise 30 t durch zwei 15 t-Wagen für die Eisenbahnverwaltung geringere Kosten verursache als der durch drei Wagen von 10 t. Abgesehen von der Verringerung der Tara und der Ersparnis an Zugkraft wird die Aufstellungslänge auf den Bahnhöfen und die Zuglänge vermindert usw. Da derartige Wagen selbstredend auch Aenderungen in den Gleisanlagen

und übrigen Einrichtungen der Versand- und Empfangsstellen verursachen, so wäre es nur billig, dass diese auch an den Ersparnissen Teil zu nehmen haben. Amtliche Entscheidungen über diese nicht unwichtigen Fragen sind leider bis jetzt nicht erfolgt.

Die oben unter 1 angeführte Expeditionsgebühr von 6 M. bzw. 9 M. und 12 M. im regelrechten Kohlentarif (Sp. T. III) ist hie und da, jedoch zu Unrecht, »steigende Expeditionsgebühr« genannt worden. Die normale Gebühr beträgt 12 M. für 10 000 kg. Da sich jedoch bei Einrechnung dieses vollen Betrages die Frachtsätze für kürzere Entfernungen unverhältnismässig teuer stellen würden, ist die Expeditionsgebühr auf Entfernungen bis 60 km gekürzt worden.

Grosse Unzufriedenheit in den Kreisen des rheinisch-westfälischen Bergbaus erweckte die zu Ungunsten des letztern (auch nach der Verstaatlichung noch aufrecht erhaltene) Ungleichheit der Expeditionsgebühren in den Tarifen der östlichen und der westlichen Bahnen des preussischen Staatsbahnnetzes, auf welche später näher eingegangen werden soll.

Uebrigens hatte diese Expeditionsgebühr auch andere Gegner. Im Jahre 1885 wurde von Mitgliedern des Bezirks-Eisenbahnrats Köln der Antrag gestellt, bei der Aufsichtsbehörde zu befürworten, dass »die Benachteiligung, welche für die dem westfälischen Ruhrkohlengebiet entfernt liegenden Industriebezirke durch die (seit 1881 bestehende) steigende Expeditionsgebühr*) für Kohlenfrachten erwächst, dadurch gemildert werde, dass a) entweder die Expeditionsgebühr auf höchstens 8 M. (statt 12 M.) für 10 t festgesetzt oder b) im Falle der Ablehnung dieses Antrags die Expeditionsgebühr für die Kohlenbezüge der Industrie auf höchstens 8 M. ermässigt wird«.

Der Bezirkseisenbahnrat lehnte den Antrag mit folgender Begründung ab: Die Tragweite des Antrags sei eine ausserordentlich grosse. Bei der allgemeinen Einführung des Streckensatzes von 2,2 Pf. für das tkm sei unbestritten geblieben, dass die Bahnen bei dem Transport auf grosse Entfernungen erhebliche Einbussen erlitten, wenn ihnen nicht in der Expeditionsgebühr ein Ersatz geboten würde. Ueberdies gehe der Antrag von einer falschen Voraussetzung aus, wenn er die entfernter gelegenen Industriebezirke als benachteiligt erachte gegenüber den im Ruhrbezirk liegenden Werken; eher das Gegenteil sei der Fall, da der Fracht für 10 000 kg beispielsweise auf 20 km ein Einheitssatz von 5,5 Pf., auf 70 km

*) 1—10 km 6 M., 11—20 km 7 M., — — — — — 51—60 km 14 M., über 61 km 12 M.

ein solcher von 4,28 Pf., auf 100 km ein solcher von 3,4 Pf., auf 200 km ein solcher von nur 2,8 Pf. zu Grunde liege.

Welche Frachtsätze die rheinisch-westfälischen Bahnen im Anfang der 1850er Jahre für Steinkohlen usw. erhoben, haben wir im Anfang dieser Besprechung mitgeteilt.

Binnentarife von 1861 an.

Der Tarif der Köln-Mindener Bahn beruhte von 1861 ab auf einem Streckensatz von 1,25 Pf. für den Centner und die Meile mit einer Abfertigungsgebühr von 6 M. für 100 Ctr.; nach der Tarifierhöhung im Jahre 1873, die bekanntlich 20 0/0, bis zum Maximalsatz von 2 M. pro Wagen und Meile, betragen durfte, wurde auch die Abfertigungsgebühr auf 9 M. erhöht.

Was den Kohlentarif der Bergisch-Märkischen Bahn betrifft, so betragen seine Streckensätze vom Jahre 1861 an $1\frac{1}{2}$ — $1\frac{3}{4}$ Pf. und 1 Thaler Abfertigungsgebühr für 100 Centner. Im Jahre 1870 war für den Lokalverkehr ein ziemlich complizierter Tarif gültig. Der Streckensatz betrug bis zu 10 Meilen $1\frac{1}{2}$ Pf. (die Abfertigungsgebühr 1 Thaler) mit Abstufung innerhalb 7—10 Meilen. An die Sätze für Witten, Steele und Holzwickede war für die hinterliegenden Kohlenstationen nach Massgabe der Meilenentfernungen mit 1 Pf. für die Centnermeile angestossen usw.

Die Rheinische Bahn erhob 1 Pf. für die Centnermeile und 8 M Abfertigungsgebühr — für kurze Strecken 16 Sgr. für 100 Ctr. und eine Meile —, nach der Erhöhung einen Zuschlag von nur 10 0/0, höchstens aber 1 Pf. für den Centner und die Meile mit 12 M. Abfertigungsgebühr.

An dieser Stelle erscheint es nicht unzweckmässig, eine Uebersicht der Brutto-Einnahmen der rheinisch-westfälischen Bahnen aus dem gesamten Kohlenverkehr, nicht bloss aus dem Lokal- oder Binnenverkehr, während der in Frage stehenden Periode folgen zu lassen; sie können allerdings kein genaues Bild der Frachtsätze, die zur Erhebung kamen, geben, aber mittelbar kann wohl ein Schluss auf letztere gezogen werden, da beispielsweise bei einer Einnahme von 2,50 bis 2,80 Pf. für den Centner und die Meile der Frachtsatz nicht unerheblich mehr als 1 Pf. betragen haben muss.

Durchschnittliche Einnahme für Steinkohlen.*)

Tabelle 25.

	Bergisch-Märkische Bahn	Köln-Mindener Bahn	Rheinische Bahn
	Pfennige für das t/km		
1861	5,65	—	—
1862	5,55	4,07	—
1863	5,44	3,86	—
1864	5,28	3,71	—
1865	5,12	3,70	—
1866	4,80	3,59	3,42
1867	4,40	3,41	3,12
1868	4,40	3,25	2,94
1869	4,34	3,37	3,73
1870	3,99	3,28	3,97
1871	3,78	3,24	3,51
1872	3,59	3,07	3,46
1873	3,21	3,13	3,33
1874	3,58	3,44	3,41
1875	3,58	3,40	3,44
1876	3,37	3,20	3,34
1877	2,88	3,00	3,26

Nach den Jahresberichten der drei rheinisch-westfälischen Bahnen betrug der Durchschnittsertrag bei der

1. Bergisch-Märkischen Bahn 1859: 2,38—2,83 Pf. für den Centner und die Meile, 1860: 2,80 Pf., 1861: 2,55—2,50 Pf., 1863: 2,45 Pf., 1864: im Binnenverkehr 2,48 Pf., 1866 im Binnenverkehr 2,40 Pf., im Rheinisch-Bergisch-Westfälischen Verkehr 2,96 Pf., im linksrheinischen Verkehr 2,51 Pf. und im Verkehr mit Aachen-Mastricht 6,11 Pf. für den Centner und die Meile, 1867: wie im Vorjahre, 1868: im Binnenverkehr 2,18 Pf., im Preussisch-Braunschweigischen Verband 1,46 Pf., 1870: im Binnenverkehr 1,89 Pf. (in den übrigen Verkehren 1,22 bis 2,48 Pf., durchschnittlich 1,80 Pf.; 1871: im Binnenverkehr 1,80 Pf., durchschnittlich für alle Verkehre 1,70 Pf.; 1872: im Binnenverkehr 1,68 Pf., durchschnittlich 1,61 Pf. (höchste Einnahme im Oberrheinisch-Bergisch-Westfälischen Verband 2,15 Pf. für den Centner und die Meile); 1873: für den Centner und Kilometer 0,22 S./Pf. (durchschnittlich 0,21); 1874: (wie im Vorjahre); 1875: 3,99 M./Pf. für das tkm; 1876: 3,37 M./Pf., 1877: 3,65 Pf., 1878: 3,57, 1879: 3,51 Pf., 1880: 3,37 Pf. für das tkm.

*) Archiv für Eisenbahnwesen. Erster Jahrg. 1878.

2. Köln-Mindener Bahn 1858: 1,638 Pf. für den Centner und die Meile bis 3,415 Pf. (im Köln-Minden-Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Verkehr); 1859: 2,276 bis 1,391 Pf. für den Centner und die Meile; im ganzen 2,165 Pf., 1860: 1,234 Pf. bis 2,247 Pf., im ganzen 2,082 Pf.; 1863: im Binnenverkehr 2,45 Pf., 1864: 2,235 Pf., 1866: 2,09 Pf., 1867: 1,925 Pf.; Verkehr mit der Bergisch-Märkischen Bahn 2,72 Pf., 1868: im Binnenverkehr 1,954 Pf., im Rheinisch-Bergischen 1,986 Pf.; 1869 im Binnenverkehr 2,025 Pf.; 1870: 1,99 Pf. im Binnenverkehr, 1871 und 1872: 1,926 Pf., 1873: im Binnenverkehr 0,25 Pf. für den Centner und Kilometer; 1874: 0,28, Pf. 1875: 4,09 M./Pf. für das tkm; 1876: 3,83 M./Pf. für das tkm, (höchste Einnahme 4,75 Pf.), 1877: 3,61 Pf. (höchste Einnahme 4,65 Pf.), 1878: 3,64 Pf. und 1879: 3,60 Pf. für das tkm.
3. Rheinischen Bahn: 1861: 2,7 Pf., 1862: 2,1 Pf., 1864: 1,9 Pf., 1867: 1,41 Pf. 1868: 1,39 Pf.. 1869: 1,69 Pf., 1870: 1,87 Pf., 1871: 1,66 Pf. für den Centner und die Meile. 1872: 0,22 Pf. für den Centner und Kilometer. 1873: 0,20 Pf. für den Centner und Kilometer; 1874: 0,171 Pf. (gleich 3,411 Pf. für das tkm), 1875: 0,17 M./Pf. für den Centner und Kilometer; oder 3,436 Pf. für das tkm, 1876: 3,34 Pf. für das tkm, 1877: 3,26 Pf., 1878: 3,20 Pf., 1879: 3,16 Pf. für das tkm.

Nach einer andern Quelle endlich*) betragen die Durchschnitts-Einnahmen für den Centner und die Meile in Pfennigen bei der

Tabelle 26.

	Bergisch-Märkischen Bahn	Köln-Mindener Bahn	Rheinischen Bahn
1861	2,54	—	—
1862	2,50	1,83	—
1863	2,45	1,74	—
1864	2,38	1,67	2,21
1865	2,30	1,66	1,97
1866	2,16	1,55	1,55
1867	1,98	1,54	1,41
1868	1,98	1,51	1,33
1869	2,02	1,51	1,69
1870	2,07	1,47	1,79
1871	2,07	1,46	1,59
1872	1,61	1,38	1,56
1873	1,57	1,41	1,50

*) Schwabe, über den Kohlenverkehr auf den preussischen Eisenbahnen. 1875.

Im Jahre 1861 ist insofern ein erfreulicher Fortschritt eingetreten, als seit dem Frühjahr nicht bloss »regelmässige Kohlen-Expresszüge« zu dem von dem früher erwähnten Ausfuhr-Comité angestrebten Tarifsatz von 1 Pf. für den Centner und die Meile aus dem Ruhrbezirk nach dem Osten gingen, sondern auch die Ruhrkohle zum ersten Mal auf den Bremer und den Bremerhavener Markt gebracht wurde, wohin sie ebenfalls zum Einpfennigtarif befördert werden konnte. Vom Monat Januar des folgenden Jahres (1862) an konnte schon täglich ein solcher Extrazug nach dem Osten abgelassen werden.

Seitens der Kurfürst Friedrich-Wilhelms-Nordbahn wurde einer Anzahl Zechen eine Frachtermässigung auf 2 bzw. $1\frac{3}{4}$ Pf. für den Centner und die Meile unter der Bedingung eingeräumt, dass sie während 3 Jahren jedes Jahr eine Transportmenge von $1\frac{1}{5}$ Millionen Centner nach Hessen bzw. Thüringen beförderten.

Kohlen-Extrazüge nach dem Oberrhein.

Im Jahre 1863 sind von der Köln-Mindener, der Rheinischen und der hessischen Ludwigsbahn Kohlen-Extrazüge nach dem Ober-Rhein (Mainz und Darmstadt) zu ermässigten Frachtsätzen eingerichtet worden, die indessen schon nach wenigen Wochen von der Köln-Mindener Eisenbahn wieder eingestellt wurden. Angeblich sollen die Extrazüge, entgegen der Verabredung, zur Bedienung nicht bloss der Stationen Mainz und Darmstadt, sondern auch einiger vorgelegener Stationen benutzt worden sein. Die Rheinische Bahn machte zwar den Versuch, diese Extrazüge ohne die Köln-Mindener Bahn fortzusetzen, sie wurden aber wegen der hohen Fracht von der Zeche zum Rhein und der Trajektgebühr bei Homberg zu teuer.

Inzwischen war bis zum Jahre 1865 der Einpfennigtarif allerdings auf einigen grösseren Strecken eingeführt worden, allein im allgemeinen wurde noch sehr über die hohen Lokaltarifsätze geklagt. Wichtig war die in diesem Jahre erfolgte Ausdehnung des erwähnten Tarifs auf die Strecken der Bergisch-Märkischen, der Deutz-Giessener und der Main-Weser Bahn bis Frankfurt a. M. Dagegen wollte es noch immer nicht gelingen, durch entsprechende Frachtermässigungen mit der Ruhrkohle in der Richtung nach Süd-Deutschland weiter vorzudringen. Während alle übrigen süddeutschen Bahnverwaltungen sich schon im Frühjahr 1866 bereit erklärt hatten, für Kohlensendungen einen Frachtsatz zu gewähren, welcher »dem Einpfennigtarif annähernd gleichkomme«, bestand die Badische Bahn darauf, ausser der Fracht eine Transitgebühr von 1 Thaler zu erheben, da sie bei den kurzen Entfernungen, die für die Kohlentransporte auf ihren Linien in Frage kamen, sich mit der blossen Fracht nicht begnügen könne. Infolge dieser Erklärung glaubten auch die übrigen beteiligten süddeutschen Bahnen die Annahme des Pfennigtarifs verweigern zu müssen.

Dass nicht alle drei rheinisch-westfälischen Bahnen mit der Art und Weise einverstanden waren, mit welcher bisher das Tarifwesen im Ruhrbezirk behandelt worden war, wurde mit Befriedigung dem Jahresberichte der Rheinischen Eisenbahn über das Jahr 1868 entnommen, in welchem die Verwaltung ihren Standpunkt mit folgenden Worten kundgibt:

»Dem allgemeinen volkswirtschaftlichen Gesichtspunkt entsprechend, der auch in dem Artikel 45 der Verfassung des Norddeutschen Bundes in bezug auf möglichste Herabsetzung und Gleichmässigkeit der Eisenbahntarife seinen Ausdruck fand, bestanden zum Teil, bzw. sind auf verschiedenen Bahnen und Verbandsgebieten, besonders in Norddeutschland für grössere Entfernungen und besondere Züge ermässigte Tarife für den Transport von Kohlen, Koks usw. eingeführt worden. Die Rheinische Bahn bildete nach ihrem Eintritt in das Ruhrrevier dieses von den Nachbarbahnen bereits mehr oder weniger adoptierte System weiter aus, indem sie einen entsprechend ermässigten Tarif mit einer im Verhältnis zur Meilenzahl gleichmässig fallenden Skala resp. den Einpfennig-Tarif für Kohlen und Koks in Kraft treten liess.«

Dieser Tarif hatte zur Folge, dass das gesamte über die Linie Essen-Osterath beförderte Kohlenquantum im Laufe eines Jahres um 56 Proz. gestiegen ist. Die nächste Folge der Mitbeteiligung dieser Bahn an den Transporten der durch dieselbe berührten Kohlendistrikte war eine erhebliche Ermässigung der Frachtsätze, wie durch folgende Gegenüberstellung der auf der Strecke zwischen den Kohlenstationen der Köln-Mindener Bahn und der Station Deutz vor und nach dem Mitbewerb der Rheinischen Bahn gültig gewesenen Frachtsätze bestätigt wird:

Tabelle 27.

Tarife vom	Herne		Gelsen- kirchen		Essen		Berge- Borbeck		Ober- hausen	
	Thlr.	Sgr.	Thlr.	Sgr.	Thlr.	Sgr.	Thlr.	Sgr.	Thlr.	Sgr.
1. August 1863	6	20	6	12	5	14	5	10	4	20
5. Septbr. 1866	4	23	4	13	4	13	4	13	4	13
Differenz . .	1	27	1	29	1	1	—	27	—	7

Der Vorstand des bergbaulichen Vereins sagt hierüber in seinem Jahresbericht von 1867:

»In den Kreisen der Eisenbahnverwaltungen ist trotz vielfacher noch unerfüllter Wünsche seit einigen Jahren ein bereitwilligeres Entgegenkommen gegen die Steinkohlen-Bergbau-Industrie nicht zu verkennen. Der nächste Grund dieser Umstimmung ist ohne Zweifel in der zunehmenden

Konkurrenz zu suchen, welche es den Produzenten endlich hie und da möglich gemacht hat, ihre Produkte je nach den offerierten Transportbedingungen der einen oder der anderen Bahn zuzuwenden, und namentlich ist es der Eintritt der Rheinischen Bahn in das Schienennetz des Ruhrbezirks, welcher schon jetzt von den wohlthätigsten Folgen für die Verkehrsverhältnisse desselben begleitet gewesen ist. Nicht bloss vorübergehender Natur war die Missstimmung, die sich im Laufe der Jahre gegen die Köln-Mindener Bahn gebildet hatte und die in dem Urteil Ausdruck fand, dass sie gerechten Ansprüchen der Industrie mit einer »gewissen bürokratischen Steifheit und einem unüberwindlichen Misstrauen« gegenüber trete, das aus ihrem schlecht verhehlten Groll über das Vordringen der Rheinischen Bahn im Ruhrbezirk »in ihrem eigenen Revier« entsprungen sein könne.«

Zu grosser Befriedigung gereichte es dem rheinisch-westfälischen Bergbau, dass es, wie endlich im Jahre 1867 konstatiert werden konnte, durch den Einpfennigtarif möglich wurde, die westfälische Kohle in Magdeburg und Berlin festen Fuss fassen zu lassen. Um so auffallender war es, dass damals für Kohlensendungen nach den vorgelegenen Stationen Hamm, Bielefeld usw. noch immer 2 bis 3 Pf. für den Centner und die Meile bezahlt werden mussten. Die Bergisch-Märkische Bahn erhob auf der Strecke Witten—Hagen (2,05 Meilen) 3,22 Pf., Oberhausen—Ruhrort (1,13 Meilen) sogar 3,82 Pf.

Immer lauter wurde daher in den Kreisen des Bergbaus das Verlangen nach einem Eisenbahntarif mit prinzipieller Unterlage, nach einem »natürlichen Eisenbahn-Tarif«, nach »Vereinfachung der Frachtsätze auf wissenschaftlicher Grundlage«. Es blieb aber bei dem bisherigen mehr oder weniger willkürlichen System der Tariffestsetzungen und die Interessenten mussten sich mit den Ermässigungen begnügen, welche die Verwaltungen etwa aus Wettbewerbsrücksichten bei dem einen oder anderen Tarif eintreten liessen.

Aus dem Jahre 1866 bleiben noch zu erwähnen:

1. die Einführung eines direkten Kohlentarifs zwischen den Stationen der Köln-Mindener Eisenbahn einerseits und den Stationen der Bergisch-Märkischen Bahn (auf der rechten Rheinseite und an den Strecken Ruhrort—Aachen und Viersen—Venlo) andererseits und
2. die Annahme des Einpfennigtarifs für den Verkehr zwischen der Bergisch-Märkischen Bahn und den Emshäfen, ferner im Main-Weser-Verband, nach Frankfurt a. M., der Main-Neckarbahn, Frankfurt—Hanau und, nachdem die Strecke Osterath—Essen eröffnet war, nach Stationen der Rheinischen Bahn, der Nassauischen, der Hessischen Ludwigsbahn und der Pfalzbahn.

Von Seiten der Bergbau-Interessenten im Ruhrbezirk wurde indessen nichts unterlassen, um die Bahnverwaltungen zu veranlassen, ihre stete Aufmerksamkeit der Tarifffrage zuzuwenden.

So wurde zum Beweis dafür, in welchem Umfange Frachtermässigungen den Verkehr fast ausnahmslos zu steigern vermögen, gerade eine derjenigen Bahnen angeführt, die in einem amtlichen Blatte als ein warnendes Beispiel gegen die Ermässigung der Eisenbahntarife genannt worden sind, die Oberschlesische Eisenbahn. Diese Bahn hatte in 1858 befördert 2 507 585 Ctr., mit einer Gesamteinnahme von 811 310 Thlrn. und einer Durchschnittseinnahme von 1,90 Pf. für den Centner und die Meile. Nach 5 Jahren (1863) belief sich die Transportmenge auf 5 790 489 Centner, die Einnahme auf 1 485 304 Thaler und die Durchschnittseinnahme für die Centnermeile auf 1,60 Pf.; nach weiteren 5 Jahren (1868) wurden 11 040 250 Centner mit einer Einnahme von 2 583 843 Thalern und 1,47 Pf. für die Centnermeile befördert. In diesem Zeitraume hat sich sonach die Transportmenge mehr als vervierfacht, ebenso die Gesamteinnahme, während die Durchschnittseinnahme pro Centner und Meile infolge von Tarifermässigungen von 1,90 Pf. auf 1,47 Pf. zurückgegangen ist. Die Dividende der Oberschlesischen Bahn aber war von $8\frac{2}{3}$ Proz. im Jahre 1858 auf 15 Proz. im Jahre 1868 gestiegen.

Uebersicht der in den Jahren 1860—1870 herausgegebenen Tarife.

Von 1860—1870 entstand eine Reihe direkter Kohlen-Tarife, bei welchen die drei rheinisch-westfälischen Bahnen in mehr oder weniger hervorragendem Masse beteiligt waren. Da diese Tarife ein ziemlich treues Bild der damaligen Verkehrsentwicklung zeigen, so lassen wir nachstehend eine Uebersicht derselben unter gleichzeitiger Angabe einiger damals gültig gewesener und der heute geltenden Frachtsätze folgen.*)

a) Direkte Tarife der Bergisch-Märkischen Bahn.

1. Preussisch-Braunschweigischer Verband (via Kreiensen), berechnet zu 1 Pf. pro Centner - Meile, nebst 2 Thaler Abfertigungsgebühr für 100 Centner und 4 Thaler Extra-Zuschlag für 200 Centner. Die Fracht Essen—Berlin betrug für 200 Centner 42 Thlr. 24 Sgr. — heute 105—107 M. —, Essen—Braunschweig 28 Thlr. 12 Sgr. — heute 73 M. —, Dortmund—Magdeburg 31 Thlr. 2 Sgr. — heute 89 M. —, Bochum—Thale 32 Thlr. 14 Sgr., heute 84 M. —.

2. Direkter Kohlenverkehr nach Stationen der Hannoverschen und Halle-Arenshausener Bahn via Altenbeken—Kreiensen, im allgemeinen zu

*) Schäfer, Zusammenstellung von Frachtsätzen für den Transport von Steinkohlen und Koks in den Lokal- und Verbandsverkehren der Bergisch-Märkischen, Köln-Mindener und Rheinischen Bahn. Oktober 1870.

1 Pf. pro Centner-Meile und 2 Thaler Abfertigungsgebühr berechnet —, Dortmund—Leipzig 36 Thlr. 8 Sgr. — heute 94 M. —.

3. Direkter Kohlenverkehr nach der Nassauischen-, Taunus- und Hessischen Ludwigs- und der Pfälzischen Bahn (über Rheinhausen—Osterrath) zu 1 Pf. pro Centner-Meile und je 1 Thaler Abfertigungsgebühr.

4. Seetransittarif (via Ruhrort—Aachen—Mastricht) nach Antwerpen transit — Frachtsatz 8,30 Frcs. für 1000 kg. Davon erhielt jede Verwaltung für Abfertigung und Anschlussfracht 20 Cents, der Rest wurde nach Verhältnis der Entfernungen geteilt. — Essen—Antwerpen 22 Thlr. 4 Sgr. oder 83 Frcs. — heute 58,50 Frcs. (Kontraktstarif).

5. Direkter Kohlenverkehr mit der Grand-Central-Belge-Eisenbahn (via Aachen-Mastricht). Anteil der Bergisch—Märkischen Bahn 1 Pf. die Centner-Meile und 1 Thlr. Abfertigungsgebühr. — Essen—Antwerpen 98,40 Frcs. für 10 000 kg, heute 68,70 Frcs., Dortmund—Löwen 100,25 Frcs., heute 76,20 Frcs.

b) Direkte Tarife der Köln-Mindener Bahn.

1. Norddeutscher Verband (über Minden—Hannover) z. B. Fracht von Gelsenkirchen nach Braunschweig 26 Thlr. 10 Sgr., heute 71 M.; Dortmund—Berlin 45 Thlr. 8 Sgr., heute 105—107 M.; Herne—Stettin 54 Thlr. 15 Sgr., heute 122 M.; Altenessen—Danzig 80 Thlr. 20 Sgr., heute 170 M.

2. Sächsisch-Westfälischer Verband (über Hamm—Altenbeken-Kreienzen). Fracht Berge—Borbeck—Nordhausen für 200 Centner 29 Thlr. 18 Sgr., heute 77 M. Altenessen—Leipzig 38 Thlr. 26 Sgr., heute 98 M.

3. Rheinischer Eisenbahn-Verband (Kohlentarife zwischen der Köln-Mindener und den Pfälzischen-Gr. Badischen und Königl. Württembergischen Bahnen). Tarifsatz pro Zollcentner in Silbergroschen: Fracht von Gelsenkirchen nach Ludwigshafen loko 4,5 Sgr., für 200 Centner 30 Thlr., heute 78 M. (Mannheim 80 M.), Wanne—Constanz 9,78 Sgr., für 200 Centner 65 Thlr. — heute 125 M. —. Altenessen—Stuttgart 6,95 Sgr., für 200 Centner 46 Thlr., heute 99 M.

Nach den deutsch-schweizerischen Grenzstationen betrug die Fracht von Gelsenkirchen a) nach Basel 19,80 Frcs. für die Tonne, heute 11,70 M., nach Neuhausen (Bad. B.) 23,35 Frcs., heute 12,30 M., nach Schaffhausen (Bad. B.) 23 Frcs., heute 12,30 M.

4. Direkter Verkehr (über Deutz—Köln) nach der hessischen Ludwigsbahn und der Main-Neckar-Bahn. — Tarifsatz für 100 Centner z. B. von Herne nach Mainz 12 Thlr. 27 Sgr., heute 33 M., von Wanne nach Darmstadt 14 Thlr. 10 Sgr., heute 38 M., Gelsenkirchen—Heidelberg 16 Thlr. 12 Sgr., heute 42 M.

5. a) Verkehr nach der Nassauischen und Taunusbahn (über Oberlahnstein). Tarifsatz für 100 Ctr. z. B. Dortmund-Wiesbaden 13 Thlr. 29 Sgr., heute 38 M., Ruhrort—Höchst 13 Thlr. 15 Sgr.; heute 34 M.

b) nach der Main-Weser- und Frankfurt-Hanauer Bahn. Tarifsatz für 100 Ctr. von Berge-Borbeck nach Frankfurt 13 Thlr. 10 Sgr., heute 35 M.; von Wanne nach Aschaffenburg 15 Thlr. 27 Sgr., von Herne nach Kassel 16 Thlr. 18 Sgr., heute 29 M.

6. Direkter Kohlentarif

a) nach der holländischen Staatsbahn, über Ruhrort—Venlo. Tarifsatz für 100 Ctr. von Dortmund nach Boxtel 36,38 Frs. heute 22,70 M., von Wanne nach Dordrecht 46,13 Fr., heute 25,85 M.;

b) nach Stationen der Niederländischen Rhein-Eisenbahn. Tarifsätze für 100 Ctr. in gewöhnlichen Zügen z. B. Herne—Rotterdam 14 Thlr. 14 Sgr., heute 28,45 M., Gelsenkirchen—Amsterdam 13 Thlr. 2 Sgr., heute 25,85 M.; in Extrazügen Herne—Rotterdam 8 Thlr. 27 Sgr., heute 24 M., Gelsenkirchen—Rotterdam 8 Thlr. 14 Sgr., heute 24 M.

7. Direkter Kohlen- und Koks-Verkehr nach Belgien und Frankreich über Deutz—Köln—Herbesthal). Tarifsatz für 200 Ctr. (nebst 10 Cts. Einschreibgebühr und nach belgischen Stationen 10 Cts. für Anmeldung). Altenessen—Antwerpen 110,25 Frs., heute 58,10 Frs., Wanne—Brüssel 113,50 Frs., heute 76,20 Frs., Gelsenkirchen—Lüttich 88,25 Frs., heute 67,60 Frs., Berge—Borbeck—Paris 194,25 Frs., heute 152 Frs.

8. Direkter Kohlenverkehr nach Belgien und Holland über Deutz—Köln—Mastricht. Tarifsatz für 200 Ctr. (10 Cts. Einschreib- und 10 Cts. Anmeldegebühr) Altenessen—Antwerpen 100,25 Frs., heute 68,70 Frs., Gelsenkirchen—Löwen 98,75 Frs., heute 92,70 Frs., Oberhausen—Hasselt 85,75 Frs., heute 63 Frs.

c) **Gemeinschaftliche direkte Tarife der Bergisch-Märkischen und der Köln-Mindener Eisenbahn.**

1. Rheinisch-Thüringischer Verband (über Soest—Warburg—Kassel). Tarifsatz 1,2 Pf. für die Centner-Meile und je 3 M. Abfertigungsgebühr. z. B. Altenessen—Eisenach für 100 Ctr. 15 Thlr. 5 Sgr., heute 42 M., Dortmund—Lichtenfels 22 Thlr. 2 Sgr., heute 59 M.

2. Westfälischer Verband (via Hamm—Münster). Streckensatz 1 bis $1\frac{1}{4}$ Pf., für die Centner-Meile, und je $\frac{1}{2}$ bis 1 Thlr. Abfertigungsgebühr. z. B. Bochum—Münster 4 Thlr. 9 Sgr. für 100 Ctr., heute 11,50 M., Essen—Osnabrück 8 Thlr. 7 Sgr., heute 18,50 M., Dortmund—Emden 10 Thlr. 24 Sgr., heute 22 M., Altenessen—Warburg 11 Thlr. 3 Sgr., heute 24,50 M.

3. Bergisch-Hannoverscher Verband (über Minden). Einheitssatz 1 Pf. für die Centner-Meile und je 1 Thlr. Abfertigungsgebühr. (Anfänglich

wurde auch eine Transitgebühr von 15 Sgr. mit eingerechnet). z. B. Bochum—Hildesheim 23 Thlr. 6 Sgr. für 200 Ctr., heute 60 M.; Essen—Hannover 22 Thlr. 6 Sgr., heute 60 M., Langendreer—Bremen 23 Thlr. 18 Sgr., heute 56 M., Herne—Peine 23 Thlr. 16 Sgr., heute 65 M., Altenessen—Lüneburg 31 Thlr. 18 Sgr., heute 85 M., Gelsenkirchen—Hamburg 36 Thlr. 12 Sgr., heute 56 M., Dortmund—Kiel 43 Thlr. 28 Sgr., heute 83 M.

4. Niederländischer Verband (über Ruhrort und Venlo). Einheitssatz 1 Pf. für die Zentner-Meile nebst je 1 Thaler Abfertigungsgebühr. Fracht für 100 Ctr. Dortmund—Rotterdam 13 Thlr. 5 Sgr., heute 26,60 M.; Oberhausen—Boxtel 8 Thlr. 4 Sgr., heute 17,25 M.

5. Deutsch-Holländischer Verband (über Rheine bzw. Hamm resp. Haltern—Salzbergen) nach Stationen der Niederländischen Staatsbahn. Streckensatz 1 Pf. die Centner-Meile und je 1 Thlr. Abfertigungsgebühr. Tarifsatz für 100 Ctr. Essen—Groningen 16 Thlr. 14 Sgr., heute 27,95 M.

d) Direkte Tarife der Rheinischen Bahn (1870).

1. Direkter Verkehr nach Stationen der Nassauischen-, Taunus-, Hessischen Ludwigs- und Main-Neckarbahn (über Rheinhausen—Osterath).

Tarifsatz für 100 Ctr. von Heissen nach Ems 9 Thlr. 23 Sgr., heute 23,— M., Wattenscheid—Frankfurt a./M. 13 Thlr. 20 Sgr., heute 35,50 M., Essen—Aschaffenburg 15 Thlr. 13 Sgr., heute 39,— M.

2. Direkter Tarif a) nach Stationen der Pfälzischen, Grossh. Badischen und Königl. Württembergischen Eisenbahn (über Rheinhausen—Osterath): Tarifsatz pro Ctr. Heissen—Baden 6,35 Sgr., heute 47,— M. für 200 Ctr., Essen—Mannheim 4,75 Sgr., heute 33,5 M., Mülheim a. d. Ruhr—Esslingen 7,12 Sgr., heute 50,— M., Wattenscheid—Stuttgart 7,03 Sgr., heute 50,— M.

b) nach den deutsch-schweizerischen Stationen Basel, Neuhausen und Schaffhausen (wie oben unter b).

3. Direkter Kohlentarif nach Stationen der niederländischen Staatsbahn (über Rheinhausen—Venlo). Tarifsatz für 100 Ctr.: von Essen nach Maastricht 8 Thlr. 2 Sgr., heute 19 M., Wattenscheid—Lüttich (Visignis) 11 Thlr. 26 Sgr., heute 31,95 Fracs.

4. Direkter Verkehr nach belgischen und französischen Stationen (über Herbesthal). Tarifsatz für 10 000 kg bei Aufgabe von mindestens 150 000 kg: Heissen—Antwerpen 104 Fracs. 25 Cts., heute 66,40 Fracs., Essen—Brüssel 103,75 Fracs., heute 72,60 Fracs., Heissen—Erquelines 106 Fracs. 25 Cts., heute 80,80 Fracs., Essen—Löwen 100 Fracs. 75 Cts., heute 68,10 Fracs., Heissen—Paris 184 Fracs. 25 Cts., heute 149,30 Fracs.

Bewegung zu Gunsten einer Erhöhung der Tarife.

Gegen die bestehenden Tarife entstand im Anfang der 70er Jahre eine Bewegung, welche die Frachtsätze — im Gegensatz zu der Stellung

des Bergbaus — für zu niedrig erklärte, da im Laufe der Zeit nicht bloss eine erhebliche Steigerung der Arbeitslöhne, sondern auch der Preise fast sämtlicher Betriebsmaterialien eingetreten sei. Es soll nicht unerwähnt bleiben, dass die Bewegung nicht von den Privatbahnen, wenigstens nicht von den rheinisch-westfälischen Verwaltungen ausging, dass die Anregung zu einer Erhöhung der Frachten vielmehr von Seiten des Preuss. Handels- bezw. Finanzministeriums erfolgte. Um jenes Missverhältnis zu beseitigen, verlangten zunächst die östlichen Bahnen, dass ihnen gestattet werde, die bestehenden Frachtsätze angemessen zu erhöhen.

Stellung der Staatsbehörde zu der Frage.

In den massgebenden Kreisen der Centralbehörde sträubte man sich allerdings anfänglich, einer solchen Massregel zuzustimmen. Auch der rheinisch-westfälische Bergbau war gegen eine Erhöhung der Tarife nicht bloss beim Bundesrat sondern auch beim Reichstag vorstellig geworden.

Bundesratsbeschluss betreffend Erhöhung der Gütertarife um 20 Prozent.

Durch Beschluss des Bundesrats vom 14. Juni 1874 wurde den Eisenbahnverwaltungen das Recht eingeräumt, »mit Genehmigung der Landesregierung vom 1. August an ihre Frachtsätze um 20 Proz. zu erhöhen«. Für den Kohlenbergbau war diese Massregel um so empfindlicher, als sie mit der gleichzeitigen Erhöhung der Anschluss- oder Zechenfrachten zusammenfiel.

Für Kohlen-, Koks- usw. Sendungen sollte indessen auch nach der Ansicht der Reichsbehörde (Denkschrift, die Erhöhung der Eisenbahn-Gütertarife betreffend. Auf Veranlassung des Reichskanzlers verfasst im Reichs-Eisenbahn-Amt) der Markpfennig nur ausnahmsweise voll eingestellt, der Regel nach vielmehr der Satz von 1,125 bisherige Pfennige für genügend erachtet werden. Allein auch nach diesem niedrigen Satze belief sich die Summe, welche der rheinisch-westfälische Bergbau künftig mehr an Fracht zu zahlen hatte, auf nahezu 1 500 000 Thlr.

Von dem ihnen erteilten Rechte machten sowohl die Köln-Mindener als die Bergisch-Märkische Bahn sofort den umfassendsten Gebrauch, indem sie schon am 1. August 1874 um 20 Proz. erhöhte Tarife in Kraft setzten.

Unter Aufhebung des Tarifs vom 1. August 1872 wurden am 1. Oktober 1874 für den Transport von Rohprodukten zwischen den Stationen der Bergisch-Märkischen- bezw. der Köln-Mindener Bahn einerseits und der Rheinischen Bahn andererseits im Transit über erstere Bahn neue Tarife

mit der Grundtaxe von 1 Silberpfennig für die Centnermeile und 2 Thlr. Expeditionsgebühr für 100 Ctr., unter Zuschlag von 15 Proz. Taxerhöhung herausgegeben.

Auf einem ganz anderen Standpunkt stand die Verwaltung der Rheinischen Bahn. Schon in der General-Versammlung ihrer Aktionäre vom 11. Juni 1874 gab sie die Erklärung ab, »dass sie bei der Frage der Tarif-Erhöhung die äusserste Vorsicht beobachten und entscheidende Rücksicht auf die wirtschaftlichen Folgen, nicht bloss für die Eisenbahn-Gesellschaft, sondern auch für die betreffende Gegend und deren Industrie nehmen wolle«.

Die Rheinische Bahn, weit entfernt, sich dem allgemeinen Vorgehen der deutschen Bahnen anzuschliessen, liess vielmehr den Bestrebungen der Ruhrzechen auf Erweiterung ihres Absatzgebietes, zum Nachtheile der Saarkohle, energische Unterstützung angedeihen durch weitgehende Ermässigung der Tarife nach Luxemburg und Lothringen, wo die Ruhrkohle und der Ruhrkoks bis dahin fast unbekannt gewesen waren.

Der rheinisch-westfälische Bergbau hat der Rheinischen Bahn nachgerühmt, dass sie ihr Wort gehalten, und ihr öffentlich seinen Dank dafür ausgesprochen. »Das umsichtige und rationelle Verfahren dieser Bahn hat nicht verfehlen können, in vielen Fällen eine heilsame Rückwirkung auf die übrigen Bahnen auszuüben.«

So waren nun im allgemeinen die Frachtsätze für Steinkohlen usw. um 20 Proz. erhöht und nur in einzelnen Ausnahmefällen z. B. im Verkehr mit Bremen und Hamburg ist man mit der Erhöhung nicht über 11 Proz. hinausgegangen, da mit Recht eine Schädigung und Abnahme des Verkehrs befürchtet wurde. Als Kuriosum sei erwähnt, dass einzelne Bahnen (auch rheinisch - westfälische) die ihnen erteilte Befugnis zur Erhöhung ihrer Gütertarife dahin auslegten, dass die Erhöhung nicht bei jedem einzelnen Artikel eintreten und auf 20 Proz. beschränkt bleiben müsse, dass es vielmehr genüge, wenn sie durchschnittlich 20 Proz. betrage. Dabei blieben allerdings einige Artikel von der Erhöhung verschont, während diese bei anderen nicht weniger als 80 Proz. betrug.

Protest des Handels und der Industrie.

Einstimmig war der Protest aus Handels- und Industriekreisen gegen die Tarifierhöhung; in besonders einlässlicher Begründung beschwerte sich die Handelskammer zu Köln gegen diese Massregel. Aber alle Vorstellungen blieben sowohl bei der Aufsichtsbehörde, als bei den Bahnverwaltungen erfolglos. Dank dem gemässigten und vorsichtigen Vorgehen der Rheinischen Bahn kam der Zuschlag auf einzelnen Linien der Bergisch-

Märkischen und der Köln-Mindener Bahn bald wieder in Wegfall, während er allerdings im durchgehenden Verkehr noch einige Zeit fortbestand. Zunächst war die Tariferhöhung nur bis 31. Dezember 1874 gestattet worden, allein eine weitere Erhebung derselben wurde vom Bundesrat unter der Bedingung bewilligt, dass sie bei Sendungen von ganzen Wagenladungen und auf Entfernungen von mindestens 45 km vom 1. April 1875 an für Kohlen und ähnliche Artikel wegfallen solle. Inzwischen hatten sich die Befürchtungen, welche Handel und Industrie bei Einführung des Tarifzuschlags ausgesprochen, in einem solchen Masse bestätigt, dass die Bahnen zum Teil selbst mit der Aufhebung des Zuschlags vorgingen, einzelne sogar im Interesse der Erhaltung ihres Verkehrs genötigt waren, die Tarife teilweise noch unter die Sätze, die vor 1874 bestanden hatten, zu ermässigen.

Gegen Ende des Jahres 1876 begann das Zuschlagssystem nicht unerheblich abzubröckeln. Zuerst fiel es im 5 Wagen-Tarif mit Halle und Leipzig; ferner im Rheinisch-Westfälisch-Frankfurt-Bebraer Verkehr; im Preussisch-Braunschweigischen, Niederschlesisch-Märkischen und in einer grösseren Anzahl anderer direkter Verkehre. Klagen über Abnahme des Kohlenverkehrs waren laut geworden und man begann, die Ursache dieser Abnahme den Tarifzuschlägen zuzuschreiben.

Indem wir einstweilen die bisher besprochenen rheinisch-westfälischen Binnentarife usw. verlassen, wenden wir uns der Frage der Gestaltung der Kohlentarife nach den Ems- und Nordseehäfen, nach Holland, Belgien usw. von den 1860er Jahren bis zur Tariferhöhung (1875) zu.

Tarife nach der Nordsee und den Emshäfen.

Vor Ablauf des Jahres 1861 kam der Einpfennigtarif auch für den Kohlenverkehr nach Norddeutschland zur Einführung, zunächst nur für Extrazugsendungen von wenigstens 250 t (Expeditionsgebühr 6 M.) Der Zweck, der mit der Einführung dieser Tarifermässigung verfolgt wurde die Erschliessung neuer Absatzgebiete für die rheinisch-westfälische Kohle im Wettbewerb mit der den Markt fast ausschl. beherrschenden englischen Steinkohle, wurde anfänglich nicht erreicht und selbst als der ermässigte Frachtsatz auch auf den Einwagenverkehr ausgedehnt wurde (1866) und kurze Zeit nachher (1868) eine Ermässigung der Frachtsätze um 1 Thaler für 100 Ctr. stattgefunden, war der Erfolg in den Emshäfen fast bedeutungslos. Günstiger war das Ergebnis im Verkehr nach Bremen, Bremerhaven und Harburg.

Zu Anfang des Jahres 1875 wurde für die Strecke Wanne-Hamburg ein neuer Kohlentarif auf der Grundlage von 1 Pf. für die Centnermeile für Sendungen in geschlossenen Zügen nach Bremen und Hamburg eingeführt. Die Fracht betrug 85 bis 90 M. nebst 3 M. Expeditionsgebühr für 100 Ctr.

Neu ist für den Kohlenverkehr nach Hamburg die Gruppierung der Versandstationen nach drei Zonen und der Wegfall der Zechenfracht, sowohl im Verkehr mit der Köln-Mindener, als mit der Bergisch-Märkischen Bahn. Die weitere Entwicklung dieser Tarife fällt in die folgende Zeitperiode (1875 bis zur Verstaatlichung der drei rheinisch-westfälischen Bahnen).

Tarife nach den Niederlanden.

Direkte Kohlentarife nach den Niederlanden haben schon vor dem Jahre 1858 bestanden; zwar fehlen Angaben über die Fracht-Anteile der Köln-Mindener Bahn aus dieser Zeit, dagegen wurde 5 Jahre später (1863) mit der Niederländischen Rheinbahn ein neuer Tarif für Steinkohlen in Extrazügen vereinbart, dem der Einpfennigtarif mit einer Expeditionsgebühr von 1 Thaler für die »Ladung« zu Grunde lag. Dieser Tarif litt aber an einer sehr empfindlichen Beschränkung, da die Wagen der Köln-Mindener Bahn damals die holländische Grenze hoher Staats- und Gemeindeabgaben wegen nicht überschreiten konnten. Es fiel daher die Gestellung der Wagen für diesen Verkehr ausschliesslich der Niederländischen Rheinbahn zu, was, wenigstens vorübergehend, eine Beschränkung des Versands auf nur wenige Zechen zur Folge hatte. Die Verzichtleistung der holländischen Behörden auf die erwähnte Abgabe machte diesem Zustande ein baldiges Ende.

Zu Anfang des Jahres 1863 beantragte der rheinisch-westfälische Bergbau bei der Köln-Mindener Bahn, dass sich alle Zechen von Gelsenkirchen bis Oberhausen bei den Kohlen-Extrazügen nach Holland zu den nämlichen ermässigten Tarifsätzen sollten beteiligen können, wie sie für Gelsenkirchen bestimmt waren.

Im Jahre 1868 kamen auch direkte Frachtsätze zwischen den Stationen der Rheinischen Bahn und der Niederländischen Staatsbahn zu Stande.

Wegen des Wettbewerbs der englischen Kohle blieb der Verkehr aus dem Ruhrbezirk nach Holland lange Zeit auf einer sehr mässigen Höhe stehen; immer mehr überzeugte man sich, dass nur Frachtermässigungen der holländischen und der deutschen Eisenbahnen eine Besserung herbeiführen könnten. Nicht zu unterschätzen war auch der Wettbewerb der Rheinschiffahrt von den Rheinhäfen nach Holland. Die niederländischen Bahnen gewährten daher, neben ihrer Beteiligung an den Frachtermässigungen, besondere Rückvergütungen (Refaktien) auf ihren Frachtanteil, welche für Sendungen von regelmässig wöchentlich 1200—1800 t nach den Seeplätzen 7—9 M. für 10 000 kg betragen. Besonders lobend anerkannt wurde damals das Entgegenkommen der Niederländischen Rheinbahn, welche sich (1868)

bereit erklärte, für sämtliche Kohlensendungen von den Stationen der Köln-Mindener Bahn von Dortmund bis Oberhausen im Verkehr nach Amsterdam, Rotterdam und Haag einen der durchschnittlichen Entfernung entsprechenden einheitlichen Frachtsatz auf der Grundlage des Einpfennigtarifs zu gewähren und auf die bisher erhobenen Lokalgebühren für Benutzung ihrer Seitenstränge zu verzichten, wenn die Köln-Mindener Bahn ihrerseits von der Erhebung der Zechenfracht Abstand nehmen würde. Seitens der Köln-Mindener Bahn wurde aber ein Eingehen auf diese Vorschläge abgelehnt.

Mitte 1871 trat im Verkehr der bergisch-märkischen Kohlenstationen nach Stationen der nördlichen Linien der niederländischen Staatsbahn über Emmerich-Arnheim ein direkter Tarif auf der Grundlage von 1 Pf. für die Ctr./Meile und 3,6 Pf. Expeditions- nebst 1,8 Pf. Transitgebühr in Kraft; auch mit der niederländischen Rheinbahn wurde der Einpfennig-Satz eingeführt.

Die in den Jahren 1874/75 eingetretene Tariferhöhung wurde seitens der Bergisch-Märkischen Bahn benützt, um in den direkten niederländischen Tarifen und im nordbrabant-deutschen Verkehr um 20 % erhöhte Anteile einzurechnen. Im überseeischen Exporttarif betrug dagegen die Erhöhung nur die Hälfte (10 %).

Um die Mitte des Jahres 1876 trat ein Tarif für geschlossene Züge nach Vlissingen in Kraft, der zum ersten Mal für alle drei Bahnen auf gleicher Grundlage geregelt war. Die Werke waren nach Gruppen gesondert und der Transport erfolgte in Extrazügen auf den Linien der drei Bahnen zum Preise von 7,15 M., bzw. 7,25 M. und 7,35 M. für 10 000 kg, unter Wegfall der Abholegebühr. Von Seiten des Bergbaus waren um 5¹/₂ bis 7¹/₂ M. niedrigere Frachtsätze als durchaus notwendig bezeichnet und beantragt worden.

Kohlenverkehr mit Belgien.

Ist es auch dem näher gelegenen und früher durch direkte Schienenwege mit Belgien verbunden gewesenen Aachener Kohlenrevier gelungen, einen ziemlich regelmässigen Kohlenabsatz dorthin zu erzielen,*) und zwar schon zu einer Zeit, wo für den Ruhrbezirk noch gar keine Möglichkeit vorlag, diesem Beispiel zu folgen, so hat sich doch der Ruhrkohlenverkehr nach Belgien im Laufe der Zeit als viel mächtiger und nachhaltiger gezeigt,

*) Nach einer in Elberfeld gedruckten »Sammlung der Gütertarife der zum deutschen Eisenbahnverein gehörigen Bahnen« bestand schon im Jahre 1855 ein direkter Verkehr von der Rheinischen Bahn nach Belgien und Frankreich, z. B.

Aachen-Brüssel,	32 Lieues,	zu 1 Fr. 20 für 100 kg
» -Antwerpen,	34	» 1 » 26 » 100 »
» -Paris,	107	» 3 » 76 » 100 »

als der Versand von der Wurm und Inde. Heute verhält sich der letztere zu dem direkten Bahnkohlenverkehr von der Ruhr ungefähr wie 1:5.

Nachdem die Köln-Mindener und die Bergisch-Märkische Bahn schon früher Kohlentarife nach Belgien veröffentlicht hatten, richtete im Jahre 1867 auch die Rheinische Bahn ab Essen bezw. Heissen direkte Sätze nach belgischen Stationen ein. Dieselben ergaben für ganz Belgien bei einer Entfernung von mehr als 60 Meilen einen Mittelsatz von ungefähr 100 Fr. für den Doppelwagen oder etwa $13\frac{1}{3}$ Thaler für 100 Ctr., d. h. ungefähr so viel, wie bis Bremen, Bremerhaven, Göttingen usw. im Norddeutschen Verband bei einer Entfernung von durchschnittlich 40 Meilen. Anfänglich wurden allerdings die rheinisch-westfälischen Produzenten durch eine auf den belgischen Linien plötzlich eingeführte Tarif-Erhöhung, durch zahlreiche Unregelmässigkeiten, ferner durch die in Belgien üblichen, hier unbekannteren Refaktien und dgl. abgeschreckt, in grösserem Umfange Lieferungen nach Belgien zu übernehmen. Allmählich aber schwanden diese Uebelstände und machten regelmässigeren Verhältnissen Platz. Der deutsche Einheitssatz in den Anteilen des direkten Tarifs betrug 1 Pf. für die Centnermeile, belgischerseits war für grössere Entfernungen ungefähr der nämliche Betrag, für den Durchgangsverkehr nach Frankreich jedoch ein niedrigerer Satz eingerechnet.

Um den Wettbewerb der Ruhrkohle mit der englischen Kohle in Antwerpen kräftiger zu unterstützen, wurde im Jahre 1870 ein gleichmässiger Frachtsatz von 83 Fr. für 10 000 kg vereinbart, welchem deutscherseits der Pfennigstarif und eine Expeditionsgebühr von 8 Sgr. für 100 Ctr. zu Grunde lag.

Ein besonderer Ausnahmetarif nach Stationen der Grossen Belgischen Centralbahn erschien am 1. Mai 1876 für Sendungen von 50 000 kg und ein zweiter einige Monate später für den Verkehr nach Antwerpen transit. Ermässigungen im Verkehr mit Belgien traten auch im folgenden Jahre insofern ein, als beispielsweise der Frachtsatz von 13,04 Fr. für Sendungen nach Athus auf 10,15 Fr. für die Tonne ermässigt wurde. Durch Ermässigung des Frachtanteils der Rheinischen Bahn auf 0,92 Silberpfennig für die Centnermeile wurde, allerdings in Verbindung mit den eigenen grossen Opfern der Zechen selbst, für den rheinisch-westfälischen Koks erst die Möglichkeit geboten, mit Erfolg den Wettbewerb gegen den belgischen Koks, namentlich in Luxemburg, aufzunehmen. Hiergegen trat die Belgische Staatsbahn durch Frachtermässigungen für belgische Kohlen auf, namentlich im Verkehr mit Frankreich, Ermässigungen, welche den rheinisch-westfälischen Kohlen verweigert wurden. In diese Zeit fällt eine Bewegung, die sich seitens der belgischen Kohlenproduzenten gegen die Belgische Staatsbahn geltend machte, weil diese »zu ungerechtfertigten Frachtermässigungen für die Kohlensendungen der rheinisch-westfälischen

Zechen an die Pariser Gasanstalt und für die Kohlenausfuhr über Antwerpen die Hand geboten habe.«

Kohlensendungen an die Pariser Gasgesellschaft.

Die eben erwähnten, schon seit 1876 bestehenden Kohlensendungen nach Paris waren die einzigen direkten Transporte aus dem Ruhrgebiet nach Frankreich; sie wurden in Extrazügen befördert und nach einem zwischen der französischen Nordbahn, den belgischen, niederländischen und rheinisch-westfälischen Bahnen vereinbarten direkten Frachtsatz von den beteiligten Kohlenzechen (Gelsenkirchen, Kray, Schalke usw.) nach Paris abgefertigt. In den letzten Jahren betrug die Fracht 153 Fr. für 10 000 kg. Deutsche Anteile 1,85 bis 2 Pf. für das tkm und 6 M. Abfertigungsgebühr, oder durchschnittlich für die Tonne 25 Pf. Seit einem Jahre ist dieser Frachtsatz aufgehoben, da die Pariser Gasgesellschaft die Transporte vom Rheinhafen bis Paris auf dem nicht unerheblich billigeren Wasserweg teils über die französisch-belgischen Kanäle, teils über Rotterdam-Rouen befördern lässt. Im ersteren Falle beträgt die Fracht ungefähr 18 M., im letzteren Fall ca. 25 M. weniger als der direkte Eisenbahn-Frachtsatz. Die beteiligten Bahnen erleiden dadurch eine um so empfindlichere Einbusse, als die Pariser Gasanstalt im letzten Jahre 100 000 t, d. h. ungefähr 30 000 t mehr als in früheren Jahren bezogen hat. Um diesen Verkehr wiederzugewinnen, müsste ein Streckensatz von höchstens 1,7 Centime oder 1,4 Pfennig für das tkm gewährt werden.

Bevor wir die Besprechung der Geschichte der einzelnen Haupttarife fortsetzen, müssen wir einem nicht unwichtigen Punkte in den Betriebsverhältnissen der Zechen, den Anschlussgebühren oder Zechenfrachten, einige Worte widmen.

Die Anschlussgebühren oder Zechenfrachten.

Zur Zeit der Privatbahnen, d. h. bis zum Jahre 1881, wurden die Anschlussgebühren bzw. Zechenfrachten von jeder einzelnen Verwaltung selbständig festgesetzt, wobei sie höchstens von Wettbewerbsrücksichten geleitet wurden und daher in einzelnen Fällen in ihrem eigenen Interesse den Zechen teils kostenfreie Herstellung und Unterhaltung der Zechengleise, teils unentgeltlichen Betrieb, Unkündbarkeit der Anschlussverträge usw. gewährten. Hierin »den beschränkten Gesichtspunkt eines augenblicklichen Gewinnes« zu erblicken, wie es vor einiger Zeit anlässlich einer Besprechung der Frage geschehen ist, zeugt von gänzlicher Unkenntnis der zur Zeit des Privatbahnbetriebes vorhanden gewesenen Verhältnisse und des Unterschiedes zwischen dem Privatbahn- und dem Staatsbahnsystem überhaupt. Zweifelsohne wären Zugeständnisse, wie die oben er-

wähnten an die Zechen nicht gemacht worden, wenn die daraus entspringenden Vorteile ausschliesslich den Gruben-Verwaltungen bzw. Anschlussinhabern zu gute gekommen wären.

Trotzdem hat es auch damals an Meinungsverschiedenheiten zwischen den Bahnen und den Anschlussinhabern nicht gefehlt. Auf ein im Jahre 1867 seitens des Bergbaus an die Bahnverwaltungen gerichtetes Gesuch um Ermässigung der Anschlussfrachten hat bloss die Köln-Mindener Bahn zugesagt, dass sie »eine billigere und rationellere Regelung dieses Verkehrs in Erwägung ziehen werde.« Das Ergebnis war aber insofern ein bescheidenes, als nur da eine Ermässigung der Anschlussfrachten stattfand, wo die Konkurrenz dazu nötigte. Denn der neue Satz (Normalsatz) der Köln-Mindener Bahn von 0,5 Sgr. für den Centner und 100 Ruthen nebst 4 Sgr. Zuschlag wurde von den Zechen noch immer als zu hoch befunden.

Grosse Aufregung und Unzufriedenheit aber rief es hervor, als im Jahre 1873 die drei rheinisch-westfälischen Bahnen vereinbarten, in Zukunft für die Beförderung der Bergwerksprodukte auf den Anschlussbahnen einen gleichmässigen Tarif einzuführen. Für sämtliche Zechenbahnen ist in diesem neuen Tarif, welcher am 1. Juli 1874 bzw. 1. Januar 1875 in Kraft trat, eine feste Gebühr von 0,75 M. für 100 Ctr. und ein Streckenzuschlag festgesetzt, der von der Entfernung der Ladebühne von der Anschlussstation abhing und 0,12 bzw. 0,08 M. für je 500 m und 5000 kg betrug, je nachdem die Bewachung und Unterhaltung der Anlage auf Rechnung des Anschlusswerkes erfolgte oder nicht. Wurde der Betrieb auf dem Anschlussgleise von dem Anschlusswerke ausgeführt, so liess die Bahnverwaltung eine Rangiergebühr von 0,50 M. für 100 Ctr. erheben.

In dieser Erhöhung der bisherigen Anschlussfrachten erblickte der Bergbau eine weder nach ihrem Inhalt noch auch bezüglich des Vorgehens der Bahnverwaltungen zu rechtfertigende Massregel und beschloss, dieselbe mit allen zu Gebote stehenden Mitteln zu bekämpfen. Aber die Beschwerden bei der Staatsregierung blieben unberücksichtigt, obwohl diese grundsätzlich auf dem Standpunkt der Interessenten stand, indem sie sich dahin aussprach, »dass die Bahnverwaltungen bei dem Betriebe der Anschlussbahnen billigerweise nur auf Deckung der Selbstkosten Bedacht zu nehmen und ihren Frachtgewinn hauptsächlich in der Heranziehung von Transporten für ihre Hauptbahnen zu suchen haben.«

Die durch den neuen Anschlussfrachtentarif erzielte Mehr-Einnahme der Bahnen im Ruhrbezirk ist auf Grund der Einnahmen des Jahres 1872 auf 2—3 Mill. M. geschätzt worden.

Indessen ruhten die Interessenten nicht in dem Bestreben, von den Bahnverwaltungen wieder günstigere Bedingungen für die Zechenanschlüsse

zu erhalten, da sie überzeugend nachweisen konnten, dass die zur Erhebung kommenden Gebühren die Auslagen der Bahnen weit überstiegen, von einer blossen »Deckung der Selbstkosten« sonach keine Rede sei.

Inzwischen hatte die Aufsichtsbehörde sich zum Erlass folgender Vorschrift veranlasst gesehen: Bei der Bemessung der Anschlussgebühr (Zechenfracht) ist davon auszugehen, dass die Hauptbahnen aus der Beförderung der Transporte auf Zechen- oder sonstigen Anschlussbahnen weder eine Einnahmequelle zu machen, noch andererseits für ihre bezüglichen Leistungen — also zu Gunsten Einzelner — finanzielle Opfer zu bringen haben, dass vielmehr für die Bemessung fraglicher Gebühren in erster Linie die Selbstkosten massgebend sein sollen.

Endlich nach jahrelangen Beratungen beantragten (1881) die drei rheinisch-westfälischen Bahnverwaltungen, folgende Sätze für die Anschlussbahnen aufzustellen:

An Anschlussfracht für die Zustellung oder Abholung von Wagen nach und von den durch Anschlussgleise mit den Bahnhöfen verbundenen Werken wird, wenn die Entfernung von Bahnhofs-Mitte bis Mitte der Ladebühne bzw. der Aufstellungsgleise 0,5 km nicht übersteigt, eine Gebühr von 0,50 M. für den Wagen erhoben; bei einer Entfernung von 0,5 bis 3 km beträgt die Gebühr 0,75 M., bei 3—4 km 0,85 M. usw.; bei 9—10 km 1,50 M. Diese Gebühren sind nur für beladene Wagen zu zahlen; die Bewegung der leeren Wagen erfolgt unentgeltlich.

Bei diesen Sätzen war eine feste Gebühr von 0,50 M. für 5000 kg angenommen, zu welcher bei Entfernungen von 500—3000 m eine Streckenfracht von 0,25 M. und bei weiteren Entfernungen eine Zuschlagfracht von 2,2 Pf. für das tkm hinzutrat. Für die Bewegung leerer Wagen wurde nur dann die Gebühr und zwar nach der Wagentragkraft berechnet, wenn die Wagen leer hin- und zurückgingen. Für Loco-Transporte d. h. für Sendungen zwischen Werk- und Anschlussbahnhof oder zwischen zwei Werken von demselben Bahnhof war ausser der Anschlussgebühr eine Fracht von 2,50 M. für angefangene 5000 kg, mindestens aber 3 M. für Ladungen von 5000 kg und 6 M. für Ladungen von 10 000 kg vorgesehen.

Das Bestreben der Zechenverwaltungen war dahin gegangen, dass die Tarifberechnung schon ab Zeche und zwar zu den auf der Hauptbahn gültigen Frachtsätzen zu erfolgen habe; dieser Antrag wurde jedoch in beiden Richtungen abgelehnt. Auch in bezug auf die übrigen Bedingungen haben sich nachträglich Differenzen ergeben, die abermals zu Verhandlungen führten.

Neue Bedingungen für die Anlage, Bedienung und Unterhaltung von Anschlussgleisen, Ladebühnen usw. wurden gegen Ende des Jahres 1885

festgestellt. Dieselben sollten zur Anwendung gelangen, soweit nicht in den besonderen Vertragsbedingungen anderweitige Vereinbarungen getroffen sind. Die Festsetzung der Anschluss- bzw. Zechenfrachten und Rangiergebühren war den besonderen Vertragsbedingungen vorbehalten.

Wir können umso mehr über diese neuen Vorschriften hinweggehen, als sie schon im Jahre 1888 wieder durch abgeänderte Bestimmungen ersetzt wurden. Auch diese gaben zu wiederholten Beschwerden Anlass und auf ein Gesuch um Milderung einzelner, besonders harter Bedingungen erteilte die Aufsichtsbehörde in einem ablehnenden Bescheid den Rat, »bei vermeintlichen Uebelständen Beschwerde zu führen.«

Unterm 25. April 1896 reichten die rheinisch-westfälischen Bergbau-Interessenten in Verbindung mit sechs anderen bergbaulichen Vereinen der Aufsichtsbehörde eine neue Eingabe ein, welche die Beseitigung von Unzuträglichkeiten bezweckte, soweit solche der Auslegung und Handhabung der »Allgemeinen Bedingungen für die Anlage, Bedienung und Unterhaltung von Anschlussgleisen, Ladebühnen usw.« entsprangen. Die ausführlich begründete und mit entsprechenden Vorschlägen begleitete Eingabe erstrebte vor allem die Abänderung einiger als ungerechtfertigt bezeichneter und besonders drückender Bestimmungen der bisherigen Anschlussbedingungen. Ihr Erfolg war der, dass die bestehenden Vorschriften einer abermaligen Prüfung unterzogen wurden und dass die Aufsichtsbehörde am 6. Dezember 1899 den Interessenten des Ruhrbezirks von dem Ergebnis jener Untersuchung und von ihren Entschliessungen zu der Frage Kenntnis gab. An dem bisher massgebend gewesenen Standpunkt, wonach der Anschluss-Inhaber bei einer Aenderung der vorhandenen Einrichtungen die Kosten der Aenderung der Anschluss-Anlagen selbst in jedem Falle zu tragen hat, glaubte die Eisenbahnverwaltung festhalten zu müssen. Hinsichtlich derjenigen Kosten, welche die durch den Anschluss bedingten Aenderungen der Staatseisenbahn-Anlagen erfordern, sind in der neuen Fassung die früheren mildereren Bestimmungen verlassen und an deren Stelle für die Anschluss-Inhaber weniger günstige getreten. Nach den früheren Vorschriften fielen, je nachdem das Bedürfnis jener Aenderungen oder Erweiterungen allein in den Verhältnissen des Anschlusses selbst oder allein in denen der Hauptbahn begründet war, dem Anschluss-Inhaber die erwachsenden Kosten ganz oder nur insoweit zur Last, als sie zu dem durch die Aenderung der Hauptbahn notwendigen Umbau der Anschluss-Anlage erforderlich waren; wenn und soweit dagegen das Bedürfnis ein gemeinschaftliches war, wurden die Kosten unter angemessener Verteilung gemeinschaftlich getragen.

Nach den neuen, am 1. April 1900 in Kraft getretenen Bedingungen gelten dagegen in dieser Beziehung folgende Grundsätze:

Die Kosten der Aenderungen und Erweiterungen der Anschluss-Anlage trägt der Anschluss-Inhaber selbst in jedem Falle. In bezug auf die Aenderungen der Staatseisenbahnanlagen wird unterschieden:

- a) werden sie durch Aenderungen oder Erweiterungen des Anschlusses bedingt, so trägt der Anschluss-Inhaber die Kosten in vollem Umfange.
- b) Im übrigen fallen ihm diese Kosten nur insoweit zur Last, als sie durch die Beibehaltung oder betriebssichere Bedienung des Anschlusses erforderlich werden.

Nach § 14 der früheren Bestimmungen hatte der Anschluss-Inhaber auf Verlangen der Eisenbahn-Verwaltung die beladenen Wagen so aufzustellen, dass ein weiteres Verschieben nicht erforderlich war. In den neuen Vorschriften (§ 16) ist bestimmt, dass die Staats-Eisenbahn-Verwaltung sich das Recht vorbehält, zu verlangen, dass die Wagen gemäss den Bedürfnissen ihres Betriebes geordnet übergeben werden. Erläuternd bemerkte die Aufsichtsbehörde zu diesem Punkte gegenüber den Bergbau-Interessenten, durch diese Vorschrift sei nicht beabsichtigt, die bisher allgemein üblichen Anforderungen an die Anschluss-Inhaber zu verschärfen; in der Hauptsache könne es sich dabei nur um das Rangieren nach Verkehrsrichtungen und etwa nach Wasser-Umschlagsplätzen oder anderen grossen Empfangsplätzen von ganz besonderer Bedeutung handeln. Zweckmässiger Weise müsste eine solche Erläuterung in den Anschluss-Verträgen Platz finden. Aber es ist immerhin dankenswert, dass die Eisenbahn-Verwaltung wenigstens die absolute Unmöglichkeit für die Zechen einsieht, Leistungen, die über das eben bezeichnete beschränkte Mass hinausgehen, zu übernehmen. Nicht unerwähnt dürfen wir lassen, dass der rheinisch-westfälische Bergbau, der die bestimmte Erwartung hegte, sich seiner Bitte gemäss über die einzelnen Punkte der neuen Bedingungen in kommissarischer Beratung äussern zu dürfen, zu diesen Beratungen entgegen der bisherigen Gepflogenheit nicht zugezogen worden ist. Es war dieses um so auffallender, als nach den Berechnungen des Bergbaus die seitens der Anschlussinhaber (Kohlen- und übrigen Industriezweige) auf Anschluss-Anlagen verwendeten Summen über 25 Millionen Mark betragen.

Die allgemeinen Bedingungen für die Zulassung von Privatanschlüssen enthalten folgende Bestimmungen betreffend die Vergütung für die Bedienung des Anschlusses (Anschlussfracht, Stationsfracht):

Bei den aus freier Strecke abzweigenden Anschlüssen bleibt die Festsetzung der Vergütung für die Bedienung des Anschlusses besonderer Vereinbarung vorbehalten.

Bei den übrigen Anschlüssen wird für die Beförderung von Wagen zwischen der Station einerseits und der Uebergabestelle andererseits eine Anschlussfracht erhoben. Die Höhe dieser Anschlussfracht richtet sich nach der Entfernung von der Mitte des Stationsgebäudes der Anschlussstation bis zur Mitte der Uebergabegleise. Ausnahmsweise kann auf grossen Bahnhöfen als Ausgangspunkt für die Berechnung der Entfernung ein bestimmter Punkt des Güterbahnhofs festgesetzt werden. Die Anschlussfracht beträgt bei einer Entfernung:

bis 1 km einschliesslich	0,50 M.,
über 1 km bis 2 km einschliesslich	0,70 » ,
» 2 » » 3 » »	0,90 » ,
» 3 » » 4 » »	1,10 » ,
» 4 » » 5 » »	1,30 » ,
» 5 » » 6 » »	1,50 » ,
» 6 » » 7 » »	1,70 » ,
» 7 » » 8 » »	1,90 » ,

für jedes weitere angefangene km 0,20 M. mehr.

Vorstehende Gebühren verstehen sich für jeden beladenen Wagen; die Bewegung der leeren Wagen erfolgt mit der Massgabe unentgeltlich, dass für leere Wagen, welche zur Beladung zugeführt, aber nicht innerhalb der bestimmten Ladefrist beladen werden und daher leer zurückgeholt werden müssen, ausser dem Wagenstandgelde die Anschlussfracht zur Erhebung kommt.

Besondere Anschlussfrachten kommen dann nicht zur Erhebung, wenn die Tarife die Bestimmung enthalten, dass in dem betreffenden Verkehr, ausser den veröffentlichten Frachtsätzen, Zechen- oder Anschlussgebühren nicht erhoben werden.

Für den Fall der Uebernahme der Beförderung von Wagen von einem Anschlusswerke bis zu der zugehörigen Station oder umgekehrt, oder zwischen zwei an dieselbe Station angeschlossenen Werken wird — ausser den für den einzelnen Fall massgebenden Anschlussfrachten — die jeweilig tarifmässige Stationsfracht erhoben.

Nachstehende Uebersicht enthält die im Jahre 1870 auf den drei rheinisch-westfälischen Bahnen gültig gewesenen und die gegenwärtig (1903) in Kraft stehenden Zechenfrachten.

Uebersicht der im Jahre 1870 auf den drei rheinisch-westfälischen Bahnen gültig gewesenen und der gegenwärtig (1903) in Kraft stehenden Zechenfrachten: Tabelle 28.

Z e c h e	Zechen- fracht für 100 Ctr. 1870. Sgr.	Anschluss-Station	Heutige Zechenfracht per Wagen M.
1. Bergisch-Märkische Bahn.			
Wiendahlsbank	5,—	Annen	0,90
Margaretha	7,—	Aplerbeck	0,90
Schürbank und Charlottenburg	5,—	„	0,70
Glückauf Tiefbau	2 1/2	Barop	0,50
Königsgrube	10,—	Bochum	{ 0,90 1,10
Hannibal	6,—	„	0,70 — 1,50
Shamrock	15,—	„	{ 0,50 0,90
Constantin der Grosse	10,—	„	{ 0,50 0,90
Hasenwinkel	14,—	Dahlhausen	{ — 0,90
Friedl. Nachbar	4,—	„	1,30
Dorstfeld	5,—	Dortmunderfeld	0,70
Hercules	5,—	Essen	0,70
„ auf Krupp'schen Wagen	10,—	„	—
Rosenblumendelle	10,—	„	0,50
Bickefeld	5,—	Hörde-Aplerbeck	0,50
Massen	10,—	Holzwickede	0,90 — 1,30
Neu-Iserlohn	7 1/2	Unna-Langendreer	1,10
Victoria Mathias-Gustav	9 1/2	Mülheim a. d. R.	0,50 Essen N.
Hagenbeck	17 1/2	„	2,10
Sellerbeck auf Köln-Mindener Wagen	8,—	Oberhausen	—
„ Bergisch - Märkischen Wagen	12,—	„	}
Sellerbeck loco Essen	6,—	„	
„ „ Duisburg und Ruhrort	6,—	„	
„ „ Duisburg und Hafen	11 1/2	„	1,30
Deimelsberg	5,—	Steele N.	0,70
Franziska	5,—	Witten	0,50

Z e c h e	Zechen- fracht für 100 Ctr. 1870. Sgr.	Anschluss-Station	Heutige Zechenfracht per Wagen M.
2. Köln-Mindener Bahn.			
Elisabeth	8,—	Altenessen	—
Zollverein	8,—	„	0,50—1,90 Catern- berg Nord
Anna (Rhein. Bahn 5 Sgr.) . .	—	„	0,90 Vogelheim 0,50
Carl (Rhein. Bahn 5 Sgr.) . .	—	„	0,70
Neuessen (Rh. Bahn 6 Sgr. 6 Pf.)	—	„	1,— — 0,90
Nordstern (Rh. Bahn 18 „ 5 „)	—	„	1,30
Gustav	9,—	Bergeborbeck	
Hagenbeck	7 1/4	„	2,10 Mülheim-Ruhr
Helene Amalie	5 3/4	„	0,70 — 1,90
Sälzer Neuack	7 1/4	„	0,90 — 1,— Essen
Wolfsbank	5 3/4	„	0,70
Hansa	10 1/2	Dortmund	1,10
Centrum (ab Wattenscheid) .	11 3/4	Gelsenkirchen	0,60 — 0,90 Watten- scheid
Consolidation	9 3/4	„	0,50 Schalke
Hibernia	2 1/2	„	0,70 Schalke
Holland	4 1/2	„	0,50 — 0,90 Uecken- dorf-Wattenscheid
Rhein-Elbe	3,—	„	0,70
Constantin	10 1/4	Herne	0,50 — 0,70 Riemke- Bochum
Alstaden	7 1/2	Oberhausen	0,70 — 1,10 Styrum
Oberhausen	4,—	„	—
Prosper	16 3/4	„	1,— — 1,10 Frintrop
Königsgrube	5,—	Wanne	0,90 — 1,10

Fortsetzung zu Tabelle 28.

Z e c h e	Zechen- fracht für 100 Ctr. 1870. Sgr.	Anschluss-Station	Heutige Zechenfracht per Wagen M.
3. Rheinische Bahn.			
Königin Elisabeth	6,—	Essen	0,70 — 1,70 Altenessen
Ver. Bonifacius	12,—	„	0,70 — 1,10 Gelsen- kirchen
„ „ nach Hochfeld- Hafen	6,—	„	—
Graf Beust	—	„	0,70
Sälzer und Neuack	—	„	0,90 — 1,—
Dahlbusch	12,—	„	0,90 Dahlbusch-Rott- hausen
Zollverein	12,—	„	0,50 — 1,90
„ nach Aachen und Krefeld	8,—	„	—
Rosenblumendelle	2 1/2	Heissen	0,50
Helene und Amalie	6,—	„	0,70 — 1,90
Anna	16,—	„	0,50 — 0,90 Vogelheim
„ nach Aachen	6 1/2	„	—
„ „ Köln-Ehrenfeld	12—15 1/2	„	—
Carl	18,—	„	0,70
„ nach Köln	14,—	„	—
„ „ „ Trankgasse	18,—	„	—
Neuessen	20,—	„	1,— — 0,90
Ver. Wiesche	—	Mülheim a. d. R.	0,90 Heissen
„ Sellerbeck	—	—	1,30 Oberhausen
Holland	1 1/4	Wattenscheid	0,50 — 0,90 Gelsen- kirchen, Ueckendorf- Wattenscheid
Centrum	3,—	„	0,60 — 0,90 Uecken- dorf-Wattenscheid
Rhein-Elbe	12,—	„	0,70 Geisenkirchen
Präsident	24,—	„	0,50 — 0,70 Riemke- Präsident
Pluto	20,—	„	0,90 Wanne
Königsgrube	17 1/2	„	0,90 — 1,10 Riemke und Wanne
Gustav	—	Essen	
Mathias	—	„	

In den folgenden Tarifen ist auf die Erhebung von Anschlussfrachten verzichtet:

1. im Kohlentarif nach den Rheinhäfen;
2. im Rheinisch-Westfälisch-Niederdeutschen Kohlentarif für 45 Tonnen-Sendungen (Verkehr mit der Mecklenburgischen Friedrich-Franz-bahn, der Lübeck-Büchener Bahn usw.);
3. im Tarif für den Rheinisch-Westfälisch-Oldenburgischen Kohlenverkehr;
4. im Tarif für den Deutsch-Dänischen Kohlenverkehr;
5. im Extrazugtarife für den Rheinisch-Westfälisch-Niederländischen und
6. für den Rheinisch-Westfälisch-Belgischen Kohlenverkehr.

Tarife für den Binnenverkehr.

Ein am 1. Januar 1877 von der Bergisch-Märkischen Bahn eingeführter Lokaltarif musste schon nach einem Jahre einem neuen in Form eines Kilometertarifs nach dem deutschen Reformsystem erstellten Tarif weichen.

Tarif-Reform.

Lange und eingehende Verhandlungen im Schosse einer Untersuchungs-Kommission über die nicht bloss von einzelnen Bahnen, sondern insbesondere auch von der Reichsbehörde nachdrücklich verlangte endliche Aufstellung eines der Reichsverfassung entsprechenden einheitlichen Eisenbahn-Gütertarifsystems hatten zu dem Ergebnis geführt, dass ein gemischtes System, eine Vereinigung der sogenannten Wert-Klassifikations- und des Wagenraum-Systems angenommen wurde. Dabei sollten die Maximalsätze für jede Bahn besonders durch die Landesbehörde festgesetzt, die Spezialtarife auf 3 beschränkt und eine periodische Durchsicht vorbehalten werden. Durch diesen Reformtarif, welcher am 1. Juli 1877 in Kraft trat, wurden Steinkohlen, Koks und Briketts, soweit sie nicht schon einem billigeren Ausnahmetarif angehörten, der niedrigsten Klasse, dem Spezialtarif III, zugeteilt, der auf einem Streckensatz von 2,6 Pf. für das tkm bei Entfernungen von 1—100 km und von 2,2 Pf. (= 1 Silberpfennig für die Ctr./Meile), nebst einer Expeditionsgebühr von 8 M. für 10 000 kg bei einer Entfernung von 1—10 km, 9 M. bei 11—100 km und 12 M. bei mehr als 100 km Entfernung beruhte.

Das neue Tarifsystem machte sich indessen schon von Anfang an mehrfach in nachteiliger Weise fühlbar, insofern als die Abfertigungsgebühr, die früher auf kurze Entfernungen entweder ganz aufgehoben oder doch wesentlich ermässigt war, wieder eingeführt wurde. Der allgemeine Eindruck ging dahin, dass die Ermässigungen zu Gunsten der wertvollen Güter,

deren Preis durch die Eisenbahnfracht nur unwesentlich erhöht wird, die Erhöhungen aber zu Lasten der Massengüter seien, für deren Produktion und Absatzgebiet die Eisenbahnfracht sehr oft den ganz entscheidenden Faktor bilde.

Auch die Frachtsätze für den Kohlenversand von den Zechen nach den Hüttenwerken wurden durch eine Erhöhung der ebenerwähnten Art betroffen, indem vom Februar 1878 an die s. Zt. widerruflich gewährten Ermässigungen für 5 Wagensendungen in Wegfall kamen und für diese Sendungen nunmehr dieselbe Zechenfracht bzw. Rangiergebühr erhoben wurde, wie für Einzelsendungen. Der rheinisch-westfälische Bergbau glaubte es nun als seine Aufgabe betrachten zu sollen, durch seine Organe bei der Staatsbehörde dahin zu wirken, dass die Maximalsätze für die Rohmaterialien in keinem Falle über die Tarife, wie sie vor dem Jahre 1874 bestanden hatten, hinausgingen.

Der durchschnittliche Ertrag der drei rheinisch-westfälischen Bahnen für Steinkohlen hatte seit 1865 per tkm in Pfennigen betragen:

	Bergisch-Märkische Bahn	Köln-Mindener Bahn	Rheinische Bahn
1865	5,12	3,70	—
1870	3,90	3,28	3,97
1873	3,21	3,13	3,33
1874	3,58	3,44	3,41
1875	3,59	3,40	3,44
1876	3,39	3,20	3,3
1877	2,88	3,01	3,26
1878	3,57	2,79	3,20

Verkehr mit Hamburg, Wilhelmshaven, Kiel usw.

Die Sätze des bestehenden Kohlentarifs im Verkehr mit Hamburg wurden, da sie sich immer noch als zu hoch erwiesen, im September 1875 aufgehoben und durch einen neuen Tarif ersetzt, mittelst dessen der Kampf gegen die englische Kohle, wie man hoffte, endlich mit Aussicht auf Erfolg aufgenommen werden konnte. Nach diesem Tarif wurde die Gruppe der an die Köln-Mindener Bahn angeschlossenen Zechen in 3 Zonen getrennt und für jede dieser Zonen unter Wegfall der Zechenfrachten und mit einer besonderen Abfertigungsgebühr Einheitssätze aufgestellt, für deren Bemessung der Pfennig-Tarif zu Grunde gelegt war. Darnach betrug die Fracht nach Hamburg beispielsweise von Gelsenkirchen 7,50 M. für die Tonne. Bedingung für die Anwendung dieses Ausnahmetarifs war Aufgabe der Sendungen in geschlossenen Zügen und Beistellung der einzelnen

Zeche in Mengen von mindestens 50 000 kg, endlich Anwendung der betreffenden Frachtsätze auch auf Koks.

Auch die an die Bergisch-Märkische Bahn angeschlossenen Zechen wurden in 3 Zonen eingeteilt, jedoch mit um 6 M. höheren Frachtsätzen, als die Sätze der Köln-Mindener Bahn. Da indessen die Verhältnisse nicht so günstig lagen, wie bei den an Köln-Minden angeschlossenen Zechen, konnte der Tarif keine besondere Bedeutung erlangen.

In der Folge hat die Köln-Mindener Bahn mit der Oldenburgischen Staatsbahn auch für den Kohlenverkehr mit Wilhelmshaven die Hamburger Tarifsätze angenommen und für Sendungen nach Kiel über Hamburg durch einen Ausnahmetarif am 1. Juni 1876 für die drei Zechengruppen Einheitsätze von 100 M. bzw. 101 M. und 102 M. für 10 t eingeführt.

Für Sendungen nach Wilhelmshaven stellte gleichzeitig auch die Bergisch-Märkische Bahn einen Sondertarif über Hamm und Leer mit drei Zonen-Sätzen, 75 M., 76 M. und 77 M. auf.

Je mehr die Produktionsfähigkeit des Ruhr-Bergbaudistrikts von Jahr zu Jahr wuchs und je schwieriger sich andererseits der Absatz der Kohlen innerhalb des engeren Verbrauchsgebietes in Folge des Darniederliegens der heimischen Industrie gestaltete, um so dringender trat an die Vertreter des Bergbaus sowohl, als an die Eisenbahnen die Aufforderung heran, nichts unversucht zu lassen, um die englische Kohle vom deutschen Markte zu verdrängen und der deutschen Kohle den Weg zum Meere zu eröffnen. Zur selbständigen Verfolgung dieser wichtigen Angelegenheit wurde ein besonderes Kohlenausfuhr-Comité ernannt. Auch trug zur Beseitigung der noch bestehenden Vorurteile besonders bei, dass die Kaiserliche Admiralität sich entschloss, die Verwendung der westfälischen Kohle auf ihren Schiffen statt der englischen ins Auge zu fassen. Es handelte sich nun auch darum, Frachtermässigungen nicht bloss nach der Nordsee, sondern auch nach den Ostseestationen zu erhalten und vielfachen Verhandlungen mit den Bahnen lagen Vorschläge des Bergbaus, insbesondere für Frachtermässigungen nach Kiel und Lübeck zu Grunde.

Einer im Februar 1877 in Bremen stattgehabten Konferenz wurden folgende Gesuche unterbreitet:

- a) Neben den Tarifen für Extrazüge und für 5 Wagen-Sendungen möglichste Ermässigung der Frachtsätze für Einzelsendungen.
- b) für Kiel und Lübeck Ermässigung der Frachtsätze von 96 M. bzw. 97 M. und 98 M. auf 86 M. resp. 87 M. und 88 M. für 10 000 kg,
- c) für Hamburg Einführung ermässigter Sätze von 70 M. bzw. 71 M. und 72 M.

Während die gewünschte Ermässigung für Kiel und Lübeck, jedoch nicht für den Orts-, sondern nur für den Durchgangsverkehr, gewährt wurde,

glaubten die Bahnen die Ermässigung auf 70—72 M. für Hamburg ablehnen zu sollen.

Ueber neue Ermässigungen der Kohlenfrachten nach den deutschen Häfen in Form eines 45 t-Tarifs, wie im Verkehr von der oberschlesischen Bahn nach Danzig usw., wurde im Frühjahr 1879 zwischen den Interessenten verhandelt; zu einer Verständigung gelangte man indessen nicht. Dagegen erfuhr der Hamburger Frachtsatz am 1. September gl. Js. eine Ermässigung (70 M. statt der bisherigen 75 M.), auf welcher Grundlage auch die Tarife nach den über Hamburg hinausgelegenen Stationen geregelt werden sollten. Endlich liessen sowohl die Bergisch-Märkische als auch die Rheinische Bahn eine Ermässigung der Frachtsätze nach den Emshäfen (Emden, Leer und Papenburg) um 5 M. für 10 000 kg. eintreten, so dass diese jetzt 45 M. resp. 46, 47 und 48 M., betragen.

Infolge neuer Vorstellungen des rheinisch-westfälischen Bergbaus, die darauf abzielten, sowohl für den Verkehr nach Hamburg als auch nach Bremen und Bremerhaven weitere Frachtermässigungen (für Hamburg auf 60 M. statt 70 M., für Bremen auf 45 M. statt 53 M. und für Bremerhaven auf 50 M. statt 59 M.) zu erhalten, wurden die beantragten Frachtsätze der Hauptsache nach thatsächlich im Monat Mai 1880 zunächst für ein Jahr gewährt und zwar diejenigen nach Hamburg sowohl für Kohlen zur überseeischen Ausfuhr wie auch für den Ortsverbrauch. Für den Verkehr nach Lübeck trat dadurch eine Ermässigung von 14 M. für 10 t ein; bei Bremen galt der Satz von 50 M. nur für Kohlen zur überseeischen Ausfuhr oder zum Verbrauch auf überseeischen Dampfern.

Verkehr mit Berlin (norddeutscher Verband).

Im Verkehr mit Berlin (norddeutscher Verband), wo, wie früher bemerkt, im Jahre 1866 mittelst des Einpfennigtarifs die Ruhrkohle anfang, festen Fuss zu fassen, waren nach diesem Zeitpunkte während mehrerer Jahre keine einschneidenden Tarifänderungen eingetreten. Der Frachtsatz Essen—Berlin betrug 10,98 M. nebst 1,20 M. Abfertigungsgebühr pro Tonne. Der Wettbewerb zwischen der schlesischen und der rheinisch-westfälischen Kohle nötigte endlich zur Vornahme von ausgleichenden Tarifmassnahmen: seit 1886 sind die Frachtsätze für die Beförderung rheinisch-westfälischer Kohlen nach Berlin und Vororten nach den betreffenden Einheitssätzen der schlesischen Tarife geregelt (2,15 Pf. pro tkm und 6.— M. Expeditionsgebühr für 10 t). Der gegenwärtige Streckensatz beträgt 1,87 Pf. das tkm. Diese Ermässigung ist jedoch nicht durchschlagend genug, um den gesamten Ruhrkohlenverkehr nach Berlin dem Bahnwege zuzuwenden: etwa die Hälfte der Sendungen wird mittelst der Bahn nach Hamburg und von dort auf dem Wasserweg nach Berlin befördert und zwar zu einem Gesamtfrachtsatz, der um ungefähr 18 M. billiger ist, als die direkte Bahn-

fracht. Eine Ermässigung des Streckensatzes auf 1,6 Pf. das tkm wäre hinreichend, um den gesamten Kohlenverkehr aus dem Ruhrgebiet nach Berlin (ca. 200 000 t jährlich) dem direkten Eisenbahnweg zu gewinnen.

Verkehr mit den Niederlanden.

Nachdem im Jahre 1876 ein Extrazugtarif für den Kohlenverkehr nach Vlissingen für alle drei rheinisch-westfälischen Bahnen vereinbart worden war, wurde im Februar 1877 ein neuer Tarif für den Verkehr nach Amsterdam, Rotterdam und Haag in regelmässigen Sendungen von 5—8000 Ctrn. jede Woche für die Dauer eines Jahres eingeführt. Die Fracht betrug bei einem Extrazug wöchentlich 51 M. für 10 000 kg usw., bei 6 Extrazügen 46 M. Später wurde dieser Tarif auch auf den Verkehr nach Utrecht und nach den zwischen Utrecht und den drei obengenannten Stationen gelegenen Orten ausgedehnt.

Am 10. Januar 1880 traten neue Ausnahmetarife für Steinkohlen usw. von Stationen der Köln-Mindener und der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn nach den Niederlanden für 10 000 kg und für 50 000 kg in Kraft. Die damit verbundenen Ermässigungen beliefen sich bei 50 000 kg-Sendungen für die an der holländischen Grenze zunächst gelegenen Zechen auf 11 bis 13,50 M. und für die am entferntesten liegenden Zechen auf 2,50 bis 6,10 M., bei 10 000 kg-Sendungen auf 17,70 bis 18,60 M. bzw. 14,40 bis 15,30 M. und die Ersparnis bei 50 000 kg-Sendungen gegen 10 000 kg-Sendungen auf 6,10 bis 8,40 M. bzw. 7,80 bis 9,70 M.

Verkehr mit Süddeutschland und der Schweiz.

Auch im Jahre 1878 konnten die Schwierigkeiten betreffend die Einführung neuer ermässigter Tarife nach Süddeutschland und der Schweiz nicht beseitigt werden und es mussten daher einstweilen die bisherigen Frachtsätze noch unverändert fortbestehen.

Von der Verstaatlichung der drei Privatbahnen (1880) bis zur Einführung des sogenannten Rohstofftarifs.

Aus den bestehenden Wettbewerbsverhältnissen der Privatbahnen mussten naturgemäss Ungleichmässigkeiten der Tarife, ihrer Auslegung und Anwendung usw. entstehen, ein Zustand, der notwendigerweise eine Reihe zum Teil berechtigter Beschwerden zur Folge hatte und nur durch eine Vereinigung der Bahnen in einer Hand und zwar in der Hand des Staates beseitigt werden konnte.

Nachdem die Staatsregierung sich entschlossen hatte, an Stelle des freien Wettbewerbs unter den Privatbahnen die Leitung des weitaus wichtigsten Transportmittels durch den Staat treten zu lassen und zwar zu

dem ausgesprochenen Zwecke, den Eisenbahnverkehr einzig und allein dem öffentlichen Interesse dienstbar zu machen, liess die Ausführung dieser Entschliessung nicht lange auf sich warten. Die Köln-Mindener Eisenbahn ging im Februar, das Bahnnetz der Rheinischen Bahn im April 1880 in das Eigentum des preussischen Staates über. Vielfache Erwartungen knüpften sich an diese wichtige Aenderung in den bisherigen Besitzverhältnissen. In Bergbaukreisen erhoffte man eine in Wirklichkeit bald erzielte grössere Ausnützung und Verwendbarkeit des Transportmaterials, insbesondere aber die Erstellung von Ausnahmetarifen in weiterem Umfange als bisher, wie sie vom Standpunkte der Privatunternehmungen aus früher vielfach nicht zulässig erschienen.

Die Vereinheitlichung der Frachtsätze brachte zwar zunächst im allgemeinen keine Transportermässigungen, sondern nur einen Ausgleich in der Tarifierung, sie führte aber eine gleichmässige Behandlung der Transport-Interessenten herbei*), die von diesen im allgemeinen nicht missbilligt wurde. Allerdings hielten andere, durch den früheren Konkurrenzkampf begünstigte Distrikte sich für geschädigt und glaubten, den neuen Zustand aus diesem Grunde anfechten zu sollen. Da, wo grosse und wirtschaftliche Gesichtspunkte es erheischten, wie im Kohlenverkehr nach den deutschen Seehäfen, oder wo auf besondere konkrete Verhältnisse Rücksicht zu nehmen war, welche sich ohne empfindliche Schädigung bestimmter Industriezweige und Bezirke nicht mit einem Schlage beseitigen liessen, wurden teils bestehende Ausnahmetarife aufrecht erhalten, teils neue eingeführt**).

Schon vor dem Uebergang der 3 rheinisch-westfälischen Bahnen in das Eigentum des Staates wurden auf höhere Anordnung (Mitte 1878) periodische Konferenzen zwischen den Bahnverwaltungen und den Verkehrs-Interessenten, den Handelskammern und sonstigen wirtschaftlichen Körperschaften, die später durch die Bezirkseisenbahnräte ersetzt wurden, abgehalten.

Erste Folge der Verstaatlichung.

In der Verwaltung und Leitung der rheinisch-westfälischen Eisenbahnen ist mit der Verstaatlichung der Köln-Mindener und der Rheinischen Bahn insofern eine Aenderung eingetreten, als die Direktionen dieser beiden Bahnen zunächst in Königliche Direktionen der Köln-Mindener und der Rheinischen Eisenbahn umgewandelt wurden, während die Bergisch-Märkische Bahn einstweilen und bis zu ihrem erst später (1. Januar 1882)

*) »Die privatwirtschaftliche erste Epoche unseres Eisenbahnwesens musste mit der Verstaatlichung einer mehr und mehr gemeinwirtschaftlichen Tarifgestaltung weichen«. Ulrich, Archiv. 1885, S. 163.

**) Jahresbericht des bergbaulichen Vereins für das Jahr 1882.

erfolgten Uebergang in das Eigentum des Staates in dieser Richtung keinerlei Aenderung erlitten hat.

Am Schlusse des Jahres 1880 liess die Königliche Direktion der Köln-Mindener Eisenbahn sowohl dem Vorstand des Vereins für die bergbaulichen Interessen im Oberbergamtsbezirk Dortmund, als auch dem Vorstand des Vereins für die berg- und hüttenmännischen Interessen im Aachener Bezirk eine Eröffnung zugehen, welche die Notwendigkeit einer baldigen Durchsicht und Umarbeitung der bestehenden Kohlentarife für das Ruhrrevier darlegte.

»Die Kohlentarife der Rheinisch-Westfälischen Bahnen«, heisst es in dieser Zuschrift »sind namentlich auf kurze Entfernungen ausserordentlich verschieden. Diese Verschiedenheit ist zum grössten Teil auf die erheblich voneinander abweichenden Grundlagen der Tarifbildung bei den Rheinisch-Westfälischen Bahnen und zum andern auf die Verschiebungen zurückzuführen, welche durch die bald im Konkurrenz-Interesse, bald in Berücksichtigung der einzelnen Interessen der Zechen vorgenommenen, nicht immer nach gleichen Grundsätzen bewirkten Aenderungen der ursprünglichen Frachten herbeigeführt worden sind«.

Diese Ungleichmässigkeit der Frachten, heisst es weiter, sei schon seit Jahren als ein grosser Uebelstand empfunden worden und die Ursachen vieler Klagen gewesen.

Nachdem die Köln-Mindener und die Rheinische Eisenbahn in der Hand des Staates, welchem auch die Verwaltung der Bergisch-Märkischen Bahn obliege, vereinigt seien, erscheinen die Hindernisse, welche der, behufs gleichmässiger Behandlung der Transportinteressenten erforderlichen Neuberechnung der Lokal- und Nachbartarife auf einheitlicher Grundlage bisher entgegenstanden, zum grössten Teil beseitigt und haben sich die beteiligten Bahnen dahin verständigt, für die Umarbeitung dieser Tarife

1. einen Streckensatz von 2,2 Pf. (gleich dem alten Pfennigtarif) pro tkm und

2. eine Expeditionsgebühr von

0,60 M. pro Tonne auf 1—10 km und

0,70 » » » » 11—20 km »

0,80 » » » » 21—30 km »

0,90 » » » » 31—40 km »

1,00 » » » » 41—50 km »

1,10 » » » » 51—60 km »

1,20 » » » » weitere Entfernung, als den zu

stellenden Anforderungen am meisten entsprechend, in Aussicht zu nehmen.

Eine wesentliche Aenderung des Gesamt-Ertrags, sowohl eine Vermehrung als eine Verminderung desselben, sollte vermieden und ausserdem

angestrebt werden, dass die neuen Tarife sich nicht mehr als durchaus geboten von den bisherigen Frachten entfernten. Darum sind für kürzere Entfernungen die bestehenden Durchschnittsfrachten angenommen worden, so dass auch hier die Expeditionsgebühren nicht in voller Höhe, sondern in abgestuften Sätzen zur Einrechnung gekommen sind und die vollen Gebühren (12 Mark) erst bei 61 km erhoben werden.

Häufiger und lebhafter noch als die Klagen über vorhandene Unregelmässigkeiten in den Haupttarifen seien die Beschwerden über die Benachteiligung der einen und die Begünstigung der anderen Zeche im Verkehr mit den Rheinhäfen. Die jetzigen Rheinhafentarife stimmen bei aller sonstigen Verschiedenheit doch darin überein, dass für gewisse Komplexe geographisch gleichgelegener Zechen annähernd gleiche Frachten bestehen, ohne dass auf die Höhe der Zechenfrachten oder auf die Länge der Zechenbahnen überall Rücksicht genommen wäre. Unter diesen Umständen müsse behufs Vermeidung zu grosser Verschiebungen der bestehenden Verhältnisse bei der Bildung neuer Tarife von einer Berücksichtigung der Längen der Zechenbahnen bezw. von der Einrechnung besonderer Zechenfrachten abgesehen werden. Als eine den bestehenden Tarifen sich so viel als möglich anschliessende Grundlage für die Neuberechnung haben die Eisenbahn-Verwaltungen den Satz von 2,5 Pf. für das tkm nebst einer festen Gebühr von 0,90 M. für die Tonne in Aussicht genommen. Teilweise höhere Frachtsätze für den Verkehr mit den Rheinhäfen, als im übrigen Kohlenverkehr seien deshalb gerechtfertigt, weil hier von der Einrechnung von Zechen- und Hafenfrachten gänzlich Abstand genommen sei, was bei den gewöhnlichen Tarifen nicht zutrefte.

»Bei der weittragenden Wirkung der neuen Tarife wünschen die Eisenbahnverwaltungen zunächst zu einer Erörterung allfälliger Bedenken und Abänderungsvorschläge Gelegenheit zu geben.«

Zu diesem Zwecke wurde eine Besprechung in Vorschlag gebracht, die im Laufe des Monats Januar stattfinden sollte.

Es war vorauszusehen, dass obige Vorschläge zur Herstellung so oft gewünschter gleichmässiger Tarife in den beteiligten Kreisen, bei den wirtschaftlichen Körperschaften des Ruhrbezirks, wenngleich in vielen Richtungen Frachterhöhungen in Aussicht standen, keine ungünstige Aufnahme finden würden. Der ständige Ausschuss der wirtschaftlichen Vereine von Rheinland-Westfalen erkannte »eine einheitliche Festsetzung der Kohlen- und Kokstarife für den Lokal- und Nachbarverkehr der Rheinisch-westfälischen Eisenbahnen als nützlich, das Bedürfnis einer Aenderung des gegenwärtigen Zustandes als ein dringendes und eine gleichmässige Rechnung nach Massgabe der Entfernungen der kürzesten betriebsfähigen Eisenbahnwege auf der von der Eisenbahnverwaltung vorgeschlagenen

Grundtaxe als angemessen an[»] und die Delegierten-Versammlung der wirtschaftlichen Körperschaften trat dieser Erklärung des Ausschusses bei.

Wenn man berücksichtigt, dass zur Zeit der Privatbahnen, beispielsweise Frachtdifferenzen von 5,60 M. bis 9 M. für 10 t auf Entfernungen von 5 km, von 6,40 M. bis 10 M. bei 6 km, von 8 M. bis 12 M. bei 11 km, von 11,20 bis 14 M. bei 18 km, von 16 M. bis 18 M. bei 35 km usw. vorkamen und dass auf kurze Entfernungen sogar Einheitssätze von 4,4 Pf., 4 Pf. und 3,3 Pf. für das tkm bestanden, so kann die günstige Aufnahme der Eisenbahnvorschläge durch die Interessenten nicht befremden, wenn es auch Vielen zweifelhaft erschien, ob die Reform auf Grund der gemachten Vorlage vom Standpunkt der Kohlenproduzenten des Ruhrreviers aus als wünschenswert bezeichnet werden könne.

Die neuen Tarife sind in den Direktionsbezirken Köln und Elberfeld für den Lokal- und Nachbarverkehr am 1. Juli 1881 in Kraft getreten. Mit dem Streckensatz von 2,2 Pf. für das tkm aber hat die alte Grundtaxe des Einpfennigtarifs neuerdings für eine Reihe von Jahren ihre Bestätigung erhalten, ohne dass seitens des Bergbaus der nach der Ansicht Vieler durchaus nicht aussichtslose Versuch gemacht worden wäre, bei dieser Gelegenheit eine angemessene Herabsetzung des Streckensatzes, dieses wichtigsten Bestandteils der Tarife, zu erzielen.

Dem seit der Verstaatlichung hervorgetretenen Bestreben, die bestehenden, aus der Zeit der Privatbahnen herrührenden Ausnahmefrachtsätze zu beseitigen, fielen auch die Ausnahmetarife für 5 Wagensendungen zum Opfer, welche s. Zt. für den Kohlenverkehr aus Westfalen nach den industriellen Werken des Aachener Bezirks eingeführt worden sind und die dazu dienten, jene Werke mit der für sie unentbehrlichen Flammkohle zu versehen. Für den Fortbestand dieser Tarife glaubte man ein öffentliches Bedürfnis nicht mehr anerkennen zu können.

Der im Jahre 1886 einer Durchsicht unterworfenen Tarif ist am 1. Januar 1887 in Kraft getreten. Die Grundlagen des früheren Tarifs wurden zwar beibehalten, zahlreiche Ungleichmässigkeiten desselben aber, welche zu Beschwerden Anlass gegeben hatten, beseitigt.

In Bezug auf die Rheinhafen-Tarife gelang es dem rheinisch-westfälischen Bergbau wenigstens die Gefahr abzuwenden, dass den Zechen zu dem einen oder andern der drei Häfen der Zugang abgeschnitten wurde; für den Umschlag ihrer Sendungen behielten sie auch fernerhin freie Hand.

Koks und Kokskohlen.

Mit Rücksicht auf die Inkraftsetzung des ersten Ausnahmetarifs für Koks im Jahre 1886, des sogen. Notstandstarifs nach der Sieg, Lahn und Dill soll hier eine kurze Darstellung bezüglich der Tarifierung von Koks usw. folgen.

Kokstarife.

Da Koks und Steinkohlen nicht immer zu den gleichen Frachtsätzen befördert worden sind und da es auch heute noch einige Tarife giebt, die wohl für Kohlen aber nicht für Koks, und andere, die nur für Koks aber nicht für Kohlen Gültigkeit haben, so erscheint es nicht unzweckmässig, hierauf etwas näher einzugehen.

Im norddeutschen Verband sind zu Ende der 1850er Jahre Koks-
sendungen nicht zu 1 Pf. für die Ctr./Meile, sondern zu dem höheren Satz von $1\frac{1}{4}$ Pf., von 1862 an zu $1\frac{1}{8}$ Pf. befördert worden. Schon zu jener Zeit machte der rheinisch-westfälische Bergbau Anstrengungen, um von den Bahnen gleichmässige Frachtsätze für Kohlen und Koks zu erhalten, aber diese Gleichstellung der Frachten erfolgte erst im Jahre 1866, in einzelnen Tarifen, z. B. in demjenigen nach Hamburg, sogar noch später. Verhandlungen der rheinisch-westfälischen Bahnen mit der Reichsbahn betreffend Frachtermässigungen für die Ruhrkohlen führten wohl zu einem ganz geringen Frachtnachlass für Koks, aber nicht zu einem solchen für Kohlen.

Im Jahre 1881 wurden u. a. die Verhältnisse der sogen. Privatkokereien, d. h. derjenigen Kokereien, welche fremde Kohlen beziehen, besprochen und in Bezug auf die Frachtfrage neu geordnet. Bis Ende 1882 war ihnen für ihre Kohlenbezüge eine Frachtermässigung in der Weise gewährt, dass sowohl die Anschlussfrachten der Zechen, von welchen die Kohlen zum Versand kamen, als auch die der Kokereien selbst ausser Berechnung blieben. Diesen Zustand zu einem dauernden zu machen, war wegen der immerhin kollidierenden Interessen der mit den Hochöfen und mit den Zechen selbst verbundenen Kokereien nicht angängig. Die Ausnahmemassregel wurde daher nur bis Mitte 1883 beibehalten; von dieser Zeit ab bis Mitte 1884 wurden die Ausnahmefrachtsätze um die Hälfte der früher gewährten Ermässigungen erhöht, während vom 1. Juli 1884 an durchweg die normalen Frachtsätze und Anschlussgebühren zur Erhebung kommen.

In der Eisenerz-Industrie an der Sieg, Dill und Lahn war schon vor der Mitte der 80er Jahre eine so aussergewöhnliche Notlage eingetreten, dass man sich im Jahre 1885 genötigt sah, behufs Abhülfe zu ausserordentlichen Mitteln zu schreiten. Am 1. August 1886 trat ein neuer Tarif (der sogen. Notstandstarif) für Eisenerz von der Lahn, Dill und Sieg nach der Ruhr und für Koks von der Ruhr nach dem Lahn-, Dill- und Sieg-Gebiet in Kraft, welcher für Koks folgende Frachtermässigungen gewährte: Streckensatz: 2 Pf. für das tkm bei Entfernungen bis 50 km, 1,8 Pf. bei Entfernungen über 50 km. — Abfertigungsgebühr: 1—10 km 0,8 M. für die Tonne, 11—20 km 0,9 M. usw., bei 41 km und mehr 0,12 M., mindestens 2,2 Pf. für das tkm (ohne Einrechnung einer Abfertigungsgebühr). Zunächst

waren die Ermässigungen nur für ein Jahr bewilligt, da jedoch die Verhältnisse des Eisensteinbergbaus in dem genannten Gebiete infolge der ungünstigen Lage desselben stets die gleichen geblieben sind, wurden nicht nur die im Jahre 1886 gewährten Erleichterungen unverändert beibehalten, sondern sie wurden, wie wir später sehen werden, noch erweitert.

Im Jahre 1886 hat auch der Landeseisenbahnrat beschlossen, den Antrag des Bezirkseisenbahnrats Köln, die Gasanstalten bezw. den Gaskoks von allen Ermässigungen der Kohlenausnahmetarife grundsätzlich auszuschliessen, zu befürworten.

Eine weniger günstige Erledigung fand die Frage der Gestaltung der Kokstarife von der Ruhr nach Luxemburg, Deutsch-Lothringen und Frankreich. Von dem Koksbedarf der dortigen Werke mit jährlich mehr als 2 Mill. Tonnen hat das Ruhrgebiet bis zum Jahre 1886 mehr als 40 % (890 000 t) geliefert. Inzwischen hatten auch Belgien und Frankreich gelernt, konkurrenzfähigen Koks herzustellen, sodass schon aus diesem Grunde ein Rückgang in der Ausfuhr des Ruhrkoks eintrat. Dazu kam, dass sowohl die Belgische Staats- als auch die Französische Ostbahn Frachtermässigungen gewährten, die im rheinisch-westfälischen Revier unbekannt waren. Beispielsweise betrug die Fracht aus Belgien nach Luxemburg 1,9 Cents = 1,52 Pf. für das tkm, während die deutsche Fracht 2,4 bis 2,6 Pf. betrug. Für Sendungen in geschlossenen Zügen von 200 t nach Antwerpen wurde sogar nur 1 Centime = 0,8 Pf. für das tkm = 0,36 Pf. für die Centnermeile, nebst 5 Fr. Abfertigungsgebühr für 10 t berechnet. Wohl war die Koksindustrie in Westfalen bemüht, auch für ihre Erzeugnisse ähnliche Ermässigungen, die sie wettbewerbsfähig gemacht hätten, auf den preussischen Bahnen zu erhalten, allein der Landeseisenbahnrat lehnte es im Dezember 1886 ab, die schon 1½ Jahre vorher beantragte — und als notwendig erwiesene — Frachtermässigung von 2,50 Fr. für die Tonne zu befürworten. Der Beschluss des Landeseisenbahnrats beruhte auf dem lebhaften Einspruch der Saar-Industrie. Es wurde namentlich betont, dass die auf französischer und auf deutscher Seite gelegenen Hüttenwerke geographisch so wenig von einander getrennt seien, dass eine gesonderte Tarifbehandlung unzulässig erscheine und eine Frachtermässigung für Koks nach Frankreich ohne eine gleichzeitige Ermässigung der Fracht für Deutsch-Lothringen und Luxemburg nur einer Stärkung der französischen auf Kosten der deutschen Eisenindustrie gleichkäme; man könnte sich daher nur dann für den Antrag aussprechen, wenn den Hüttenwerken in Deutsch-Lothringen und Luxemburg gleiche Frachtbegünstigungen zu teil würden. Die niederrheinisch-westfälische Eisenindustrie ihrerseits erklärte, dass sie gegen die beantragte Frachtermässigung nach Frankreich nur in der Voraussetzung nichts einzuwenden habe, dass keine Rückwirkung der Ermässigung zu Gunsten der im deutschen Zollgebiet liegenden Werke eintrete. Die Eisenbahnver-

waltung erkannte wohl das grosse Interesse an, welches sie an dem fraglichen Verkehr, der jährlich 8 Millionen Mark abwarf, habe, stellte sich aber im übrigen auf den Standpunkt, dass es für die Entscheidung der vorliegenden Frage vor allem darauf ankomme, festzustellen, ob es bei der Annahme des Antrags angängig und statthaft sei, die vorgelegenen deutschen Eisenwerke von der Ermässigung auszuschliessen. Werde diese Frage verneint, so falle der Antrag, da die Vertreter der deutschen Eisenwerke in dem Punkte übereinstimmten, dass eine einseitige, den übrigen deutschen Werken nicht gewährte Frachtermässigung zu Gunsten der Lothringisch-Luxemburgischen Eisenindustrie unstatthaft sei. Bei dieser Sachlage konnte der Landeseisenbahnrat dem Antrag der rheinisch-westfälischen Kohlenproduzenten nicht beipflichten. Andererseits benützten sowohl die französischen als auch die belgischen Bahnen diese Sachlage, um durch geeignete Tarifmassregeln für Kohlensendungen aus dem Pas de Calais und dem Norddepartement nach dem Osten von Frankreich und für belgische Kohlen nach Nancy und den Vogesen die deutsche Einfuhr so viel als möglich zurückzudrängen.

Koksverkehr nach Oesterreich.

Um den Koks-Verkehr nach Oesterreich mindestens auf bisheriger Höhe zu erhalten, war es nötig, die früheren Frachtsätze zu ermässigen.

Seit einer Reihe von Jahren bestehen im Verkehr der rheinisch-westfälischen Bahnen mit Stationen der k. k. österreichischen Staatsbahn, sowie der vom Staate betriebenen Bahnen (Linien in Nieder- und Ober-Oesterreich, Steiermark, Krain, Kärnten, Salzburg, Tyrol und Vorarlberg), ferner mit Stationen der k. k. privilegierten Südbahngesellschaft (österreichische Linie) Tarife für Steinkohlen, Koks und Briketts. Die deutschen Anteile beruhen auf den Frachtsätzen des Rohstofftarifs.

Ferner besteht seit 1886 für Sendungen von Hochofenkoks nach Kladno und Königshof ein Ausnahmetarif zur Erleichterung der Absatzmöglichkeit für die damalige Koksüberproduktion. Die deutschen Anteile betragen 1,8 Pf. für das tkm, nebst 6 M. Abfertigungsgebühr.

Vom Jahre 1892 an ist für Sendungen von mindestens 5000 t innerhalb Jahresfrist nach der Station Zeltweg in Steiermark eine Rückvergütung von 20 M. für 10 000 kg auf der Strecke Aschaffenburg—Passau und von 10 M. auf der Strecke Gemünden—Passau gewährt worden.

Nachdem die so dringend befürwortete Ausdehnung des Rohstofftarifs auf Brennstoffe mit Rücksicht auf die allgemeine Finanzlage des Staates noch immer nicht ausgeführt werden konnte, erschien es doch angängig, zur Hebung der Roheisen-Industrie und des Bergbaus die Frachtsätze für Eisenerze zu ermässigen. Für solche Hochofenbezirke, welche an den Frachtermässigungen für Eisenerze gar nicht oder nur in geringem

Masse teilnahmen, ihre Brennstoffe aber auf weitere Entfernungen bezogen, war zur thunlichsten Erhaltung des Gleichgewichts in den Wettbewerbsverhältnissen eine gleichzeitige mässige Herabsetzung der Frachten für Koks zum Hochofenbetrieb erforderlich (2,2 Pf. für das Tonnenkilometer und 7 M. für 10 000 kg Abfertigungsgebühr). Kurze Zeit nachher (Oktober 1893) erfolgte die Ausdehnung dieser Ermässigung auf Koks-kohlen zur Herstellung von Koks für den Hochofenbetrieb.

Ausnahmetarif für Koks von 1894.

Auch der am 15. Januar 1894 veröffentlichte, auf einer Grundtaxe von 2 Pf. für das Tonnenkilometer auf Entfernungen bis 50 km und 1,8 Pf. für Entfernungen über 50 km (mindestens 2,2 Pf. ohne Expeditionsgebühr) mit einer Abfertigungsgebühr von 8—12 M. beruhende Ausnahmetarif konnte den Erwartungen des Bergbaus nicht entsprechen. In den beteiligten Kreisen ist daher im Interesse der Hochofen-Industrie des Siegerlandes wiederholt das Bedauern darüber zum Ausdruck gekommen, dass dieser Tarif nicht eine durchgreifendere Ermässigung erfahren hat, welche unbedingt nötig erscheine, um diesen uralten Hüttenbezirk wettbewerbsfähig gegen das Ausland zu erhalten.

»Welch einschneidende Wirkung die viel zu hohen Koksfrachten nach dem Siegerland im Laufe der letzten 10 Jahre besonders auf die Abnahmefähigkeit dieses Bezirks in Koks nach sich gezogen, mag daraus entnommen werden, dass der Bezirk noch im Jahre 1890 mit einem Koksbezug von rund 600 000 t an erster Stelle in den Absatzregistern der Kokereien verzeichnet stand, seit 1898 aber an die fünfte Stelle gerückt ist und für das Jahr 1902 mit 535 700 t nicht einmal mehr die vor zwölf Jahren bezogene Menge erreicht hat.«

Hier mag auch erwähnt werden, dass im Interesse des Koksverkehrs aus Rheinland-Westfalen nach Österreich im Jahre 1895 für Sendungen nach Stationen der Linien Wörgl—Ala und Franzensfeste—Lienz bei einer Jahresmenge von mindestens 1000 t eine Frachtermässigung von 2 M. für 1000 kg gewährt wurde. Voraussetzung ist Verwendung des Koks zu Zwecken der Portlandcement-Fabrikation oder des Hoch- und Schmelzofenbetriebes.

Neuer Kokstarif (1901).

Am 1. Juni 1901 trat an Stelle des Ausnahmetarifs vom 15. Januar 1894 ein neuer ermässigter Ausnahmetarif für Eisenerz sowie für Koks zum zollinländischen Hochofenbetrieb und für Koks-kohlen zur Herstellung von Koks zum zollinländischen Hochofenbetrieb in Sendungen von gleichzeitig 50 t von einer Kokerei an einen Empfänger, von Stationen der Eisenbahn-Direktion Elberfeld, Essen und Köln nach den Hochofen-

stationen der Reichseisenbahn in Elsass-Lothringen und der Wilhelm-Luxemburgbahn, sowie der Direktion St. Johann-Saarbrücken. Derselbe beruht auf einer Grundtaxe von 2,2 Pf. für das Tonnenkilometer bei Entfernungen von 80—350 km und einer Abfertigungsgebühr von 5 M. für 10 000 kg bei 80—200 km, von 4 M. bei 201—290 km, von 2 M. bei 291—350 km Entfernung; über 350 km Anstoss von 1,4 Pf. an den Satz für 350 km. Da dieser Tarif für den Eisenerzversand aus dem Lahn-, Dill- und Sieg-Gebiet keinerlei Ermässigung gebracht, vielmehr dadurch der Frachtvorsprung, den die genannten Erzversandgebiete für den Verkehr nach den Hochofenwerken des Ruhrgebietes durch den sogenannten Notstandstarif vom 1. August 1886 genossen, erheblich abgeschwächt wurde, hat die Eisenbahnverwaltung sich veranlasst gesehen, diese Disparität zu beseitigen. Zur Unterstützung des Eisenerzbergbaus an der Lahn, Dill und Sieg, sowie im Bezirk des Bergamts Brilon ist daher vom 10. August 1902 an eine weitere Ermässigung der Eisenerzfrachten aus diesen Gebieten nach der Ruhr, Saar, Lothringen und Luxemburg und dem Aachener Bezirk auf Grund eines Einheitssatzes von 1,25 Pf. für das Tonnenkilometer und 6 M. Abfertigungsgebühr für 10 t zur Einführung gelangt. Zur Ausgleichung der Vorteile, die den Hochofenwerken an der Ruhr, der Saar und in Lothringen-Luxemburg durch die ermässigten Frachten des Ausnahmetarifs vom 1. Juni 1901 sowie durch die oben erwähnte weitere Ermässigung der Eisenerzfrachten zu teil geworden, musste folgerichtig zu Gunsten der Hochofenwerke an der Lahn, Dill und Sieg, am Mittelrhein, zu Vienenburg und Georgsmarienhütte zu Osnabrück eine Ermässigung der bestehenden Frachten für Koks und Kokskohlen zum Hochofenbetrieb vorgesehen werden. Eine solche ist denn auch gleichzeitig mit der Ermässigung der Eisenerzfrachten eingeführt worden und es sind die bisherigen Frachtsätze (2,0 Pf. bis 50 km, darüber Anstoss von 1,8 Pf. für das Kilometer und eine Abfertigungsgebühr von 8—12 M.) nunmehr ermässigt: auf Entfernungen bis 100 km um 3 Pf. für 100 kg, auf Entfernungen von 101—200 km um 4 Pf. für 100 kg, auf Entfernungen von 201 und mehr Kilometer um 5 Pf. für 100 kg.

Über den heutigen (1902) Umfang der Kokserzeugung und des Absatzes im Auslande geben folgende Zahlen Aufschluss:

Die Produktion des Koks-Syndikats und der aussenstehenden Zechen bzw. Kokereien sowie der Zechen im Hüttenbesitz betrug im Jahre 1902 8 969 453 t. Davon wurden mit der Eisenbahn versandt: 7 964 185 t und gingen von letzteren Mengen ins Ausland 2 638 168 t.

Verkehr mit den deutschen Seehäfen.

Vom 1. Mai 1881 bis Ende Mai 1882 war ein neuer Tarif für 50 t-Sendungen von Stationen der rheinisch-westfälischen Bahnen nach der

Altona-Kieler, der Eutin-Lübecker, Lübeck-Büchener usw. Bahn (rheinisch-niederdeutscher Verkehr) sowie für den Transport überseeischer Erze auf sonst leer zurückgehenden Kohlenwagen nach dem Ruhrrevier ins Leben getreten. Die Zechen waren in 7 Gruppen eingeteilt und die Frachten folgendermassen festgesetzt: Gruppen I—III nach Kiel 83,10—85,10 M. (früher 87,60—89,60 M.). Nach Lübeck betrug die Fracht während der Dauer der Schifffahrt (1. April bis 31. Oktober) 2 M. für 10 000 kg weniger.

Durch den Tarif vom 1. Juni 1880 ist zwar eine erhebliche Steigerung des Verkehrs nach den Häfen erzielt worden, dagegen nicht eine solche des eigentlichen Exports. Die Bahnen beabsichtigten daher (April 1882) eine weitere Ermässigung der Frachten für Ausfuhrkohlen eintreten zu lassen, die aber nach Lage der Verhältnisse höchstens 5 M. für 10 000 kg betragen dürfe. Der Bergbau, indem er das Entgegenkommen acceptierte, wünschte bei dieser Gelegenheit dringend, dass im Interesse der Eisenbahnen und der Industrie die Ermässigung auch für die Kohlen zum Heizen der Dampfschiffe (Bunkerkohlen) gewährt werde, erhielt aber hierauf einen abschlägigen Bescheid (Januar 1883).

Dieses änderte sich jedoch schon nach Verlauf von 2 Jahren. Infolge aussergewöhnlicher Preis- und Frachtermässigungen für die englischen Kohlen hatten sich die Absatzverhältnisse für die rheinisch-westfälische Kohle so ungünstig gestaltet, dass die Kohlenindustrie im Ruhrrevier überlegte, ob sie sich nicht aus dem Hamburger Gebiet zurückziehen müsse. Neue Bemühungen bei den Eisenbahnen um Unterstützung durch Gewährung von Frachtermässigungen blieben anfänglich erfolglos, doch wurde endlich beschlossen, die Bunkerkohlen der Hamburger Seedampfer in der Tarifierung den überseeisch zu versendenden Ausfuhrkohlen gleichzustellen und für dieselben, wie für die letzteren, einen Frachtsatz von 5,50 M. für die Tonne zu erheben. Gleichzeitig verzichteten die Bahnen auf die Ausladegebühr, sodass die Ermässigung im ganzen sich auf 7 M. für 10 000 kg belief. Die Wirkung dieser Ermässigungen war lediglich die, dass sie die Dampfschiffe für den überseeischen Verkehr abhielten, ihren Kohlenbedarf wieder, wie früher, in England zu decken, wozu aber auch wiederum die Zechen durch ihre Preisnachlässe wesentlich beitrugen. Eine wirkliche Erweiterung des Absatzgebietes scheint aber auch mit den neuen Ermässigungen immer noch nicht erzielt worden zu sein.

Infolge dieser ungünstigen Verhältnisse sahen sich zu Ende des Jahres 1885 die Bergbau-Interessenten sogar veranlasst, an die Staatsregierung das dringende Ansuchen zu richten, baldigst neue Erhebungen über die Notwendigkeit und Zulässigkeit weiterer Ermässigungen der Eisenbahnfrachten für den Kohlenverkehr zwischen dem Ruhrgebiet und den deutschen Nordseehäfen zu veranstalten.

Bemerkenswert ist auch der Standpunkt, den die rheinisch-westfälischen

Bahnen noch im Jahre 1886 einnahmen, indem sie erklärten, dass die Eisenbahnverwaltung nur dann in der Lage sei, eine Frachtermässigung zu befürworten, wenn ihr klargelegt werde, welche äussersten Preis-Ermässigungen seitens der Zechen und der Reeder zugestanden werden.

Im Jahre 1886 stellte die Handelskammer von Ostfriesland und Papenburg den Antrag, die für Kohlensendungen zur Verschiffung seewärts und zu Heizzwecken des See- oder Flussschiffahrtsbetriebs nach Emden, Leer und Papenburg gewährte Ermässigung von 5 M. für 10 t auch auf Kohlen, welche zur Ausfuhr durch Kanalschiffe nach Holland bestimmt sind, auszudehnen, ein Antrag, welchem bald nachher entsprochen wurde.

Zwei Jahre später (1888) regte die Eisenbahnverwaltung bei den Zechen die Frage der Errichtung von Kohlenlagern im Innern der Stadt Hamburg behufs Einführung der westfälischen Kohle im Hamburger Kleinhandel und Platzverbrauch an, welcher Anregung die Zechenverwaltungen trotz recht erheblicher Auslagen, die mit der Ausführung verknüpft waren, sofort näher traten. Die Eisenbahn war dagegen bereit, die Fracht für Kohlen nach Hamburg Ortsverkehr um 5 M. für 10 t zu ermässigen, d. h. dem Frachtsatz für Bunkerkohlen gleichzustellen. Diese Ermässigung fand dann gleichzeitig mit der Eröffnung des Kohlenlagers zwei Jahre später statt.*)

Im Verkehr mit den Stationen der Unter-Elbeschen, der Mecklenburgischen und Oldenburgischen Bahnen waren ebenfalls in dem Zeitraum von 1880—1900 mannigfache Aenderungen eingetreten. So trat u. a. zu Anfang des Jahres 1885 ein 50 t-Tarif aus dem Ruhrbezirk nach der Unter-Elbeschen Bahn von Stade bis Cuxhaven auf der Grundlage von 1,625 bis 1,52 Pf., nebst 3 M. Expeditionsgebühr und 1,50 M. Zechenfracht in Kraft; ferner ein solcher nach Lübeck mit einem Einheitssatz von durchschnittlich 1,45 Pf. das Tonnenkilometer, nebst 3 M. Abfertigungsgebühr und 1,50 M. Zechenfracht, nach den Mecklenburgischen Stationen mit einer Grundtaxe von durchschnittlich 1,52 Pf. usw., nach einigen Oldenburgischen Stationen mit einem Einheitssatz von 1,9 Pf. nebst 6 M. Abfertigungsgebühr und 1,50 M. Zechenfracht. Endlich wurden nach Altona, Ottensen, Schulterblatt usw. Ermässigungen im Betrage von 3—8 M. gewährt.

Verkehr mit Süddeutschland.

Am 1. Januar 1881 trat ein neuer Ausnahmetarif von den Ruhrzechen nach der Main-Neckarbahn in Kraft, ebenso nach der Nassauischen, Main-Weser-, Homburger, Oberhessischen, Frankfurt-Bebraer und Hessischen

*) Das Rheinisch-Westfälische Kohlen- und Kokslager in Hamburg, Bahnhof Sternschanze, war am 7. Januar 1890 eröffnet worden. Sein Verkehr betrug in 1891: 11 534 t Kohlen, 2568 t Koks und 9200 t Briketts und stieg im Jahre 1901 auf 18 614 t Kohlen, 4851 t Koks und 1889 t Briketts.

Ludwigsbahn und am 1. Februar ein solcher nach den Reichsbahnen in Elsass-Lothringen und der Luxemburgischen Wilhelmsbahn.

Ein neuer im Frühjahr 1884 eingeführter Ausnahmetarif nach Bayerischen Stationen brachte Ermässigungen im Betrage von 5—6 M. für 10 000 kg; am 1. Mai wurden neue Kohlen-Frachtsätze von der Ruhr nach den badisch-schweizerischen Grenzstationen Basel, Waldshut, Schaffhausen, Singen, Konstanz veröffentlicht.

Verkehr mit den Niederlanden.

Die seit dem Jahre 1877 im Verkehr zwischen der Köln-Mindener und der Niederländischen Rheinbahn über Emmerich, von der Rheinischen Bahn über Venlo und der Bergisch-Märkischen Bahn über Winterswyk bestehenden sogenannten Kontraktstarife beruhten auf einer Fracht von 49 M. für 10 t für die Gruppe I, von 50 M. für die Gruppe II und von 51 M. für die Gruppe III; Ermässigungen von 1—5 M. traten ein bei 2—6 Extrazügen wöchentlich. Die Grundtaxen betragen durchschnittlich 1,69—1,46 Pf. das Tonnenkilometer. Diese etwas aussergewöhnliche Art von Tarifen hat namentlich deshalb Bedenken erregt, weil man in ihnen nur ein Monopol für die grösseren, leistungsfähigeren Zechen erblicken wollte. Es wurde daher die Frage, ob die Beibehaltung der Tarife dem öffentlichen Interesse entspreche oder ob sich deren Beseitigung empfehle und ob sie durch 5 Wagentarife mit Frachtsätzen ungefähr in der Mitte zwischen den oben angegebenen Sätzen ersetzt werden sollen, dem Ausschuss der rheinisch-westfälischen Eisenbahn- und der wirtschaftlichen Körperschaften zur Begutachtung vorgelegt. Der Ausschuss sprach sich für die Beibehaltung der Tarife aus, die später noch bis Ende 1884 verlängert wurden.

In diesem Jahre gaben die Eisenbahnen die Absicht kund, die bestehenden, auf ganz verschiedenen Grundlagen beruhenden Tarife nach den Niederlanden einer Durchsicht zu unterwerfen und sie durch neue, im wesentlichen folgendermassen zu bildende Tarife, zu ersetzen:

1. einen 10 t-Tarif nach sämtlichen niederländischen Stationen zu 2,2 Pf. für das tkm nebst 11,50 M. Abfertigungsgebühr (einschl. Zechenfracht);
2. einen 50 t-Tarif nach Amsterdam, Rotterdam, s'Gravenhaag, Leiden und anderen Häfen, zu 1,8 Pf. nebst 11,50 M. Abfertigungsgebühr, nach den grösseren Binnenstationen (Gouda, Utrecht, Harlem, Hilversum usw.) für die von der englischen Konkurrenz mehr oder weniger bedrohten Orte zu 1,9 Pf. für das tkm usw.;
3. einen Kontraktstarif für 200—300 t 1,69 Pf. bis 1,46 Pf. für das tkm nebst je 6 M. Abfertigungsgebühr.

Mit Rücksicht auf die englische Konkurrenz wurde für Sendungen nach den niederländischen Häfen ein Streckensatz von

1,7 Pf. beantragt und gewünscht, dass, statt der beabsichtigten Beschränkung der zur Verladung der Kontraktzüge berechtigten Zechen auf eine Zeche, sich mehrere Zechen sollen beteiligen können, sofern sie nur an eine und dieselbe Station angeschlossen sind. Beiden Wünschen hat die Eisenbahnbehörde anlässlich der Genehmigung der Tarife (15. Juni 1884) Rechnung getragen.

Als erfreuliche Tatsache wurde damals auch festgestellt, dass nach den Erhebungen der niederländischen Bahnen der ganze Bedarf der Niederlande an mineralischem Brennstoff, dank den seit einigen Jahren bestehenden Vertrags- und 5 Wagen-Tarifen, bis auf 11 % aus dem Ruhrbezirk gedeckt wurde.

In den niederländischen Provinzen Groningen, Friesland und Drenthe genossen die Stationen Groningen, Leuwarden und Harlingen die Ermässigungen des Ausnahmetarifs für 50 t zu 1,8 Pf. das tkm und 11,50 M. Abfertigungsgebühr und Zechenfracht. Man hatte damit auch die Verdrängung der englischen Kohle aus jenem Gebiete bezweckt, diesen Zweck jedoch nur einigermaßen erreicht, weshalb eine weitere Ermässigung des Tarifs erfolgte und zwar

1. für Sendungen nach Groningen, Harlingen und Leuwarden von 1,8 Pf. auf 1,7 Pf. das tkm;
2. für die neu aufzunehmenden Stationen Delfzyl, Heerenveen, Hoogezand, Sneek und Veenwouden 1,7 Pf., für Meppel, Zwolle und Enkhuizen 1,8 Pf. nebst 11,50 Abfertigungsgebühr.

Verkehr mit Belgien.

Während hiernach die Verkehrsbeziehungen mit den niederländischen Bahnen als günstige bezeichnet werden konnten, liessen leider die Tarifverhältnisse mit Belgien viel zu wünschen übrig. Schon vor dem Jahre 1884 war auf den Antrag der rheinisch-westfälischen Eisenbahnen bei den belgischen Bahnen eine durch die Verstaatlichung der ersteren nötig gewordene Durchsicht und Umarbeitung der Tarife auf ähnlicher Grundlage, wie die Tarife mit den niederländischen Bahnen beantragt worden. Im Jahre 1884 bestand die Absicht, mit den belgischen Bahnen

1. einen Einwagentarif (2,2 Pf. nebst je 5 M. Expeditionsgebühr) nach allen belgischen Stationen,
2. einen 5 Wagen-Tarif und zwar
 - a) nach Antwerpen und Löwen zu 1,7 Pf. das tkm usw.,
 - b) nach den belgisch-französischen Grenzstationen, sowie nach den belgischen Hafen- bzw. Binnenstationen Charleroi, Brüssel, Brügge, Gent, Ostende usw. mit 1,8 Pf., nach Lamorteau, Athus und Signeulx mit 1,9 Pf. und endlich

3. Vertragstarife nach Antwerpen und Löwen mit 51 M., 52 M. und 53 M. für 10 000 kg zu vereinbaren.

Allein diese Arbeiten konnten lange nicht zu Ende geführt werden, da die belgischen Bahnen — mit Ausnahme der Grossen Centralbahn — sich gegen die Annahme der deutschen Vorschläge sträubten und, unterstützt von den belgischen Zechen, dem Zustandekommen eines neuen Tarifs grosse Schwierigkeiten bereiteten, wie denn überhaupt in Belgien damals alle Mittel versucht wurden, um den Ruhrkohlen den Weg dorthin zu verlegen. Dazu gehört der auch zwischen der belgischen Staats- und der Grossen Centralbahn abgeschlossene Vertrag, die Transporte stets über die kürzeste Route zu leiten, womit die Centralbahn zum Nachteil der rheinisch-westfälischen Kohlenausfuhr auf ihre frühere Bewegungsfreiheit vollständig verzichtete.

Ein Kontraktstarif von Stationen des Elberfelder Bezirks nach der grossen belgischen Centralbahn ist im Jahre 1884 wegen Differenzen im Abrechnungsverfahren zur Aufhebung gelangt.

Am 1. September 1885 wurden die Ausnahmefrachtsätze für 50 000 kg von Stationen der Direktionsbezirke Elberfeld, Köln links- und Köln rechts-rheinisch nach Givet ausser Kraft gesetzt; durch die infolgedessen notwendig gewordene Anwendung des Einwagentarifs traten Erhöhungen ein, die zwischen 5 Fr. und 13 Fr. für 10 t schwankten.

Grosse Schädigungen erlitt die Kohlen-Ausfuhr nach Belgien auch durch einen im Jahre darauf eingeführten belgischen internen Kohlentarif mit erheblichen Ermässigungen, die einem Prohibitivzoll gegenüber der rheinisch-westfälischen Kohle gleichkamen.

Mit dem 20. August 1886 trat ein neuer Ausnahmetarif über Dalheim nach Stationen der grossen belgischen Centralbahn für geschlossene Züge von 200 bis 300 t in Kraft, durch den ermöglicht wurde, die Ruhrkohle unter gewissen Bedingungen zu annähernd gleichen Preisen, wie nach Rotterdam und Amsterdam, wieder nach Antwerpen und anderen wichtigen Plätzen in Belgien zu liefern.

Das Jahr 1888 brachte zwei anscheinend nicht ungünstige Neuerungen, indem mit der Grossen Centralbahn ein neuer Tarif mit folgenden Sätzen zustande kam: Für Sendungen von 10 000 kg Einheitssatz: 2 Pf. für das tkm nebst je 4 M. Abfertigungsgebühr; Einheitssatz für Sendungen von mindestens 50 000 kg 1,7 Pf. nebst 4 M. Abfertigungsgebühr und eine Zechenfracht; für Extrazüge von 250 bis 500 t: 1,5 Pf. und je 4 M. Abfertigungsgebühr und eine Zechenfracht. Die Inkraftsetzung dieses Tarifs erfolgte am 1. April 1888.

Ferner am 1. Oktober 1888 neue Kohlentarife im Verkehr mit der belgischen Staatsbahn und zwar

1. einen Einwagentarif nach allen belgischen Stationen (deutsche Anteile 2,1 Pf. für das tkm nebst 4 M. Abfertigungsgebühr);
2. Fünfwagentarife
 - a) nach den bedeutenderen belgischen Binnenstationen (1,9 Pf. nebst 4 M.) und
 - b) nach den belgisch-französischen Grenzstationen (1,8 Pf. nebst 4 M.); Zechenfrachten wie im Verkehr mit der Grossen Centralbahn.

Die belgische Staatsbahn verlangte gleichzeitig die Berechnung der Frachten über die kürzeste Route und gab ferner die Absicht kund, den seit 1877 in Kraft stehenden Ausnahmetarif für die Beförderung belgischer Kohlen nach rheinisch-westfälischen Stationen umzuarbeiten, wobei jedoch die deutschen Anteile nicht höher sein durften, als die Anteile im Verkehr aus Rheinland-Westfalen nach Belgien (2,1 Pf. und 4 M. statt 2,2 Pf. und 6 M.). Hierbei genössen sonach belgische Kohlen auf den deutschen Strecken billigere Sätze, als die deutschen Kohlen im Binnenverkehr. Gleichwohl wurde dem belgischen Verlangen entsprochen. Man fand die mit der Einführung ermässigter Kohlenfrachten nach den Stationen der Belgischen Staatsbahn verknüpften Vorteile so erheblich, dass die Nachteile aus den in umgekehrter Richtung verlangten Frachtermässigungen nach dem deutschen Empfangsgebiet dagegen nicht in Anschlag gebracht werden können.

Kohlenverkehr mit Italien.

Nachdem mit der Eröffnung der Gotthardbahn die Möglichkeit eingetreten war, direkte Verkehrsbeziehungen mit den italienischen Bahnen anzuknüpfen, vereinbarten die beteiligten Verwaltungen, im Wettbewerb gegen den Umschlagsverkehr in den Rheinhäfen und die Einfuhr englischer Kohlen auf dem Wasserweg über Genua auch einen Ausnahmetarif für Steinkohlen, Koks usw., der am 1. Juni 1882 in Kraft trat. Er enthielt Frachtsätze für 10 000 und für 100 000 kg. Während die schweizerischen Bahnen Einheitssätze von 2,85 bis 3 Centimes einrechneten, betrug die deutschen Einheitssätze im 10 t-Tarif 1,87 Pf. = 2,33 Cents und 1,80 Pf. = 2,05 Cents im 100 t-Tarif, nebst einer Abfertigungsgebühr von 6,30 Fr. für die Tonne.

Durch den Tarif vom 15. April 1884 wurden in diesem Verkehr Frachtrückvergütungen eingeführt. Kohlensendungen nach Italien (Locarno trans. zur Ausfuhr über den Langensee nach Stationen an der Bahnstrecke Chiasso-Camnago (ausschl.) Luino-Sesto Calende und Gallarate (ausschl.) erhalten eine Vergütung von 10 Fr. für 10 t-Sendungen, nach allen übrigen italienischen Stationen 20 Fr. Die deutschen Frachtanteile waren inzwischen auf 1,87 Pf.

pro tkm nebst 5 M. Abfertigungsgebühr bei Sendungen von 10 t, und 1,62 Pf. nebst 4,50 M. Expeditionsgebühr bei 100 t-Sendungen herabgesetzt worden. Sehr hinderlich war jedoch einer gesunden und kräftigen Entwicklung des rheinisch-westfälischen Kohlenverkehrs nach Italien die Veröffentlichung eines Kohlentarifs durch die oberitalienischen Bahnen am 1. Juli 1885, eines Tarifs, welcher der Einfuhr der englischen Kohle sehr förderlich, für den Bezug von rheinisch-westfälischen Kohlen aber sehr ungünstig war. Im vorausgegangenen Jahre hatten zwar die schweizerischen Bahnen Ermässigungen von 50 bis 55 Centimes auf ihre Anteile eintreten lassen, worauf die deutschen Bahnen ihre Anteile ebenfalls um ca. 10% ermässigten und die Gesamtermässigung von der Ruhr bis nach Italien dadurch auf annähernd 2 Fr. für die Tonne gestiegen war; allein man bezweifelte, und, wie sich nachträglich herausstellte, mit Recht, ob dieser Frachtnachlass genügend sein werde, um das Eindringen der englischen Kohle über Genua auch nur einigermaßen abzuschwächen.

Gegenwärtig betragen die Frachten beispielsweise von Kupferdreh nach Livorno 374,80 Fr. und berechnen sich folgendermassen:

Deutsch-Schweizerischer Frachtanteil von Kupfer-		
dreh nach Pino	209,00	Fr.
Italienischer Anteil Pino—Livorno	154,00	»
	<hr/>	
	363,00	Fr.
Hiervon ab Rabatt	20,00	»
	<hr/>	
	343,00	Fr.
Dazu für Zoll und Statistik	3,80	Fr.
Reexpedition in Bellinzona	1,00	»
	4,80	»
	<hr/>	
	347,80	Fr.
Goldagio (8%)	27,00	»
	<hr/>	
	374,80	Fr.

Verkehr mit Frankreich.

Nach Belfort trans. (Südfrankreich) ist im Oktober 1885 ein Ausnahmetarif für Kohlen in Sendungen von 10 000 kg und von 100 000 kg über Altmünsterol eingeführt worden, der auf einer Grundtaxe von 1,87 Pf. für das tkm und einer Abfertigungsgebühr von 5 M. bei 10 t-Sendungen und von 1,62 Pf. nebst 4,50 M. bei Sendungen von 45 t für die deutschen Bahnen gebildet ist.

Der Rohstofftarif.

Die Ungleichheit der Abfertigungsgebühren auf den westlichen und östlichen Bahnen des preussischen Staatsbahnnetzes ist schon oben als eine Quelle steter Unzufriedenheit im Gebiet der rheinisch-westfälischen

Industrie bezeichnet worden. Während diese Gebühren in den Direktionsbezirken Berlin, Breslau und Bromberg für Entfernungen von 1—50 km 6 M., von 51—100 km 9 M. und von 100 km und darüber 12 M. für 10 000 kg betragen, waren in den Tarifen der westlichen Direktionsbezirke an Abfertigungsgebühren eingerechnet: bei Entfernungen von 1—10 km 6 M., von 11—20 km 7 M., von 21—30 km 8 M., von 31—40 km 9 M., von 41—50 km 10 M., von 51—60 km 11 M. und von über 60 km 12 M. für 10 000 kg. Die Gebühren der östlichen Bahnen waren somit niedriger, als diejenigen der westlichen Bahnen; für die rheinisch-westfälische Industrie bestanden infolge dessen während einer Reihe von Jahren viel ungünstigere Verhältnisse, als für die östlichen Bezirke, und es ist daher begreiflich, dass erstere ununterbrochen für eine Beseitigung dieser Ungleichheit eintrat. Die einfachste Lösung wäre nach der Ansicht der rheinisch-westfälischen Interessenten die Gleichstellung der westlichen Tarifgrundlagen mit denen des Ostens gewesen; sie beliebte aber deshalb nicht, weil die Eisenbahnbehörde befürchtete, dass diese Massregel erhebliche Einnahmeausfälle zur Folge haben würde. Dass das umgekehrte Verfahren, die Einführung der höheren westlichen Gebühren in die Tarife der östlichen Bahnen als ausgeschlossen betrachtet werden musste, verstand sich von selbst. Wenn daher die Absicht bestand, den dringenden Wünschen der Interessenten endlich Rechnung zu tragen, so musste notwendig auf andere Massregeln Bedacht genommen werden. Bei Beratung des Etats der Berg-, Hütten- und Salinen-Verwaltung am 1. Februar 1888 hatte die Staatsregierung in betreff der Eisenbahnfrachten für Rohstoffe eine Erklärung abgegeben, in der ausdrücklich anerkannt wurde, dass — wenn auch bei jeder Frachtermässigung mit Vorsicht vorgegangen werden müsse — doch die gebesserte Finanzlage des Staates in dieser Beziehung der Staatsbahnverwaltung eine freiere Bewegung gestatte, und der Zeitpunkt gekommen sei, auf diesem Gebiete ein mehreres zu thun, als bis dahin möglich gewesen sei. Und im Dezember desselben Jahres wurde, im Schosse des Landeseisenbahnrats erklärt, dass von der Staatseisenbahnverwaltung Untersuchungen darüber angestellt seien, ob die allseits gewünschte Ausgleichung der Verschiedenheit betreffend die Abfertigungsgebühren der östlichen und der westlichen Bahnen nicht dadurch erleichtert werden könne, dass gleichzeitig eine weitergehende Tarifierung einer Anzahl geringwertiger Artikel stattfinde. »Das Ergebnis ging dahin, dass, wenn man für diese Artikel eine Abfertigungsgebühr gleichmässig für alle Entfernungen (statt der bisherigen steigenden Gebühren) festsetzte, dann die Ausgleichung der östlichen und der westlichen Abfertigungsgebühr für die übrigen Artikel nicht mehr bedenklich wäre.«

Die Untersuchung erstreckte sich zunächst auf die geringwertigen Brennstoffe (Steinkohlen, Braunkohlen usw.). Bei einem Streckensatz

von 2,2 Pf. für das tkm bei einer Entfernung bis 350 km, — und von 1,4 Pf. für das tkm. Anstoss an den Satz von 350 km bei grösseren Entfernungen und einer Expeditionsgebühr von 7 Pf. für 100 kg würden jedoch die finanziellen Einbussen eine Höhe erreichen, dass für die Staatseisenbahnverwaltung die Notwendigkeit entspringe, diese Artikel einstweilen von der besprochenen Ermässigung auszuschliessen und letztere auf andere Rohstoffe, wie Erden, Sand, Kies, Rüben, Kartoffeln, Düngemittel usw. zu beschränken. Ein solcher Tarif trat sodann am 1. Januar 1890 in Kraft. Zur weiteren Aufklärung war beigefügt worden, angesichts der (damaligen) ungewöhnlichen Entwicklung der wirtschaftlichen Verhältnisse, namentlich auf dem Gebiete der Montan-Industrie lasse sich nicht verkennen, dass eine so beträchtliche und umfassende Aenderung der diese Industrie berührenden Gütertarife, vor allem der Steinkohlentarife, im gegenwärtigen Zeitpunkte und solange auf überwiegende Bedenken stosse, als nicht die wirtschaftliche Bewegung wieder in ruhigere Bahnen einlenke, die Rückwirkung derselben auf die allgemeinen wirtschaftlichen Verhältnisse des Landes deutlicher erkennbar geworden und nach Art und Umfang genauer zu übersehen seien. Diese Bedenken haben hinsichtlich der finanziell und wirtschaftlich weitaus am meisten ins Gewicht fallenden Artikel Steinkohlen, Koks und sonstige Brennstoffe, »für jetzt« davon abgehalten, die vorgedachte Massregel auch auf sie anzuwenden.

Dass jene Bedenken keineswegs allgemein geteilt wurden, ist sowohl im Schosse der Bezirkseisenbahnräte als auch im Landeseisenbahnrat zum Ausdruck gekommen. Doch wurde andererseits auch anerkannt, dass in der geplanten Massregel der Vereinheitlichung und Gleichstellung der Abfertigungsgebühr von 7 M. für 10 t ein nicht unwesentlicher Fortschritt erblickt werden müsse.

Damit waren die langjährigen Hoffnungen des Bergbaus und der übrigen Industrie für lange Zeit begraben; denn obwohl die gewünschte Ausdehnung des Rohstofftarifs auf Kohlen usw. im Jahre 1888 nur als »zur Zeit« unausführbar bezeichnet wurde, dauerte es gleichwohl beinahe ein Jahrzehnt, bis die bisherigen Bedenken der Eisenbahnverwaltung endlich schwanden und den Wünschen der Interessenten näher getreten wurde. (Am 1. April 1897 traten die neuen, auf dieser Grundlage berechneten Ausnahmetarife auch für die Steinkohle, Steinkohlenasche, Steinkohlenkoks mit Ausnahme von Gaskoks, Steinkohlenkoksasche, sowie Steinkohlenbriketts in Kraft). Als Frachtsatz ist ein Streckensatz von 2,2 Pf. für das tkm für Entfernungen von 1 bis 350 km unter Anstoss von 1,4 Pf. das tkm für Entfernungen von 351 km und darüber hinaus, nebst 7 M. Abfertigungsgebühr für 10 t zu Grunde gelegt. Eine Vergleichung der bisherigen Frachtsätze mit den auf obiger Grundlage berechneten Frachten ergibt folgende Unterschiede:

Tabelle 29.

km	a Rohstofftarif 2,2 Pf. + 7 M. usw.	b Spezialtarif III mit den west- lichen Abfertigungs- Gebühren	c Spezialtarif III mit den öst- lichen Abfertigungs- Gebühren	Ermässigung a gegen		Einheitssatz für die ganze Bahnstrecke nach Abzug von 7,00 M. Abfertigungs- Gebühr
				b	c	
	Frachtsätze für 100 kg in Mark			Mark		Pfennige
10	0,09	0,11	0,09	0,02	—	—
20	0,11	0,14	0,11	0,03	—	—
30	0,14	0,17	0,14	0,03	—	—
40	0,16	0,19	0,16	0,03	—	—
50	0,18	0,22	0,19	0,04	0,01	—
60	0,20	0,25	0,25		0,05	—
100	0,29	0,34	0,34		0,05	—
200	0,51	0,56	0,56		0,05	—
300	0,73	0,78	0,78		0,05	—
350	0,84	0,89	0,89		0,05	—
400	0,91	1,00	1,00		0,09	2,10
500	1,05	1,22	1,22		0,17	1,96
1000	1,75	2,32	2,32		0,57	1,68

In der Begründung ihres für die Kohlen- u. s. w.-Industrie im ganzen nicht günstigen Standpunktes wurde seitens der Eisenbahnbehörde namentlich auf die aussergewöhnliche Höhe der zu befürchtenden Ausfälle, die für sämtliche Rohstofftarife auf ungefähr 15 Millionen und für Steinkohlen usw. allein auf 11 Millionen Mark geschätzt waren, hingewiesen. Eine Prüfung dieser Berechnung muss bei dem Mangel von Unterlagen selbstverständlich entfallen. Für das Jahr 1898, wo der Rohstofftarif demnach bereits ein Jahr in Kraft gestanden, ist der Ausfall auf den Transporteinnahmen für Kohlen usw. in den Kreisen der Bergbau-Interessenten auf höchstens 5 Millionen geschätzt. Und, angenommen auch, er würde mehr als 5 Millionen betragen haben: was bedeutete dieser Betrag gegenüber dem Anteil der Kohlen-Industrie von 40% oder 90 Millionen Tonnen an der Gesamt-Gütermenge der Staatsbahn und den 270 Millionen Mark Fracht, welche diese Industrie jährlich an die Eisenbahnen zahlt?

Von der Einführung des Rohstofftarifs bis zu dessen Ausdehnung auf Brennstoffe.

Nachdem bestimmt war, dass es in bezug auf die Bildung der Kohlen-tarife beim alten zu bleiben habe, sind für die Jahre 1890 bis 1897

keine wichtigeren Tarifmassregeln zu vermerken. Die Tarife bleiben auf der gleichen Höhe.

»Wenn man sieht« hiess es damals in den Kreisen der Bergbau-Interessenten, „wie die Einnahmen der Eisenbahn aus dem Kohlenverkehr von Tag zu Tag steigen, während die Tarife immer auf der alten Höhe bleiben, so kann man ein bitteres Gefühl darüber nicht unterdrücken, dass die Staatsbahn nicht die grossen Ziele verfolgt hat, welche bei der Verstaatlichung in Aussicht gestellt worden sind.«

Verkehr mit Hamburg, Bremen, Dänemark.

Am 1. Oktober 1889 wurde »versuchsweise und widerruflich« die beantragte Ermässigung der Frachtsätze für Kohlen zum Ortsverbrauch in Hamburg und den benachbarten Orten, bezw. deren Gleichstellung mit denjenigen Sätzen, welche schon längere Zeit für die zum überseeischen Versand gelangenden und für die auf den überseeischen Dampfschiffen verwendeten Kohlen (Bunkerkohlen) in Kraft sind, für 50 000 kg-Sendungen eingeführt. Damit wurden die Kohlentarife nach Hamburg-Venloer Bahnhof und Sternschanze für die I. Gruppe von 60 M. für 10 000 kg auf 56 M. usw. ermässigt.

Unter Aufhebung der Ausnahmetarife nach Bremen vom Januar 1883 bezw. November 1887 wurden am 1. August 1891 neue Tarife für Sendungen von mindestens 50 000 t zum Ortsverkehr und zur überseeischen Ausfuhr eingeführt.

Im Verkehr mit den Stationen der dänischen Bahnen zum Wettbewerb mit der englischen Kohle war der direkte Kohlentarif vom 1. August 1890 im August 1892 durch einen neuen Tarif auf gleicher Grundlage wie der erstere ersetzt worden. Hinwiederum erfuhren die Frachtsätze dieses Ausnahmetarifs im Juli 1895 für die Stationen Esbjerg, Herning, Holstebro, Ribe, Ringkiöbing, Skive, Struer und Varde Ermässigungen von je 8 M., für die übrigen Stationen solche von je 8,10 M. für 10 000 kg.

Verkehr mit den Niederlanden.

Für den rheinisch-westfälisch-niederländischen Kohlenverkehr wurden am 1. Januar 1889 unter Aufhebung des Tarifs vom 15. Juni 1884 neue Tarife ohne wesentliche Aenderungen gegenüber dem bisherigen, jedoch unter Berücksichtigung der inzwischen infolge von Neubauten usw. eingetretenen Entfernungsänderungen, ausgegeben; auch am 1. Oktober 1895 erfolgte wieder eine neue Tarif-Ausgabe für diesen Verkehr mit folgenden, der Hauptsache nach noch heute gültigen Grundlagen: Abteilung A für Sendungen von 10 t; Abteilung B für 5 Wagen-Sendungen und Abteilung C für regelmässige geschlossene Sendungen von 200 bis 300 t (Vertragstarif). Die Gesamtfrachtsätze dieser Tarife sind nach der über die verschiedenen

Uebergänge sich ergebenden kürzesten Entfernung zwischen der Abgangs- und der Bestimmungsstation berechnet, wobei die holländischen Bahnen auch für ihre Strecken, wie bisher, die deutschen Einheitssätze angenommen haben. Diese betragen:

a) im Ausnahmetarif A:

1. im Verkehr mit den Stationen der früheren Lüttich-Limburger, Lüttich-Mastrichter und Grossen Belgischen Centralbahn: 2,1 Pf. für das tkm und 8 M. Expeditionsgebühr für 10 t;
2. im Verkehr mit den übrigen niederländischen Stationen 2,2 Pf. und 10 M. Expeditionsgebühr.

b) im Ausnahmetarif B:

1. im Verkehr mit Haag, Rotterdam, Hoeck van Holland, Dordrecht usw. 1,7 Pf. für das tkm;
2. im Verkehr mit Amsterdam, Haarlem, Helder, Enkhuyzen usw. 1,8 Pf.;
3. nach Alkmar, Zaandam, Amersfort usw. 1,9 Pf. für das tkm und bei 1. bis 3. mit 10 M., nach Maastricht mit 8 M. Expeditionsgebühr.

Der Kontraktstarif stimmt mit demjenigen von 1889 überein. Es betrug beispielsweise der Streckensatz für Sendungen nach Rotterdam 1,43 Pf. bis 1,53 Pf. für das tkm bei einer Abfertigungsgebühr von 10 M. (einschl. Zechenfracht) für 10 t. Der Tarif erfuhr im Jahre 1896 insofern eine Ausdehnung, als auch die nördlich von Amsterdam und Haarlem gelegenen Stationen mit einer um 2 M. höheren Expeditionsgebühr in denselben aufgenommen wurden. Kurz vorher wurde auch die Frage betreffend die Gestellung des Extrazugs insofern in günstiger Weise geregelt, als 1 bis 5 Zechen sich an der Gestellung beteiligen dürfen, wenn sie an mehreren benachbarten Stationen des betreffenden Beförderungswegs angeschlossen sind.

Im April 1897 sind sodann die Tarife mit den niederländischen Bahnen ohne wesentliche Änderungen neu herausgegeben worden. Es betragen nunmehr die Frachtsätze des Tarifs C für 10 t für die I. Gruppe 47 M., für die II. Gruppe 48 M. und für die III. Gruppe 49 M., einschl. der Zechenfrachten. Gebühren für die Überführung nach den Entladestellen der niederländischen Empfangsstationen werden nicht erhoben.

Diese Frachtsätze ermässigen sich bei wöchentlich 6 Extrazügen um 5 M. Dazu kam die holländischerseits gewährte Refaktie, so dass in Wirklichkeit eine Fracht von 38—39 M. für 10 t zu bezahlen ist.

Auf die Entwicklung des Kohlenverkehrs nach Holland und namentlich nach dem Hafen von Rotterdam bleiben diese Ermässigungen nicht ohne

Einfluss. Die Hauptmengen nach aussereuropäischen Ländern und nach dem Mittelmeer suchen nun vorzugsweise diesen Weg auf und während beispielsweise von den Syndicats-Zechen im verflossenen Jahre auf dem Wasserweg nur 85415 t nach Rotterdam verfrachtet wurden, beliefen sich die mittelst der Eisenbahn dorthin versandten Mengen auf nahezu 130000 t. Ueber Hamburg wurden im gleichen Zeitraum nach den erwähnten Ländern nur 6757 t ausgeführt.

Belgische Tarife.

An Stelle der Ausnahmetarife mit den belgischen Bahnen, Hefte 1—4 vom Oktober 1888 und Januar 1889, ferner des Ausnahmetarifs vom 1. Februar 1890 von belgischen nach rheinisch-westfälischen Stationen traten am 1. April 1892 neue Tarife mit zum Teil ermässigten Frachtsätzen. Im Bezirkseisenbahnrat Köln war die Frage aufgeworfen worden, ob die auf das Eisenbahntarifwesen usw. bezügliche Bestimmung des deutsch-belgischen Handelsvertrages auf die deutsch-belgischen Güter- insbesondere Kohlentarife Anwendung finde. Nach dieser Bestimmung sind Frachttarife und Frachtermässigungen oder sonstige für Erzeugnisse der eigenen Landesgebiete gewährte Begünstigungen den gleichartigen aus dem Gebiet des einen Teils übergehenden oder das letztere transitierenden Transporten bei der Beförderung auf derselben Bahnstrecke und in derselben Verkehrsrichtung in demselben Umfange zu bewilligen. Die Frage ist unseres Erachtens insofern eine müssige, als kaum je der Fall eintreten wird, dass belgische Kohlen »auf derselben Bahnstrecke und in derselben Richtung« wie die deutsche Kohle zur Beförderung gelangen werden.

Von der Ausdehnung des Rohstofftarifs auf Brennstoffe (1897) bis zum Jahre 1902.

Seit der Einführung des Rohstofftarifs für minderwertige Massenartikel hat der rheinisch-westfälische Bergbau keine Gelegenheit vorübergehen lassen, ohne für die nach seiner Ansicht berechnete Forderung der Ausdehnung dieses Tarifs auf die geringwertigen Brennstoffe, Steinkohlen, Koks usw., aufs nachdrücklichste einzutreten. Aber seine Bemühungen blieben, obwohl sie schon im Jahre 1890 energisch in die Hand genommen wurden, jahrelang erfolglos. Umsonst wurde auf die Versprechungen welche anlässlich der Verstaatlichung der Privatbahnen gegeben worden sind, hingewiesen, umsonst betont, dass hiernach die Ueberschüsse der Staatseisenbahn weit mehr, als bisher geschehen, im Sinne des sogenannten Garantiesetzes für Verkehrszwecke, d. h. nicht bloss zur Verzinsung und Amortisation der Eisenbahnschuld, sondern auch zur Ermässigung der Tarife zu verwenden sind, umsonst auf die wiederholten Anträge des Bezirkseisenbahnrats Köln und die in steter Zunahme begriffene von jedem

Additional material from *Wirtschaftliche Entwicklung des Niederrheinisch-Westfälischen Steinkohlen-Bergbaues*, ISBN 978-3-642-98904-9 (978-3-642-98904-9_OSFO3), is available at <http://extras.springer.com>



Gesichtspunkte aus unerwünschte und nachteilige englische Kohleneinfuhr nach Deutschland aufmerksam gemacht: das eine Jahr gestattete die allgemeine Finanzlage des Staates nicht, solchen Anträgen näher zu treten, das andere Jahr liess die günstige Lage der Kohlen-Industrie die gewünschte Ausdehnung des Rohstofftarifs nicht als notwendig erkennen. An diesem Standpunkt hat die Eisenbahn vom Jahre 1890—1897 festgehalten und man kann es bei dieser Sachlage wohl erklärlich finden, dass sich des rheinisch-westfälischen Bergbaus allmählich eine gewisse Unruhe bemächtigte und man anfang, in dem allzu fiskalischen Verhalten der Staatsbahn eine unbestreitbare Aehnlichkeit mit dem Vorgehen der früheren Privatbahnen zu erblicken.

In bezug auf die Bildung des Rohstoff- bzw. Brennstofftarifs, der im übrigen grundsätzlich nur von inländischen Produktionsstätten gilt, verweisen wir auf das früher Gesagte. Die irrige Annahme, dass der Tarif für Strecken bis 350 km durchgehend auf dem Einheitssatz von 2,2 Pf. für das Tonnenkilometer (nebst 7 M. Abfertigungsgebühr) beruhe, bedarf insofern der Berichtigung, als der Tarif für Entfernungen von 1—24 km einen Einheitssatz von 2,6 Pf. für das Tonnenkilometer und 6 M. Abfertigungsgebühr enthält und dass erst von 25 km an die Berechnung zu 2,2 Pf. nebst 7 M. Abfertigungsgebühr eintritt. Letztere Berechnungsweise würde nämlich gegenüber dem im Ruhrbezirk für Steinkohlen usw. bestehenden Ausnahmetarif (B) für Entfernungen bis 10 km, der für diese Entfernungen auf dem Einheitssatze von 2,2 Pf. und nur 6 M. Abfertigungsgebühr beruhte, bzw. gegenüber dem Spezialtarif III fast durchweg Frachterhöhungen zur Folge gehabt haben. Zur Erläuterung wird bemerkt, dass der erwähnte Ausnahmetarif (B) für Kohlen usw. auf dem Einheitssatz von 2,2 Pf. und folgender Expeditionsgebühr beruhte:

bei	1—10 km	Entfernung	0,60 M.	für die Tonne,			
»	11—20	»	0,70	»	»	»	»
»	21—30	»	0,80	»	»	»	»
»	31—40	»	0,90	»	»	»	»
»	41—50	»	1,00	»	»	»	»
»	51—60	»	1,10	»	»	»	»
über	60	»	1,20	»	»	»	»

Im übrigen enthält der Rohstofftarif auf Entfernungen bis 60 km gegen die Sätze des Ausnahmetarifs (B) Ermässigungen von 1—3 M. für 10 t, bei Entfernungen von 61—350 km solche von 5 M., während sich bei Entfernungen über 350 km, von wo ab der Einheitssatz nur noch 1,4 Pf. für das Tonnenkilometer beträgt, eine mit der steigenden Entfernung wachsende Ermässigung (beispielsweise bei 500 km 17 M. für 10 t) ergibt.

Die Ersparnis, welche in dem Verkehrsgebiete bis auf eine Entfernung

von 350 km von der Versandstation erzielt wurde, betrug, sofern nicht schon vorher billigere Ausnahmetarife bestanden, M. 5.— für 10 t (M. 7.— Abfertigungsgebühr statt M. 12.—). — Folgende Punkte bilden, die ungefähr in der Mitte des Ruhrgebiets gelegene Station Gelsenkirchen als Versandstation angenommen, die Grenzlinie dieses Gebiets: Geestemünde, Hamburg, Uelzen, Eilsleben, Blumenberg, Wegeleben, Ifeld, Sangerhausen, Langensalza, Eisenach, Vacha, Fulda, Elm, Jossa, Aschaffenburg, Eberbach, Heidelberg, Speyer, Landau, Homburg (Pfalz), Völklingen, Wadgassen, Hagendingen.

Dem Beispiel der Preussischen Staatsbahnverwaltung folgend, dehnten nun auch die übrigen deutschen Hauptbahnen, insbesondere die Badische, die Württembergische und die Bayerische, sowie die Sächsische Staatsbahn, die Mecklenburgischen Bahnen usw. die Frachtsätze des Rohstofftarifs auf Steinkohlen- usw.-Tarife aus, so dass z. Z. nur noch auf einer Anzahl von Nebenbahnen höhere Frachtsätze zur Erhebung gelangen.

Vorschlag für Ausgestaltung der Tarife.

Noch vor der Ausdehnung des Rohstofftarifs auf Kohlen-, Koks- usw.-Sendungen erfolgte von Seiten eines hervorragenden Industriellen und Eisenbahn-Sachverständigen eine Kundgebung in bezug auf die Ausgestaltung der Kohlentarife, welche besonders erwähnt zu werden verdient. Von der Ansicht ausgehend, sagte er, dass die preussischen Finanzen plötzliche grosse Einnahme-Ausfälle nicht vertragen können und wirtschaftliche Verschiebungen nach Möglichkeit verhütet werden müssen, bleibt nichts anderes übrig, als schrittweise, stufenweise dasjenige zu erreichen, was mit einem Male aus den angeführten Gründen nicht erreicht werden kann.

»Hätte man vor 15—16 Jahren (etwa zur Zeit der Verstaatlichung) damit angefangen, die Einheitssätze auch nur um eine Dezimale, also von 2,2 auf 2,1 Pf. zu ermässigen und diese Operation eine Reihe von Jahren hindurch fortgesetzt, das angestrebte Ziel wäre schon längst erreicht. Ein Einheitssatz von 1,2 Pf. für das Tonnenkilometer und 6 M. Expeditionsgebühr für 10 000 kg sollte der Einheitssatz der Zukunft sein, das Ziel, das die Staatsbahn und der Bergbau, aber nur allmählich erreichen sollten.«

Aufhebung der Ausfuhrtarife.

Bei einer anderen Gelegenheit (»Kohlenverlegenheit« usw. S. 185) wird einer Bewegung gedacht werden, die gegen das Fortbestehen der Ausfuhrtarife für Steinkohlen usw. gerichtet und von der Handelskammer in Bielefeld ausgegangen war. Hervorgerufen war der Antrag durch eine allmählich eingetretene Erhöhung der Kohlenpreise, die man durch Unterdrückung der Kohlenausfuhr wieder zu beseitigen hoffte. Der Antrag rief

einen Gegenantrag in dem Sinne hervor, dass ein niedrigerer Tarif für Kohlenfrachten überhaupt einzuführen sei. Allein der Bezirkseisenbahnrat Köln lehnte den Antrag der Bielefelder Handelskammer ab, von der Ansicht ausgehend, dass die Aufhebung der bestehenden Ausnahmetarife die beabsichtigte Wirkung nicht haben würde. Bei einem Gesamt-Kohlen- und Koksversand des Ruhrgebiets von $29\frac{3}{4}$ Millionen Tonnen (Koks allein 4 142 000 t) stellte sich der Anteil, der zu ermässigten Ausnahme-Tarif-Frachten versandt wurde, nach dem deutschen Küstengebiet auf 1 432 000 t = 4,8%, nach dem Auslande auf 2 450 000 t = 8,2%.

Verkehr mit Kiel, Emden usw.

Ein Antrag, den der oberschlesischen Kohlen-Industrie im Verkehr mit Swinemünde gewährten Ausnahmetarif für 45 t-Sendungen auch für den Ruhrkohlenverkehr nach Kiel, Emden usw. zu bewilligen, wurde abgelehnt, da die Ermässigung, um wirksam zu sein, sehr erheblich sein müsse und damit eine grosse finanzielle Einbusse für die Staatsbahn bedeute. Auch würde durch eine verstärkte Konkurrenz der deutschen Kohle mit der englischen die Reederei und die Schiffbau-Industrie in der Provinz Schleswig-Holstein geschädigt.

Im Jahre 1900 wurde, in der Absicht, den heimischen Hafen Emden im Wettbewerb gegen den Hafen von Rotterdam in bezug auf Ein- und Ausfuhr zu schützen, eine Ermässigung der Kohlenausnahme-Frachten um 3 M. für 10 t beantragt. Das Gesuch wurde ablehnend beschieden, mit der Begründung, dass ein Bedürfnis nicht erwiesen sei.

Verkehr mit Kleinbahnen.

Im Verkehr mit Kleinbahnen, welche keine direkten Frachtsätze haben, tritt seit dem Jahre 1900 eine Ermässigung der preussischen Abfertigungsgebühren um 2 Pf. für 100 kg ein.

Dänische und schwedische Kohlentarife.

Neue Kohlentarife nach Dänemark sind, jedoch ohne wesentliche Aenderungen der früheren Frachtsätze, im Jahre 1898 und 1899 in Kraft getreten. Ihnen folgte im Jahre 1900 ein solcher für den Verkehr mit schwedischen Stationen über Vamdrup (Gruppentarife auf gleicher Grundlage, wie der bestehende Ausnahmetarif nach Dänemark).

Verkehr mit Belgien.

Weit wichtiger als alle vorstehend erwähnten Tarifänderungen, neuen Tarife usw. ist die abermalige Neubearbeitung der direkten Kohlentarife im Verkehr mit Belgien, und zwar in beiden Richtungen.

a) Die Kohlentarife **nach** Belgien.

Unter Aufhebung der belgisch-rheinisch-westfälischen Kohlentarife vom 1. Januar 1889 war am 1. April 1892 ein neuer Tarif A für 10 t-Sendungen nach allen belgischen Stationen und ein solcher B für 45 t und am 1. September 1896 ein Ausnahmetarif für geschlossene Sendungen von 200—300 t über Dalheim eingeführt worden.

Zum 1. Mai 1899 hatte sodann die belgische Staatsbahn die im rheinisch-westfälischen Verkehr von Stationen des Ruhr-(und Aachener-) Reviere nach belgischen Stationen bestehenden Ausnahmetarife A (10 t) und B (45 t), soweit sie für die belgischen Strecken Anteile enthalten, »welche von den nach den Normen des alten Netzes der belgischen Staatsbahn berechneten Sätzen abweichen« (Grosse Belgische Centralbahn), gekündigt. Leider sollte diese Kündigung sich auch auf den Ausnahmetarif C für geschlossene regelmässige Sendungen von 200—300 t nach Antwerpen und Löwen erstrecken, der künftig nur noch von der Ruhr nach den Stationen der Strecke Hamont-Antwerpen, also mit Ausschluss der Stationen der Strecke Herenthals-Aerschot-Löwen in Kraft bleiben könne. Die seitens der belgischen Staatsbahn für die Tarife A (10 t) und B (45 t) verlangte anderweite Tarifbildung nach für die deutsche Kohlenausfuhr wichtigen Teilen Belgiens musste notwendigerweise ebenfalls erhebliche Erhöhungen herbeiführen.

Der rheinisch-westfälische Bergbau hat nicht unterlassen, auf die Folgen dieser Erhöhungen aufmerksam zu machen, auf den mit Sicherheit zu erwartenden Rückgang in der Kohlenlieferung nach Belgien, auf die unausbleibliche Notwendigkeit des Uebergangs des Kohlenverkehrs vom direkten Eisenbahnweg auf den zum Teil viel billigeren Wasserweg usw. Die belgische Staatsbahn war, wie es scheint, nicht zu bestimmen, in irgend einem Punkte, ausgenommen in bezug auf den Verkehr nach Lüttich, woselbst die Interessen einer grösseren Anzahl belgischer Werke mehr oder weniger an die Ruhrkohle gebunden sind, von ihren Bedingungen zurückzutreten. Hierdurch hat sie unbestrittenermassen ihrer eigenen Kohlen-Industrie einen Schutz angedeihen lassen, um den man die letztere nur beneiden kann. —

b) Kohlentarife **von** Belgien.

Als s. Zt. zwischen den rheinisch-westfälischen und den belgischen Bahnen ein solcher Tarif vereinbart wurde, war ausdrücklich bestimmt worden, dass das Empfangsgebiet durch die Stationen Münster, Hamm, Soest, Siegen, Wetzlar, Coblenz und Auw begrenzt sein solle. Durch einen neuen am 1. September 1900 in Kraft getretenen Tarif ist dieses Empfangsgebiet soweit ausgedehnt worden (Direktionsbezirke Cassel, Elberfeld, Essen,

Frankfurt a. M., Köln, Mainz, Münster und St. Johann-Saarbrücken), dass heute für belgische Kohlen nicht weniger als ca. 700 preussisch-hessische Stationen mittelst direkter Kohlentarife geöffnet sind. Wenn man berücksichtigt, dass gleichzeitig mit dieser Ausdehnung für den belgischen Kohlenversand nach Rheinland-Westfalen in umgekehrter Richtung eine nicht unwesentliche Beschränkung der belgischen Stationen für den 5 Wagen-Tarif aus dem Ruhrbezirk stattgefunden hat, so wird man es begreiflich finden, dass seitens des rheinisch-westfälischen Bergbaus auch hierin eine wesentliche Begünstigung des belgischen Bergbaus zum Nachteil der rheinisch-westfälischen Kohlenindustrie erblickt worden ist.

Kohlenverlegenheit. Antrag auf Aufhebung der
Kohlenausfuhr-Tarife 1899/1900).

Nachdem in den letzten Jahren eine lebhaftere Steigerung des Kohlenverbrauchs, welche bis in das Jahr 1900 hinein andauerte, stattgefunden, entwickelte sich, zumal die Konsumkraft die Produktionsfähigkeit zu überflügeln anfangt, allmählich eine Kohlenknappheit, welche in der zweiten Hälfte jenes Jahres durch ein Zusammenwirken verschiedener Umstände noch verschärft wurde. Es ist hier nicht der Ort, die zahlreichen Gründe näher zu besprechen, welche zu der, für viele Interessenten empfindlichen Kohlenverlegenheit (denn nur um eine solche, nicht aber um Kohlenmangel oder eine eigentliche Kohlennot handelte es sich) Anlass gaben. Wir haben uns auch nur deshalb mit der Frage zu beschäftigen, weil als ein vermeintliches Mittel zur Beseitigung der eingetretenen Unregelmässigkeiten in den Kohlenbezügen u. a. auch die Aufhebung der Kohlausfuhrtarife verlangt worden ist.*)

Für die Ruhrkohlen-Ausfuhr bestehen grösstenteils schon seit einer Reihe von Jahren folgende Kohlausnahmetarife:

1. Nach den Niederlanden (seit 1869—1879):
 - a) 45 t-Tarif: Einheitssatz 1,7 bis 1,9 Pf. für das tkm, nebst 5 M. bzw. 3,50 M. Abfertigungsgebühr; (im Jahre 1899 mittelst der Eisenbahn abgefertigt 250 230 t).
 - b) Kontrakttarif: 47 M. bis 48 und 49 M. für 10 t (1 874 878 t).
2. Nach Belgien (seit 1877):
 - a) 10 t-Tarif: Streckensatz 2 Pf. bis 2,1 Pf. nebst 4 M. Abfertigungsgebühr (98 029 t).
 - b) 45 t-Tarif: 1,7 bis 1,9 Pf. und 4 M. Expeditionsgebühr, (358 011 t).
 - c) Kontrakttarif: 46, 80 M. bis 48, 80 M. für 10 t (1899: 393 493 t).

*) Ein ähnlicher Antrag war schon vor einer Reihe von Jahren von der Handelskammer zu Bielefeld ausgegangen; aber sowohl der Ausschuss des Bezirkseisenbahnrats Köln, als der Bezirkseisenbahnrat selbst, hatten dessen Befürwortung abgelehnt. (Nov./Dez. 1891. S. 182.)

3. Nach Frankreich (Südfrankreich über Belfort seit 1885):
 - a) 10 t-Tarif: Streckensatz 1,87 Pf. für das tkm nebst 5 M. (1899: —)
 - b) 45 t-Tarif: Streckensatz 1,62 Pf. das tkm, nebst 4,50 M. Abfertigungsgebühr, (1899: 2845 t).
4. Nach Paris: Gaskohlentarif (aufgehoben) (1899: 74 250 t).
5. Nach Novéant (Grenze) und Fentsch (Grenze) (seit 1879): 10 t-Tarif: 2 Pf. für das tkm und 12 M. Abfertigungsgebühr (1899: ca. 30 000 t).
6. Nach belgisch-französischen Uebergangsstationen 45 t-Tarif (wie unter 2,b (1899: 16 221 t).
7. Nach Italien (seit 1882):
 - 10 t-Tarif: 1,87 Pf. das tkm, nebst 5 M. (1899: —) 45 t-Tarif: 1,62 Pf. und 4,50 M. (1899: 30 477 t).
8. Nach der Schweiz:
 - 45 bzw. 50 t-Tarif: die niedrigeren Ausnahmesätze der beiden Stationen Como und Luino sind auf die vorgelegenen Gotthardbahn-Stationen übertragen. (1899: ca. 24 000 t).
9. Nach Dänemark:*)
 - 45 t-Tarif (seit 1878): 1,29 Pf. bis 1,35 Pf. das tkm, nebst 3 M. Abfertigungsgebühr.

Ausfuhr über deutsche Seehäfen:

1. Nach den Emshäfen (seit 1876): 10 t-Tarif: 1,18 bis 1,63 Pf. das tkm, nebst 6 M. (1899: 36 850 t).
2. Nach den Elb- und den preussischen Weserhäfen:
 - 45 t-Tarif: 1,27 Pf. bis 1,78 Pf. nebst 6 M. (1899: 25 335 t).
3. Nach den oldenburgischen Weserhäfen und Wilhelmshaven:
 - 45 t-Tarif: 1,33 bis 1,61 Pf. das tkm und 6 M. (1899: 10 690 t).
4. Nach Kiel (nur für Koks):
 - 45 t-Tarif: 1,6 Pf. nebst 6 M. (1899: ca. 800 t).
5. Nach Lübeck (nur für Koks):
 - 45 t-Tarif: 1,43 bis 1,64 Pf. das tkm nebst 6 M. (1898: 6553 t).

Die Zahl der Eisenbahnstationen im Auslande, nach welchen auf dem direkten Eisenbahnwege Kohlen, Koks und Briketts aus dem Ruhrbezirk geliefert werden, beläuft sich gegenwärtig auf rund 650.

*) Der Kohlenversand aus dem Ruhrgebiet nach Dänemark, der im Jahre 1893 985 t betragen, ist, trotz der dauernd billigeren Preise für englische Kohlen, 1902 auf 73010 t gestiegen.

Die Gesamtmenge der nach den oben angeführten Ausnahmetarifen zur Ausfuhr aus dem Ruhrbezirk beförderten Kohlen usw. belief sich 1899 auf 3 493 628 t = 6,5 % der gesamten Jahresförderung. Bei Berechnung der Frachtanteile nach dem Rohstofftarif würden die deutschen Bahnen für diese Mengen eine Mehreinnahme von 1 667 979 M. erzielt haben.

Die Staatsregierung war nach den von ihr abgegebenen Erklärungen und nachdem der Landeseisenbahnrat, der zur Aeusserung über das Weiterbestehen der Kohlenausfuhrtarife eingeladen worden war, sich gegen den Antrag ausgesprochen hatte, nicht im Zweifel darüber, dass die Frage nur in diesem letzteren Sinne erledigt werden könne.

»Der augenblickliche Nutzen, so äusserte sich der Minister der öffentlichen Arbeiten v. Thielen, sei sehr zweifelhaft, da die meisten Verträge noch lange, zum Teil bis 1901 liefen. Ein grosser Teil der Ausfuhrtarife diene dem Interesse der deutschen Reedereien für die Versorgung ihrer Seeschiffe an den grossen Hafenplätzen, sogar im Ausland, z. B. in Antwerpen, mit Kohlen. Der gegenwärtige Zustand sei ein vorübergehender. Das Kohlenrevier an der Ruhr nimmt an, dass es im nächsten Jahr in der Lage ist, 9 % mehr zu fördern, die Streiks in Sachsen und Böhmen, die hauptsächlich zu der Verlegenheit beigetragen, seien erledigt oder werden nächstens beigelegt werden. Die Aufhebung der Ausfuhrtarife würde niemandem nützen, dagegen müsste sie weite Kreise aufs empfindlichste schädigen und zwar, ganz abgesehen von dem der Eisenbahn und der Kohlenindustrie erwachsenden Schaden, auch dadurch, dass das handelspolitische Verhältnis zu den Nachbarstaaten empfindlich berührt würde.«

Besonders hervorzuheben ist auch, dass die durchschnittliche Ermässigung für die Ausfuhr nur 45 Pf. für die Tonne beträgt. Dass ein so minimaler Betrag auf den Kohlenversand nach dem Ausland von keinem nennenswerten Einfluss ist, liegt auf der Hand.

Dem Antrag auf, wenn auch nur vorübergehende, Aufhebung der Kohlen-Ausfuhrtarife auf den preussischen Staatsbahnen wurde keine Folge gegeben. Dagegen glaubte die Behörde die Kohlen-Einfuhr insofern erleichtern zu sollen, als bestimmt wurde, dass für die Beförderung von Steinkohlen usw. im Versand von den deutschen Seehäfen und den Umschlagsplätzen an binnenländischen Wasserstrassen nach preussisch-hessischen, oldenburgischen und Reichsbahnstationen vom September 1900 bis Oktober 1902 die billigeren Frachtsätze des Rohstoff-Tarifs an Stelle derjenigen des Spezialtarifs III oder höherer Ausnahmesätze zur Anwendung kommen sollen. Durch diese Massnahme sollte den Schwierigkeiten in der Kohlenversorgung begegnet werden; dennoch hat die Festsetzung der zweijährigen Gültigkeit überrascht, da eine baldige Beseitigung der erwähnten Schwierigkeiten vorauszusehen war.

Uebersicht der gegenwärtig gültigen Tarife.

Wir lassen hier noch eine Uebersicht der gegenwärtig in Kraft stehenden Kohlen- usw. Tarife von den Stationen des rheinisch-westfälischen Kohlengebiets folgen:

1. Lokal- und Nachbarbahntarife nach den Stationen der Direktionsbezirke:
 - a) Essen und Elberfeld und
 - b) Köln und St. Johann-Saarbrücken;
2. Tarif nach den Rheinhäfen Duisburg, Hochfeld und Ruhrort;
3. Tarif für die Beförderung von Hochofenkoks;
4. Tarif nach Stationen der Direktionsbezirke:
 - a) Erfurt, Halle und Magdeburg,
 - b) Cassel, Frankfurt a/M. und Mainz,
 - c) Altona, Hannover, Münster (der Farge-Vegesacker, Kreis Oldenburger usw. Bahn),
 - d) Berlin, Stettin, Breslau, Posen, Bromberg und Danzig (der Militärbahn, der Altdamm-Kolberger und Stargard-Küstriner Bahn);
5. Westdeutscher und Mitteldeutscher Privatbahn-Verkehr (nach Stationen der Bentheimer Kreis-, der Eisern-Siegener, Georgs-Marienhütten-, Krefelder, Westfälischen Landes-Eisenbahn usw., der Braunschweigischen Landes-, der Halberstadt-Blankenburger, Nordhauser-Wernigeroder usw. Eisenbahn);
6. Niederdeutscher Verband (nach der Mecklenburgischen Friedrich Franz-, Lübeck-Büchener, Eutin-Lübecker, Altona-Kaldenkirchener, Kiel-Eckernförde-Flensburger, Wittenberge-Perleberger, Priegnitzer, Mecklenburgischen Friedrich Wilhelm-, Paulinen- und Neu-Ruppiner usw. Bahn);
7. Tarif nach der Grossherzoglich Oldenburgischen Bahn;
8. Tarife nach Stationen
 - a) der Sächsischen Staatsbahnen,
 - b) der Bayerischen Staatseisenbahnen,
 - c) der Hessischen Nebenbahnen,
 - d) der früheren Main-Neckarbahn und ihrer Nebenbahnen,
 - e) der Badischen Staatsbahnen,
 - f) der Badischen Nebenbahnen,
 - g) der Württembergischen Staatsbahn,
 - h) der Pfälzischen Eisenbahnen,
 - i) der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen und der Luxemburgischen Wilhelmsbahn,
 - k) der Luxemburgischen Prinz Heinrich-Bahn;

9. Tarife nach den ost-, mittel- und westschweizerischen Stationen;
10. Tarife nach Italien via Gotthard und via Brenner;
11. Kokstarif nach Oesterreich-Ungarn usw.;
12. Tarife nach Stationen der Niederländischen Staatsbahn, der Holländischen, der Niederländischen Central- und Nordbrabant-deutschen Bahn;
13. Verkehr mit der Belgischen Staats- und anderen belgischen Bahnen.

Von den Stationen der unter Ziffer 1 bis 8 i aufgeführten Verkehren waren im letzten Jahre rund 2400 an den Kohlen- usw. Lieferungen aus Rheinland-Westfalen beteiligt.

Bedauerlicher Weise fehlen noch immer direkte Kohlentarife nach den Stationen der französischen Ostbahn und der Nordbahn; der Verkehr nach diesen Gebieten ist daher auch heute noch nur mittelst Umkartierung an der Grenze möglich.

Schlusswort.

Von Seiten des Bergbaus ist stets dankend anerkannt worden, wenn s. Zt. von den früheren Privatbahnen und seit der Verstaatlichung von der Staatsbahnverwaltung Tarifmassregeln, wie z. B. die Einführung und Ausdehnung von Ausnahmetarifen und dgl., getroffen worden sind, welche zur Belebung und Förderung des Bergbaus gedient haben und der Bergbau hat sich wiederholt verpflichtet gefühlt, diesen Dank auch öffentlich zum Ausdruck zu bringen. Andererseits glaubte er es aber auch nicht verschweigen zu sollen, wenn er sich in seinen Interessen für geschädigt hielt; wie z. B. als man von ihm verlangte, dass er allfälligen Frachtermässigungen mit Preisermässigungen für die Kohlen, obwohl die Preise für diese schon an der äussersten Grenze angekommen waren, folgen müsse, oder dass er nachweisen sollte, dass auf Grund der beantragten Frachtermässigung tatsächlich Abschlüsse erfolgen würden usw. Hierher gehören auch die jahrelangen Verzögerungen in der Ausdehnung des Rohstofftarifs auf die Brennstoffe, die Inkraftsetzung neuer Bestimmungen über die Anschlussbahnen, ohne vorherige Anhörung der Interessenten und der obenerwähnte, ungünstige Ausgang der Verhandlungen mit den belgischen Bahnen betr. die Umarbeitung der direkten Kohlentarife usw. Und es geschah nicht ohne Grund, dass der bergbauliche Verein noch in seinem Jahresbericht von 1901 sagte: Bei dem sich verschärfenden Wettbewerb fordert die Höhe unserer Güterfrachten noch immer die ernsteste Aufmerksamkeit heraus; die s. Zt. bei der Verstaatlichung der wichtigsten Privatbahnen gegebene Zusage »dass dieses so vereinigte Eisenbahnsystem in erster Linie dem Verkehr dienen solle, das Finanzinteresse aber zurückzutreten habe«, hat bis jetzt keine Verwirklichung gefunden. Die Interessen der Eisenbahn und

der Bergbau-Industrie sind unleugbar so eng miteinander verbunden, dass nicht bloss der Bergbau auf die Bahnen, sondern letztere auch auf den Bergbau angewiesen sind. Deshalb wird auch der rheinisch-westfälische Bergbau nie die Hoffnung aufgeben, dass die Organe der Staatsbahn immer mehr zu dieser Einsicht gelangen und ihm unterstützend zur Seite stehen werden.

5. Kapitel: Absatz der Bergwerksprodukte und deren Preise.

Von Bergassessor **K r e u t z**, Köln.

I. Leitung und Regelung des Absatzes bezw. Verkaufes.

Unter der Herrschaft des Direktionsprinzips war die königliche Bergbehörde eifrigst darauf bedacht, die Produktion und auch die Preise so zu regulieren, dass möglichst jede Zeche den ihr angemessenen Absatz erzielte.

Bezüglich der die Regelung der Produktionsmenge erstrebenden damaligen Verwaltungsnormen wurde bereits oben im Kapitel 2 und 3 das Nähere angegeben. Inbetreff der Kohlenpreis-Regulierung ist nachstehendes anzuführen.

Durch königlichen Erlass vom 26. Oktober 1755 war für den märkischen Bergamtsbezirk bestimmt worden: „es muss das Bergamt angewiesen werden, überall bei sämtlichen Kohlenzechen die Taxen und Preise der Kohlen zu revidieren und solche nach der Bonität der Kohlen, der Lage der Kohlenbergwerke und der Bequemlichkeit des Debits und Absatzes festzustellen.“*) Die bezügliche Bestimmung ging auch in die „Instruktion für das Klev-Moeurs und Maerk'sche Bergamt“ vom 24. Mai 1783 über, indem es dort hiess:

„10.

Anfertigung der Steinkohlentaxe.

Die jährliche Steinkohlen-Taxe wird nach dem Rescript vom 19. m. p. im November jeden Jahres durch den Ober-Berg-Meister projectiret, von

*) Vgl. R. v. Carnall: Die Bergwerke in Preussen und deren Besteuerung (Berlin 1850), S. 50;

Steinbeck: Ergänzungen und Erläuterungen des Preussischen Bergwerks-Rechts (Breslau 1838), S. 25.

dem Berg-Amte revidiret und zur Approbation an das Bergwerks- und Hütten-Departement gebracht. Bey dieser Kohlen-Taxe ist auf die Güte der Kohlen, auf die Entlegenheit der Gruben, und auf den ganzen oekonomischen Zustand derselben zu sehen, und so viel als möglich muss das Berg-Amt von der einmal approbirten Taxe nicht abgehen. Sollten aber dringende Umstände solches erfordern, so muss solches mit Anführung der Ursachen, bey dem Haushalts-Protocoll angezeigt werden.“

und weiter unter Ziffer 15, woselbst die Obliegenheiten des Oberbergmeisters näher angegeben wurden,

„f. fertiget derselbe nach dem § 10 eben dieser Instruction die Kohlen-Preis-Tabelle zur rechten Zeit nach denen vorgeschriebenen Principiis an, übergiebt solche beym Berg-Amt, wo selbige alsdann in Pleno revidiret, und demnächst zur Allerhöchsten Approbation eingesandt wird;“

Demnächst wurde auch in dem Patente vom 12. April 1803 wegen Verwaltung des Bergwerks-Regals in den Stiftern Essen und Werden*) bestimmt:

„6.

„Endlich setzen wir hiermit anoch fest, dass zu Erhaltung des wichtigen Steinkohlen-Bergbaus in Unsern neuen Provinzen Essen und Werden, und insbesondere zu gleichmässiger Vertheilung des Debits der Steinkohlen unter alle Gewerke, von Unserm Westfälischen Ober-Bergamte alljährlich eine Steinkohlen-Taxe nach bestimmtem Maass oder Gewicht, in eben der Art, wie in Unserer Grafschaft Mark, nach dessen bester Einsicht entworfen, solche aber vor deren Publikation von dem Bergwerks- und Hütten-Departement geprüft und genehmiget werden soll, welcher alle Gruben ohne Ausnahme sich dergestalt unterwerfen müssen, dass sie ihre Kohlen nach einerlei Maass und Gewicht, und weder zu einem höhern noch zu einem niedrigeren Preise als die Taxe besagt, verkaufen dürfen.“

Diesen Anordnungen lag neben der Absicht, die Konsumenten gegen Ueberteuerung zu schützen, die Idee zu Grunde, die Taxen so zu stellen, dass konkurrierende Gruben nebeneinander fortbestehen könnten, dass nämlich der Vorteil oder Nachteil, welchen eine Grube durch ihre natürliche Lage auf dem Debitswege gegen eine andere habe, in dem verschiedenen Taxpreise möglichst ausgeglichen werde. So lange die Absatzverhältnisse noch einfach waren und die Produktionsmenge sich auf geringer Höhe hielt, war eine solche Ausgleichung möglich. Sie blieb es aber nicht, als die Betriebe und die Verkehrsverhältnisse sich erweiterten, und so kam es denn, dass die Behörde gegen die Mitte des 19. Jahrhunderts hin, obwohl die Vorschriften noch formell bestanden, nicht mehr strikte nach den darin angegebenen Normen verfuhr, sondern vor der jedesmaligen Feststellung der nächstjährigen Steinkohlentaxe mit den Bergwerksbesitzern

*) S. Rabe: Sammlung preussischer Gesetze und Verordnungen, 7. Band, Seite 439.

verhandelte und die einander entgegenstehenden Interessen auf gütlichem Wege zu vereinigen suchte.*)

Das Bestreben der königlichen Bergbehörde war endlich zu jener Zeit auch noch darauf gerichtet, den Absatz zu erweitern. Es lag dies einmal im Interesse der Hebung unserer gesamten Wirtschaft, sodann aber auch im direkten Interesse des Staates, indem dieser von den Zechen nach Massgabe der Absatzmengen und der Kohlenpreise Abgaben erhob. Aber gerade die Höhe dieser Abgaben, wie auch der daneben noch bestehenden sonstigen Gefälle (Ruhrschiffsabgaben) wurde den auf die Erweiterung des Absatzes gerichteten Bemühungen mit der Zeit hinderlich, weshalb man sich im zweiten Viertel des 19. Jahrhunderts genötigt sah, bezüglich des Absatzes nach entfernteren bezw. durch die Konkurrenz bedrohten Gebieten gewisse Vergünstigungen (Rückvergütung oder Ermässigung von Abgaben, Zahlung von Prämien) zu gewähren.

Um das Jahr 1850 lagen demnach die vorstehend erwähnten Verhältnisse derart, dass das Bergamt alljährlich mit den Gewerken in dem sogenannten Kohlenpreisregulierungs-Termin verhandelte und danach das Oberbergamt die Kohlenpreise fürs nächste Jahr festsetzte. Diese Preise waren dann, soweit nicht in einzelnen Fällen aus besonderen Gründen nachträglich eine Herabsetzung von den Gewerken mit Zweidrittel-Mehrheit beschlossen und vom Oberbergamt genehmigt wurde, beim Verkauf genau einzuhalten, d. h. es durfte weder höher noch niedriger, als die bestehende Taxe besagte, von den Gruben verkauft werden.

Der Verkauf der Kohlen erfolgte durch den Schichtmeister oder den Verleger. Eine Naturalteilung der Bergwerksprodukte unter die Gewerken war im Ruhrbezirk nicht üblich und auch für gewöhnlich bezw. ohne weiteres nicht zulässig.***) An Prämien bezw. Vergütungen zum Zwecke der Vermehrung des Absatzes wurden gewährt:

I. für die nach Holland***) exportierten Kohlen und Koks:

1. Bonifikation aus der Oberbergamtskassenschatzkasse bezw. Bergzehntkassenschatzkasse:
 - a) Rückvergütung auf den Zehnten (2 Pfg. pro Centner Kohlen und 3 Pfg. pro Centner Koks);

*) Nach R. v. Carnall: Die Bergwerke in Preussen und deren Besteuerung (Berlin 1850), S. 50.

**) S. Steinbeck: Ergänzungen und Erläuterungen des Preussischen Bergwerks-Rechts (Breslau 1838), S. 71, ferner das vom Oberbergamt unterm 20. Februar 1827 erlassene „Regulativ wegen Verkaufs der Steinkohlen zum Ruhr-Debit“ im Amtsblatt der königlichen Regierung Arnsberg vom Jahre 1827, S. 48.

***) S. R. v. Carnall a. a. O., S. 56.

- b) Rückvergütung auf die Ruhrschiffahrtsabgaben (2 Pfg. pro Centner Kohle);
2. Ausfuhrprämie seitens der Bergamtskassen*) (2 Pfg. pro Centner Kohlen und 3 Pfg. pro Centner Koks);
- II. für die mit der Köln-Mindener Bahn über die Station Bielefeld hinaus versandten Kohlen und Koks**) eine Remission an der Zehntabgabe von 3 Pfg. pro Centner Kohle und 4½ Pfg. pro Centner Koks (aus der Zehntkasse).

Diese Vergütungen hörten, nachdem durch das Bergwerkssteuergesetz vom 12. Mai 1851 eine allgemeine Ermässigung der Bergwerksabgaben angeordnet worden war, teils schon mit dem 1. Juli 1851, im übrigen aber mit Ende 1852 auf. Insgesamt waren vergütet worden: für die Ausfuhr nach Holland in den Jahren 1844 bis Ende 1852: 783 507 M. und für den Versand über Bielefeld hinaus in der Zeit der Dauer dieser Vergünstigung, d. i. vom 1. Juni 1849 bis 1. Juli 1851: 21 820 M.

Infolge der durch das Miteigentümergebiet vom 12. Mai 1851 eingeleiteten Beseitigung des Direktionsprinzips hörten, wie oben im 2. Kapitel des Näheren dargelegt wurde, die auf die Regelung der Verkaufspreise, der Produktion und des Absatzes gerichteten Obliegenheiten der königlichen Bergbehörde auf. Wenn nach dem Jahre 1851 noch von bergbehördlichen Produktentaxen die Rede ist, so betrifft dies nur die für die Entrichtung der Bergwerksabgaben massgebenden Taxen, nicht aber die Preise, zu denen die Zechen ihre Produkte zu verkaufen hatten; die Bergwerksbesitzer waren vielmehr fortan in der Bestimmung der Verkaufspreise nicht durch bergbehördliche Befugnisse eingeschränkt. Der Verkauf erfolgte fernerhin in der Hauptsache durch kaufmännische, von der Bergbehörde unabhängige Beamte.

Die dadurch den Zechen hinsichtlich des Vertriebes der Produkte gegebene Freiheit führte indessen während der durch ausserordentliche Ungunst der Konjunktur charakterisierten Zeit von 1874 bis 1887 zu einem übermässigen und deshalb für den Bergbau schädlichen Konkurrenzkampfe. Um solchen abzuschwächen und die Verwertung der Bergwerksprodukte in die richtigen Bahnen zu lenken, schlossen sich die Bergwerksbesitzer bzw. Gruppen derselben von Ende der 1870er Jahre ab zu Verbänden zusammen, welche die Produktion bzw. die Verkaufspreise regeln, bzw. den Verkauf selbst einheitlich durchführen sollten. Diese Bestrebungen

*) D. h. Berggewerkschaftskassen.

**) S. Amtsblatt der kgl. Regierung Düsseldorf, 1849, S. 355.

fürten Anfangs der 1890er Jahre zur Bildung des Westfälischen Koks-syndikats zu Bochum, des Brikettverkaufsvereins zu Dortmund und des Rheinisch-Westfälischen Kohlen-Syndikats zu Essen. Diese drei Verbände haben seitdem den Verkauf der Kohlen, Koks und Briketts in der Hauptsache in Händen gehabt und sind vom 1. Januar 1904 ab zu einem Ver-bande, nämlich dem Rheinisch-Westfälischen Kohlen-Syndikat, verschmolzen worden. Näheres hierüber wird in Band XI, Kapitel 8, Abschnitt IV mitgeteilt werden.

II. Entwicklung der Konjunkturverhältnisse.

Wie der Himmel gerade am Morgen nach dunkler Sturmesnacht oft recht heiter erscheint, so bot auch, nachdem die politische Bewegung vom Jahre 1848 mit ihrem ungünstigen Einfluss auf Handel und Industrie zur Ruhe gekommen war, der Kohlenmarkt im Jahre 1850 einen recht hoffnungs-freudigen Ausblick. Die Kohlenhändler, welche infolge der 1848er Er-eignisse in den Kohlenbezügen sehr zurückhaltend geworden waren und sich auf den Verkauf der Bestände und den Ankauf des augenblicklichen Bedarfs beschränkt hatten, liessen im Jahre 1850 ihre Besorgnisse schwinden und beeilten sich, um das Geschäft wieder in seine regel-mässigen Gleise zu bringen, ihre Magazine von Neuem mit angemessenen Vorräten zu versehen. Als letzteres geschehen war, gestaltete sich im Jahre 1851 die Nachfrage etwas weniger lebhaft und manche Zechen setzten, als von Mitte 1851 ab die Bergwerksabgaben ermässigt wurden, ihre Kohlenpreise herab; doch war diese Lage eine ganz vorübergehende. Die Entwicklung des Eisenhüttenwesens und der Verkehrsverhältnisse, wie auch der Berggesetzgebung und die bereits erwähnte Ermässigung der Bergwerksabgaben erweiterten und vermehrten eben den Ab-satz derart, dass auch die Kohlenpreise recht bald und zwar im Märki-schen bereits 1852, im Essen-Werdenschen von Ende dieses Jahres ab eine steigende Richtung einschlugen. Starke Nachfrage nach Kohlen und an-haltend zunehmende Preise charakterisieren dann die nächstfolgenden Jahre, so dass am 1. Juli 1854 beim Kohlenverkauf, welcher damals nach Hohlmass erfolgte, das bisher gegebene Aufmass (auch Haufmass genannt, durchschnittlich 20 Proz.) durch Einführung des Streichmasses ohne ent-sprechende Ermässigung der Preise beseitigt werden konnte.

Namentlich die Zeit von 1855 bis gegen Ende 1857 war durch eine ausserordentlich günstige Konjunktur des Kohlenmarktes ausgezeichnet. Die bekannten Folgeerscheinungen: Erbohren bzw. Erschürfen und Muthen von Steinkohlen- oder Kohleneisenstein-Flötzen, lebhafter Handel in Kuxen oder Bergwerken bzw. Grubenfeldern, Anlegen neuer Zechen und dergl. bildeten neben der Gründung von Aktiengesellschaften und neuen Eisen-

Hüttenwerken die Signatur jener Jahre, welche man als das goldene Zeitalter des 1850er Dezenniums bezeichnet hat.

Von Ende 1857 ab machte sich, nachdem bereits im Herbst 1856 eine Geldkrise in die Erscheinung getreten war, eine allgemeine Handelskrise bemerklich. Von England her kam billiges Eisen, was in Verbindung mit ungewissen politischen Verhältnissen auf die Eisenindustrie sehr ungünstig einwirkte und damit auch den Steinkohlenmarkt nachteilig beeinflusste; die in der Hochkonjunktur neu angelegten Zechen brachten nun ihre Produkte ebenfalls auf den Markt, so dass das Angebot an Kohlen die Nachfrage überstieg und in naturgemässer Folge davon die Kohlenpreise mehr und mehr sanken.

Diese Deroute des Kohlenmarktes dauerte von 1858 bis in den Herbst 1863, und gerade während dieser Zeit wurden seitens der Bergwerksbesitzer, namentlich des im Jahre 1858 gegründeten „Vereins für die bergbaulichen Interessen im Oberbergamtsbezirk Dortmund“, erhebliche Anstrengungen zur Erweiterung des Absatzgebietes gemacht. Diesen auf die Herstellung des Gleichgewichts zwischen Produktion und Nachfrage abzielenden Bemühungen blieb auch auf die Dauer der Erfolg nicht versagt; doch erst das Jahr 1863 konnte von urteilsfähiger Seite*) als ein solches bezeichnet werden, welches unverkennbar den Keim zur Ueberleitung aus einer mehr als fünfjährigen Periode der Absatz-Beengtheit resp. Ueberproduktion und dadurch bedingter unnatürlich niedriger Preise in normale Verhältnisse in sich schliesse“, indem seit den letzten drei Monaten des genannten Jahres eine Neigung zu einer freilich nur bescheidenen Preissteigerung der Kohle unverkennbar war.

Die Besserung der Marktlage machte dann im nächsten Jahre (1864) weitere Fortschritte, so dass auch die Preise etwas erhöht werden konnten. Hervorgerufen war dies im wesentlichen durch die Erweiterung des Absatzkreises und die allgemeine Wiederbelebung der einheimischen Industrie, daneben wirkten als ausserordentliche Faktoren noch mit: die anhaltenden Arbeitseinstellungen auf den englischen Gruben (infolge deren der Export der englischen Kohle nach den deutschen Nordseehäfen vermindert wurde), die dänische Blockade der preussischen Häfen während des schleswig-holsteinischen Krieges (wodurch selbst Lübeck und die preussische Marine genötigt wurden, ihren Kohlenbedarf aus dem Ruhrbezirk zu decken) und endlich auch die Aufhebung der holländischen Staatsaccise auf Brennmaterial (vom 1. März 1864 ab).

Die folgenden 1860er Jahre waren zwar im Grossen und Ganzen hinsichtlich der Nachfrage nach Kohlen nicht ungünstig zu nennen, aber sie

*) Jahresbericht des Vereins für die bergbaulichen Interessen im Oberbergamtsbezirk Dortmund pro 1863.

liessen doch, namentlich wegen der Preise noch zu wünschen übrig. Ein zeitweiser Druck auf die Konjunktur wurde ausgeübt durch den milden Winter 1865/66, die aussergewöhnliche Trockenheit und die damit verbundene Hemmung der Schifffahrt während des Sommers und Herbstes 1865,*) die während desselben Jahres in die Erscheinung tretende Unzulänglichkeit der Eisenbahntransportmittel wie auch die Störung des Eisenbahnverkehrs während des Krieges 1866 und endlich durch die Gewitterwolken am politischen Horizont, der sich auch nach Beendigung des erwähnten Krieges nicht so bald wieder klären wollte, so dass eine gewisse Unlust zu gewerblichen Unternehmungen bis in das Jahr 1868 hinein bestehen blieb. Erst in der zweiten Hälfte dieses Jahres gestaltete sich die politische Konstellation freundlicher; damit kehrte dann grösseres Vertrauen und eine frischere Strömung auf dem gewerblichen Gebiete ein; zudem besserte sich von Mitte 1868 ab die Lage der Eisenindustrie, welche namentlich 1867 und anfangs 1868 eine recht unbehagliche gewesen war. Kurzum, der Montanmarkt nahm von Herbst 1868 ab einen zwar langsamen, aber stetigen Aufschwung, der in solcher Form bis weit in das Jahr 1870 hinein anhielt.

In diese Zeit friedlichsten Schaffens schlug dann wie ein Blitz aus heiterem Himmel die Kriegserklärung Frankreichs vom 19. Juli 1870 ein. Die nachteilige Rückwirkung dieses Ereignisses auf das wirtschaftliche Leben blieb naturgemäss nicht aus; das Kohlengeschäft, welches in den letzten Monaten überaus glänzend gewesen war, erhielt sofort eine andere Physiognomie, da man sich trotz der besten Zuversicht, mit welcher die französische Herausforderung vom ersten Augenblick an aufgenommen wurde, nicht verhehlen konnte, dass mit dem Kriege eine erhebliche Einschränkung der industriellen Thätigkeit verknüpft sein werde. Das Bundeskanzleramt erliess das Verbot der Ausfuhr von Steinkohlen aus dem Gebiete des Norddeutschen Bundes, und es musste infolgedessen der gesamte Export nach den Niederlanden suspendiert werden.

Doch die schon bald eintreffenden Nachrichten von glorreichen Siegen deutscher Truppen auf Frankreichs Boden übten einen ermutigenden Einfluss auf die Geschäftswelt aus und bestärkten die deutsche Nation in dem Vertrauen auf einen für sie günstigen Ausgang des Kampfes. Zwar entzog der Krieg viele frische Jugendkräfte der gewerblich-produktiven Thätigkeit und brachte erhebliche Verkehrsstörungen mit sich. Aber die Nachfrage nach Kohlen überstieg das Angebot, die Kohlenausfuhr wurde bald in ge-

*) Der Winter 1866/67 war dagegen sehr nass, so dass damals die Schifffahrt längere Zeit durch Hochwasser unterbrochen war; in dem Duisburger Hafen waren die Sperrschleusen in der Zeit zwischen 16. Dezember 1866 und 26. April 1867 nicht weniger als 51 Tage geschlossen.

wissem Masse wieder gestattet*), und die Preise stiegen demgemäss, zumal als der Winter frühzeitig einsetzte, so dass die Zechen trotz des Krieges günstige Geschäftsabschlüsse erzielten.

Nachdem dann am 28. Januar 1871 ein Waffenstillstand und auf Grund der Friedenspräliminarien vom 26. Februar am 10. Mai 1871 der definitive Friede zwischen Deutschland und Frankreich abgeschlossen war, hatte sich bereits bis zur Mitte des Jahres 1871 auf allen gewerblichen Gebieten die volle Thätigkeit wieder entfaltet, und es entwickelte sich dann in dem wirtschaftlichen Leben ein Unternehmungsgeist, wie kaum je zuvor.

Einerseits war es die Notwendigkeit, das während des Krieges Versäumte nachzuholen und die Lücken, welche in der Produktion der Güter eingetreten waren, auszufüllen, andererseits die Sicherheit, dass man nach den Erschütterungen des letzten Jahres einer Aera dauernden Friedens entgegengehe, in Folge deren fast sämtliche Gewerbszweige einen ungeahnten Aufschwung nahmen.

Der Steinkohlenbergbau war bei dieser allgemeinen Entwicklung in hohem Grade beteiligt. Die Nachfrage nach Kohlen steigerte sich mit Beendigung des Krieges von Monat zu Monat, so dass es trotz Aufbietung aller Kräfte nicht möglich war, derselben voll zu genügen. Die Kohlenpreise stiegen nicht bloss, nein, sie schnellten empor. Die Eröffnung neuer Werke, wie auch das Schürfen und Bohren wurde mit Eifer betrieben; der Wertpapier- und Kuxenhandel nahm eine geradezu schwindelerregende Gestalt an.

Diese Periode der Hochkonjunktur, welche man auch die Gründer- oder gar Schwindelperiode der 1870er Jahre genannt hat und welche die Jahre 1855 bis 1857 in der hier in Rede stehenden Beziehung bei weitem übertraf, dauerte bis gegen Ende 1873; bis dahin hatten Nachfrage und

*) Durch das Ausfuhrverbot hatte man verhüten wollen, dass der französischen Kriegsflotte aus den holländischen Hafenplätzen deutsche Kohlen zugeführt würden. Die französischen Kriegsschiffe fanden indessen vollauf Gelegenheit, sich von England und Schottland her mit dem erforderlichen Brennmaterial zu versehen, da die britische Regierung zwar die direkte Verschiffung englischer Kohle nach den Flotten der Kriegsmächte untersagte, im übrigen aber im Interesse der eigenen Industrie kein Bedenken trug, die Entscheidung über die wichtige Frage, ob Kohle Kriegs-Kontrebande sei, den Preisengerichten zu überlassen. Frankreich konnte demgemäss ohne sonderliche Anstrengung der englischen wie der eigenen Kohle sich bedienen und auf den Bezug von Holland her verzichten.

Das Bundeskanzler-Amt änderte dann auch bald in Erwägung dieser Umstände wie auch der nachteiligen Rückwirkung des Ausfuhrverbotes auf den heimischen Bergbau dieses Verbot auf Grund Antrages der niederrheinisch-westfälischen Bergwerksbesitzer insofern ab, als es zunächst den Fabriken, grösseren industriellen Etablissements und Eisenbahnverwaltungen der Niederlande den Bezug ihres Kohlenbedarfs aus dem Ruhrbezirk gestattete und später auch den Kohlenhändlern unter Beobachtung bestimmter Vorschriften ein gleiches Recht einräumte.

Preise bei unserer Kohle eine fortwährend steigende Tendenz gezeigt. In den letzten Monaten des Jahres 1873 konnte es aber keinem Zweifel mehr unterliegen, dass der beim Kohlenverbrauch in erster Linie beteiligten Eisenhüttenindustrie die massenhaften Aufträge, deren sie sich vorher zu erfreuen gehabt hatte, zu fehlen begannen. Eigentümlicher Weise blieb aber das Kohlegeschäft bis Ende 1873 lebhaft, und erst mit Beginn des folgenden Jahres trat hier ein plötzlicher und gerade deshalb um so empfindlicherer Rückschlag ein; es hatte den Anschein, als ob der Bedarf an Kohlen und Koks mit einem Male um 20 bis 25 Proz. geringer geworden wäre. Die Nachfrage erlahmte momentan, und damit machte sich bald ein rapider Rückgang in den Preisen geltend.

Es begann nunmehr eine Zeit, die, was Konjunktur anbetrifft, zu den traurigsten des niederrheinisch-westfälischen Steinkohlenbergbaus gehört und im wesentlichen bis in das Jahr 1887 hinein anhielt. Der Absatz nahm während derselben im grossen und ganzen zwar zu, aber infolge der durch die Hochkonjunktur der Jahre 1871 bis 1873 hervorgerufenen Erweiterung der Betriebsanlagen und somit Vermehrung der Produktionsfähigkeit überwog im allgemeinen das Angebot an Kohlen die Nachfrage. Die Preise nahmen demgemäss einen solchen Stand an, dass es nur den wenigen günstigst arbeitenden Zechen möglich war, etwas Ueberschuss zu erzielen; es herrschten eben Schleuderpreise. In dieser trüben Zeit eröffneten sich allerdings zwischendurch auch mal auf kurze Dauer Lichtblicke, so z. B. Ende 1879, als der Winter früh und streng eingesetzt hatte, und als die Eisenindustrie, begünstigt durch die deutsche Zollgesetzgebung wie auch durch die von Nordamerika her sich geltend machende starke Nachfrage nach Eisen, einen Aufschwung nahm, so dass auch die Kohlenpreise bei sehr regem Absatz eine Haussebewegung einschlugen, welche jedoch schon im Frühjahr 1880 verlief und der alten Stagnation mit ihren niedrigen Preisen wieder Platz machte.

Erst im Herbst 1887 trat, im Anschluss an die seit Mitte dieses Jahres gesteigerte Thätigkeit der Eisenindustrie, wie überhaupt an die schon seit Ende 1886 bemerkliche Wiederbelebung des ganzen Weltmarktes, endlich die langersehnte anhaltendere Besserung des Kohlenmarktes ein. Dieselbe wurde durch den folgenden strengen Winter noch begünstigt, und die Kohlenpreise erfuhren dann eine langsam, aber beständig von Monat zu Monat zunehmende Aufbesserung. Der Kohlenbergbau begann nun sich mehr und mehr von der schweren Krisis, unter welcher er 14 Jahre hindurch gelitten hatte, zu erholen.

Diese glückliche Entwicklung fand im Mai 1889 eine jähe Unterbrechung durch den Bergarbeiter - Ausstand. Als dieser nach ungefähr vierwöchiger Dauer beigelegt war, galt es zunächst, den durch ihn herbeigeführten Ausfall in der Förderung wieder wett zu machen. Gleich-

zeitig sollte der von allen Seiten erhobenen Forderung, über den augenblicklichen Bedarf hinaus zu liefern, entsprochen werden; die grösseren Kohlenabnehmer wollten sich eben nicht noch einmal der Gefahr aussetzen, im Augenblicke eines Streikausbruchs ohne Kohlenvorräte zu sein, und so erhob sich ein allgemeiner Ruf nach Kohlen, wie man ihn bis dahin selbst in Zeiten sehr lebhafter Nachfrage nicht gekannt hatte. Die durch diese Lage bedingte Steigerung der Kohlenpreise, namentlich seitens der Händler, erfolgte nicht mehr langsam und schrittweise, wie vor dem Ausstände, sondern plötzlich und in Sprüngen, und es gehörte keine grosse Prophetengabe dazu, um vorauszusehen, dass derartige Verhältnisse nicht von längerer Dauer sein konnten.

Der Rückschlag trat denn auch zu Anfang des Sommers 1890 ein. Zwar besserte sich die Marktlage schon wieder im Herbst desselben Jahres, so dass während des Restes desselben wie auch in der ganzen ersten Hälfte des Jahres 1891 Preise und Absatz durchaus befriedigend waren. Um die Mitte 1891 trat jedoch infolge der misslichen Lage der Hochofenindustrie eine Stockung des Absatzes in Koks und Feinkohlen und demnächst während des milden Winters 1891/92 auch in den meisten übrigen Kohlensorten ein. Dieser Mangel an Absatz mit dem naturgemässen Druck auf die Preise hielt dann bei dem allgemeinen Niedergang des gewerblichen Lebens bis in das Jahr 1895 hinein an, wenn auch zwischendurch mal zeitweise die Nachfrage nach einzelnen Kohlensorten sich etwas hob. Die nunmehr bestehenden Syndikate suchten die Preise zu halten und durch Förder-Einschränkungen einen Ausgleich zu schaffen.

Im Januar 1895 setzte ein starker Frost ein, welcher längere Zeit anhielt; der Steinkohlenabsatz — und der Mangel daran war gerade die Signatur der letzten Zeit gewesen — hob sich infolgedessen und behielt, da demnächst, namentlich von Mitte 1895 ab, das ganze gewerbliche Leben, insbesondere auch die Eisenindustrie einen kräftigen Aufschwung nahm, diese steigende Richtung bis fast ins Jahr 1901 bei. Die Zeit von Mitte 1895 bis gegen Ende 1900 repräsentiert für unseren Steinkohlenbergbau eine Periode überaus glänzender Konjunktur; der Kohlenbegehrt wurde so lebhaft, dass man im Jahr 1900 sogar von einer Kohlennot redete und diese zum Gegenstand von Verhandlungen im Deutschen Reichstage (3., 6. und 7. Dezember 1900) machte.*) Diese Periode, welche von neuem eine gewaltige Entwicklung unseres Bergbaus, insbesondere auch viele Neuanlagen hervorrief, unterschied sich von früheren ähnlichen Perioden im wesentlichen dadurch, dass nunmehr, dank der mässigenden Einwirkung

*) Vgl. die vom »Verein für die bergbaul. Interessen im Oberbergamtsbezirk Dortmund« im Januar 1901 bearbeitete »Denkschrift betreffend die Verhandlungen des Deutschen Reichstages über die Kohlenfrage am 3., 6. und 7. Dezember 1900.«

des Kohlen-Syndikats, die Preise verhältnismässig nur langsam stiegen und die jeweiligen Preiserhöhungen unter sehr starker Rücksichtnahme auf die Bedürfnisse der anderen Industrien nur um ein relativ geringes Mass erfolgten. Diesem Umstande hauptsächlich ist es auch wohl zuzuschreiben, dass die Gunst der Konjunktur uns diesmal so viele Jahre hindurch treu blieb und der mit Beginn des Jahres 1901 eintretende Rückschlag nicht so empfindlich wurde und auch nicht von so langer Dauer war, wie in früheren Fällen.

Obwohl die Lage der Eisenindustrie bereits seit Mitte 1900 infolge Versiegens der Nachfrage eine missliche zu werden begonnen hatte, blieb dennoch der Begeh nach Brennstoffen bis gegen Ende 1900 ein sehr lebhafter. Erst in den letzten Wochen dieses Jahres sah auch der Kohlenbergbau sich genötigt, zum Zwecke der Verringerung seiner Produktion Anstalten zu treffen. Die Nachfrage nach Kohlen und Koks liess eben erheblich nach. Dieser Rückgang machte 1901 weitere Fortschritte und nahm auch anfangs 1902 noch an Schärfe zu. Gegen Sommer 1902 trat dann in dieser rückläufigen Bewegung ein Stillstand ein. Demnächst und zwar noch in der zweiten Hälfte des Jahres 1902 begann infolge der ausländischen Bergarbeiterausstände*) eine Belebung des Kohlen- und Koksmarktes, die aber vorerst nur den Erfolg hatte, dass die Zechen ihre zum Teil sehr erheblichen Vorräte, namentlich an Koks und Koks hlen ins Ausland abstossen konnten. Die inzwischen allmählich wiedergekehrte Beschäftigung der einheimischen Eisenindustrie, veranlasst durch die starke Ausfuhr nach Amerika, blieb naturgemäss nicht ohne günstige Rückwirkung auf den Kohlenabsatz. Dieser ist dann bis jetzt (Frühjahr 1904) ein zufriedenstellender, teilweise sogar ein recht reger gewesen.**)

III. Kohlensorten und Absatz-Statistik nebst Bemerkungen über die Bedeutung der Konkurrenz- Bergbaubezirke.

Während zu Anfang der 1850er Jahre die einzelnen Kohlenqualitäten (Fettkohlen, Magerkohlen usw.) meistens nur in je zwei Hauptsorten, nämlich teils als melierte, d. h. Grus mit Brocken, teils als Grus allein, verkauft, auf manchen Gruben allerdings die melierten, auf andern die Grus-

*) Ausstand der französischen Bergarbeiter von der ersten Hälfte Oktober bis Mitte November 1902; der fünfmonatige Streik im amerikanischen Anthrazitkohlenbergbau, wodurch das britische Angebot nach Amerika abgelenkt wurde.

**) Die Schilderung der Konjunkturverhältnisse lehnt sich aufs engste an die Jahresberichte des »Vereins für die bergbaul. Interessen im Oberbergamtsbezirk Dortmund« an.

kohlen noch in zwei Sorten getrennt und nur auf einzelnen wenigen Zechen noch Stücke besonders ausgehalten wurden,*) hat sich, um den steigenden Anforderungen der Kohlenverbraucher bzw. den Bedürfnissen des Marktes zu entsprechen, mit der Zeit, begünstigt durch die Entwicklung der Aufbereitung und Brikettierung, hinsichtlich der Sorten eine Mannigfaltigkeit ausgebildet, welche den Fernerstehenden überraschen dürfte.

Im Jahre 1850 setzten die Zechen des Märkischen und Essen-Werdenschen Bergamtsbezirks ohne die Mülheim-Broicher und Hardenbergischen Zechen insgesamt 1 983 671 t Kohlen ab und zwar 8 504 t Stücke, 1 609 289 t Grus mit Brocken (melierte Kohlen) und 365 878 t Grus. Wie der Absatz der Mülheim - Broicher und Hardenbergischen Zechen (im Jahre 1850 Gesamtförderung 101 606 t) sich in dieser Beziehung verteilte, ist dem Verfasser nicht bekannt geworden.

Die in der neuesten Zeit von den Zechen des Rheinisch-Westfälischen Kohlen-Syndikats geführten Steinkohlensorten und deren Anteil am Absatz sind in Tabelle 30 verzeichnet.

Zum Verständnis der Sortenbezeichnung sei folgendes angeführt:

Die Kohlen werden zum Teil in dem Zustande, wie sie aus der Grube kommen, eventl. nach Auslesen der »Berge« (Steine), abgesetzt und zwar bei einem Stückgehalt von etwa 15 Proz. und weniger als »Fördergruskohlen«, bei einem höheren Stückgehalt — bei Gas- und Gasflammkohlen etwa 40 bis 50 Proz., im übrigen durchschnittlich etwa 25 Proz. — als »Förderkohlen«.

Der grössere Teil der Kohlen wird dagegen vor der Verladung noch einer weiteren Bearbeitung unterworfen, nämlich entweder bloss einer Separation, d. h. einem Absieben nach Korngrössen in »Stückkohlen« und »Nussgruskohlen«, bzw. in »Stückkohlen«, »Nusskohlen« und »Feinkohlen« (Separations- oder Sieb-Produkte), oder einer Separation und Wäsche (Wasch - Produkte).

Die Stückkohlen unterscheidet man als »Stücke I« (= $\frac{1}{1}$ gesiebte Stücke), »Stücke II« (= $\frac{1}{2}$ gesiebte Stücke) und »Stücke III« (= $\frac{1}{3}$ gesiebte Stücke), je nachdem sie über Sieblochungen von etwa 80, 50 oder 30 mm gegangen sind. Soweit sie nicht als »Stückkohle« zum Verkauf gelangen, werden sie den Förderkohlen zu deren Aufbesserung zugesetzt, wodurch sich dann die »Melierten« mit einem Stückgehalt von etwa 40 Proz. und die »Bestmelierten« mit einem solchen von etwa 50 Proz.

(Fortsetzung S. 206.)

*) S. v. Carnall: Die Bergwerke in Preussen und deren Besteuerung, Berlin 1850, S. 7.

Selbstverbrauch*) und Absatz an Kohlen,
getrennt nach den einzelnen Sorten,
bei den Zechen des Rheinisch-Westfälischen Kohlen-Syndikats
in den Jahren 1900, 1901 und 1902.

Tabelle 30.

Lfd. No.	Sorten	Im Jahre 1900			Im Jahre 1901			Im Jahre 1902					
		Selbstverbrauch t	Versand einschl. Landabsatz t	Selbstverbrauch + Versand überhaupt t	% der Summe A	Selbstverbrauch t	Versand einschl. Landabsatz t	Selbstverbrauch + Versand überhaupt t	% der Summe A	Selbstverbrauch t	Versand einschl. Landabsatz t	Selbstverbrauch + Versand überhaupt t	% der Summe A
A. Fettkohlen.													
1	Fördergrus	247 354	334 306	581 660	1,92	229 489	373 834	603 323	2,07	140 917	500 809	641 726	2,22
2	Förderkohle	702 337	3 641 401	4 343 738	14,35	724 409	3 248 145	3 372 554	13,65	886 731	3 480 442	4 367 173	15,09
3	Stücke I	1 496	1 375 052	1 376 548	4,55	1 235	1 333 945	1 335 180	4,59	1 737	1 213 823	1 215 560	4,20
4	Stücke II	—	97 256	97 256	0,32	—	53 488	53 488	0,18	—	27 702	27 702	0,10
5	Stücke III	—	125 540	125 540	0,41	—	119 183	119 183	0,41	—	100 358	100 358	0,35
6	Melierte	19 580	395 371	414 950	1,37	23 225	485 284	508 509	1,75	22 937	518 661	541 598	1,87
7	Bestmelierte	48 071	4 296 148	4 344 219	14,35	86 747	4 131 000	4 217 747	14,49	96 004	3 537 231	3 633 235	12,56
8	Gewasch. Nuss I.	1 129	921 588	922 717	3,05	826	935 085	935 911	3,21	1 187	897 626	898 813	3,11
9	Gewasch. Nuss II	7 597	1 291 807	1 299 404	4,29	7 970	1 311 987	1 319 957	4,53	15 036	1 264 296	1 279 332	4,42
10	Gewasch. Nuss III	2 455	1 566 842	1 569 297	5,18	3 595	1 668 581	1 672 176	5,74	3 038	1 648 809	1 651 847	5,71
11	Gewasch. Nuss III/IV	475	98 480	98 955	0,33	223	92 635	92 858	0,32	560	106 810	107 370	0,37
12	Gewasch. Nuss IV	5 000	1 754 027	1 759 027	5,81	7 161	1 880 751	1 887 912	6,49	6 363	1 971 207	1 977 570	6,83
13	Gewasch. Nuss V	110	63 857	63 967	0,21	55	36 500	36 555	0,13	575	45 015	45 590	0,16
14	Gewasch. Feinkohlen	10 293 338	2 495 927	12 789 265	42,24	9 188 838	2 770 007	11 958 845	41,09	8 698 307	3 160 537	11 864 844	41,00
15	Ungewasch. Feinkohlen	11 057	182 612	193 669	0,64	22 778	112 591	135 369	0,46	191 826	159 976	351 802	1,22
16	Nussgrus	—	35 586	35 586	0,12	774	40 368	41 142	0,14	—	27 672	27 672	0,10
17	Gewasch. Melierte	—	157 295	157 295	0,52	—	143 843	143 843	0,49	—	118 867	118 867	0,41
18	Schlammkohle	53 459	48 041	101 500	0,34	43 447	33 011	76 458	0,26	32 713	48 630	81 343	0,28
Summe A		11 393 458	18 881 136	30 274 594	100	10 340 772	18 770 238	29 111 010	100	10 097 931	18 834 471	28 932 402	100

Unter »Selbstverbrauch« ist in dieser Tabelle auch der Absatz zur eigenen Kokerei oder Briquetfabrik verstanden.

Fortsetzung von Tabelle 30.

Lfd. N ^o	Sorten	Im Jahre 1900			Im Jahre 1901			Im Jahre 1902					
		Selbst- verbrauch t	Versand einschl. Landabsatz t	Selbstverbrauch + Versand überhaupt t	%, der Summe B	Selbst- verbrauch t	Versand einschl. Landabsatz t	Selbstverbrauch + Versand überhaupt t	%, der Summe B	Selbst- verbrauch t	Versand einschl. Landabsatz t	Selbstverbrauch + Versand überhaupt t	%, der Summe B
B. Gas- u. Gasflamm-													
kohlen.													
19	Kännelkohlen	—	8 228	8 228	0,05	20	6 470	6 490	0,04	10	4 081	4 091	0,03
20	Generatorkohlen	—	1 018 838	1 018 838	6,61	—	945 760	945 760	6,40	—	998 767	998 767	7,15
21	Flammfördergrus	14 426	91 735	106 161	0,69	12 912	83 444	96 356	0,65	11 033	79 312	90 345	0,65
22	Gasförderkohlen	7 169	2 353 009	2 360 178	15,31	7 521	2 387 559	2 395 080	16,22	7 733	2 380 521	2 388 254	17,10
23	Gasflammförderkohlen	470 174	5 811 036	6 281 210	40,75	464 989	5 575 237	6 040 226	40,91	357 669	4 870 017	5 227 686	37,43
24	Flammförderkohlen	132 791	1 114 611	1 247 402	8,09	143 233	1 024 487	1 167 720	7,91	117 133	932 399	1 049 532	7,52
25	Stücke I	20	672 408	672 428	4,36	20	679 873	679 893	4,61	687	564 571	565 258	4,05
26	Stücke II	—	283 251	283 251	1,84	—	239 373	239 373	1,62	—	225 861	225 861	1,62
27	Stücke III	—	102 918	102 918	0,67	—	98 390	98 390	0,67	—	133 937	133 937	0,96
28	Knabbeln	329	18 782	19 111	0,12	386	19 347	19 733	0,14	504	11 930	12 434	0,09
29	Gewasch. Nuss I	2 269	220 133	222 402	1,44	1 379	195 537	196 916	1,33	1 041	210 915	211 956	1,52
30	Gewasch. Nuss II	—	215 735	215 735	1,40	58	183 612	183 670	1,24	31	186 118	186 149	1,33
31	Gewasch. Nuss III	10	334 576	334 586	2,17	28	298 687	298 715	2,02	1 199	348 562	349 761	2,50
32	Gewasch. Nuss IV	991	335 070	336 061	2,18	442	305 892	306 334	2,06	649	352 899	353 548	2,53
33	Gewasch. Nuss V	—	88 730	88 730	0,58	225	89 877	90 102	0,61	10	126 163	126 173	0,90
34	Ungewasch. Nuss I	366	87 412	87 778	0,58	354	84 464	84 818	0,57	364	74 453	74 817	0,53
35	Ungewasch. Nuss II	—	18 108	18 108	0,12	—	15 720	15 720	0,11	—	11 300	11 300	0,08
36	Ungewasch. Nuss III	—	11 757	11 757	0,08	—	11 245	11 245	0,08	—	9 325	9 325	0,07
37	Ungewasch. Nuss IV	—	14 605	14 605	0,09	—	11 785	11 785	0,08	—	9 385	9 385	0,07
38	Gewasch. Feinkohlen	186 154	103 397	289 551	1,88	155 134	75 796	230 930	1,56	120 297	150 431	270 728	1,94
39	Ungewasch. Feinkohlen	82 888	202 416	285 304	1,85	97 499	203 161	300 660	2,04	97 040	228 872	325 912	2,33
40	Nussgrus	71 422	1 324 874	1 396 296	9,06	98 976	1 236 118	1 335 094	9,04	142 491	1 180 728	1 323 219	9,48
41	Schlammkohlen	11 001	1 297	12 298	0,08	13 156	191	13 347	0,09	15 661	939	16 600	0,12
Summe B		980 010	14 432 926	15 412 936	100	996 332	13 772 025	14 768 357	100	873 552	13 091 486	13 965 038	100

Fortsetzung von Tabelle 30.

Lfd. N ^o	Sorten	Im Jahre 1900			Im Jahre 1901			Im Jahre 1902			
		Selbstverbrauch t	Versand einschl. Landabsatz t	Selbstverbrauch + Versand überhaupt Summe C	Selbstverbrauch t	Versand einschl. Landabsatz t	Selbstverbrauch + Versand überhaupt Summe C	Selbstverbrauch t	Versand einschl. Landabsatz t	Selbstverbrauch + Versand überhaupt Summe C	
C. Magerkohlen.											
42	Fördergrus	148 816	198 084	346 900	111 831	188 979	300 810	80 344	240 326	320 670	10,70
43	Förderkohlen	56 085	346 194	402 279	63 406	305 013	368 419	77 218	226 745	303 963	10,14
44	Stückkohlen	291	225 693	225 984	244	242 806	243 050	276	239 973	240 249	8,02
45	Melierte	35 039	450 487	485 526	30 470	318 832	349 302	23 923	271 333	295 256	9,85
46	Bestmelierte	890	161 384	162 274	759	160 691	161 450	1 036	117 165	118 201	3,94
47	Knabbelkohlen	—	6 442	6 442	—	5 910	5 910	—	4 170	4 170	0,14
48	Anthrazit Nuss I.	170	62 262	62 432	466	67 881	68 347	537	73 770	74 307	2,48
49	Anthrazit Nuss II	307	152 696	153 003	501	165 267	165 768	474	172 574	173 048	5,77
50	Anthrazit Nuss III	85	112 339	112 424	190	120 698	120 888	229	122 075	122 304	4,08
51	Gewasch. Nuss I	11	54 426	54 437	113	56 184	56 297	10	52 504	52 514	1,75
52	Gewasch. Nuss II	5	75 256	75 261	98	73 889	73 987	12	67 077	67 089	2,24
53	Gewasch. Nuss III	4 311	126 838	131 149	2 008	122 781	124 987	543	72 472	73 015	2,44
54	Gewasch. Nuss III/IV	—	—	—	—	—	—	101	44 188	44 289	1,48
55	Gewasch. Nuss IV	9 497	189 966	199 463	15 980	191 129	207 109	18 188	189 347	207 535	6,92
56	Gewasch. Nuss V	—	3 412	3 412	—	2 297	2 297	184	3 310	3 494	0,12
57	Ungewasch. Nuss IV	—	3 422	3 422	—	8 238	8 238	—	13 620	13 620	0,45
58	Gewasch. Feinkohlen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
59	Ungewasch. Feinkohlen	494 243	416 744	910 987	450 040	392 745	842 785	355 121	356 660	711 781	23,75
60	Nussgrus	21 718	4 985	26 703	6 462	3 722	10 184	3 752	5 006	8 758	0,29
61	Gewasch. Melierte	—	535	535	—	790	790	—	413	413	0,01
62	Schlammkohlen	2 431	4 476	6 907	6 421	2 769	9 190	14 772	2 656	17 428	0,58
Summe C		773 899	2 595 641	3 369 540	688 989	2 430 621	3 119 610	659 541	2 337 814	2 997 355	100

Fortsetzung von Tabelle 30.

Lfd. No.	Sorten	Im Jahre 1900			Im Jahre 1901			Im Jahre 1902		
		Selbstverbrauch t	Versand einschl. Landabsatz t	Selbstverbrauch + Versand überhaupt Summe D	Selbstverbrauch t	Versand einschl. Landabsatz t	Selbstverbrauch + Versand überhaupt Summe D	Selbstverbrauch t	Versand einschl. Landabsatz t	Selbstverbrauch + Versand überhaupt Summe D
D. Esskohlen.										
63	Fördergrus	180 310	303 552	483 862	227 184	305 959	533 143	196 555	283 391	479 946
64	Förderkohlen	15 814	314 667	330 481	13 779	265 161	278 940	7 749	198 176	205 925
65	Stückkohlen	167	31 494	31 661	127	46 698	46 825	128	41 884	42 012
66	Melierte	243	32 011	32 254	113	29 521	29 634	104	67 662	67 766
67	Bestmelierte	1 357	594 564	595 921	1 180	660 128	661 308	1 936	503 184	505 120
68	Knabbelkohlen	—	1 415	1 415	—	—	—	—	—	—
69	Gewasch. Nuss I	49	56 813	56 862	64	63 863	63 927	33	63 580	63 613
70	Gewasch. Nuss II	68	124 629	124 697	100	124 350	124 450	103	114 533	114 636
71	Gewasch. Nuss III	119	137 213	137 332	161	143 930	144 091	36	122 699	122 705
72	Nuss III/IV	—	—	—	647	26 833	27 480	297	30 969	31 266
73	Gewasch. Nuss IV	314	238 544	238 858	—	217 295	217 295	—	205 921	205 921
74	Gewasch. Nuss V	—	9 385	9 385	—	9 160	9 160	—	10 752	10 752
75	Ungewasch. Nuss I	—	—	—	5	2 843	2 848	—	2 396	2 396
76	Ungewasch. Nuss II	—	—	—	—	6 467	6 467	—	4 784	4 784
77	Ungewasch. Nuss III	—	—	—	—	3 362	3 362	—	4 252	4 252
78	Gewasch. Feinkohlen	122 306	17 602	139 908	92 293	23 658	115 951	89 100	21 375	110 475
79	Ungewasch. Feinkohlen	702 171	81 295	783 466	778 076	109 016	887 092	669 557	141 420	810 977
80	Nussgrus	—	—	—	7 435	—	7 435	—	—	—
81	Gewasch. Melierte	—	37 101	37 101	—	49 973	49 973	—	47 972	47 972
82	Schlammkohlen	29 581	9 772	39 353	5 277	6 958	12 235	6 825	5 408	12 233
	Summe D	1 052 499	1 990 057	3 042 556	1 126 441	2 095 175	3 221 616	972 423	1 870 328	2 842 751
	Zusammenstellung	% der Gesamtsumme			% der Gesamtsumme			% der Gesamtsumme		
	Summe A (Fettkohlen)	11 393 458	18 881 136	30 274 594	10 340 772	18 770 238	29 111 010	10 097 931	18 834 471	28 932 402
	B (Gas- u. Gasfl.-K.)	980 010	14 432 926	15 412 936	996 332	13 772 025	14 768 357	873 552	13 091 486	13 965 038
	C (Magerkohlen)	773 899	2 595 641	3 369 540	688 989	2 430 621	3 119 610	659 541	2 337 814	2 997 355
	D (Esskohlen)	1 052 499	1 990 057	3 042 556	1 126 441	2 095 175	3 221 616	972 423	1 870 328	2 842 751
	Gesamtsumme	14 199 866	37 899 760	52 099 626	3 152 534	37 068 059	50 220 593	12 603 447	36 134 099	48 737 546

ergeben. Je nach Bedarf kann der Stückgehalt selbstredend noch erhöht werden.

Vereinzelt werden auch gesiebte bzw. gewaschene Kohlen in der Körnung von etwa 80 bis 100 mm als besondere Sorte, »Knabbelkohlen«, geführt.

Die Nusskohlen gehen aus der Separation bzw. Wäsche meist in 4 Sorten hervor, nämlich »Nuss I« mit einer normalen Korngrösse zwischen 50 und 80 mm, »Nuss II« mit einer solchen zwischen 30 und 50 mm, »Nuss III« mit 15 bis 30 mm und »Nuss IV« mit 10 bis 15 mm.

Die unter 10 mm betragende Körnung, soweit ihr nicht diejenige von etwa 5 bis 10 mm noch als »Nuss V« entnommen wird, gilt als »Feinkohle«, welche je nach der Kohlenart zur Verkokung (»Kokskohle«), Brikettierung oder dgl. Verwendung findet.

Unter »Nussgrus« (hauptsächlich bei Gasflammkohlen) versteht man die bei einer Absiebung der Förderkohle auf 30 oder mehr mm durch eine Sieblochung dieser Grösse durchfallende Kohle, also den Teil der Förderkohle, dessen Korngrösse zwischen 0 und 30 oder mehr mm liegt und welcher sonst noch in Nusskohlen und Feinkohlen gesondert wird.

Durch Vermischung gewisser Mengen Stückkohlen mit kleinen Nusskohlen (III/IV) stellt man »gewaschene Melierte« her.

Der aus den Abwässern der Wäsche sich bildende Niederschlag kommt zum Teil als »Schlammkohle« bei Kesselfeuerung und dergl. zur Verwendung.

Die Korngrössen und Stückgehalte sind bei den einzelnen Zechen zum Teil verschieden, während die oben dieserhalb angegebenen Zahlen nur als Durchschnittszahlen gelten können.

Die Gas- und Gasflammkohlen verbrennen mit lebhafter langer Flamme, besitzen, wie schon der Name sagt, einen hohen Gasgehalt, und ausserdem eine verhältnismässig grosse Härte und Festigkeit. Letztere Eigenschaft verleiht ihnen eine grosse Lagerbeständigkeit, welche sie auch zu einem weiten, mit mehrmaligem Umladen verknüpften Transport geeignet macht, ohne dass sie eine wesentliche Beeinträchtigung ihrer Güte erleidet. Während die Gaskohle fast ausschliesslich zur Darstellung des Leuchtgases dient, findet die Gasflammkohle hauptsächlich für industrielle Zwecke (und zwar solche, wo ein langflammiges Brennmaterial erwünscht ist) und nebenher als Hausbrand Verwendung.

Als »Generatorkohle« bezeichnet man eine Kohle, an welche neben hohem Gasausbringen besondere Ansprüche in Bezug auf Reinheit gestellt werden.

»Kännelkohle«, schon durch ihr Aussehen charakterisiert*), repräsentiert eine Gaskohle, die ein ausserordentlich hohes Gasausbringen ergibt.

*) Siehe Muck: Chemie der Steinkohle, Leipzig 1891, Seite 46.

Die Fettkohlen verbrennen ebenfalls mit langer Flamme und zeichnen sich durch einen sehr hohen Heizeffekt aus; ihre hervorragendste Eigenschaft besteht in der ausserordentlich grossen Backfähigkeit, welche sie in besonderem Masse zur Darstellung von Koks geeignet macht. Wegen ihres hohen Heizwertes werden sie als Feuerungsmaterial für Schiffskessel und Lokomotiven sehr geschätzt. Daneben dienen sie den verschiedensten Industriezwecken und dem Hausbrand.

Die Magerkohlen zeigen eine geringere Flammenentwicklung als die Fettkohlen und werden wegen ihres fast rauch- und russlosen Verbrennens mit besonderer Vorliebe zum Hausbrand benutzt. Namentlich gilt dies von den allerdings nur in beschränkter Menge geförderten Anthracitkohlen, welche in erster Linie das Heizmaterial für die neuerdings mehr und mehr in Aufnahme gekommenen amerikanischen Dauerbrandöfen bilden. Weiter sind als Verbraucher von Magerkohlen Sauggasanlagen sowie städtische Elektrizitätswerke und solche Betriebe zu erwähnen, welche auf möglichst rauchfreie Verbrennung Wert legen müssen. Schliesslich ist noch die Verwendung der bei der Aufbereitung fallenden Feinkohlen zur Herstellung von Briketts und als Material für Staubkohlenfeuerungen zu erwähnen.

Die Esskohlen bilden ein Mittelglied zwischen Fettkohlen und Magerkohlen.*)

Der Koks hatte im Jahre 1850 seinen Hauptabnehmer in den Eisenbahnen, welche ihn zur Lokomotivfeuerung verwendeten, während damals die Hochöfen des Ruhrkohlen-Absatzgebietes im Wesentlichen noch mit Holzkohlen betrieben wurden und überhaupt im Oberbergamtsbezirk Dortmund Hochöfen nur in geringer Zahl vorhanden waren (näheres Band XII, Kap. 10 Seite 13 ff.) Erst die grossartige Entwicklung, welche das Eisenhüttenwesen während der 1850er Jahre nahm, änderte dieses Verhältnis, zumal die Eisenbahnen noch in demselben Jahrzehnt mehr und mehr dazu übergingen, die Lokomotiven mit rohen Steinkohlen zu heizen**). Seitdem wird der Koks hauptsächlich an die Hochofenwerke abgesetzt (Hochofenkoks); daneben findet er noch Verwendung in Giesereien, Metallhütten und sonstigen Fabriken, sowie als Hausbrand (bei Centralheizungen) und zu verschiedenen anderen Zwecken. Die einzelnen Sorten ergeben sich aus nachstehender Zusammenstellung.

*) Die Beschreibung der Kohlen-Sorten und -Qualitäten stützt sich — zum Teil unter Anlehnung an Köhne, Seite 158 und 159 der Festschrift zum VIII. Allgem. Deutschen Bergmannstage — auf Angaben von Zechenverwaltungen, hauptsächlich aber des Rheinisch-Westfälischen Kohlen-Syndikats.

***) S. Ztschr. f. B.-, H.- u. Sal.-Wesen, Band 7, Abt. A, Seite 74 und Band 35, Abt. B, Seite 284.

Es betrug beim Westfälischen Kokssyndikat der Absatz an

Tabelle 31.

Sorten	im Jahre			
	1900	1901	1902	1903
1. Hochofenkoks	5 987 074	5 245 986	5 453 032	6 881 692
2. Giessereikoks	1 126 137	944 903	709 625	832 121
3. Brechkoks I und II über 30 mm	339 552	330 624	337 375	384 478
4. Brechkoks III über 20 mm } 5. Brechkoks IV unter 20 mm }	92 397	83 436	68 775	84 496
6. Koks, $\frac{1}{2}$ gesiebt, $\frac{1}{2}$ ge- brochen	39 388	35 498	53 219	69 990
7. Gesiebten Knabbel- und Abfallkoks über 50 mm . .	76 259	78 283	117 413	150 945
8. Gesiebten Kleinkoks über 25 mm	46 083	44 942	71 031	89 960
9. Gesiebten Perlkoks	79 457	69 895	62 682	73 725
Gesamtabsatz des Kokssyndi- kats (einschliesslich Privat- kokereien)	7 786 347	6 833 567	6 873 162	8 567 407

Die Briketts werden im allgemeinen in folgenden Formaten geliefert:

1. in einem länglichen rechteckigen Format (ähnlich dem Ziegelsteinformat) in Grösse von
 - a) $220 \times 110 \times 105$ mm, Gewicht pro Stück ca. 3 kg,
 - b) $280 \times 150 \times 110$ mm, Gewicht pro Stück ca. 5 kg;
2. in einem mehr quadratischen Format in Grösse von $160 \times 160 \times 105$ mm, Gewicht pro Stück ca. 3 kg;
3. in Eiform, Gewicht pro Stück ca. 35, oder 50, oder 100, oder 125 oder 130 g.

Daneben kommen in den unter 1 und 2 angegebenen Formaten untergeordnet noch folgende Masse und Gewichte vor:

- $320 \times 195 \times 125$ mm, Gewicht pro Stück ca. 10 kg,
- $240 \times 160 \times 120$ mm, » » » » 5 kg,
- $215 \times 160 \times 130$ mm, » » » » 5 kg,
- $210 \times 115 \times 110$ mm, » » » » 3 kg,
- $150 \times 75 \times 95$ bzw. 100 mm, » » » » $1\frac{1}{4}$ kg,
- $170 \times 85 \times 65$ mm, Gewicht » » » $1\frac{1}{4}$ kg,
- $58 \times 58 \times 55$ mm. » » » » 225 g.

Ueberwiegend kommen die unter 1 und 2, namentlich 1a, angegebenen 3 kg schweren Sorten in Betracht, während die Herstellung von Eiform-Briketts innerhalb des Brikett-Verkaufsvereins im Jahre 1903 insgesamt nur 52 480 t, oder ca. 3 % der Gesamt-Brikettproduktion von 1 774 450 t betrug.

Die Briketts, meist aus magerer bzw. minder fetter Feinkohle hergestellt, zeichnen sich durch grosse Lagerfähigkeit aus, indem sie lange im Freien lagern können, ohne dass an Güte oder Gewicht irgend ein Verlust entsteht; vor der Einwirkung der Feuchtigkeit werden sie durch ihren Pechgehalt geschützt. Ihre regelmässige Form gestattet eine gute Ausnutzung des Lagerraums, da sie bis zu 20 % weniger Raum erfordern als eine gleich grosse Gewichtsmenge gewöhnlicher Kohlen, weshalb sie sich besonders zur Anlegung »eiserner Bestände«, als Heizmaterial für Eisenbahnen, Dampfschiffe, Bagger und Lokomobilen eignen. Des weiteren finden sie Verwendung zum Hausbrand, als Ersatz für Gasflammkohlen in Eisenwerken und Zuckerfabriken, in den Schmelz- und Kühlöfen der Glasfabriken, sowie bei der Porzellan- und Cementfabrikation.

Die niederrheinisch-westfälischen Kohlen und die daraus hergestellten Koks und Briketts sind anerkanntermassen vorzüglicher Qualität und brauchen hinsichtlich der Güte die Konkurrenz der Kohlen anderer Becken nicht zu fürchten.

Der Verkauf der Kohlen erfolgte bis gegen Ende der 1860er Jahre, teilweise auch noch zu Anfang der 1870er Jahre nach Mass und zwar nach der alten Tonne (= 219,85 Liter) à 4 Scheffel, später nur mehr nach Gewicht, wie dies auch vorher schon beim Koks der Fall war. Beim Verkauf nach der alten Tonne (Masstonne) wurde vor dem 1. Juli 1854 ein Aufmass (auch Haufmass genannt) von 15 bis 40 %, durchschnittlich etwa 20 % gegeben; mit dem genannten Tage wurde dann Streichmass eingeführt. Als Gewicht kam früher der Centner (vor Mitte 1856 neben dem Zollcentner à 50 kg auch noch der alte preuss. Centner à 51,45 kg) in Betracht, während seit etwa Anfang 1880*) nach der Tonne (t) à 1000 kg als Gewichtseinheit verkauft wird.

Die in den einzelnen Jahren seit 1850 auf den Zechen überhaupt zum Absatz verfügbar gewordenen Kohlen-, Koks- und Brikettmengen sind in Tabelle 32 angegeben. Wenn auch diese Mengen nicht immer grade in

*) s. Zeitschr. f. B., H.- u. Sal.-Wesen, Band 28, Abt. A, Seite 51 u. 52.

Uebersicht

die auf den Zechen des niederrhein.-westfäl. Steinkohlenbeckens zum

Im Jahre	Steinkohlen- förderung im niederrhein.- westf. Becken	Von dieser Steinkohlenmenge haben die Zechen			Produktion an Koks auf den Zechen des niederrh.- westfälischen Beckens	Selbst- verbrauch der Zechen an Koks
		selbst verbraucht	selbst verkocht bzw. in die eigene Kokerei abgesetzt ¹⁾	in die eigene Brikettfabrik abgesetzt ¹⁾		
	in 1000 t rd.	in 1000 t rd.	in 1000 t rd.	in 1000 t rd.	in 1000 t rd.	in 1000 t rd.
1	2	3	4	5	6	7
1850	1 961	133	138	—	73	Für die Zeit von 1850 bis 1879 ist der Selbstverbrauch der Zechen an Koks nicht bekannt; er kann aber wohl ohne nennenswerten Fehler ausser Betracht gelassen werden.
1851	2 126			—	79	
1852	2 306	156	224	—	114	
1853	2 576	176	226	—	122	
1854	2 937	191	342	—	183	
1855	3 252	195	375	—	224	
1856	3 511	218	389	—	228	
1857	3 635	242	370	—	222	
1858	3 899	270	353	—	217	
1859	3 793	297	301	—	182	
1860	4 276	327	319	—	198	
1861	4 965	376	218	—	137	
1862	5 701	372	169	—	100	
1863	6 300	416	207	—	117	
1864	7 477	503	266	—	154	
1865	8 526	552	310	—	188	
1866	8 575	545	308	—	189	
1867	9 782	635	317	—	198	
1868	10 443	634	388	—	240	
1869	11 250	635	445	—	277	
1870	11 571	709	538	—	341	
1871	12 462	785	562	—	373	
1872	14 154	876	639	—	435	
1873	16 127	1 037	668	—	447	

¹⁾ Die zur eigenen Kokerei oder Brikettfabrik abgesetzten Kohlen (Spalte 4 und 5) sind nicht auch der 1850er Jahre nicht genau (s. Ztschr. f. Berg-, Hütt.- u. Sal.-W., Band 2, Abt. A, Seite 209 oben). Unter solche Kohlen mitenthaltend, welche auf einer auswärtigen Brikettfabrik niederrheinisch-westfälischer Zechen können daher nicht dazu benutzt werden, das Ausbringen an Koks oder Briketts zu ermitteln.

über

Absatz verfügbar gewordenen Kohlen-, Koks- und Brikett-Mengen.

Tabelle 32.

Produktion der Zechen an Briketts	Selbst- verbrauch der Zechen an Briketts	Es blieben demnach auf den Zechen zum Absatz verfügbar				Im Jahre
		Steinkohlen	Koks	Briketts	Sa. (Kohlen + Koks + Briketts)	
		in 1000 t rd.	in 1000 t rd.	in 1000 t rd.	in 1000 t rd.	
8	9	10	11	12	13	14
—	—	1 690	73	—	1 763	1850
—	—	—	79	—	—	1851
—	—	1 926	114	—	2 040	1852
—	—	2 174	122	—	2 296	1853
—	—	2 404	188	—	2 592	1854
—	—	2 682	224	—	2 906	1855
—	—	2 904	228	—	3 132	1856
—	—	3 023	222	—	3 245	1857
—	—	3 276	217	—	3 493	1858
—	—	3 195	182	—	3 377	1859
—	—	3 630	198	—	3 828	1860
—	—	4 371	137	—	4 508	1861
—	—	5 160	100	—	5 260	1862
—	—	5 677	117	—	5 794	1863
—	—	6 708	154	—	6 862	1864
—	—	7 664	188	—	7 852	1865
—	—	7 722	189	—	7 911	1866
—	—	8 330	198	—	9 028	1867
—	—	9 421	240	—	9 661	1868
—	—	10 170	277	—	10 447	1869
—	—	10 324	341	—	10 665	1870
—	—	11 115	373	—	11 488	1871
—	—	12 639	435	—	13 074	1872
—	—	14 422	447	—	14 869	1873

In den 1860er Jahren sind vorübergehend Briketts versuchsweise hergestellt worden; die Menge dürfte jedoch sehr gering sein, so dass sie ausser Betracht bleiben kann.

immer in demselben Jahre verkocht oder brikettirt worden; auch sind die Zahlen der Spalte 4 hinsichtlich den in Spalte 5 angegebenen Mengen sind sogar (besonders für die Zeit von 1885 bis 1892) mitunter auch brikettirt worden und als fertige Briketts in Spalte 8 nicht mit aufgeführt sind. Die Zahlen der Spalten 4 und 5

Im Jahre	Steinkohlen- förderung im niederrhein.- westf. Becken in 1000 t rd.	Von dieser Steinkohlenmenge haben die Zechen			Produktion an Koks auf den Zechen des niederrh.- westfälischen Beckens in 1000 t rd.	Selbst- verbrauch der Zechen an Koks in 1000 t rd.
		selbst verbraucht in 1000 t rd.	selbst verkocht bezw. in die eigene Kokerei abgesetzt ¹⁾ in 1000 t rd.	in die eigene Brikettfabrik abgesetzt ¹⁾ in 1000 t rd.		
1	2	3	4	5	6	7
1874	15 252	1119	501	—	332	
1875	16 699	1214	887	—	585	
1876	17 642	1328	941	—	618	
1877	17 511	1277	987	—	650	
1878	19 015	1280	1108	—	758	
1879	20 209	1282	1284	—	927	
1880	22 364	1297	1843	—	1306	24
1881	23 577	1451	2264	—	1613	—
1882	25 757	1449	2757	20	1952	—
1883	27 716	1578	3151	35	2228	—
1884	28 259	1531	3415	44	2434	2
1885	28 865	1543	3336	99	2375	1
1886	28 439	1529	3155	129	2249	—
1887	30 088	1455	3806	226	2757	1
1888	33 164	1616	4325	296	3112	2
1889	33 867	1614	4602	337	3347	2
1890	35 517	1754	5167	347	3766	—
1891	37 479	1847	5408	453	3903	—
1892	36 970	1799	5788	539	4232	1
1893	38 703	1812	6072	670	4405	1
1894	40 734	1898	6674	696	4858	1
1895	41 278	1922	6768	740	5065	1
1896	45 009	1882	7726	779	5835	1
1897	48 520	2232	8561	892	6432	1
1898	51 306	2449	9421	1006	7032	1
1899	55 072	2679	10 609	1198	7792	1
1900	60 119	2851	12 028	1466	8910	1
1901	59 005	3056	11 028	1509	8086	5
1902	58 627	3126	10 697	1530	8186	6
1903	65 433	3031	13 450	1660	10 281	13

Fortsetzung von Tabelle 32.

Produktion der Zechen an Briketts	Selbst- verbrauch der Zechen an Briketts	Es blieben demnach auf den Zechen zum Absatz verfügbar				Im Jahre
		Steinkohlen	Koks	Briketts	Sa. (Kohlen + Koks + Briketts)	
		in 1000 t rd.	in 1000 t rd.	in 1000 t rd.	in 1000 t rd.	
8	9	10	11	12	13	14
—	—	13 632	332	—	13 964	1874
—	—	14 598	585	—	15 183	1875
—	—	15 373	618	—	15 991	1876
—	—	15 247	650	—	15 897	1877
—	—	16 627	758	—	17 385	1878
—	—	17 643	927	—	18 570	1879
—	—	19 224	1282	—	20 506	1880
—	—	19 862	1613	—	21 475	1881
22	—	21 531	1952	22	23 505	1882
38	—	22 952	2228	38	25 218	1883
48	—	23 269	2432	48	25 749	1884
100	—	23 887	2374	100	26 361	1885
132	1	23 626	2249	131	26 006	1886
239	4	24 601	2756	235	27 592	1887
316	2	26 927	3110	314	30 351	1888
320	2	27 314	3345	318	30 977	1889
352	1	28 249	3766	351	32 366	1890
479	2	29 771	3903	477	34 151	1891
580	2	28 844	4231	578	33 653	1892
721	5	30 149	4404	716	35 269	1893
748	4	31 466	4857	744	37 067	1894
794	5	31 848	5064	789	37 701	1895
836	4	34 622	5834	832	41 288	1896
950	6	36 835	6431	944	44 210	1897
1090	10	38 430	7031	1080	46 541	1898
1319	7	40 586	7791	1312	49 689	1899
1572	7	43 774	8909	1565	54 248	1900
1650	10	43 412	8081	1640	53 133	1901
1656	4	43 274	8180	1652	53 106	1902
1807	6	47 292	10 268	1801	59 361	1903

demselben Jahre zur Abfuhr gelangt, mitunter vielmehr am Jahresschluss nennenswerte Bestände in Händen der Zechen geblieben sind, so geben die Zahlen im grossen und ganzen doch ein hinreichend zuverlässiges Bild über die Entwicklung der Absatzmengen.

Eine weitere Trennung dieser letzteren, einmal nach den Empfangsgebieten, zum andern nach den benutzten Verkehrsmitteln, ist mehrfach in statistischen Zusammenstellungen versucht. Indessen ist zu berücksichtigen, dass es sehr schwierig ist, den Kohlenabsatz in dieser Trennung bis in die äussersten Absatzadern hinein, also bis an die Verbrauchsstelle, zu verfolgen. Die von den Zechen, sei es nun auf der Eisenbahn oder auf sonstigen Transportwegen, abgefahrenen Steinkohlen werden zum Teil von anderen Anstalten weiter verarbeitet und dann als Koks oder Briketts wieder dem Verkehr übergeben. Die an eine bestimmte Adresse expeditierten Kohlen, Koks oder Briketts werden von dem Adressaten womöglich weiter versandt. Die einzelnen Verkehrsmittel wechseln sehr oft mit einander ab, indem z. B. häufig der Eisenbahntransport beim Anlangen an einem Schiffsfahrtswege (Rheinhäfen, Seeküste usw.) durch den Wassertransport ersetzt wird. So lange die Eisenbahnen noch im Eigentum verschiedener Gesellschaften waren, zählte jede Bahn die von einer andern übernommene Kohlenmenge ihren Transportmengen zu*).

In neuerer Zeit bietet allerdings infolge der Verstaatlichung der Eisenbahnen die von deren Verwaltungen über den Eisenbahntransport geführte Statistik einigermaßen einen Anhalt zur Beurteilung der bezüglichen Verhältnisse. Auch ist es bei der durch die Syndikate geschaffenen Lage möglich, bezüglich der Empfangsorte resp. Verbrauchsstellen ein gewisses Bild aus der von diesen Syndikaten geführten Statistik zu gewinnen.

Nach alledem erscheint es zweckmässig, zur Vermeidung illusorischer, praktisch nicht verwendbarer Angaben hier nur die in den Tabellen 33 bis 38 enthaltenen Zahlen vorzuführen.

Zu bemerken ist, dass in den 1850er Jahren der Landdebit und der Ruhrdebit, letzterer z. T. auch noch in den 1860er Jahren, eine sehr wesentliche Rolle spielten, dass aber der Landdebit heute verhältnismässig gering ist und der Ruhrdebit schon seit längerer Zeit vollständig aufgehört hat. Beide Debitsarten sind eben mehr und mehr durch den Eisenbahndebit verdrängt worden.

Per Landfuhr gingen von den Zechen des niederrheinisch-westfälischen Steinkohlenbeckens ab:

*) S. Ztschr. f. Berg-, Hütt.- u. Sal.-Wesen, Band 7, Abt. A, Seite 74.

im Jahre	rund tausend t		Prozent der zum Absatz verfügbaren Menge*)	
1850:	882	Steinkohlen	(= ca. 52 Proz.)	} und ausserdem auch noch Koks.
1852:	591	„	(= „ 30 „)	
1853:	670	„	(= „ 27 „)	
1854:	646	„	(= „ 27 „)	
1855:	733	„	(= „ 27 „)	
1856:	703	„	(= „ 24 „)	
1857:	798	„	(= „ 26 „)	
Dagegen: 1900:	1872	„		} ausserdem auch noch etwas Koks (für Centralheizungen und dergl.)
	+ 13	Briketts		
	Sa. 1885 Steink. u. Briketts		(= ca. 4,2 Proz.)	
1901:	2088	Steinkohlen		
	+ 9	Briketts		
	Sa. 2197 Steink. u. Briketts		(= ca. 4,9 Proz.)	
1902:	1719	Steinkohlen		} ausserdem auch noch etwas Koks (für Centralheizungen und dergl.)
	+ 10	Briketts		
	Sa. 1729 Steink. u. Briketts		(= ca. 3,8 Proz.)	
1903:	1599	Steinkohlen		
	+ 11	Briketts		
	Sa. 1610 Steink. u. Briketts		(= ca. 3,3 Proz.)	

Während im Jahre 1850 mit der Köln-Mindener Bahn über Bielefeld hinaus nur ca. 22 000 t Kohlen und Koks aus dem niederrheinisch-westfälischen Steinkohlenbecken gingen, verbrauchte im Jahre 1900 allein der Berliner Markt ca. 285 000 t Kohlen, Koks und Briketts des gedachten Beckens.

Nach Holland**) wurden im Jahre 1850 aus dem Ruhrkohlenbezirk 162 481 t Kohlen und Koks abgesetzt, wohingegen im Jahre 1900 allein die

*) S. Tabelle 32, Spalte 10 bzw. 12.

**) Bis in die 1860er Jahre hinein ruhten auf dem in Holland eingeführten Brennmaterial ungewöhnlich hohe Abgaben, welche teils als Staatsaccise, teils als städtischer Octroi erhoben wurden. Es bedurfte längerer energischer Bemühungen seitens des »Vereins für die bergbauischen Interessen im Oberbergamtsbezirk Dortmund«, um die öffentliche Meinung in Holland für die Beseitigung dieser Abgaben zu gewinnen, bis endlich die holländischen gesetzgebenden Körperschaften sich entschlossen, vom 1. März 1864 ab auf die fernere Erhebung der Staatsaccise zu verzichten. Die Städte folgten dann in den nächsten Jahren dem Vorgange des Staates, indem auch sie von der Erhebung eines Octrois auf Brennmaterial Abstand nahmen.

Eisenbahn-Versand an

(Nach der von den Eisenbahnverwaltungen geführten und von

Im Jahre	Mit der Eisenbahn						
	von den an die Strecken der Staatsbahn anschliessenden Zechen, Kokereien und Brikettwerken						
	des Ruhrbezirks				der linken Seite des Niederrheins (Zeche Rheinpreussen) [Brikettwerke nicht vorhanden]		
	Kohlen je 1000 t	Koks je 1000 t	Briketts je 1000 t	Zusammen Kohlen + Koks + Briketts je 1000 t	Kohlen je 1000 t	Koks je 1000 t	Zusammen Kohlen + Koks je 1000 t
1881	17 371	2217	—	19 588	65	35	100
1882		2372		21 534	60	35	95
1883		2527		23 108	59	36	95
1884		2831		23 566	70	35	105
1885		2776		24 167	83	33	116
1886		2613		23 744	90	34	124
1887		3119		25 215	104	33	137
1888		3532		27 786	106	34	140
1889		3809		28 212	115	34	149
1890		4142		29 494	114	37	151
1891	25 964	4289	437	30 690	120	53	173
1892	25 459	4501	533	30 493	138	47	185
1893	26 873	4746	674	32 293	122	49	171
1894	28 112	5314	725	34 151	102	52	154
1895	28 428	5301	780	34 509	105	71	176
1896	30 865	6062	818	37 745	98	64	162
1897	33 082	6474	934	40 490	95	73	168
1898	34 799	6839	1066	42 704	158	71	229
1899	36 390	7593	1273	45 256	282	79	361
1900	38 743	8554	1561	48 858	395	97	492
1901	37 964	8345	1471	47 780	408	121	529
1902	37 883	8026	1653	47 562	401	125	526
1903	42 693	9777	1819	54 289	478	134	612

1) Nur für das 1. Halbjahr; die Versandmenge des 2. Halbjahrs ist mit bei den Staatsbahnen des triebes erfolgt ist.

Kohlen, Koks und Briketts.

der Kgl. Eisenbahndirektion Essen mitgeteilten Statistik).

Tabelle 33.

wurden versandt							Im Jahre
von den an die Dortmund-Gronau-Enscheder Bahn anschliessenden Zechen und Kokereien (Brikettwerke nicht vorhanden)			Insgesamt von den Zechen, Kokereien und Brikettwerken des niederrheinisch-westfälischen Steinkohlenbezirks				
Kohlen	Koks	Insgesamt Kohlen + Koks	Kohlen	Koks	Briketts	Zusammen Kohlen + Koks + Briketts	
je 1000 t	je 1000 t	je 1000 t	je 1000 t	je 1000 t	je 1000 t	je 1000 t	
		305				19 993	1881
		318				21 947	1882
		390				23 593	1883
		421				24 092	1884
		400				24 683	1885
		350				24 218	1886
		464				25 816	1887
		587				28 513	1888
		664				29 025	1889
		751				30 396	1890
765	95	860	26 849	4437	437	31 723	1891
729	108	837	26 326	4656	533	31 515	1892
749	112	861	27 744	4907	674	33 325	1893
774	127	901	28 988	5493	725	35 206	1894
868	170	1038	29 401	5542	780	35 723	1895
964	234	1198	31 927	6360	818	39 105	1896
1041	240	1281	34 218	6787	934	41 939	1897
1141	255	1396	36 098	7165	1066	44 329	1898
1259	291	1550	37 931	7963	1273	47 167	1899
1216	447	1663	40 354	9098	1561	51 013	1900
1036	508	1544	39 408	8974	1471	49 853	1901
990	539	1529	39 274	8690	1653	49 617	1902
583 1)	255 1)	838	43 754	10 166	1819	55 739	1903

Ruhrbezirks angegeben, da seit dem 1. Juli 1903 infolge Verstaatlichung eine Verschmelzung des Be-

Kohlenversand auf der Ruhr bezw. Lippe in den Jahren 1850 bis 1871.

Tabelle 34.

Jahr	Auf der Ruhr verschifftene Kohlenmengen								Auf der Lippe verschifftene Kohlenmengen		
	Oberruhr-Kohlen (d. h. oberhalb Mülheim geladene Kohlen)				Unterruhr-Kohlen (d. h. in Mülheim oder unterhalb geladene Kohlen)		Ingesamt		Thal-fahrt	Berg-fahrt	Insgesamt
	a. solche, für welche die Schiffahrtsgefälle in Hattingen bezw. Werden entrichtet wurden ¹⁾		b. solche, für welche die Schiffahrtsgefälle in Mülheim entrichtet wurden		in Schiffen (Zahl der Schiffe)	verschifftene Menge	in Schiffen (Zahl der Schiffe)	verschifftene Menge			
	in Schiffen (Zahl der Schiffe)	verschifftene Menge	in Schiffen (Zahl der Schiffe)	verschifftene Menge					in Schiffen (Zahl der Schiffe)	verschifftene Menge	in Schiffen (Zahl der Schiffe)
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1850		9 076		578 474		97 837		685 387	—	563	563
1851		8 200		517 195		107 831		633 226	—	316	316
1852		7 879	5156	556 709	1690	130 384		694 972	—	—	—
1853	306	8 057	5353	531 050	1527	123 348	7 186	662 455	—	—	—
1854	265	5 785	5711	627 719	1781	142 907	7 757	776 411	—	311	311
1855	111	2 770	7030	731 031	1310	109 053	8 451	842 854	370	329	699
1856 ²⁾	121	2 558	5901	598 667	1113	92 378	7 135	693 603	383	142	525
1857 ²⁾	100	1 348	5262	472 731	2866	87 537	8 228	561 616	—	257	257
1858	147	2 484	8746	649 174	1614	79 734	10 507	731 392	—	79	79
1859	121	4 021	5117	605 759	1262	80 681	6 500	690 461	—	68	68
1860	284	5 731	5651	726 545	1097	135 459	7 032	867 735	93	164	257
1861	392	9 516	4480	581 769	1313	157 166	6 185	748 451	50	10	60
1862	600	12 948	4671	564 572	1718	176 424	6 989	753 944	42	—	42
1863	692	9 962	4387	495 142	2321	149 466	7 400	654 570	—	41	41
1864	664	12 577	5218	664 002	1025	110 282	6 907	786 861	—	116	116
1865	602	11 845	3750	399 492	1275	91 598	5 627	502 935	—	44	44
1866	474	11 005	3777	509 868	392	47 693	4 643	568 566	—	—	—
1867	537	12 459	3545	482 223	515	56 120	4 597	550 802	—	—	—
1868 ³⁾			2931	395 228	216	19 128					
1869			3241	344 422	226	20 795					
1870			3072	352 304	190	15 302					
1871			2779	302 383	186	19 101					

¹⁾ Welche also nicht bis durch die Mülheimer Schleuse gingen.

²⁾ Im Jahre 1856 war 140 Tage Schleiensperre; 1857 herrschte ausserordentliche Dürre, so dass die Schiffahrt meist nur mit kleinen Ladungen, teilweise überhaupt nicht betrieben werden konnte.

³⁾ Vom 1. 1. 1868 ab wurden Schiffahrtsgefälle nicht mehr erhoben; die Statistik ist für die nächsten Jahre unvollständig.

Die auf der Ruhr in den Jahren 1872 bis 1890 verschifften Steinkohlenmengen und deren Verbleib.
Tabelle 35.

Jahr	Von den auf der Ruhr verschifften Steinkohlenmengen haben die Neukircher Schleuse passirt		Davon sind auf der Strecke von Mülheim ausgeladen		Mithin sind zur Weiterver- schiffung verblieben		Dazu sind an unterhalb werden bis Mülheim ein- geladenen Kohlen gekommen		Es haben die Mülheimer Schleuse passirt		Davon sind unterhalb der Mülheimer Schleuse an der Ruhr ausgeladen worden		Es sind daher weiter verschifft worden		Dazu sind noch von Zeche Alsteden gekommen		Summe der beiden letzten Spalten (8 und 9)		Hiervon sind angekommen					
	t	2	t	3	t	4	t	5	t	6	t	7	t	8	t	9	t	10	t	11	t	12	t	13
1872									306 936										188 904	1578			129 678	1141
1873								327 276											187 452	1722			128 006	1292
1874								77 772											34 416	269			38 461	408
1875								106 190											44 606	373			53 902	564
1876								66 310											14 096				50 547	
1877	68 193		780			67 413	1 036		68 449		1 964		66 485		150		66 635		12 084	92		54 551	462	
1878	44 404		471		43 933	588		44 521		3 740		3 740	40 781		1 051		41 832		5 999	49		35 833	306	
1879	34 675		688		33 987	461		34 448		3 475		3 475	30 973		545		31 518		90	1		31 428	249	
1880	29 508		616		28 892	443		29 335		4 108		4 108	25 227		114		25 341					25 341	219	
1881	15 493		647		14 846	1 148		15 994		4 562		4 562	11 432		1 115		12 547					12 547	106	
1882	18 979		1 563		17 416	2 323		19 739		6 572		6 572	13 167		2 720		15 887					15 887	121	
1883	8 082		832		7 250	658		7 908		648		648	7 260		828		8 088					7 260	68	
1884	10 433		174		10 259	55		10 314		2 084		2 084	8 230		905		9 135		259	2		8 230	69	
1885	11 076		669		10 407	24		10 431		1 272		1 272	9 159				9 159					9 159	80	
1886	6 533		1 463		5 070	8		5 078		278		278	4 800				4 800					4 800	58	
1887	4 697		74		4 623	225		4 848		146		146	4 702				4 702		314	2		4 388	40	
1888	5 110		—		5 110	348		5 458		—		—	5 458				5 458		1 956	17		3 502	30	
1889	3 176		8		3 168	24		3 192		198		198	2 994				2 994					2 994	29	
1890	—		—		—	—		—		—		—	—				—					—	—	

Tabelle 36.

**Kohlen- und Koks-Abfuhr auf dem Rhein,
verteilt nach den Endstationen des Wasserweges.**

Jahr	Es wurden auf dem Rhein an Steinkohlen, Koks und Steinkohlenbriketts abgefahren											
	aus sämtlichen Häfen bezw. Ladestellen des niederrhein.-westf. Kohlenbezirks		aus den Häfen Ruhrort, Duisburg und Hochfeld (ausgenommen Duisburger Rheinkanal und die seit 1895 aus dem Ruhrorter Hafen abgefahrenen Koks)									
	zusammen		rheinaufwärts				rheinabwärts					
	überhaupt	in % des Gesamtabsatzes Spalte 13 der Tab. 32	überhaupt	in % der Gesamt-abfuhr auf dem Rhein Spalte 2	nach der Strecke vom Ausgangshafen bis Koblenz ausschliesslich	nach Koblenz oder oberhalb	nach der Strecke vom Ausgangshafen bis an die holländ. Grenze	weiter abwärts				
je 100 t		je 1000 t		überhaupt je 1000 t	% der Spalte 4	überhaupt je 1000 t	% der Spalte 4	überhaupt je 1000 t	% der Spalte 4	überhaupt je 1000 t	% der Spalte 4	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
1850	806	—	805	99,9	331	41,1	242	30,1	70	8,7	162	20,1
1851	769	—	768	99,9	313	40,8	208	27,1	82	10,7	165	21,5
1852	863	42,3	862	99,9	320	37,1	233	27,0	104	12,1	205	23,8
1853	818	35,6	817	99,9	288	35,3	224	27,4	96	11,8	209	25,6
1854	1 038	40,0	1 033	99,5	324	31,4	284	27,5	119	11,5	306	29,6
1855	1 128	38,8	1 107	98,1	330	29,8	308	27,8	129	11,7	340	30,7
1856	1 037	33,1	1 015	97,9	332	32,7	281	27,7	101	10,0	301	29,7
1857	888	27,4	875	98,5	279	31,9	274	31,3	90	10,3	232	26,5
1858	1 114	31,9	1 108	99,5	333	30,1	394	35,6	98	8,8	283	25,5
1859	1 052	31,2	1 042	99,0	292	28,0	359	34,5	79	7,6	312	29,9
1860	1 319	34,5	1 291	97,9	319	24,7	454	35,2	93	7,2	425	32,9
1861	1 398	31,0	1 367	97,8	297	21,7	505	36,9	97	7,1	468	34,2
1862	1 562	29,7	1 520	97,3	310	20,4	596	39,2	116	7,6	498	32,8
1863	1 597	27,6	1 597	100,0	332	20,8	615	38,5	105	6,6	545	34,1
1864	1 713	25,0	1 713	100,0	357	20,8	641	37,4	106	6,2	609	35,6
1865	1 867	23,8	1 867	100,0	346	18,5	727	38,9	105	5,6	689	36,9
1866	1 862	23,5	1 862	100,0	326	17,5	672	36,1	99	5,3	765	41,1
1867	1 967	21,8	1 967	100,0	335	17,0	617	31,4	92	4,7	923	46,9
1868	1 929	20,0	1 929	100,0	310	16,1	652	33,8	67	3,5	900	46,7
1869	1 970	18,9	1 869*)	94,9	273*)	14,6	653*)	34,9	51*)	2,7	892*)	47,7
1870	1 838	17,2	1 646*)	89,6	213*)	12,9	586*)	35,6	47*)	2,9	800*)	48,6
1871	1 674	14,6	1 464*)	87,5	184*)	12,6	531*)	36,3	41*)	2,8	708*)	48,4
1872	1 799	13,8	1 799	100,0	208	11,6	616	34,2	52	2,9	923	51,3
1873	1 878	12,6	1 615*)	86,0	152*)	9,4	462*)	28,6	49*)	3,0	952*)	58,9

*) ohne Hochfeld.

Fortsetzung von Tabelle 36.

Jahr	Es wurden auf dem Rhein an Steinkohlen, Koks und Steinkohlenbriketts abgefahren:											
	aus sämtlichen Häfen bezw. Ladestellen des niederrhein.-westf. Kohlenbezirks		aus den Häfen Ruhrort, Duisburg und Hochfeld (ausgenommen Duisburger Rheinkanal und die seit 1895 aus dem Ruhrorter Hafen abgefahrenen Koks und die in den Jahren 1902 und 1903 aus dem Hochfelder Hafen abgegangenen Koks und Briketts)									
			zusammen		rheinwärts				rheinabwärts			
	überhaupt	in % des Gesamtabsatzes	überhaupt	% der Gesamtabfuhr auf dem Rhein	nach der Strecke vom Ausgangshafen bis Koblenz ausschliesslich		nach Koblenz oder oberhalb		nach der Strecke vom Ausgangshafen bis an die holländ. Grenze		weiter abwärts	
je 1000 t	Spalte 13 der Tab. 32	je 1000 t	Spalte 2	überhaupt je 1000 t	% der Spalte 4	überhaupt je 1000 t	% der Spalte 4	überhaupt je 1000 t	% der Spalte 4	überhaupt je 1000 t	% der Spalte 4	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
1874	1 592	11,4	1 592	100,0	121	7,6	516	32,4	51	3,2	904	56,8
1875	2 044	13,5	2 044	100,0	150	7,3	685	33,5	47	2,3	1 162	56,8
1876	2 129	13,3	2 129	100,0	154	7,2	672	31,6	40	1,9	1 263	59,3
1877	2 055	12,9	2 055	100,0	137	6,7	621	30,2	36	1,8	1 261	61,4
1878	2 248	12,9	2 248	100,0	128	5,7	685	30,5	32	1,4	1 403	62,4
1879	2 321	12,5	2 321	100,0	124	5,3	704	30,3	28	1,2	1 465	63,1
1880	2 633	12,8	2 633	100,0	107	4,1	872	33,1	38	1,4	1 616	61,4
1881	2 799	13,0	2 799	100,0	106	3,8	966	34,5	62	2,2	1 665	59,5
1882	2 762	11,8	2 733	99,0	84	3,1	979	35,8	51	1,9	1 619	59,2
1883	3 282	13,0	3 249	99,0	103	3,2	1 234	38,0	43	1,3	1 869	57,5
1884	3 212	12,5	3 150	98,1	102	3,2	1 226	38,9	45	1,4	1 777	56,4
1885	3 622	13,7	3 534	97,6	113	3,2	1 533	43,4	30	0,8	1 858	52,6
1886	3 673	14,1	3 575	97,3	106	3,0	1 649	46,1	41	1,1	1 779	49,8
1887	3 680	13,3	3 562	96,8	104	2,9	1 716	48,2	41	1,2	1 701	47,8
1888	4 446	14,6	4 278	96,2	143	3,3	2 216	51,8	39	0,9	1 880	43,9
1889	4 394	14,2	4 214	95,9	162	3,8	2 422	57,5	39	0,9	1 591	37,8
1890	4 683	14,5	4 520	96,5	151	3,3	2 686	59,4	34	0,8	1 649	36,5
1891	4 882	14,3	4 708	96,4	149	3,2	2 847	60,5	35	0,7	1 677	35,6
1892	5 300	15,7	5 077	95,8	124	2,4	3 154	62,1	47	0,9	1 752	34,5
1893	5 341	15,1	5 125	96,0	144	2,8	3 226	62,9	41	0,8	1 714	33,4
1894	5 865	15,8	5 667	96,6	143	2,5	3 749	66,2	45	0,8	1 730	30,5
1895	5 366	14,2	5 160	96,2	128	2,5	3 243	62,8	43	0,8	1 746	33,8
1896	6 813	16,5	6 583	96,6	137	2,1	4 566	69,4	47	0,7	1 833	27,8
1897	6 435	14,6	6 254	97,2	155	2,5	4 171	66,7	56	0,9	1 872	29,9
1898	7 025	15,1	6 796	96,7	122	1,8	4 522	66,5	61	0,9	2 091	30,8
1899	7 260	14,6	7 033	96,9	115	1,6	4 840	68,8	50	0,7	2 028	28,8
1900	8 422	15,5	8 173	97,0	106	1,3	5 930	72,6	59	0,7	2 078	25,4
1901	8 835	16,6	8 477	95,9	95	1,1	6 063	71,5	63	0,7	2 256	26,6
1902	8 690	16,4	8 282	95,3	80	1,0	5 341	64,5	60	0,7	2 801	33,8
1903	11 374	19,2	10 796	94,9	101	0,9	6 884	63,8	76	0,7	3 735	34,6

Bemerkungen siehe nächste Seite.

Bemerkungen zu Tabelle 36.

- A. In den Spalten 4, 6, 8, 10 und 12 der Tabelle 36 sind nicht berücksichtigt:
- die Mengen der aus dem Duisburger Rheinkanal in den Jahren 1850 (412 t), 1851 (644 t), 1852 (431 t), 1853 (937 t), 1854 (5560 t), 1855 (11 505 t), 1856 (12 660 t), 1857 (8880 t), 1858 (4581 t), 1859 (9975 t), 1860 (13 000 t), 1861 (26 061 t) und 1862 (41 518 t) abgefahrenen Kohlen und Koks;
 - die aus dem Ruhrorter Hafen seit 1895 abgefahrenen Koks; an solchen wurden verschifft in je 1000 t:

Tabelle 37.

im Jahre	rhein- aufwärts	rhein- abwärts	in Summa
1895			31
1900	5	45	50
1901	6	43	49
1902	5	30	35
1903	24	75	99

- c) die aus dem Hochfelder Hafen in den Jahren 1902 und 1903 abgefahrenen Koks und Briketts, nämlich:

1902: 760 t Koks + — t Briketts

1903: 180 t „ + 33 654 t „

B.

Tabelle 38.

Jahr	Von den auf dem Rhein nach Koblenz oder oberhalb aus dem Hafen Ruhrort abgefahrenen Kohlen und aus dem Hafen Duisburg abgefahrenen Kohlen und Koks				
	deren Menge insgesamt betrug je 1000 t	gingen			nach Mannheim oder oberhalb je 1000 t
		nur nach Koblenz je 1000 t	nach der Strecke von Koblenz ausschl. bis Mainz ausschl. je 1000 t	nach Mainz oder den Mainhäfen oder der Strecke von Mainz bis Mannheim ausschl. je 1000 t	
1895	2796	15	104	991	1686
1896	3960	19	153	1445	2343
1897	3609	19	98	1363	2129
1898	3939	18	149	1508	2264
1899	4257	15	132	1447	2663
1900	5261	13	133	1843	3272
1901	5416	1	125	1557	3733
1902	4676	9	86	1387	3194
1903	6015	9	157	2260	3589

Tabelle 39.

Kohlenabfuhr auf dem Dortmund-Ems-Kanal.

Es wurden an Kohlen (einschl. Koks und Briketts) auf dem Dortmund - Ems - Kanal abgefahren					
aus dem Hafen	im Jahre				
	1899	1900	1901	1902	1903
	t	t	t	t	t
Dortmund			22 800	16 600	26 116
Hardenberg			13 600	29 800	59 812
Herne			1 600	2 100	59 062
Friedrich der Grosse			35 800	44 100	34 869
König Ludwig			24 200	25 900	55 566
Viktor			—	—	665
aus sonstigen Häfen*)			5 598	22 595	18 083
Insgesamt			103 598	141 095	254 173**)

*) Als sonstige Häfen waren z. B. im Jahre 1903 an der Kohlenabfuhr beteiligt:

Gropenbruch	mit 105 t	Venhaus	mit 90 t
Olfen	„ 250 „	Hanekenfähr	„ 50 „
Peters (Privathafen)	„ 1 265 „	Lingen	„ 4 395 „
Münster	„ 6 901 „	Biene	„ 102 „
Saerbeck	„ 450 „	Meppen-Stadt	„ 1 050 „
Riesenbeck	„ 370 „	Meppen-Emshafen	„ 2 045 „
Rheine	„ 950 „	Haren	„ 60 „

Sa. 18 083 t

***) Von diesen 254 173 t sind 195 724 t in den Emshäfen (Papenburg, Weener, Leer, Oldersum und Emden) angekommen; der Rest ist hauptsächlich nach Münster, Lingen, Meppen, Haren und Herbrun gelangt. Man vergleiche auch die oben im Kapitel 4, Abschnitt I enthaltene Tabelle 15 (Güterverkehr auf dem Dortmund-Ems-Kanal).

Kohlenversand (einschl. Landdebit) der Zechen
Koksabsatz des Westfälischen Koks-
und Brikettabsatz der Zechen des
getrennt nach

Empfangs- länder	Im Jahre 1900				Im Jahre 1901			
	Kohlen	Koks	Briketts	Kohlen + Koks + Briketts	Kohlen	Koks	Briketts	Kohlen + Koks + Briketts
	t	t	t	t	t	t	t	t
Deutschland .	32 037 824	} 6 126 761	} 1 438 288	39 623 671	31 004 135	} 5 374 476	} 1 442 583	37 858 586
Luxemburg .	20 798				37 392			
Belgien . . .	1 482 787	188 689	2 617	1 674 093	1 572 198	66 216	11 525	1 649 939
Dänemark . .	30 120	21 023	50	51 193	43 295	13 913	45	57 253
England . . .	150	850	—	1 000	—	1 540	—	1 540
Frankreich . .	167 358	784 688	1 213	953 259	214 649	782 220	2 500	999 369
Griechenland	1 390	3 820	—	5 210	—	4 120	—	4 120
Holland . . .	3 782 824	40 052	20 032	3 842 908	3 813 938	41 195	30 260	3 885 393
Italien	18 065	24 805	1 010	43 880	26 058	35 338	495	61 891
Norwegen . . .	—	13 392	—	13 392	100	12 780	—	12 880
Oesterreich . .	12 090	302 634	1 188	315 912	10 870	237 422	1 882	250 174
Portugal . . .	—	—	—	—	—	—	—	—
Rumänien . . .	19 097	—	—	19 097	81 448	—	—	81 448
Russland . . .	14 902	88 158	—	103 060	31 207	42 793	2 500	76 500
Schweden . . .	8 835	33 523	—	42 358	4 155	29 315	—	33 470
Schweiz	222 484	95 055	64 723	382 262	190 446	103 030	67 798	361 274
Spanien	5 908	16 255	—	22 163	32 938	5 750	1 540	40 228
Türkei (europ.)	—	—	—	—	—	—	—	—
Afrika	3 908	502	1 695	6 105	2 510	1 300	2 800	6 610
Amerika	300	39 268	—	39 568	1 250	71 112	—	72 362
Asien	70 962	4 385	—	75 347	1 500	6 047	—	7 547
Australien . . .	—	2 487	—	2 487	—	5 000	—	5 000
Div. Länder . .	—	—	—	—	—	—	—	—
Insgesamt	37 899 802	7 786 347	1 530 816	47 216 965	37 068 089	6 833 567	1 563 928	45 465 584

*) Davon 11 783 t nach Kiautschou.

des rheinisch-westfälischen Kohlensyndikats,
syndikats für die Syndikatsmitglieder
Brikett-Verkaufsvereins, Dortmund,
Empfangsländern.

Tabelle 40.

Im Jahre 1902				Im Jahre 1903				Empfangs- länder
Kohlen	Koks	Briketts	Kohlen + Koks + Briketts	Kohlen	Koks	Briketts	Kohlen + Koks + Briketts	
t	t	t	t	t	t	t	t	
29 263 996	5 261 183	1 442 651	35 990 647	30 782 177	5 405 846	1 488 835	38 874 568	{Deutschland Luxemburg
22 817				23 292	1 174 418			
1 778 680	153 947	15 210	1 947 837	2 058 963	247 250	35 510	2 341 723	Belgien
76 100	15 167	720	91 987	102 898	18 876	2 332	124 106	Dänemark
—	2 346	—	2 346	—	1 605	—	16 050	England
440 335	710 870	9 378	1 160 583	721 090	1 029 063	124 030	1 874 183	Frankreich
—	3 375	50	3 425	—	5 060	—	5 060	Griechenland
4 163 156	47 778	49 767	4 260 701	4 880 501	49 886	36 070	4 966 457	Holland
84 659	33 687	535	118 881	86 378	48 195	898	135 471	Italien
505	21 378	100	21 983	140	21 600	—	21 740	Norwegen
11 210	186 405	470	198 085	9 178	154 242	1 050	164 470	Oesterreich
100	—	—	100	3 620	—	—	3 620	Portugal
19 140	2 950	300	22 390	26 570	3 310	2 060	31 940	Rumänien
18 840	75 612	1 365	95 817	25 695	68 135	—	93 830	Russland
22 745	32 665	685	56 095	10 480	36 671	—	47 151	Schweden
165 863	100 305	62 840	329 008	185 103	119 277	64 857	369 237	Schweiz
23 593	30 327	2 018	55 938	65 428	20 283	625	86 336	Spanien
—	—	1 400	1 400	—	—	—	—	Türkei (europ.)
2 930	1 990	18 706	23 626	53 808	1 177	16 958	71 943	Afrika
9 460	183 895	2 000	195 355	3 365	157 230	5 965	166 560	Amerika
29 963	7 437	2 020	39 420	26 911 *)	5 033	1 200	33 144	Asien
—	1 845	—	1 845	—	250	—	250	Australien
—	—	—	—	5 957	—	—	5 957	Div. Länder
36 134 092	6 873 162	1 610 215	44 617 469	39 071 554	8 567 407	1 780 390	49 419 351	

3 Syndikate: Rheinisch-Westfälisches Kohlen-Syndikat, Westfälisches Koks-Syndikat und Brikettverkaufsverein) 3 842 908 t Steinkohlen, Koks und Briketts (also ohne die Kohlen, Koks und Briketts der ausserhalb stehenden Zechen) nach dort versandten.

In Wettbewerb tritt die Kohle des niederrheinisch-westfälischen Beckens namentlich mit britischer, belgischer, französischer, schlesischer, böhmischer und südwestdeutscher Kohle.

Die Grenze zwischen bestrittenem und unbestrittenem Absatzgebiet ist keine scharfe und auch keine feststehende. Sie schwankt je nach den Frachten, Preisstellungen und überhaupt den jeweiligen Konkurrenz-Verhältnissen.

Es betrug:

Tabelle 41.

Im Jahre	Die Steinkohlenproduktion in 1000 t (à 1000 kg)							
	in dem nieder-rheinisch-westfälisch. Becken	in Gross-britannien (an Kohle überhaupt)	in Frankreich	in Schlesien (Ober- und Nieder-Schlesien)	in Belgien	im Saarkohlen-becken (Saarrevier, Pfalz und Lothringen)	im Königreich Sachsen	im Aachener Bezirk (Wurm-revier und Eschweiler)
1891	37 479	188 447	25 502	21 112	19 676	7 646	4367	1485
1892	36 970	184 697	25 697	19 849	19 583	7 419	4213	1405
1893	38 703	166 955	25 173	20 706	19 411	7 239	4274	1438
1894	40 734	191 290	26 964	20 891	20 535	8 015	4123	1528
1895	41 278	192 696	27 583	21 944	20 458	8 393	4435	1607
1896	45 009	198 487	28 750	23 679	21 252	9 207	4537	1669
1897	48 520	205 364	30 337	24 775	21 492	9 788	4572	1763
1898	51 306	205 287	31 826	26 853	22 088	10 346	4436	1804
1899	55 072	223 616	32 256	27 960	22 072	10 625	4547	1764
1900	60 119	228 784	32 721	29 597	23 463	11 090	4803	1771
1901	59 005	222 552	31 633	29 961	22 213	11 118	4760	1893
1902	58 627	230 729	29 365	29 055	22 877	11 354	4649	1992
1903	65 433	234 020	35 003	30 185	23 871	12 291*)	4693*)	2165

*) Hinsichtlich Lothringen ist für 1903 die vorläufige Zahl (1 583 365 t) eingesetzt.

Es wurden an Steinkohlen (ohne Koks und Briketts) in 1000 t rund*)

Tabelle 42.

im Jahre	nach Deutschland eingeführt aus					von Deutschland exportiert
	Gross- britannien	Belgien	Osterreich- Ungarn	anderen Ländern	insgesamt	
1893	3569	453	551	91	4664	9 677
1894	3706	452	557	92	4806	9 739
1895	3973	508	554	82	5117	10 361
1896	4307	508	561	101	5477	11 599
1897	4809	561	590	113	6072	12 390
1898	4506	550	628	136	5820	13 989
1899	4874	596	619	132	6220	13 943
1900	6033	617	556	178	7384	15 276
1901	5206	458	484	149	6297	15 266
1902	5192	496	542	196	6426	16 101
1903	5394	535	614	224	6767	17 393

In Hamburg wurden eingeführt**) an Kohlen, Koks und Briketts in 1000 t rund:

Tabelle 43.

im Jahre	aus dem nieder- rheinisch-west- fälischen Bezirke	aus Grossbritannien	aus Amerika
1875	60	—	—
1880	339	1026	—
1885	537	1139	—
1890	816	1582	—
1891	834	1874	—
1892	903	1615	—
1893	1004	1596	—
1894	1193	1660	—
1895	1298	1683	—
1896	1411	1797	—
1897	1452	2156	—
1898	1652	2055	—
1899	1646	2420	—
1900	1598	3019	4,5
1901	1724	2692	14,0
1902	1774	2793	10,5
1903	1874	3067	—

*) Nach dem Jahresbericht des Vereins für die bergbaulichen Interessen im Oberbergamtsbezirk Dortmund pro 1903.

**) Nach Glückauf, 1904, Seite 41.

Die folgende Tabelle endlich zeigt, in welchem Verhältnis in den Jahren 1898 bis 1902 der Absatz an Steinkohlen seitens des Rheinisch-Westfälischen Kohlen-Syndikats und der fiskalischen Gruben an der Saar wie in Oberschlesien sich auf das In- und Ausland verteilte.

Tabelle 44.

Es setzten ab	im Jahre*) 1898		1899		1900		1901		1902	
	1000 t	%	1000 t	%	1000 t	%	1000 t	%	1000 t	%
nach Deutschland:										
die fiskal. Saar- gruben	6 762,5	85,1	7 078,4	85,9	7 370,8	87,7	7 312,6	88,2	7 632	87,4
die fisk. Gruben Oberschlesiens	4 150	88,3	4 335,3	89,5	4 419,4	90,5	4 325	92	4 448	92,7
das Rhein.-West- fälisch. Kohlen- Syndikat	27 865,8	83,2	29 578,4	84	32 037,8	84,5	31 004	83,6	29 264	81,0
nach dem Ausland:										
die fiskal. Saar- gruben	1 181,8	14,9	1 160,4	14,1	1 039,2	12,3	983,3	11,8	1 098	12,6
die fisk. Gruben Oberschlesiens	548,4	11,7	511	10,5	462,8	9,5	378,3	8	348	7,3
das Rhein.-West- fälisch. Kohlen- Syndikat	5 644,7	16,8	5 648,3	16	5 862	15,5	6 064	16,4	6 870	19,0

IV. Kohlenverkaufspreise.

Die Entwicklung der Verkaufspreise, d. h. derjenigen Preise, welche die Grubenverwaltungen für ihre verkauften Kohlen, Koks und Briketts loko Zeche bezw. Anschlussstation im Jahresdurchschnitt erhalten haben, lässt sich, wenn auch nicht durchweg genau feststellen, so doch einiger-

*) Für das Syndikat beziehen sich die Zahlen auf das Kalenderjahr, für die fiskalischen Gruben auf das mit dem 1. April beginnende Etatsjahr. Die Angaben sind den Jahresberichten des Vereins für die bergbaulichen Interessen im Oberbergamtsbezirk Dortmund entnommen.

massen an der Hand der Tabellen 45, 46 und 47 beurteilen. Zu berücksichtigen ist, dass im Laufe der Zeit das Verhältnis, in welchem die einzelnen Qualitäten (Fettkohlen, Magerkohlen u. s. w.) an dem Gesamtverkauf beteiligt gewesen sind, gewechselt und die Veredlung der Kohlen resp. die Anpassung der Sorten an die Wünsche der Käufer bezw. an die Bedürfnisse des Marktes erhebliche Fortschritte gemacht hat.

Uebersicht

über die von den Zechen des Ruhrbezirks in den Jahren 1850 bis 1860
erzielten Durchschnittsverkaufspreise.

(Nach bergamtlichen Ermittlungen.)

Tabelle 45.

Jahr	Im Märkischen Bergamtsbezirk																	Im Essen-		
	Fettkohlen				Esskohlen				Magerkohlen				Gaskohlen				Durchschnitts- preis aller Sorten	Durchschn.- Preis aller Sorten		
	Grus mit Brocken	Grus	Grus mit Brocken	Grus	Grus mit Brocken	Grus	Grus mit Brocken	Grus	Grus mit Brocken	Grus	Grus mit Brocken	Grus	Grus mit Brocken	Grus						
A. Nach altem Mass und Geld: pro Masstonne:																				
	Sgr.	Pfg.	Sgr.	Pfg.	Sgr.	Pfg.	Sgr.	Pfg.	Sgr.	Pfg.	Sgr.	Pfg.	Sgr.	Pfg.	Sgr.	Pfg.	Sgr.	Pfg.	Sgr.	Pfg.
1850	12	8	8	3	13	—	8	4	10	—	6	6	—	—	—	—	9	10	11	5,7
1851	12	7	8	3	13	—	8	4	10	6	6	7	—	—	—	—	9	11	11	1,7
1852	13	2	8	4	13	8	8	9	10	8	7	—	—	—	—	—	10	5	10	2,2
1853																				
1854	15	8	12	8	16	—	12	9	12	—	9	—	—	—	—	—	13	—	13	4,1
1855	17	4	13	—	17	8	13	4	13	4	10	—	—	—	—	—	14	1	17	0,2
1856	18	7	13	5	18	9	14	—	13	7	10	4	—	—	—	—	14	9	18	7,4
1857	18	7	13	5	18	9	14	—	13	7	10	4	—	—	—	—	14	9	18	2,5
1858	18	6	13	4	18	8	13	11	13	6	10	3	19	6	—	—	15	5	17	10,3
1859	17	4	13	—	17	8	13	4	13	4	10	—	18	—	—	—	14	8	15	5
1860																	13	4,4	11	7,4

Jahr	Im Märkischen Bergamtsbezirk									Im Essen- Werden- schen Berg- amtsbezirk Durchschn.- preis aller Sorten
	Fettkohlen		Esskohlen		Magerkohlen		Gaskohlen		Durch- schnitts- preis aller Sorten	
	Grus mit Brocken	Grus	Grus mit Brocken	Grus	Grus mit Brocken	Grus	Grus mit Brocken	Grus		
B. Umgerechnet in jetziges Gewicht und Geld)*: pro t à 1000 kg.										
	M.	M.	M.	M.	M.	M.	M.	M.	M.	M.
1850	5,28	3,44	5,42	3,47	4,17	2,71	—	—	4,09	4,78
1851	5,25	3,44	5,42	3,47	4,38	2,75	—	—	4,13	4,65
1852	5,49	3,47	5,69	3,65	4,45	2,92	—	—	4,27	4,25
1853							—	—		
1854	7,12	5,76	7,27	5,79	5,45	4,09	—	—	5,91	6,07
1855	8,67	6,50	8,83	6,67	6,62	5,00	—	—	7,04	8,51
1856	9,29	6,71	9,38	7,00	6,84	5,17	—	—	7,38	9,31
1857	9,29	6,71	9,38	7,00	6,84	5,17	—	—	7,38	9,10
1858	9,25	6,67	9,33	6,96	6,75	5,13	9,75	—	7,71	8,93
1859	8,67	6,50	8,83	6,67	6,67	5,00	9,00	—	7,33	7,71
1860									6,68	5,81

*) Bei der Umrechnung ist 1 Masstonne für die Jahre 1850 bis 1853 gleich 240 kg = 0,24 t, für das Jahr 1854 = 0,22 t und für die Folgezeit = 0,2 t gesetzt. 1 Sgr (Silbergroschen) = 0,10 M.; 12 alte Pfg. = 1 Sgr. = 0,10 M.

Tabelle 46.

Jahr	Durchschnitts-Jahrespreise pro t Förderkohlen nach den Jahresberichten der Essener Börse pro 1878 u. ff.					Durchschnitts-Jahreserlöse*) einzelner Zechen bzw. Bergwerksgesellschaften pro t verkaufter									
	Fettkohlen	Flammkohlen	Gaskohlen	Magerkohlen	Förderkohlen überhaupt	Kohlen			Koks						
						Zeche Sälzer & Neuak (Fettkohlen)	Zeche Concordia (Fettkohlen)	Zeche Dahlbusch (Gas- u. Gasflammkohlen; seit 1898 auch Fettkohlen)							
M.	M.	M.	M.	M.	M.	M.	M.								
1850						6,35									
1851						6,15									
1852						5,94									
1853						5,94									
1854						6,42									
1855					9,80	9,23									
1856					11,00	10,43	12,00								
1857					10,50	9,97	12,00								
1858					10,50	9,92	11,00								
1859					9,00	8,66	9,50								
1860					8,00	6,51	8,00								
1861					6,40	5,95	6,50	6,40							
1862					6,00	5,61	6,25	6,40							
1863					5,50	5,26	6,00	4,60							
1864					6,00	5,52	7,00	6,00							
1865					6,25	6,16	7,00	6,40							
1866					6,20	6,22	7,00	6,40							

*) Die Angaben stützen sich bezüglich Sälzer & Neuak auf das Buch A. von Waldhausen: Geschichte der Zeche ver. Sälzer & Neuak (Essen 1902), im übrigen auf Jubiläumsschriften oder spezielle Mitteilungen der betr. Zechen. Bei der Harpener Bergbau-Akt-Ges. beziehen sich die Angaben auf das Geschäftsjahr Juli/Juni.

Fortsetzung von Tabelle 46.

Jahr	Durchschnitts-Jahrespreise pro t Förderkohlen nach den Jahresberichten der Essener Börse pro 1878 u. ff.					Durchschnitts-Jahreserlöse*) einzelner Zechen bzw. Bergwerksgesellschaften pro t verkaufter										
	Fettkohlen	Flammkohlen	Gaskohlen	Magerkohlen	Förderkohlen überhaupt	Kohlen						Koks				
						Zeche Sälzer & Neuk (Fettkohlen)	Zeche Concordia (Fettkohlen)	Zeche Dahlbusch (Gas- u. Gasflammkohlen; seit 1898 auch Fettkohlen)	Zeche Dahlhauser Tiefbau (Esskohlen)	Harpener Bergbau-Akt.-Ges. (Fettk., seit Jan. 1896 auch Gas- u. Gasflammk.)	Eisenkirchener Bergwerks-Akt.-Ges. (Gas-, Gasflamm- und Fettkohlen)	Zeche Alstaden (Magerkohlen und Fettkohlen)	Harpener Bergbau-Akt.-Ges.			Zeche König Ludwig
M.	M.	M.	M.	M.	M.	M.	M.	M.	M.	M.	M.	M.	M.	M.	M.	
1867					6,40	6,32	6,30	6,60								
1868					6,30	6,13	5,98	6,60								
1869					6,40	6,16	5,92	7,10								
1870					7,35	6,67	6,66	7,40								
1871					10,00	9,59	7,60	9,00						7,38		
1872					11,50	11,13	9,10	10,50						8,75		
1873					15,00	14,77	12,20	15,86	13,71			15,19	10,62			
1874						13,81	13,65	13,70	11,72			13,30	11,50			
1875					7,80	8,33	7,40	9,54	7,70			9,55	7,47			
1876					6,60	6,96	6,50	8,22	5,87			8,15	6,03			
1877					5,40	5,72	5,25	6,17	4,86			6,33	5,35			
1878					5,00	5,12	5,06	5,55	4,20			5,78	4,78			
1879	4,71	4,97		4,91		4,73	4,85	4,85	3,90			5,35	4,36			
1880	6,58	7,41		5,85		5,14	5,08	5,31	4,84			5,90	4,95			
1881	5,48	5,82		5,43		4,82	4,98	5,41	4,19			6,03	4,46			
1882	5,77	6,14	7,16	5,19		5,06	5,20	5,88	4,23			5,96	4,68			
1883	5,88	6,29	7,45	5,28		5,19	5,74	5,96	4,40			5,99	4,68			
1884	5,22	6,64	7,34	4,74		5,10	5,65	5,96	4,45			6,00	4,60			
1885	5,63	5,89	7,33	4,70		4,91	5,40	5,80	4,93			5,98	4,62			
1886	5,60	5,85	7,19	4,90		4,99	4,80	5,77	5,37			6,00	4,90			
1887	5,62	5,72	7,10	4,88		4,53	5,59	5,57	5,28			5,79	4,94			
1888	6,04	6,32	7,52	5,30		4,85	5,82	5,64	5,42			5,71	5,11			
1889	8,48	9,29	11,04	8,26		5,54	7,05	6,43	6,23			6,43	6,03			12,15
1890	10,72	12,36	14,58	11,00		9,10	10,25	9,84	8,93	10,10		9,52	8,83	14,07		16,86
1891	9,86	11,02	12,91	9,73		9,23	9,88	10,00	10,30	9,90		9,59	9,33	14,20		12,18
1892	8,50	9,75	11,75	5,75		7,76	8,46	8,71	8,30	9,77		8,22	7,96	11,17		10,20
1893	7,29	7,58	9,79	7,50		6,80	7,04	7,42	7,94	7,88		6,91	6,66	9,10		8,51
1894	8,00	8,70	10,50	7,50		7,18	7,59	7,72	6,90	7,43		7,03	6,95	8,17		8,49
1895	8,00	8,33	12,12	7,50		7,24	7,54	8,17	7,55	7,89		7,30	7,24	8,37		8,92
1896	8,25	8,03	10,17	7,67		7,43	8,01	8,11	7,47	8,18		7,43	7,31	9,31		9,74
1897	8,85	8,57	11,17	8,32		7,74	8,06	8,83	8,20	8,09		8,01	7,59	10,08		10,77
1898	9,08	8,84	11,46	8,59		7,96	8,37	8,49	8,56	8,37		8,51	7,44	11,77		12,75
1899	9,37	9,13	11,75	8,88		8,45	8,92	9,05	9,09	8,64		8,89	7,91	12,92		13,06
1900	10,25	10,00	12,75	9,50		9,31	10,22	10,20	10,10	9,52		10,39	9,21	14,48		16,81
1901	10,25	10,00	12,75	9,50			10,59	10,67	10,73	10,70		10,85	9,35	17,28		17,40
1902	9,60	9,72	12,00	8,75			9,76	10,00	9,97	10,29		10,04	8,18	16,01		15,04
1903	9,38	9,44	11,75	8,31			9,36	9,75	9,22	9,67		9,61		14,62		

Durchschnitts-Jahreserlöse bzw. Verkaufspreise der Syndikate.
Tabelle 47.

Jahr	Rheinisch-Westfäl. Kohlen-Syndikat zu Essen		Westfäl. Koks-Syndikat zu Bochum		Brikett-Verkaufsverein zu Dortmund	
	Verkaufte Kohlenmenge	Durchschnittlicher Erlös pro t verkaufter Kohlen	Verkaufte Koksmenge	Durchschnittlicher Erlös pro t verkaufter Koks	Verkaufte Brikettmenge	Durchschnitts-Verkaufspreis pro t Briketts
	t	M.	t	M.	t	M.
1891	—	—	2 855 000	12,85	202 780	12,67
1892	—	—	3 944 769	10,46	516 508	10,47
1893	845 097	7,33	4 137 214	8,73	645 144	9,08
1894	15 905 673	7,83	4 736 195	8,44	719 258	8,82
1895	24 432 216	8,02	4 821 787	9,05	780 185	9,07
1896	27 290 059	8,14	5 574 695	9,81	818 300	9,34
1897	30 122 690	8,45	6 036 530	10,76	934 221	9,99
1898	32 145 485	8,62	6 415 683	12,79	1 066 347	10,22
1899	34 096 834	9,14	7 045 923	13,19	1 245 269	10,66
1900	36 855 659	10,56	7 786 347	16,70	1 485 130	12,27
1901	36 372 636	11,01	6 833 567	18,00	1 519 813	13,33
1902	35 939 252	10,28	6 873 162	15,34	1 546 004	12,20
1903	38 857 206	9,84	8 567 407	14,15	1 691 861	11,47

6. Kapitel: Berechtsamswesen.

Von Bergassessor Kreutz, Köln.

Unter der Herrschaft des im Jahre 1850 für den Ruhrkohlenbezirk gültigen Bergrechts war das Verleihungsverfahren recht schwerfällig, und zudem wurden nur Felder geringer Ausdehnung verliehen. Nach dem Wortlaut des Caput I § 1 der hier hauptsächlich in Betracht kommenden Kleve-Märkischen Bergordnung vom 29. April 1766 galt zwar der Bergbau für frei erklärt, indem es daselbst hiess:

»Einem jedweden Liebhaber und Bergmann soll hiermit nachgelassen seyn, in gedachten Unseren Landen auf Feldern, Wiesen, in Gärten, Gehölzen und anderen Orten auf allerley Mineralien, Metallen oder Fossilien, nach Gängen, Flötzen, Bänken, Klüften und Geschicken zu schürffen, ohne dass deswegen von dem Grund-Herrn und Besitzer der Güter Einhalt oder Hinderung geschehen möge; jedoch dass der Schürffer sich deswegen vorher bey Unserm Berg-Amte gehörig gemeldet, und von demselbigen Konzession erhalten habe.«

Ungeachtet dieser Freierklärung des Bergbaus war aber nach einem Plenarbeschluss des Ober-Tribunals vom 3. Oktober 1849 im Bereiche der Kleve-Märkischen Bergordnung die durch die Bergverwaltungsbehörden erklärte Reservation eines gewissen Feldes zum Betriebe des Bergbaues für den Fiskus ausreichend, um die Mutung des Feldes durch andere Baulustige auszuschliessen*). Eine Freierklärung des Bergbaus in dem Umfange, wie sie heute besteht, dass also der Fiskus Bergwerkseigentum **unmittelbar** wie jeder andere ebenfalls nur durch Mutung und Verleihung erwerben kann, lag demgemäss zu jener Zeit nicht vor.

Das Verfahren zur Verleihung von Lagerstätten war nun damals im allgemeinen wie folgt geregelt:

Der Schürflustige**) hatte zunächst beim zuständigen Bergamte die Erlaubnis zum Schürfen nachzusuchen; hatte er diese in Form des sogenannten Schürfscheins erhalten, so konnte er in dem darin bezeichneten Schürffelde, evtl. nach Verständigung mit dem Grundbesitzer, die Arbeiten zur Aufsuchung der im Schürfschein genannten Mineralien vornehmen. Die Schürfscheine galten in der Regel ein Jahr und sechs Wochen, doch konnte ihre Gültigkeitsdauer in gewissem Masse verlängert werden. Sobald nun der Schürfer fündig geworden war, hatte er rechtzeitig Mutung beim Bergamte einzulegen. Durch diese Mutung wurde das sogenannte »Finderrecht« gewahrt; um indessen mit einem Felde beliehen werden zu können, war ausser Erfüllung der übrigen Erfordernisse auch noch die Lagerstätte an dem Fundpunkte »auf den Augenschein zu entblössen«, so dass sie in vollem frischem Anbruche gezeigt werden konnte.

Es wurde dieserhalb nach Einlegung der Mutung eine Frist bewilligt (nach Cap. III § 2 der rev. Kleve-Märk. Bergordnung 4 Wochen), innerhalb deren die Entblössungsarbeiten zu beginnen waren. Die Frist konnte, wenn begründete Ursache zur Hinderung nachgewiesen wurde, mehrmals verlängert werden. Die begonnenen Entblössungsarbeiten waren beständig fortzusetzen***). Nichtbeachtung dieser Vorschriften seitens des Muters zog für denselben den Verlust seines bezüglichen Rechtes nach sich. Sobald die Lagerstätte gehörig entblösst war, musste dem Bergamte Anzeige erstattet und, nachdem der Fund »auf den Augenschein nachgewiesen« war, die Belehnung nachgesucht werden.

Verliehen wurden nach den Bestimmungen der betr. Bergordnung,

*) s. Brassert: Bergordnungen der preussischen Lande, Köln 1858, S. 820.

**) Es ist hier nur der gewöhnlichste Fall des Fündigwerdens und Mutens, d. h. derjenige nach vorhergegangenem ordnungsmässigem Schürfen, berücksichtigt, da es zu weit führen würde, auch auf die übrigen Fälle einzugehen.

***) Diese Betriebe hiessen Mutungszechen.

des Allgemeinen Landrechts und des Gesetzes vom 1. Juli 1821 für Flötze und flötzartige Lagerstätten in maximo folgende Feldegrößen*).

1. Im Geltungsbereiche der Kleve-Märkischen Bergordnung:

- a) ein gestrecktes Feld von einer Fundgrube zu 42 Lachter Länge und bei metallischen Werken 8 bis 12 Massen, bei Steinkohlen-Werken bis zu 20 Massen, jede zu 28 Lachter Länge, mit einer von der verleihenden Bergbehörde zu bestimmenden Vierung bis zu 500 Lachter, welche entweder teils im Hangenden, teils im Liegenden, oder ganz im Hangenden, oder ganz im Liegenden genommen werden konnte und horizontal vom Dach oder von der Sohle des verliehenen Flötzes gemessen wurde; oder
- b) ein geviertes Feld von einer Fundgrube zu 28 Lachter ins Gevierte und soviel Massen, als zu einem zusammenhängenden Bau erforderlich, jedoch nicht über 1200 Massen, jede zu 14 Lachter ins Gevierte, mit der ewigen Teufe nach senkrechten Ebenen.

Welche dieser beiden Arten der Vermessung anzuwenden war, hatte lediglich die Bergbehörde mit Rücksicht auf den zweckmäßigen Abbau eines Flötzes zu ermessen. Ein gestrecktes Feld hatte demnach bei Steinkohlenflötzen eine Länge von höchstens $42 + 20 \times 28 = 602$ Lachter = 1259,6 m mit einer Vierung von höchstens 500 Lachter = 1046 m. Die Maximalgröße eines Geviertfeldes betrug $28 \times 28 + 1200 \times 14 \times 14 = 235\,984$ Quadratlachter = 1 033 138 qm.

2. Im Geltungsbereich der Jülich-Bergischen Bergordnung:

- a) ein gestrecktes Feld von einer Fundgrube zu 80 Lachter Länge und 20 Massen**), jede zu 28 Lachter Länge, mit einer von der verleihenden Bergbehörde zu bestimmenden Vierung bis zu 500 Lachter die Gesamtfeldeslänge betrug also bis zu 640 Lachter = 1339,13 m; die Vierung wurde wie im Geltungsbereich der Kleve-Märkischen Bergordnung gemessen; oder
- b) ein geviertes Feld von einer Fundgrube zu 80 Lachter ins Gevierte und soviel Massen als zu einem zusammenhängenden Bau erforderlich, jedoch nicht über 1200 Massen, jede zu 14 Lachter ins Gevierte, mit der ewigen Teufe nach senkrechten Ebenen.

Ob gestrecktes oder geviertes Feld zu verleihen war, blieb ebenso wie im Bereich der Kleve-Märkischen Bergordnung dem

*) nach Brassert: Bergordnungen der preussischen Lande, Köln 1858, Seite 841, 768, 579, 1105.

**) Die Massenzahl war zur Beseitigung einer in der Jülich-Bergischen Bergordnung enthaltenen Lücke durch Kgl. Kabinetts-Ordre vom 22. Febr. 1840 bestimmt worden.

Ermessen der Bergbehörde überlassen. Ein Geviertfeld hatte demnach hier eine Maximalgrösse von $80 \times 80 + 1200 \times 14 \times 14 = 241\,600$ Quadratlachter = 1 057 725 qm.

3. Im Geltungsbereich der Churkölnischen Bergordnung:
 - ein Geviertfeld von einer Fundgrube zu 42 Lachter ins Gevierte und soviel Massen, als zu einem zusammenhängenden Bau erforderlich waren, jedoch nur bis zu 1200 Massen, jede zu 14 Lachter ins Gevierte, mit der ewigen Teufe nach senkrechten Ebenen.
 - Ein solches Geviertfeld hatte also eine Grösse bis zu $42 \times 42 + 1200 \times 14 \times 14 = 236\,964$ Quadratlachter = 1 037 428 qm*).
4. In dem Geltungsbereiche des Landrechts als Prinzipalrechts:
 - eine Fundgrube von 50 Lachter ins Gevierte und ausserdem soviel Massen als zu einem zusammenhängenden Baue erforderlich waren, jedoch nicht über 1200 Massen, jede zu 14 Lachter ins Gevierte, mit der ewigen Teufe nach senkrechten Ebenen. Die Maximalgrösse eines solchen Feldes betrug daher: $50 \times 50 + 1200 \times 14 \times 14 = 237\,700$ Quadratlachter = 1 040 651 qm.

Viele der im Jahre 1850 vorhandenen Felder waren indessen wesentlich kleiner als die vorstehend angegebenen Maximalgrössen; namentlich war dies bei solchen Feldern der Fall, welche bereits vor dem Gesetz vom 1. Juli 1821 verliehen worden waren. Es gab auch Zechen, welche ohne Verleihen zu sein Bergbau trieben, z. B. auf Grund der Rellinghauser Observanz**). Zu erwähnen ist endlich, dass im Essen-Werdenschen auch Längfelder ohne Vierung bestanden bezw. heute noch bestehen.

Aber auch die im Jahre 1850 verleihbaren Feldesgrössen waren gegen die heute verleihbaren ziemlich klein. Zwar war die Vereinigung mehrerer Felder zu einem einheitlichen Ganzen, d. h. die Konsolidation, obwohl ihrer weder im Landrechte, noch in den Provinzial-Bergordnungen Erwähnung geschah, von jeher mit Genehmigung der Bergbehörde gestattet; doch war dazu die Einwilligung aller Interessenten, insbesondere auch der Freikuxbesitzer und der Realgläubiger erforderlich***), so dass unter der Herrschaft dieser Bestimmung, welche erst durch das Miteigentümergegesetz vom 12. Mai 1851 gebrochen wurde, im Ruhrbezirk bei der grossen Zersplitterung des Bergwerksbesitzes Konsolidationen nur in den seltensten Fällen möglich waren. Zudem war bezüglich der Feldes-Art und Grösse dem Ermessen der Behörde, wie aus dem Obigen hervorgeht, ein ziemlich weiter Spiel-

*) Bei Eisensteinflötzen war die Feldesgrösse etwas anders.

**) s. Weidtmanns Jahrbuch für den Oberbergamtsbez. Dortmund, 1900—1901 bei Zeche Gewalt; ferner Schulz: Handbuch des preuss. Bergrechts, Essen 1820, Seite 89 und Zeitschrift »Glückauf«, Essen 1866, No. 37 u. 38 (W. von Velsen: Beiträge zur Geschichte unseres Bergbaus).

***) s. Gräff: Handbuch des preuss. Bergrechts, Breslau 1855, Seite 49 und 50.

raum gegeben und den gestreckten Feldern*) haftete die in ihrer Natur begründete Unsicherheit des Verlaufs und Aushaltens, überhaupt des Wertes an. Bei den Feldesverhältnissen und dem Verleihungsverfahren der damaligen Zeit war es — und es ist in Bergbaugebieten mit solch alten Feldern auch heute noch der Fall — mitunter sehr schwierig, die Lage der Felder bezw. die Freiheit des Feldes zu übersehen. Aus diesem Anlass war sogar im Jahre 1835 eine Kabinettsordre ergangen, wonach zwei Distrikte des Märkischen Bergamtsbezirks für Mutungen geschlossen worden waren; die bezügliche Bekanntmachung des kgl. Oberbergamts lautete wörtlich wie folgt:

»Suspension der Muthungen auf Steinkohlen in einem Theile des Märkischen Bergamtsbezirks.

Es ist von des Königs Majestät durch Kabinettsordre vom 4. Juni 1835 auf den Antrag des hohen Finanzministeriums genehmigt worden, dass diejenigen Gegenden des Märkischen Bergamtsbezirks, in welchen bei der Menge der Verleihungen und Mutungen auf Steinkohlengruben die Freiheit des Feldes sich nicht mehr übersehen lässt, für neue Muthungen geschlossen werden. Als solche Theile des gedachten Bergamtsbezirks sollen angesehen werden:

1. der Distrikt, welcher von einer Linie eingeschlossen wird, die von Steele der ehemaligen Landesgränze zwischen der Grafschaft Mark und den Fürstenthümern Essen und Werden folgend, bis da, wo diese bei Niedernhof in die Chaussee von Langenberg nach Hattingen trifft, von dort dieser Chaussee bis zur Ruhrbrücke bei Hattingen entlang, dann dem rechten Ufer der Ruhr folgend bis zur Witten'schen Fähre, von hier der Chaussee nach über Krengeldanz und Bochum bis wieder zur Gränze des Berg-Amts-Bezirks nach Steele gezogen wird; und
2. der Distrikt, welcher innerhalb einer Gränzlinie liegt, die von Krengeldanz über den sogenannten Schnee bis zur Chaussee von Herdecke nach Brüninghausen, dann dieser Chaussee folgend bis zum Emscherflusse gelegt wird, ferner dem linken Ufer der Emscher bis zum Einflusse des Rüpingbaches folgt, demnächst an diesem Bache herauf bis zur Chaussee von Brüninghausen nach Krengeldanz geht und von diesem Punkte über Eicklinghofen bis Krengeldanz sich der Chaussee anschliesst.

In diesen beiden Distrikten sollen einstweilen und bis zu der nach Möglichkeit zu beschleunigenden Berichtigung des bisher erworbenen, aber noch nicht förmlich verliehenen oder vermessenen Gruben-Eigenthums, neue Muthungen auf Steinkohlen nicht mehr angenommen werden. Nur die bis zur Publikation gegenwärtiger Bestimmung bereits angemeldeten Muthungen und die durch Anmeldung bis dahin erworbenen FINDERRECHTE sind von obiger Massregel ausgenommen.

Wir bringen dies hierdurch zur öffentlichen Kenntniss.

Dortmund, den 7. Oktober 1835.

Königliches Oberbergamt für die Westphälischen Provinzen.«

*) Nach dem Verwaltungsberichte des kgl. Oberbergamts pro 1853 bestanden damals in dem Märkischen und Essen-Werdenschen Bergamtsbezirk zusammen ca. 800 Längenfelder auf Steinkohle.

Diese Anordnung blieb in Kraft bis 1852, in welchem Jahre durch Kabinettsordre folgendes bestimmt wurde:

»Da nach Ihrem Berichte vom 13. Januar cr. der Zweck erreicht ist, zu welchem zwei Distrikte des Märkischen Bergamts zu Bochum, nämlich — — — — — (wie oben) — — — — — mittelst Ordre vom 4. Juni 1835 geschlossen worden sind, so will Ich, wie hierdurch geschieht, genehmigen, dass in den genannten Distrikten, von jetzt an, wieder Schurfscheine auf Steinkohlen gegeben, Muthungen auf Steinkohlengruben angenommen und Berg-Eigenthums-Verleihungen ertheilt werden.

Berlin, den 21. Januar 1852.

(gez.) Friedrich Wilhelm.

(ggez.) von der Heydt.«

Endlich ist noch zu berücksichtigen, dass Zechen, namentlich wegen Unterlassung der Zahlung des Rezessgeldes, sowie auch infolge Freierklärung oder Freifahrung (vergl. Kapitel VII der revidierten Kleve-Märkischen Bergordnung, Art. 7, 10 und 24 der Jülisch-Bergischen Bergordnung, III. Teil, Art. 5, 9 und 10 der Churkölnischen Bergordnung*) und §§ 188 bis 205, Teil II, Titel 16, des Allgemeinen Landrechts) wieder ins Freie fallen konnten. Im Ruhrbezirk wurden jedoch Anträge auf Freifahrung stillliegender Werke nur bezüglich der ausserhalb des Geltungsbereiches der Kleve-Märkischen Bergordnung gelegenen Steinkohlengruben sowie bezüglich der metallischen Gruben als zulässig erachtet, während für den Steinkohlenbergbau im Bereiche der Kleve-Märkischen Bergordnung, wie oben im 3. Kapitel ausgeführt wurde, eine Observanz bestand, wonach die betreffenden Zechen keiner Fristenbewilligung bedurften und den Freifahrungs-Anträgen dritter Baulustiger nicht unterlagen, vielmehr nur, sobald sich »ein Kohlenmangel ereignete«, auf spezielle Anordnung der Bergbehörde in Betrieb zu nehmen waren.

Diese Observanz beim Kleve-Märkischen Steinkohlenbergbau hatte allerdings nur eine sehr zweifelhafte Rechtsgrundlage; sie galt jedoch in der Rechtsüberzeugung der am Steinkohlenbergbau interessierten Kreise als Rechtssatz, und es war nach dem Stande zu Ende der 1850er Jahre Thatsache, dass seit Menschengedenken von den Eigentümern Kleve-Märkischer Steinkohlenzechen niemals Fristengesuche eingereicht und solche niemals von ihnen gefordert worden waren. Auch war der Bergbehörde zu gedachter Zeit kein Fall bekannt, dass einmal gegen ein stillliegendes Werk dieser Art ein Freifahrungsantrag eingekommen war.

Die allseitige Anerkennung der in Rede stehenden Observanz war für die Sicherheit der betreffenden Bergeigentumsrechte von wesentlicher Bedeutung; die Ruhrkohlenzechen im Bereich der Kleve-Märkischen Bergordnung blieben verschont von dem Kampfe mit gewinnsüchtigen, auf die

*) S. Brassert: Bergordnungen der preussischen Lande, Köln 1858.

Freifahrung spekulierenden Personen, der, wenn auch ein Scheinbetrieb mit 1 Hauer und 1 Schlepper zur Erhaltung der Berechtsame genügte, (vgl. §§ 192 bis 194, Teil II, Titel 16, des Allgemeinen Landrechts) doch zur unwirtschaftlichen Verwendung von Kapital und Arbeitskraft gedrängt haben würde.

Die vorstehend geschilderten Verhältnisse, wie sie das Jahr 1850 charakterisierten, konnten indessen, wenn der Bergbau nicht unnötig gehemmt werden sollte, auf die Dauer nicht aufrechterhalten werden. Zu einer Entwicklung unseres Bergbaues war naturgemäss eine Ausdehnung desselben nach Norden hin erforderlich; hier wurden aber wegen der mehr und mehr zunehmenden Mergelbedeckung die Schürfarbeiten immer kostspieliger, namentlich war durch das Erfordernis, die Lagerstätte auf den Augenschein zu entblößen, bei der Schwierigkeit des Schachtabteufens im Mergel ein grosses Risiko bedingt.*) Dieses Risiko musste einesteils soweit möglich erniedrigt werden, andernteils aber auch in einem entsprechend grossen Felde einen gehörigen und auch nicht in einem gewissen Grade dem Ermessen der Behörde überlassenen Entgelt finden. Die Schachtanlagen im Mergel verschlangen erhebliche Geldsummen und mussten daher, um finanziell lohnend zu werden, grosse Kohlenvorräte aufschliessen, also im allgemeinen ausgedehntere Baufelder zugeteilt erhalten. Auch musste das Bergwerkseigentum bei den kostspieligen Anlagen, welche es zu seiner Nutzbarmachung fernerhin erforderte, in seinem rechtlichen Bestande möglichst gesichert werden.

In diesem Sinne ist denn auch im Laufe der Zeit eine Aenderung der bezüglichen Rechtsverhältnisse erfolgt.

Durch das Miteigentümergegesetz vom 12. Mai 1851 wurden Konsolidationen wesentlich erleichtert, indem fortan zu Beschlüssen über solche nur mehr eine Dreiviertelmehrheit in jeder beteiligten Gewerkschaft erforderlich war, und Hypothekengläubiger und andere Realberechtigten nicht mehr widersprechen konnten.**) Es wurde dadurch die Bahn gebrochen um der grossen Zersplitterung des Bergwerkseigentums im Ruhrbezirk durch zweckmässige Vereinigung der in einem Bau zusammenzufassenden Grubenfelder abzuhelfen.

*) Die Feldesgrösse wurde erst durch die Verleihung bestimmt und sichergestellt; der Muter, welcher einen Bohrfund noch auf den Augenschein zu entblößen, d. h. zu erteufen hatte, setzte sich unter Umständen der Gefahr aus, die bedeutenden Kosten eines Schachtes aufzuwenden, ohne hinterher ein Feld verliehen zu erhalten, dessen Verhieb die Kosten eines Schachtes deckte.

**) Die Beschlüsse waren der Bergbehörde zur Bestätigung vorzulegen. Letztere durfte jedoch nur aus Gründen des öffentlichen Interesses versagt werden.

Das Erfordernis, eine Lagerstätte vor der Verleihung auf den Augenschein zu entblößen, wurde, obwohl es noch durch die Zirkularverfügung des Handelsministers vom 31. März 1852, betreffend die Ausfertigung der Schürferlaubnisscheine und die Mutungen auf die zum Bergregal gehörigen Mineralien,*) ausdrücklich aufrechterhalten worden war, durch eine Zirkularverfügung desselben Ministers vom 2. November 1853**) unter gewissen Bedingungen fallen gelassen. Die letztgenannte Verfügung, betreffend die Verleihung von Lagerstätten, welche nur durch Bohrlöcher erschürft sind, bestimmte nämlich was folgt:

»Dass der Muther einer erbohrten Lagerstätte dieselbe auf den Augenschein aufzuschliessen und dadurch deren Bauwürdigkeit nachzuweisen hat sowie, dass, wenn dies innerhalb der dem Muther gestellten Frist nicht zur vollen Ueberzeugung der Bergbehörde geschieht, der Antrag auf Verleihung zurückzuweisen ist, soll nach wie vor als Regel gelten. In besonderen Fällen ist jedoch die Verleihung einer Lagerstätte, welche nur erbohrt worden ist, für zulässig und angemessen zu erachten, sobald der Behörde anderweit die Ueberzeugung von der Existenz und Beschaffenheit einer solchen Lagerstätte verschafft werden kann und wirklich verschafft wird; indem es auf die Art und Weise, in welcher Letzteres geschieht, hierbei nicht ankommt und Bohrlöcher in dieser Beziehung jedem andern Hilfsmittel gleich zu achten sind. Zur Ueberzeugung der Verleihungsbehörde in einem solchen Falle hat der Bergamts-Kommissar über die Existenz und Beschaffenheit der Lagerstätte in dem betreffenden Protokolle sich bestimmt auszusprechen; ein solcher Ausspruch muss sich indess jederzeit auf eine im Beisein eines Königl. Beamten stattgefundene Bohrung in der Lagerstätte stützen.«***)

Noch manche andere Vorschriften und dergl. wurden bezüglich des Berechtsamswesens auf dem Verwaltungswege erteilt; sie alle hier anzugeben, würde zu weit führen. Es herrschte im allgemeinen eine gewisse

*) S. Zeitschrift für das Berg-, Hütten- und Salinen-Wesen, Band I, Seite 41 bis 47.

**) S. ebenda, Seite 223 und 224.

***) Wie die Sache in Wirklichkeit gehandhabt wurde, ergibt sich z. B. aus folgendem Fall.

Die Mutung L, war im Januar 1855 auf einen bei Altenessen gemachten Bohrfund eingelegt und zwar waren bei ca. 70 Lachter Tiefe 45½ Zoll reine Kohle (davon 40½ Zoll in Gegenwart des bergamtlichen Kommissars) durchbohrt worden. Der Muter beantragte die Verleihung des Bohrfundes; das Bergamt beschied ihn jedoch im Februar 1855, dass diesem Antrage nicht entsprochen werden könne, »da eine genügende Ueberzeugung von der Beschaffenheit und Bauwürdigkeit des in Anspruch genommenen Flötzes dem unterzeichneten Bergamte nicht verschafft worden ist und bei der grossen Entfernung von den zunächst belegenen Aufschlüssen nicht verschafft werden konnte«. Es wurde vielmehr dem Muter aufgegeben, das Flötz auf den Augenschein aufzuschliessen und dadurch dessen Bauwürdigkeit nachzuweisen. Das Bergamt verlangte, um Verleihung von Bohrlochsfunden befürworten zu können, eine solch nahe Lage zu benachbarten im Steinkohlengebirge umgehenden Betrieben, dass Rückschlüsse auf die Lagerung im Fundbohrloch (Streichen und Fallen) zulässig wären.

Unklarheit, abgesehen davon, dass die Rechtsgrundlage mancher dieser Verwaltungsvorschriften eine ziemlich unsichere war.

Das Rezessgeld wurde durch Gesetz vom 20. Oktober 1862, betreffend die Bergwerksabgaben, vom 1. Januar 1865 an aufgehoben, und damit verschwand auch die Möglichkeit, dass eine Zeche wegen Nichtentrichtung desselben ins Freie fiel.

Das Verfahren der Freierklärung eines Bergwerks wegen Unterlassung des Betriebes war indessen, da derartige Anträge bei der Hochkonjunktur der 1850er Jahre bezüglich der metallischen und der nicht im Bereiche der Kleve-Märkischen gelegenen Steinkohlengruben sich häuften und zu Anfang der 1860er Jahre sogar auch bezüglich der Kleve-Märkischen Steinkohlengruben gestellt wurden, vom Oberbergamt durch Instruktion de dato 25. Mai 1859*) eingehend — und zwar erstmalig — geregelt worden. Durch diese Instruktion wurde jedoch die oben (3. Kapitel) erläuterte Observanz betreffend das Nichterfordernis einer Fristung für Kleve-Märkische Steinkohlenzechen ausdrücklich aufrecht erhalten.

Einen wichtigen Schlussstein in dieser Entwicklung bildete das allgemeine Berggesetz vom 24. Juni 1865. Durch dasselbe wurde u. a.:

1. die völlige Freierklärung des Bergbaus, soweit nicht besondere Privatrechte entgegenstehen, durchgeführt;
2. das Verleihungsverfahren vereinfacht und auf eine sichere Rechtsgrundlage gestellt;
3. die Verleihung auf Geviertfelder beschränkt und an feste Normen gebunden;
4. die Maximalgrösse eines Feldes bis auf 500 000 Quadratlacher (= 2 189 000 qm) ausgedehnt;
5. die Erweiterung bestehender Geviertfelder für eine bestimmte Uebergangszeit und die Umwandlung gestreckter Felder in gevierte ermöglicht;
6. die Entziehung des Bergwerkseigentums auf den im § 65 des Gesetzes angegebenen Fall beschränkt, im übrigen das System der Freierklärung und Freifahrung beseitigt und
7. die Konsolidation auf eine feste Rechtsgrundlage gestellt.

Die Bestimmungen selbst müssen hier als bekannt vorausgesetzt werden.

Von der durch das Allgemeine Berggesetz gestatteten Umwandlung gestreckter Felder in gevierte ist verhältnismässig wenig Gebrauch gemacht worden, da meistens eine Einigung der kollidierenden Interessen nicht erreicht werden konnte. Dagegen wurde von einer Erweiterung der Geviertfelder in allen Fällen Gebrauch gemacht, wo vorhandene Feldesfreiheit

*) Siehe Amtsblätter der kgl. Regierungen vom Jahre 1859 und zwar Arnsberg Seite 252, Minden Seite 217 und Düsseldorf Seite 323.

dies noch gestattete, vorzugsweise im nördlichen Teile des Felderkomplexes, der vom Rheine bei Duisburg und Ruhrort an sich nach Osten bis in die Gegend von Hamm erstreckte.

Das Recht der Ausbeutung verliehenen Bergwerkseigentums erlitt nun ebenso wie nach dem neueren, so auch nach dem älteren Bergrecht, insbesondere durch polizeiliche Massregeln, Einschränkungen.

Erwähnt seien hier nur die Vorschriften wegen Stehenlassens von **Sicherheitspfeilern**, namentlich unter dem Mergel, unter Stollen und an der Markscheide. Im Jahre 1850 bestanden dieserhalb auf Grund der Verordnungen vom 24. Februar bezw. 4. Mai 1839*) und vom 19. Juni 1846 für den Ruhrbezirk folgende Vorschriften:**)

1. Markscheidende Tiefbaugruben, die nicht eine gemeinschaftliche Wasserhaltung haben, sind verbunden, längs der Markscheide jede die Hälfte eines vom Bergamte für den einzelnen Fall festzustellenden Sicherheitspfeilers stehen zu lassen;
2. Unter den Stollensohlen müssen Sicherheitspfeiler von 15 Lachter (= 31,39 m) Seigerhöhe stehen gelassen werden;
3. bei den unter dem Mergel bauenden Steinkohlen-Tiefbaugruben soll die Sohle, über welcher der Bau nicht stattfinden, und nur ein Wetterort getrieben werden darf, überall mindestens 20 Lachter (= 41,85 m) seiger unter der Scheidungsebene zwischen dem Mergel und dem Steinkohlengebirge gelegt werden.

Die Minimalpfeilerstärke auf jeder Seite der Markscheide***) wurde in den einzelnen Fällen meist auf 15 Lachter festgesetzt und erst nach den in den Jahren 1860 bis 1862 geflogenen Erörterungen†) durch Beschluss des Oberbergamts vom 12. April 1862††) allgemein auf 10 Lachter (= 20,9 m) ermässigt. Eine weitere Regelung dieser Angelegenheit erfolgte sodann (nach Begutachtung seitens des »Vereins für die bergbaulichen Interessen im Oberbergsamtsbezirk Dortmund«) durch die Bergpolizei-Verordnung vom 18. November 1869.†††)

Gegen die Bestimmungen wegen der Mergel- und Stolln-Sicherheitspfeiler wandte sich eine vom »Verein für die bergbaulichen Interessen im Oberbergamtsbezirk Dortmund« ausgegangene Petition de dato: Essen, den 14. Dez. 1861, welche Pfeilerstärken von je 10 Lachtern (= 20,9 m) für aus-

*) Verordnung vom 24. Februar 1839 bei Nöggerath: Sammlung von Gesetzen und Verordnungen, 1836 bis 1840, Seite 68.

**) s. Zeitschrift für das Berg-, Hütten- und Salinen-Wesen, Bd. 1, B, S. 179.

***) s. auch den Ministerialerlass vom 25. August 1855 in Zeitschrift für das Berg-, Hütten- und Salinen-Wesen, Bd. 3, A, S. 160.

†) s. Zeitschrift für Bergrecht, Bd. 11, S. 32 ff.

††) s. Zeitschrift für Bergrecht, Bd. 3, S. 271.

†††) s. Zeitschrift für Bergrecht, Bd. 11, S. 32 bis 37.

reichend hielt. Durch Bergpolizei-Verordnung vom 12. April 1862*) wurde die Minimalstärke des Mergel- wie auch des Stolln-Sicherheitspfeilers auf je 10 Lachter (= 20,9 m) herabgesetzt.

Durch Bergpolizei-Verordnung vom 17. Februar 1877**) wurde sodann die Stärke des Stolln-Sicherheitspfeilers, wie auch des unterhalb der tiefsten Stollnsohle auf der Seite der Markscheide, sowie des unter jüngeren Gebirgsformationen stehen zu lassenden Sicherheitspfeilers auf je 20 m festgesetzt.

An die Stelle dieser Bergpolizei-Verordnung vom 17. Febr. 1877 sind die diesbezüglichen Bestimmungen der Bergpolizei-Verordnung vom 28. März 1902, über Betriebsanlagen auf Bergwerken***), getreten, lautend:

»§ 14. Bei den unter jüngeren Gebirgsschichten bauenden Gruben muss unter der Auflagerungsfläche der ersteren ein Sicherheitspfeiler von mindestens 20 Meter seigerer Mächtigkeit unverritz stehen bleiben. Derselbe darf nur durch niederzubringende Schächte und Bohrlöcher durchörtert werden.

Auf jeder Seite der Markscheiden von Steinkohlenbergwerken müssen in den Tiefbauen Sicherheitspfeiler von mindestens 20 m Stärke, rechtwinklig gegen die Markscheide gemessen, stehen bleiben.«

Durch diese mit dem 1. Januar 1903 in Kraft getretene Verordnung ist die Vorschrift betr. das Stehenlassen von Stolln-Sicherheitspfeilern nicht aufrecht erhalten worden.

Ausser den erwähnten Sicherheitspfeilern können je nach den lokalen Verhältnissen noch manche andere in Betracht kommen, auf die näher einzugehen, hier aber nicht der Raum ist; jedoch sei es, um die dem Kohlenbergbau zuerkannte Bedeutung zu illustrieren, gestattet, hier noch auf den Ministerialerlass vom 11. Dez. 1896†) hinzuweisen, welcher die Feststellung von Strassen-Fluchtlinien und Bebauungsplänen für Ortschaften mit Rücksicht auf den Kohlenbergbau regelt und einleitend sagt:

»Um die gewaltigen Kohlenverluste, welche in Gegenden, wo Bergbau auf Kohlen und insbesondere auf Steinkohlen betrieben wird, durch den Zwang zum Stehenlassen von Sicherheitspfeilern zum Schaden des Nationalvermögens und des öffentlichen Wohles notorisch entstehen, thunlichst zu beschränken, treffen wir folgende Bestimmungen:« — — —

Nach den alten Bergordnungen bezw. dem allgemeinen Landrecht wurden nun ausser eigentlichen Bergwerksfeldern auch noch sonstige Ge-

*) s. Ztschr. f. Bergrecht, Band 3, Seite 270.

**) s. Ztschr. f. Berg-, Hütt.- u. Sal.-W., Band 25, Abt. A, Seite 30 u. Ztschr. f. Bergrecht, Band 18, Seite 159 und 160. Vergl. auch die Bergpolizei-Verordn. vom 27. Dez. 1884, betr. die Erhaltung der Sicherheitspfeiler durch Ausführung von Präzisionsmessungen.

***) s. Ztschr. f. Berg-, Hütt.- u. Sal.-W., Band 50, A, Seite 64, Ztschr. f. Bergrecht Band 44, Seite 7 u. Glückauf 1902, Seite 393.

†) s. Zeitschrift f. Bergrecht, Band 38, Seite 167.

rechtsame verliehen, unter denen namentlich die **Erbstollen** zu erwähnen sind. Mit Beginn der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts war indessen im Ruhrbezirk die Zeit der Erbstolln eigentlich schon vorüber; nur wenige setzten, während der Schwerpunkt des Bergbaus mehr und mehr sich nach dem Tiefbau hinczog, den Betrieb zur Lösung vorliegender Felder fort, und unter denselben war besonders der Dreckbänker Erbstolln (Fortsetzung des Trapper bezw. Schlebuscher Erbstollns) von Bedeutung. Er sollte das ganze Herzkämper Revier lösen und erfreute sich, um seinem Ziel rasch zueilen zu können, bis Mitte 1851 des Genusses des halben Zehnten der zu lösenden Zechen; bis Ende 1859 hatte er von dem zwischen Volmarstein und Wengern gelegenen Stollenmundloch ab eine Länge von ca. 4600 Lachtern = 9625 m, abgesehen von den zahlreichen Flügelörtern, erreicht.

Mit dem Inkrafttreten des allgemeinen Berggesetzes vom 24. Juni 1865 wurden Erbstollen nicht mehr verliehen: Die vorhandenen behielten nach Massgabe des § 223 gedachten Gesetzes ihre Gerechtsame, so dass nach dem Stande am 30. Juni 1888 im ganzen Oberbergamtsbezirk Dortmund noch 30 Erbstolln-Gerechtigkeiten bestanden, von welchen allerdings nur mehr 13 zu bergwirtschaftlichen Zwecken benutzt wurden.

Es ist oben gesagt worden, durch das allgemeine Berggesetz vom 24. Juni 1865 wäre die völlige Freierklärung des Bergbaus durchgeführt, soweit nicht **besondere Privatrechte** entgegenständen. Als solche Privatrechte kommen für den rheinisch-westfälischen Teil*) des Oberbergamtsbezirks Dortmund in Betracht:

1. die Bergregal-Rechte der oben im Kap. 1 angegebenen, vormals unmittelbaren deutschen Reichsstände;
2. das Bergregalrecht des Freiherrn von Wendt für die Unterherrschaft Hardenberg;
3. das Recht des Besitzers der Herrlichkeit Oefte zur ausschliesslichen Steinkohlengewinnung in diesem Gebiete.

Die Bergregal-Inhaber (Ziffer 1 u. 2) können die in dem betreffenden Gebiete vorkommenden regalen Mineralien selbst gewinnen oder an andere verleihen; sie haben ihre Rechte, welche durch besondere Regulative näher festgestellt sind**), nach Massgabe der bereits ergangenen oder noch ergehenden allgemeinen Landesgesetze und Verordnungen auszuüben. Keiner der genannten Regalinhaber hat bisher eine eigene Bergbehörde eingerichtet. Die Muthungen werden bei den zur Besorgung der Regalangelegenheiten von den Regalinhabern besonders bestellten und be-

*) Wegen des ehemals hannoverschen Gebietes s. Ztschr. f. Bergrecht, Band 8, Seite 172; Band 40, S. 472 ff.

**) Näheres siehe weiter unten Kap. 13, Abschnitt I B.

vollmächtigten Rentmeistern oder sonstigen Kämmerer-Verwaltern eingelegt; instruiert werden sie sodann regelmässig mit Unterstützung seitens der staatlichen Bergrevierbeamten. Die Verleihungen werden vom Regalinhaber bzw. dessen Vertreter ausgefertigt und unterliegen der Bestätigung durch das königl. Oberbergamt. Bei Konsolidationen und sonstigen Veränderungen der verliehenen Berechtsame erfolgt die Instruierung und Bestätigung ebenfalls durch die Standesherrn, soweit die dadurch berührten Berechtsame in deren Regalbezirk liegen; die Bestätigung bedarf aber auch hier der Sanktion durch das königl. Oberbergamt.

Die Rechte des Besitzers der Herrlichkeit Oefte (Ziffer 3) sind durch nachstehende Vereinbarung festgelegt:

»Nachdem seitens der Besitzer der Herrlichkeit Oefte, des Grossbritannisch-hannöverschen Kammerrath Friedrich Gebhardt Werner Grafen von der Schulenburg auf Wolfsburg und dessen Ehegattin Ernestine Louise Charlotte geb. von Vincke auf das Bergwerksregal im Umfange dieses Guts Anspruch gemacht worden ist, jedoch demnächst in Beziehung auf jenes Vergleichsvorschläge geschehen sind, so hat das Kgl. hochlöbliche Westfälische Oberbergamt in Gefolge Ermächtigung der Kgl. hohen Oberberghauptmannschaft, das Essen-Werden'sche Bergamt mittelst Reskriptes vom 14. August vorigen Jahres beauftragt, nach Maassgabe der darin zugleich bezeichneten Bestimmungen einen Vergleich hinsichtlich des, von den Besitzern der Herrlichkeit Oefte behaupteten Bergwerks-Regals mit Vorbehalt Allerhöchster Genehmigung abzuschliessen.

Zu dem Ende ist heute das unterzeichnete Bergamt mit dem, von den erwähnten Besitzern der Herrlichkeit Oefte ausweise der, in beglaubigter Abschrift beigehefteten, gerichtlich rekognoszirten Spezial-Vollmacht vom 11. Oktober vorigen Jahres dazu bevollmächtigter Herr Justizrath Buehl, wohnhaft hierselbst, zusammen getreten, und, unter dem Vorbehalt Allerhöchster Genehmigung, von dem Ersteren mit dem letzteren folgender Vergleich gethätigt worden:

Den Besitzern der Herrlichkeit Oefte wird das Recht zum ausschliesslichen Bau der Steinkohlenflötze in dem Umfange derselben unter folgenden Bedingungen eingeräumt, und zwar:

1. dass sie sich ebenso, wie andere Bergbau treibende Gewerke im Essen-Werden'schen Bergamts-Distrikte der Direktion und Aufsicht der Bergbehörde unterwerfen und überhaupt nach den Berggesetzen richten müssen,
2. dass sie von den zu betreibenden Bergwerken die eingeführten Gefälle in der Art wie Andere entrichten;
3. dass sie ohne ausdrückliche Genehmigung der Bergbehörde das ausschliessliche Recht zum Bergbau weder ganz, noch zum Theil an Andere übertragen;
4. dass, wenn in der Herrlichkeit Oefte ein und anderer geeigneter Punkt zur Anlegung eines Erbstolln vorhanden ist, und andere Baulustige sich dazu melden, die Besitzer die Anlegung oder den Bau selbst übernehmen, oder solche andern Baulustigen überlassen müssen;
5. dass die Besitzer der Herrlichkeit Oefte auf Gewährleistung gegen etwaige Ansprüche eines Dritten, wie hiermit geschieht, verzichten;

6. dass dieselben die Ausfertigungs- und Bestätigungskosten dieses Vergleichs übernehmen.

Gegenwärtiger, zweimal gleichlautend ausgefertigter Vergleich ist hierauf, nach vorheriger Durchlesung und Genehmigung, von den kontrahierenden Theilen eigenhändig vollzogen worden.

So geschehen Essen, den 1. Februar 1825«.

Der Vergleich ist vom Minister des Innern unterm 13. April 1825 auf Grund des mit Kabinettsordre vom 9. April desselben Jahres allerhöchst ertheilten Auftrages bestätigt worden.

Graf von der Schulenburg begann daraufhin 1831 in den alten Förderpunkten der Zeche Nipshagen zu bauen, stellte diesen Betrieb aber wegen fortwährend nötiger Zubusse bereits 1836 ein. Für die am rechten Ruhrufer*) belegenen Muthungen resp. Zechen — Nettelaue und Bielstein (Marie Louise) und Peter Karl, später mit Zeche Schmachtenberg unter dem Namen »Die Kanzel« konsolidiert — hatte er bereits 1839 resp. 1846 die Erklärung abgegeben, dieselben nicht bauen, vielmehr anderen Baulustigen überlassen zu wollen, und als die Bergbehörden 1859 sich dahin äusserten, dass der Vergleich vom 1. Febr. 1825 dem Besitzer von Oefte zwar das ausschliessliche Recht zum Bergbau auf Steinkohlen in seinem Territorium gebe, dass aber, wenn er von diesem Rechte in konkreten Fällen keinen Gebrauch machen wolle, der Staat das Recht habe, die Befugnis zum Bau auf den betreffenden Lagerstätten in den gewöhnlichen bergrechtlichen Formen andern Muthern zu verleihen, — erklärte er sich 1861 auch mit den Verleihungen der Felder Rudolph und Christine, welche letzteres zugleich die Baue von Nipshagen umschloss, einverstanden. In anderen Fällen hat dagegen der Besitzer der Herrlichkeit Oefte von seinem Widerspruchsrechte Gebrauch gemacht**). Das Gebiet hat für den Steinkohlenbergbau verhältnismässig nur eine ganz geringfügige Bedeutung.

Die Unternehmungslust, welche sich bei der unmittelbaren Erwerbung von Bergwerkseigentum (Schürfen und Muthen) bethätigte, hat mit der Konjunktur dem Steigen und Fallen derselben folgend, geschwankt; sie war besonders rege während der Zeit von 1850 bis 1857, zu Anfang der 1870er Jahre und sodann seit 1895. Der namentlich im Märkischen Bergamtsbezirk in den 1850er Jahren so lebhaft betriebene Schürfbetrieb war haupt-

*) Ob der auf der rechten Ruhrseite gelegene Grundbesitz des Grafen von der Schulenburg überhaupt zur Herrlichkeit Oefte gehörte, darüber gingen die Ansichten auseinander. Die Frage ist jedenfalls zu verneinen.

***) nach der Abhandlung des Bergrath W. von Velsen: »Beiträge zur Geschichte unseres Bergbaus, 12. die Herrlichkeit Oefte«; in »Glückauf« 1867, No. 12.

sächlich durch den alle Erwartung übersteigenden Zudrang zur Erwerbung von Berechtigten auf Kohleneisenstein bedingt*).

Von der durch das Miteigentümergegesetz hinsichtlich der Konsolidationen gewährten Erleichterung wurde von vornherein nicht in dem Masse Gebrauch gemacht, als man hätte erwarten sollen; es lag dies meist an den kleinlichen Abwägungen und den wechselseitig kollidierenden Interessen mancher Gewerke, wodurch den einzelnen Gewerkschaften die Erzielung der zu Konsolidationsbeschlüssen erforderlichen Dreiviertelmajorität sehr erschwert wurde. Erst in der Mitte der 1850er Jahre, als die Eigentumsverhältnisse durch die Gründung zahlreicher Bergwerks-Aktiengesellschaften sich verschoben, und als besonders diese Aktiengesellschaften eine Reihe grosser Werke ins Leben riefen, wurde auch die Zahl der Konsolidationen erheblicher, indem einestheils die grossen Gesellschaften die in ihr Eigentum gebrachten Felder leicht konsolidieren konnten, anderenteils die in Händen von Gewerkschaften befindlichen kleineren Zechen, um mit den grossen konkurrieren zu können, vor die Notwendigkeit der Konsolidierung gestellt wurden. Im Jahre 1859 wurden sogar 44 Konsolidationen bestätigt.

Mit der Zeit musste, namentlich da auch seit 1865 an und für sich grössere Felder verliehen werden, in der Zahl der jährlichen Konsolidationen naturgemäss ein gewisser Stillstand eintreten; aber es sind in neuerer Zeit sogar verhältnismässig wenig Konsolidationen mehr zu Stande gekommen, was hauptsächlich wohl darin begründet ist, dass die grossen Bergwerkseigentümer, und diese haben heute weit mehr Felder in ihrer Hand als früher, der immerhin umständlichen und mitunter auch schwierigen Konsolidation neuerdings den Ankauf benachbarter Felder vorziehen bzw. sich mit einer bloss betrieblichen Vereinigung ihrer Felder begnügen**). Es wird dadurch allerdings kein bergrechtlich einheitliches Ganzes, wie durch die Konsolidation, geschaffen, sondern die Felder behalten ihre bergrechtliche Selbständigkeit, kommen nur in dieselbe Hand und werden soweit möglich durch gemeinschaftliche Betriebsanlage ausgebeutet. Durch eine solche bloss betriebliche Vereinigung miteinander markscheidender Berechtigter wird, da das Oberbergamt den Abbau der Markscheide-Sicherheitspfeiler zwischen denselben, sofern keine bergpolizeilichen oder öffentlichen Interessen entgegenstehen, in der Regel genehmigt, im Vergleich zu Konsolidationen ein besonderer Nachteil nicht bedingt, vielmehr

*) Im Essen-Werden'schen war die Erteilung von Schürfscheinen auf Eisen-erze infolge älterer Rechte der Sterkrader Eisenhütte z. T. beschränkt, indem durch eine Urkunde vom Jahre 1791 die Sterkrader Eisenhüttengewerkschaft von der Fürstin Maria Kunigunde von Essen mit dem sämtlichen Eisenstein im Hochstifte Essen und dessen Zubehörungen beliehen worden war.

**) s. Zeitschr. f. Bergrecht, Band 40, Seite 175 ff.

bleibt bei solchen bloss betrieblichen Vereinigungen der Vorteil bestehen, dass man in den einzelnen selbständigen Feldern besondere Objekte besitzt, die man zur Leistung der Sicherheit für verschiedene, nacheinander aufgenommene Anleihen benutzen kann. Die wiederholte Aufnahme von Anleihen ist aber grade in der neueren Zeit mit ihren hohen finanziellen Anforderungen an die Bergwerksbesitzer nicht immer zu vermeiden, und Banken sowohl wie auch Publikum verlangen meist hypothekarische Eintragung an erster Stelle.

Feldesteilungen erfolgten hauptsächlich nur zu dem Zwecke des Umtausches oder Verkaufes von Feldessplissen, welche der Eigentümer von seinen Anlagen aus nicht vorteilhaft ausbeuten konnte.

Die Zahl der bergrechtlich selbständigen Felder betrug;

Ende 1850: im Märkischen Bergamtsbezirk . . . ca. 687
(darunter ca. 643 Steinkohlenfelder),

im Essen-Werdenschen Bergamtsbezirk ca. 301
(darunter ca. 280 St inkohlenfelder),

im Ibbenbürener Bergamtsbezirk einschl. Paderborner Bezirk ca. 35
(darunter 9 Privat-Steinkohlenfelder),

also im ganzen Dortmunder Oberbergamtsbezirk ca. 1023

(darunter ca. 932 Steinkohlenfelder ohne die fiskalischen bei Ibbenbüren);

Ende 1864: im ganzen Dortm. Oberbergamtsbezirk 2408,

» 1868: » » » » 2647,

» 1900: » » » » 3800 *)

u. » 1902: » » » » 3909,

darunter Steinkohlenfelder: Ende 1900 1874,

„ 1902 1950,

und „ 1903 2006.

Die Fläche, welche die im Jahre 1850 und die Ende 1900 vorhandenen bergrechtlich selbständigen Steinkohlenfelder des Ruhrkohlenbeckens über dem produktiven Kohlengebirge**) bedeckten, ist auf Tafel II angedeutet. Während die Grösse dieser Fläche in der Zeit von 1850 bis Ende 1900 von ca. 625 qkm auf ca. 2101 qkm, also auf das 3,36-fache gestiegen ist, betrug die Zahl der selbständigen Steinkohlenfelder Ende 1900 ungefähr nur doppelt so viel wie im Jahre 1850, ein Umstand, welcher einestheils durch die zahlreichen Konsolidationen, anderenteils durch die erhöhten Feldes-

*) s. Ztschr. f. Berg-, Hütt.- u. Sal.-Wesen, Bd. 49, Abt. B, Seite 664.

**) d. h. es ist der über die südliche Grenze des prod. Kohlengebirges nach Süden hinausgehende Teil der Steinkohlenfelder ausser Betracht gelassen.

größen des neueren Bergrechts bedingt ist. Infolge Konsolidation ist eine ganze Anzahl Steinkohlenfelder von mehr als 10 Mill. qm Grösse entstanden.

Lage und Begrenzung der zur Zeit (Frühjahr 1904) im Ruhrbezirk bestehenden Steinkohlen-Geviertfelder ist aus den Tafeln XII und XIII zu ersehen.

Die Kosten, welche durch das Niederbringen von Bohrlöchern und Schächten bei starkem Deckgebirge verursacht werden, haben schon Mitte der 1870er Jahre im niederrheinisch-westfälischen Industriegebiet den Wunsch einer Erhöhung der verleihbaren Maximal-Feldesgrösse laut werden lassen. In einer zu gedachter Zeit von verschiedenen Industriellen am Niederrhein und in Westfalen an das Abgeordnetenhaus gerichteten Petition wurde sogar beantragt, die verleihbare Feldesgrösse bis zu 3 000 000 Quadrat-lachter (= 13 134 000 qm) auszudehnen. Diesbezügliche Wünsche sind seitdem wiederholt und zwar grade aus dem niederrheinisch-westfälischen Kohlenbezirk aufgetaucht; indessen ist die betreffende Bestimmung im § 27 des allgemeinen Berggesetzes vom 24. Juni 1865 unverändert bestehen geblieben.

In neuester Zeit haben einige Bohrgesellschaften, um nicht durch kollidierende Mutungen einander zu schädigen, auf Grund einer Vereinbarung für den nördlichen noch feldefreien Teil des Ruhrkohlenbeckens sogenannte Demarkationslinien, innerhalb deren eine jede Gesellschaft muten darf, für sich festgelegt*).

Kap. 7. Eigentumsverhältnisse.

Von Bergassessor Kreutz, Köln.

»Bergbau ist nicht eines Mannes Sache, er erfordert vereinigt Kräfte«, namentlich wenn er an die finanzielle Leistungsfähigkeit der Unternehmer so hohe Anforderungen stellt, wie in neuerer Zeit grade der Ruhrkohlenbergbau. Diesen finden wir daher, wenigstens in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts, zum weitaus überwiegenden Teil in den Händen einer Mehrheit von physischen Personen bzw. in den Händen von Gesellschaften, während physische Personen als Alleineigentümer, wenn auch ihr Besitz an und für sich mitunter recht erheblich gewesen ist, im Verhältnis zum Ganzen doch eine untergeordnete Rolle gespielt haben. Unter den Gesellschaftsformen ragen besonders die altehrwürdige Gewerkschaft und als moderner Emporkömmling die Aktiengesellschaft hervor.

*) s. Zeitschrift für Bergrecht, Band 40, Seite 179.

I. Gewerkschaften.

Die Gewerkschaft charakterisiert sich bekanntlich durch die Kuxe. Es wurde nun nach dem vor dem 1. Oktober 1865 für den Ruhrbezirk gültigen Recht das Bergwerkseigentum im allgemeinen in je 128 zubussepflichtige Kuxe eingeteilt. Die Churkölnische Bergordnung setzte diese Zahl allerdings anders, nämlich auf 124 fest,*) kam aber nur mehr auf kurze Zeit und während derselben auch nur für einen sehr kleinen Teil des Ruhrsteinkohlenbergbaues in Betracht, da die Kohlenförderung im Vest Recklinghausen erst in den 1860er Jahren begann. Die neben den zubussepflichtigen Kuxen anderwärts noch bestehenden sogenannten Freikuxe, waren aber bei den Steinkohlengruben im Geltungsbereiche der Kleve-Märkischen Bergordnung durch gewisse Abgaben**) ersetzt worden.

Die Kuxe wurden rechtlich dem verliehenen Bergwerkseigentum gleichgestellt, also zum unbeweglichen Vermögen gerechnet; sie waren in das beim Bergamt geführte Berggegenbuch einzutragen, und ihre mittelbare Erwerbung erfolgte ebenso wie die des Bergwerkseigentums überhaupt, d. h. in der Weise des Grundstückserwerbes auf Grund gehöriger Übertragung unter Ab- und Zuschreiben im Gegenbuche. Die Vorschriften über Verpfändung des Bergwerkseigentums galten auch für Kuxe, und es war eine mehrfache Verpfändung des Bergwerkseigentums, nämlich im ganzen und im einzelnen, durch die Gewerkschaft und die Gewerken, zu bergbaulichen und zu fremdartigen Zwecken, leicht möglich, was den Kredit der Gewerkschaft und ihrer Glieder gefährdete.***)

Die einzelnen Kuxe waren in weitgehendem Masse teilbar und es galt dieserhalb nur die Beschränkung, wie sie § 135, Teil II, Titel 16 des allgemeinen Landrechts gab, lautend: »Auch kann jeder Kux in mehrere Unterabteilungen geteilt werden, die jedoch nicht unter einem Achtel betragen dürfen.« Danach war also die Teilung in beliebige Quoten, z. B. $\frac{3}{17}$, $\frac{9}{64}$ usw. zulässig, sofern nur der numerische Wert dieser Quoten mindestens ein Achtel betrug. Doch waren in Wirklichkeit auch kleinere Bruchteile vorhanden.†) Infolgedessen kamen, und zwar gerade auch bei den Ruhrkohlen-Gewerkschaften ganz monströse Kuxbrüche vor, welche erhebliche Schwierigkeiten hinsichtlich sowohl der Verwaltung, als auch des Verkehrs mit diesen Vermögensobjekten, namentlich auch der Besitzberichtigung und der Hypothekenführung zu bereiten imstande waren.

*) s. Brassert: Bergordnungen, Seite 568.

**) s. Brassert: Bergordnungen, Seite 858 und Schulz: Handbuch des preussischen Bergrechts, Essen 1820, Seite 80.

***) Nach Schomburg: Das bergbauliche Genossenschaftswesen und dessen Reform, Zeitschrift für Bergrecht, Band 2, Seite 449 ff.

†) s. Zeitschrift für Bergrecht, Band 25, Seite 119—122.

Nach den bergrechtlichen Bestimmungen des allgemeinen Landrechts musste man annehmen, dass der einzelne Gewerke Dritten gegenüber für die Grubenschulden persönlich haftbar gemacht werden konnte.*)

Der Gewerkschaft standen die Rechte einer juristischen Person nicht zu. Ihr Vertreter musste nach dem Miteigentümergebietungsgesetz vom 12. Mai 1851 im Inlande nicht über 10 Meilen vom Bergwerk entfernt wohnen.

Eine wesentliche Änderung der vorstehend geschilderten Verhältnisse wurde durch das mit dem 1. Oktober 1865 in Kraft tretende allgemeine Berggesetz vom 24. Juni 1865 herbeigeführt. Dasselbe bestimmte diesbezüglich:

- a) bezüglich der unter seiner Herrschaft entstehenden Gewerkschaften (Gewerkschaften neueren Rechts):
 1. die Gewerkschaft hat die Eigenschaft einer juristischen Person;
 2. die Zahl der Kuxe beträgt 100 und kann unter gewissen Normen auf 1000 festgesetzt werden;
 3. die Kuxe sind unteilbar;
 4. die Kuxe haben die Eigenschaft beweglicher Sachen, werden daher nicht in das Berggegenbuch bzw. Grundbuch eingetragen;
 5. das Bergwerk kann nur von der Gewerkschaft und nur als Ganzes mit Hypotheken und dinglichen Lasten beschwert werden;
- b) bezüglich der vor seinem Inkrafttreten entstandenen Gewerkschaften (Gewerkschaften älteren Rechts):
 1. die seitherige Kuxeinteilung bleibt bestehen, jedoch kann fortan ein Kux nur noch in Zehnteile geteilt werden;
 2. die Kuxe behalten die Eigenschaft der unbeweglichen Sachen;
 3. die einzelnen Gewerken können ihre Kuxe zur Hypothek stellen; eine Verpfändung des ganzen Bergwerks durch Dreiviertel-Mehrheits-Beschluss ist nur dann zulässig, wenn die einzelnen Kuxe nicht mit Hypotheken belastet sind, anderenfalls ist Einstimmigkeit erforderlich;
 4. die Mobilisierung der Kuxe unter Annahme der Verfassung von Gewerkschaften neueren Rechts und Festsetzung der Kuxzahl auf 100, 1000 oder eventuell auch 10 000 ist unter gewissen Bedingungen angängig;
- c) bezüglich aller Gewerkschaften:
 1. für die Verbindlichkeiten der Gewerkschaft haftet nur das

*) s. Brassert, Kommentar zum allgemeinen Berggesetz, Bonn 1888, Seite 267. Vgl. jedoch auch Anm. 2 zu § 99, Seite 293 ebenda; ferner Westhoff: Das preussische Gewerkschaftsrecht, Bonn 1901, Seite 318, Ziffer 3.

gewerkschaftliche Vermögen, also nicht der einzelne Gewerke persönlich;*)

2. der gewerkschaftliche Vertreter kann im ganzen Inland wohnen.**)

Auf die gesetzlichen Bestimmungen selbst kann hier nicht näher eingegangen werden, da dieselben als bekannt vorausgesetzt werden müssen und nur einige springende Punkte angeführt werden sollten, um zu zeigen, in welchem Masse das allgemeine Berggesetz den fortgeschrittenen wirtschaftlichen Bedürfnissen des Bergbaus Rechnung getragen hat.

Die beim Inkrafttreten des allgemeinen Berggesetzes vorhandenen Gewerkschaften erhielten auch durch dieses Gesetz nicht die Eigenschaft einer juristischen Person und ihre Kuxzahl blieb bestehen, sofern sie nicht »mobilisierten«. Den Mobilisierungen erwuchsen aber, und zwar gerade auch im Ruhrbezirk mit seinen verwickelten Besitz- und Hypotheken-Verhältnissen, nach der ursprünglichen Fassung des bezüglichen § 235 des allgemeinen Berggesetzes Schwierigkeiten und der »Verein für die bergbaulichen Interessen im Oberbergamtsbezirk Dortmund« nahm deshalb in seiner 10. ordentlichen Generalversammlung am 29. April 1869 eine Resolution an, welche u. a. sagte:

»General-Versammlung erkennt den wesentlichsten Grund für die seither nur vereinzelt erfolgte Benutzung des nach § 235 des allgemeinen Berggesetzes bestehenden Rechtes der älteren Gewerkschaften, ihre Verfassung den Bestimmungen des 4. Titels gemäss einzurichten und insbesondere die Mobilisierung der Kuxe vorzunehmen, in dem Mangel gesetzlicher Bestimmungen zur Beseitigung des Widerspruchs der Hypothekengläubiger und zur zwangsweisen Zurückführung der Kuxenteile auf die gesetzlichen Dezimalzahlen.

Sie hält es auf Grund des hervorgetretenen praktischen Bedürfnisses für geboten, dass ein Gesetz erlassen werde, welches

- a) das Widerspruchsrecht der Hypothekengläubiger und sonstiger Realberechtigter aufhebt und
- b) bei mangelnder gütlicher Einigung den gesetzlichen Zwang zur Veräusserung der bei der Umrechnung der seitherigen Kuxbeteiligungen in die neuen Kuxe überschüssenden Bruchteile anordnet.«

Unterm 9. April 1873 erging ein Gesetz, durch welches die bezüglichen Bestimmungen (§ 235) dem hervorgetretenen Bedürfnis entsprechend geändert wurden; dabei wurde in der Festsetzung der Kuxzahl anlässlich der Mobilisierungen ein weiterer Spielraum gegeben.

*) s. Brassert: Kommentar zum Allgemeinen Berggesetz, Bonn 1888, Seite 267.

**) Wegen erweiternder Bestimmung durch Statut siehe Westhoff: Das preussische Gewerkschaftsrecht, Bonn 1901, Seite 197.

Es hatten im Oberbergamtsbezirk Dortmund mobilisiert:

bis Ende 1868	insgesamt	26	Zechen,	
»	»	1871	»	143
»	»	1872	»	176
»	»	1874	»	241

und

In Mobilisierung begriffen waren Ende 1874 noch 31 Zechen.

Ende der 1860er und anfangs der 1870er Jahre waren demnach im Ruhrbezirk noch eine ganze Anzahl grösserer Zechen in Händen von Gewerkschaften alten Rechts, so Konsolidation (bis 1886), ver. Sälzer & Neuaak (bis 1899), ver. Franziska Tiefbau, Altendorf Tiefbau (bis 1871), Eintracht Tiefbau (bis 1872), ver. Hoffnung & Sekretarius-Aak (bis 1877), Neu-Iserlohn (bis 1873), ver. Sellerbeck, Königin Elisabeth (bis 1873) und andere. Bei einzelnen derselben repräsentierte daher der Kux (der 128. Teil der ganzen Grube) in der Hochkonjunktur der ersten 1870er Jahre einen recht schweren Wert; beispielsweise notierte auf der Essener Industriebörse*) ein Kux ver. Sälzer & Neuaak im November 1872: 105 000 M. (bez.) und am 24. November 1873: 156 000 M. (B.), 1 Kux Konsolidation am 11. November 1872: 90 000 M. (G.) und am 24. November 1873: 150 000 M. (B.). Durch das Vorhandensein von Kux-Brüchen bzw. durch die Teilbarkeit der Kuxe wurde allerdings der Verkehr in kleineren Werten als einem Kux ermöglicht; indessen verursachten die aus der früheren Zeit vorhandenen Brüche andererseits auch wiederum manche Schwierigkeiten im Verkehr wie auch in der Verwaltung.

In welchem Masse bis in die zweite Hälfte der 1860er Jahre solche Kuxteilung erfolgt war, zeigt die für das Jahr 1867 aufgestellte, am Schlusse dieses Kapitels unter Nr. 1 (S. 282 u. ff.) wiedergegebene Gewerkschaftenliste der Zeche Altendorf, welche aber noch nicht die äusserste Grenze der im Ruhrbezirk vorgekommenen Kuxteilung repräsentiert hat, wie aus der Fussnote 605, Seite 347 ff., 3. Auflage des Klostermannschen Kommentars zum allgemeinen Berggesetz vom 24. Juni 1865 hervorgeht. In dieser Note wird auch die Ursache für die Entstehung der vielstelligen Brüche angegeben und ausserdem erörtert, weshalb mit solchen Brüchen, anstatt annähernd mit Dezimalstellen gerechnet werden musste; auf diese Ausführungen wird wegen des Näheren hingewiesen.

Ende 1900 gehörten alle grösseren gewerkschaftlichen Steinkohlenzechen des Ruhrbezirks Gewerkschaften neueren Rechts. Die Felder der noch vorhandenen alten Gewerkschaften bereiten den in Betrieb stehenden Nachbarzechen mitunter infolge Feldesüberdeckung oder dgl. Unannehmlichkeiten, welche besonders in Grenzstreitigkeiten zum Ausdruck kommen. Die grösseren Zechen sind daher bemüht, derartige

*) Nach dem Jahresbericht derselben pro 1878.

Nachbarfelder durch Aufkauf von Kuxen an sich zu bringen bezw. zur Ausbeutung anzupachten. Auf diese Weise hauptsächlich ist es gekommen, dass im Jahre 1900 etwa 16 Zechen alter Gewerkschaften, ganz oder zum Teil, mit benachbarten Zechen betrieblich vereinigt waren.

Im Jahre 1900 waren an der Kohlenförderung des Ruhrbeckens insgesamt nur 8 von Gewerkschaften alten Rechts selbständig betriebene Zechen beteiligt.

Die Gewerkschaften neueren Rechts, soweit sie 1900 in nennenswerter Kohlenförderung standen, hatten, wenn man von der im Eigentum der »Mansfeldschen Kupferschiefer bauenden Gewerkschaft« befindlichen Zeche Mansfeld*) absieht, Ende 1900 im Allgemeinen je 1000 Kuxe, indem für dieses Jahr nur drei 100 teilige Gewerkschaften mit selbständiger Kohlenförderung erscheinen.

Die Einteilung in 10 000 Kuxe hat längere Zeit hindurch bei der Gewerkschaft Tremonia bestanden. Sonstige, aussergewöhnliche Kuxteilungen, etwa wie bei der erwähnten Mansfeldschen Gewerkschaft sind bei eigentlichen Ruhrkohलगewerkschaften neueren Rechts nicht vorgekommen.

Durch Statut haben die wichtigeren Gewerkschaften — selbstverständlich nur diejenigen neueren Rechtes**) — abgesehen von der Kuxteilung auch ihre ganze Verfassung besonders geregelt. Um den Gewerkschaften bei Festlegung solcher Statuten behilflich zu sein, hat der Verein für die bergbaulichen Interessen im Oberbergamtsbezirk Dortmund bereits im Jahre 1866 ein »Normalstatut für Gewerkschaften« aufgestellt. Dasselbe ist in der Zeitschrift für Bergrecht, Band 7, Seite 356 ff. abgedruckt. Es wurde später auf Grund der gesammelten Erfahrungen revidiert bezw. durch ein anderes ersetzt und hat vielen Zechenverwaltungen bei der Organisation ihrer Gewerkschaften zur Basis gedient.

In den Jahren 1873 bis 1875 wurden mehrfach Klagen darüber laut, dass das allgemeine Berggesetz den Beziehungen der Gewerkschaft dritten Personen gegenüber und namentlich der kommerziellen Seite gewerkschaftlich betriebener Bergbau-Unternehmungen zu wenig Rechnung getragen habe und es wurde infolge verschiedener unliebsamer Erfahrungen nach dieser Seite hin der Wunsch geäußert, dass nach Analogie der Handelsregister für die gewerkschaftlich betriebenen Bergwerke besondere Gewerkschaftsregister bei den ordentlichen Gerichten eingeführt und durch diese Register die Namen der Mitglieder der Grubenvorstände, des Repräsentanten und der Mitglieder gewerkschaftlicher Aufsichtsräte, sowie der Umfang der denselben durch Statut eingeräumten rechtlichen Befugnisse zur öffentlichen Kenntnis gebracht werden möchten. Diesem Wunsche kamen die

*) hat 69 120 bewegliche, unteilbare Kuxe.

**) s. Westhoff: Das preuss. Gewerkschaftsrecht, Bonn 1901, S. 35 unter IV.

Bergaufsichtsbehörden insoweit entgegen, als auf Anweisung des Handelsministers die Oberbergämter anordneten, dass die Revierbeamten denjenigen Personen, welche ihr Interesse glaubhaft nachwiesen, die Namen der der Bergbehörde nach § 117 des allgemeinen Berggesetzes bezeichneten Repräsentanten bzw. der Mitglieder der Grubenvorstände der in ihren Revieren belegenen Bergwerke schriftlich oder mündlich mitteilen und außerdem auch die Einsicht der bezüglichen Eintragungen in den Grubenverzeichnissen und die Einsicht der bei den Revierakten befindlichen Ausfertigungen oder Abschriften der Wahlprotokolle gestatten sollten*).

Der Verein für die bergbaulichen Interessen im Oberbergamtsbezirk Dortmund hielt jedoch diese Massregel, so dankenswert sie ihm auch unter den damaligen Verhältnissen erschien, für unzureichend, da sie mit Schwierigkeiten verknüpft wäre, wie sie der sonstige leichte Geschäftsverkehr der Neuzeit nicht mehr kenne, und er wandte sich deshalb in einer Eingabe *de dato*: 14. April 1875 an das Abgeordnetenhaus mit der Bitte, dahin wirken zu wollen, dass die Bestimmungen über die Konstituierung und Vertretung von Gewerkschaften abgeändert bzw. ergänzt würden, insbesondere, dass die Führung der Gewerkschaftsregister für kommerzielle Zwecke gleich derjenigen der Handelsregister den ordentlichen Gerichten überwiesen würde.

Es blieb indessen vorläufig bei den bestehenden gesetzlichen Bestimmungen.

Erst in der allerneusten Zeit wurde, und zwar durch § 2 des Handelsgesetzbuches vom 10. Mai 1897 (Reichsgesetzblatt S. 219), auch für Gewerkschaften die Pflicht begründet, sich ins Handelsregister eintragen zu lassen**).

In Anbetracht der durch dieses Handelsgesetzbuch wie auch durch das Bürgerliche Gesetzbuch vom 18. August 1896 getroffenen Bestimmungen hat der »Verein für die bergbaulichen Interessen im Oberbergamtsbezirk Dortmund« am 30. März 1900 neue Mustersatzungen für Gewerkschaften angenommen. Dieselben beziehen sich auf drei verschiedene Fälle gewerkschaftlicher Verfassung und sind abgedruckt bei Simon: Der Einfluss des Bürgerlichen Gesetzbuchs für das Deutsche Reich und des Handelsgesetzbuchs von 1897 auf das Recht der Berggewerkschaften in Preussen, Berlin 1900, Karl Heymanns Verlag, worauf hiermit hingewiesen wird.

*) s. Ztschr. f. Berg-, Hütt.- u. Sal.-Wesen, Band 23 A, Seite 29, 37 u. 38.

**) Das Nähere siehe bei Westhoff: Das preuss. Gewerkschaftsrecht, Bonn 1901, Seite 76 ff. Danach ist die Eintragung einer Gewerkschaft ins Handelsregister unter folgenden Voraussetzungen notwendig:

1. Die einzutragende Gewerkschaft muss eine Gewerkschaft neueren Rechts sein;
2. die Gewerkschaft muss die Absicht haben, wirklich das Bergwerk selbst zu betreiben;
3. der Bergwerksbetrieb der Gewerkschaft muss ein so umfangreicher sein, dass er nach Art und Umfang einen in kaufmännischer Weise eingerichteten Geschäftsbetrieb erfordert.

Während die Gewerkschaften im Anfang der 1850er Jahre fast durchweg nur Berechtsame geringer Ausdehnung besaßen, haben die neueren Gewerkschaften dagegen mit der Zeit ganz erhebliche Bergbau-Objekte in ihre Hände gebracht; beispielsweise betragen Ende 1900*) die im Ruhrbezirk gelegenen Berechtsame der Gewerkschaft

Deutscher Kaiser	ca. 93 134 260 qm;
Prinz Schönaich	ca. 46 000 000 »
König Ludwig	36 310 000 »
Vereinigte Gladbeck**).	26 200 000 »
Ewald	23 506 125 »
General Blumenthal	19 701 000 »
Minister Achenbach***).	19 682 759 »
Ickern	18 850 000 »
Hamburg & Franziska	18 783 915 »
Graf Bismarck	17 626 848 »
Ver. Konstantin der Grosse	15 351 807 »
Zollverein	13 793 500 »
Viktor	13 Geviertfelder alten Masses;
Neumühl	ca. 11 445 000 qm;
und Unser Fritz	10 000 000 »

Demgemäss hat auch der einzelne Kux bei manchen neueren Gewerkschaften, welche ihre Felder bereits entsprechend aus- und vorgerichtet haben, einen erheblichen Wert angenommen. Beispielsweise notierte auf der Essener Börse vom 8. August 1904 der Kux ($\frac{1}{1000}$ Anteil an der Gewerkschaft).

	Geld	Brie
Graf Bismarck	27 500 M.	75 000 M.
Ewald	— »	46 200 »
Konstantin der Grosse	32 750 »	33 200 »
König Ludwig	— »	29 900 »
Lothringen	21 300 »	21 700 »
Helene und Amalie	19 600 »	20 000 »
und Mont Cenis	19 150 »	19 200 »

Derart hohe Werte sind aber recht ungefüge und schwerfällige Verkehrsobjekte, zumal da eine Zerlegung der Kuxe bzw. die Erhöhung der Tausendkuxzahl nicht zulässig ist.

*) Nach Weidtmanns Jahrbuch für den Oberbergamtsbezirk Dortmund, Essen 1901.

***) Am 1. April 1902 an den Preuss. Bergfiskus übergegangen.

****) Im Jahre 1901 an die Firma Gebrüder Stumm verkauft.

II. Aktiengesellschaften.

War es bei den alten Gewerkschaften die Immobilierqualität der Kuxe und die dadurch bedingte Umständlichkeit und Kostspieligkeit ihrer Uebertragung, die Zersplitterung des Besitzes, die Schädigung des gewerkschaftlichen Kredits und endlich mitunter wohl auch noch die Furcht vor persönlicher Haftbarkeit für Grubenschulden, so ist es bei der neueren Gewerkschaft die Höhe des Preises besserer Kuxe, welche neben der gefürchteten Zubussepflicht manche Kreise des Publikums von dem Kuxenerwerb abhält. Der Bergbau des Ruhrbezirks hat aber zu der grossartigen Entwicklung, die er seit 1850 genommen hat, auch erhebliche Kapitalien gebraucht und zwar ganz besonders in den Zeiten wirtschaftlichen Aufschwunges, wo Betriebserweiterungen erwünscht oder gar notwendig erschienen. Um nun diese Kapitalien zu erhalten, mussten weitere Kreise herangezogen werden und hierzu war die Annahme einer anderen, als der bis 1850 fast ausschliesslich vorhandenen gewerkschaftlichen Gesellschaftsform für die bergbauliche Beteiligung nötig.

Eine solche andere zweckentsprechende Gesellschaftsform bot sich in der Aktiengesellschaft, welche auf der linken Rheinseite schon in den 1830er Jahren mehrfach bei der Montanindustrie vertreten war, auf den Ruhrkohlenbergbau hauptsächlich aber erst in den 1850er Jahren verpflanzt wurde. Mit den beweglichen, kleinen Aktien, die eine weitere Zuschusspflicht nicht begründeten, konnte man ein grosses Publikum gewinnen und somit erhebliche Kapitalien zusammenbringen. Demgemäss finden wir, dass der Aufschwung des Ruhrkohlenbergbaus und die Entstehung von Ruhrkohlen-Bergwerks-Aktiengesellschaften bzw. die Erweiterung vorhandener Gesellschaften dieser Art in inniger Wechselwirkung zu einander stehen und dass dies besonders durch die Jahre 1852/57, 1870/73, 1889/90 und die Zeit seit 1895 markiert wird.

In der Form von Aktien- oder ähnlichen Gesellschaften beteiligten sich am Ruhrkohlenbergbau auch Ausländer. Ihnen war das Wesen unserer Gewerkschaft zum grossen Teil unbekannt, wenigstens nicht geläufig, und sie waren daran gewöhnt, als die geeignetste Kapitalsassoziation für grosse Unternehmungen die Aktiengesellschaft anzusehen. Als ausländisches Kapital kommt hier englisches, belgisch-französisches und holländisches in Betracht.

Auch solche Inländer, welche nicht im Ruhrbezirk wohnten und keine Familienbeziehungen zu demselben hatten, zogen vielfach die Beteiligung an Aktiengesellschaften derjenigen an Gewerkschaften vor. Es befanden sich zwar auch unter den Mitbeteiligten westfälischer Gewerkschaften zeitweise zahlreiche Auswärtige, welche Kuxe gut gehender, oder ihnen empfohlener Zechen erworben hatten; indessen ist es für dieselben charak-

teristisch, dass sie bei schlechtem Geschäftsgang häufig sich wieder abgewendet haben und dass dann ein Zurückströmen des Kuxenbesitzes nach dem Ruhrbezirk stattgefunden hat, wogegen die altansässigen Ruhrwerken auch in solchen Zeiten ihrem Unternehmen meist treu geblieben sind*) — trugen doch in früherer Zeit die Gewerkenversammlungen vielfach gewissermassen den Charakter von Familientagen. Erst die allerneueste Zeit mit ihrer grossartigen Kapitalerweiterung beim Bergbau und der Rührigkeit sogenannter Kuxenbanken, welche auch ferner stehende Kreise zu den Gewerkschaften herangezogen haben, hat dieses Verhältnis verwischt.

Bei den Aktiengesellschaften ist, wie bereits oben angedeutet wurde, der beteiligte Aktionär nicht über den Betrag des von ihm übernommenen Kapitals haftbar, also zur Leistung von weiteren Zuschüssen nicht verpflichtet. Da es nun beim Bergbau überaus schwierig ist, die Kosten einer Neuanlage bis zu dem Zeitpunkte eines lohnenden Betriebes mit hinreichender Sicherheit im Voraus zu bestimmen und die eventuelle Fortdauer eines lohnenden Betriebes zu garantieren, so hat sich das Grundkapital von Bergbau-Aktiengesellschaften vielfach als ungenügend herausgestellt und manche dieser Gesellschaften sind, namentlich in Zeiten ungünstiger Konjunktur, wo das Interesse am Bergbau erkaltet und die Befriedigung von Kreditansprüchen unmöglich war, wieder in Gewerkschaften umgewandelt worden, um mit Hilfe von Zubusse den Betrieb weiter führen zu können; in Zeiten wirtschaftlichen Aufschwungs wurde womöglich dann wieder die Aktiengesellschaftsform angenommen. Als typische Beispiele für mehrmaligen Wechsel zwischen Gewerkschafts- und Aktiengesellschafts-Form seien Dannenbaum, Konkordia und Maassen erwähnt.

Im einzelnen hat sich die Entwicklung des Aktiengesellschaftswesens bei der Montanindustrie des Ruhrbezirks wie folgt gestaltet:

Die erste Aktiengesellschaft war die »Gesellschaft der Hardenbergischen Kohlenbergwerke« mit dem Sitze in Düsseldorf und einem Grundkapital von 640 000 Thalern (= 1920 000 M.). Sie war im Jahre 1838 von Kapitalisten aus Anzin, Valenciennes, Lille, Douai usw. gegründet worden und besass die Kohlenzechen Petersburg, Gabe Gottes, Augustus Erbstolln (diese drei 1860 konsolidiert unter dem Namen Ver. Petersburg) und Ver. Caroline im Essen-Werdenschen Bergamtsbezirk. Die Gesellschaft erhielt unterm 10. März 1840 die landesherrliche Bestätigung. Der Betrieb wurde »grossartig« mit 2 resp. 3 runden ausgemauerten Schächten, durchgreifender Sohlenbildung usw. begonnen und »erregte das grösste Aufsehen weit und breit«. Die Erfolge waren indessen unbefriedigend; die

*) Nach einer nicht gedruckten Ausarbeitung des Bergassessors Dr. Leo Cremer.

Förderung, welche jährlich 500000 bis 600000 Scheffel (1 Scheffel = ca. 55 Liter.) erreichen sollte, betrug 1841 nur 268 325 Scheffel, 1842: 306 516 Scheffel und konnte nur zu sehr geringen Preisen verkauft werden, sodass das Jahr 1841 einen Zuschuss von über 40 000 Thlr. erforderte. Da sich die Verhältnisse nicht besserten, so beschloss die Gesellschaft, nachdem sie ca. $\frac{1}{2}$ Million Thaler in die Werke gesteckt hatte, im Februar 1845 die Einstellung des Betriebs und die Liquidation, liess die Pumpen aus den Schächten nehmen, die Maschinen verkaufen und bat um unbestimmte Frist bis zur erneuerten Inbetriebsetzung. Um drohenden Freifahrungen zu entgehen, haben die Liquidatoren der Gesellschaft die Hardenbergischen Zechen seit 1859 über den Stollen wieder in Förderung gehalten, bezw. verpachtet; 1866 erfolgte aber Einstellung des Betriebes*).

Die nach Errichtung dieser ersten weiterhin bis 1870 im Gebiete des Ruhr-Bergbaus oder Hüttenwesens entstandenen Aktiengesellschaften sind in Tabelle 48 (S. 260 ff.) angegeben.

Diese Tabelle zeigt, dass innerhalb des ihr zugrunde gelegten Zeitabschnitts, also vor 1870, die Bildung von Aktiengesellschaften hauptsächlich in den 1850er Jahren erfolgte und zwar besonders 1856 und 1857 im Anschluss an den während der ersten Hälfte dieses Dezenniums eingetretenen wirtschaftlichen Aufschwung. »Der in regem Betrieb stehende und reichlichen Gewinn abwerfende Bergbau bot« — um den Worten des damaligen Berghauptmanns v. Oeynhausen**) zu folgen — »der durch das Gesetz vom 9. November 1843***) gestatteten Spekulation in Aktienvereinen ein so günstiges Feld dar, dass der Eifer, mit welchem dasselbe ausgebeutet wurde, nicht überraschen kann. Den meisten Gewinn davon zogen zunächst die Proponenten der Aktien-Unternehmungen, und je reichlicher derselbe ausfiel, desto mehr belebte sich die Spekulation in diesen Geschäften. Grubenfelder à Fundgrube und 1200 Massen mit einem Bohrloch und einem Kostenaufwand von höchstens einigen tausend Thalern untersucht und gemutet, wurden anfänglich zu bescheidenen Preisen von 4 bis 5000 Thalern von den Proponenten den zu bildenden Aktienvereinen übergeben, nach und nach aber bei wachsendem Interesse und in der Blütezeit des Geschäftes die Preise bis 20 000 Thlr. und 40 000 Thlr. pro Grubenfeld von 1200 Maassen gesteigert«.

Die Mehrzahl der in den 1850er Jahren gebildeten Aktiengesellschaften bezweckte die Inangriffnahme neuer Felder bezw. die Eröffnung neuer Betriebsanlagen, und zu der Gründung der Eisenhüttengesellschaften trug

*) Nach »Glückauf«, Essen 1867, No. 15 (»Beiträge zur Geschichte unseres Bergbaus«, von W. von Velsen).

**) Siehe Ztschr. f. Berg-, Hütt.- u. Sal.-Wesen, Bd. 43, B, Seite 125 u. 126.

***) Gesetzsammlung 1843, Seite 341; auch in der Ztschr. f. Berg-, Hütt.- u. Sal.-Wesen, Bd. 2, A, Seite 98 ff. Dieses Gesetz bildete die erste allgemeine rechtliche Grundlage für die Aktiengesellschaften in Preussen.

ferner die zu jener Zeit erst zum Durchbruch gekommene Erkenntnis von dem Werte der Kohleneisensteinflötze wie auch der Ruhrkoks nicht unwesentlich bei.

Wie die Tabelle 48 weiter ergibt, lauteten die Aktien der in jener Zeit errichteten Gesellschaften meist auf bestimmte Inhaber. Dies kam daher, dass das erwähnte Gesetz vom 9. November 1843 die Errichtung einer Aktiengesellschaft von der jedesmaligen landesherrlichen Bestätigung abhängig machte und die diesbezüglich unterm 22. April 1845 ergangene Ministerial-Instruktion u. a. bestimmte:

»Die Genehmigung zur Errichtung solcher Gesellschaften, deren Aktien auf jeden Inhaber (au porteur) gestellt werden sollen, wird nur ausnahmsweise aus besonderen Gründen erteilt werden. Es wird dabei hauptsächlich der Gesichtspunkt leitend sein, ob das Unternehmen

1. über den Kreis örtlicher Wirksamkeit und Nützlichkeit hinausgeht und im höheren Interesse des Gemeinwohls besondere Begünstigung verdient,
und ob dasselbe
2. ohne Gestattung der Ausgabe derartiger Aktien überhaupt nicht würde zur Ausführung kommen können.«

Durch Ministerialerlass vom 21. November 1857 wurde in Rücksicht auf die kritische Lage des Geldmarktes sogar die Bestätigung neuer Aktienvereine vorläufig überhaupt gestundet. Dadurch wurde manchem auf Aktienverein berechneten und in Bildung begriffenen Unternehmen, so den Bergbaugesellschaften Wilhelmine Viktoria und Vollmond Verlegenheit bereitet, indem sich die Befürchtung geltend machte, dass die weiteren Einzahlungen für Fortführung des Baues nicht mehr so prompt erfolgen würden, wie bisher, wo man eine Aktiengesellschaft in sicherer Aussicht hatte.

Die angedeutete Geldkrise war bereits im Herbst 1856 in die Erscheinung getreten und Ende 1857 schlug die Konjunktur um. In natürlicher Folge davon liess die Bildung neuer Aktiengesellschaften rasch nach, ein Teil der bis dahin entstandenen verschwand sogar in den folgenden Jahren wieder von der Bildfläche. Die Aktiengesellschaften Paulinenhütte und Zollern lösten sich auf, die Dortmunder Bergbau- und Hütten-gesellschaft (Zeche Hansa) geriet in Konkurs, der Ruhrorter Bergwerks-Aktienverein trat in Liquidation, Karolinenglück wurde wieder Gewerkschaft, Medio Rhein kam zum Erliegen usw.

Zu Anfang der 1870er Jahre trat dann mit dem Aufschwung der Konjunktur wieder eine Periode der Neugründung von Aktiengesellschaften ein. Begünstigt wurde dieser Umschwung auch durch das Bundes-Gesetz vom 11. Juni 1870, betreffend die Kommanditgesellschaften auf Aktien und die Aktiengesellschaften, indem dasselbe das Erfordernis landesherrlicher

Übersicht über die vor 1870 bei der Montanindustrie des Ruhrbezirks entstandenen Aktiengesellschaften. Tabelle 48.

Laufende No.	Name und Sitz der Aktiengesellschaft	Datum der landesherrlichen Genehmigung	Grundkapital, umgerechnet in	Zahl der Aktien. (J = auf jeden Inhaber lautend; N = auf bestimmte Inhaber lautend; P = Prioritätsaktien)	Nominalwert einer Aktie, umgerechnet in	Bemerkungen. (Besitzum zur Zeit der Gründung der Aktiengesellschaft, wichtigere Statutänderungen u. dergl.)
			M.		M.	
1	Gesellschaft der Hardenbergschen Kohlenbergwerke, Düsseldorf	14. 3. 1840	1 920 000	2 400 N.	800 (=1000 Frs.)	Die später unter dem Namen »Ver. Petersburg« konsolidierten Kohlenzechen »Gabe Gottes«, »Augustus Erbstolln« und »Petersburg« bei Dilldorf, ferner die Zeche »Ver. Karoline« im Bergamtsbezirk Essen.
2	Gesellschaft für Bergbau u. Zinkfabrikation zu Stolberg, Stolberg	31. 12. 1845	6 000 000	20 000 J.	300	Seit 3. 4. 1854, nachdem das Eigentum des am 13. 2. 1852 bestätigten »Rheinisch-westfäl. Bergwerks-Vereins, Arnsberg« (Ramsbecker Gruben) angekauft worden war, Titel: Akt.-Ges. f. Bergbau, Blei- und Zinkfabrikation zu Stolberg und in Westfalen, Aachen; das Aktienkapital wurde damals um 6 000 000 M. erhöht. Am 12. 9. 1855 die weitere Erhöhung des Aktienkapitals um 12 000 000 M. durch Ausgabe von 40 000 Prioritätsaktien à 300 M. genehmigt.
3	Englisch-Belgische Gesellschaft der rheinischen Bergwerke, Düsseldorf	21. 9. 1848	2 000 000	2 500 N.	800 (=1000 Frs.)	Erzgruben im Nassauischen, ferner mehrere Steinkohlenmutungen (Eigen) in der Gemeinde Rothhausen bei Altenessen. Die Gesellschaft trat durch Beschluss v. 27. 12. 1849 in Liquidation; an ihrer Stelle wurde dann die unter 9 angegebene Gesellschaft gegründet; es ist die Vorläuferin der Bergw.-Ges. Dahlbusch.
4	Kölner Bergwerksverein, Köln	22. 10. 1849	6 000 000	10 000	600	Die Steinkohlengruben Neuköln und Anna im Bergamtsbezirk Essen.
5	Mathias Stinnes'sche Handlungs-Aktiengesellschaft, Mülheim an der Ruhr	22. 10. 1849	2 610 000	8 700 (auf den Namen des Inhabers)	300	Als Gegenstand des Unternehmens war bezeichnet: »Betreibung einer kaufmännischen Handlung, deren Hauptgeschäfte Steinkohlenbergbau, Kohlen-, Koks-, Stein- und Holzhandel und Schifffahrt auf dem Rheine und dessen Nebenströmen betreffen«. Die Auflösung der Gesellschaft wurde am 18. 8. 1859 genehmigt.
6	Bergbaugesellsch. Konkordia, Oberhausen	18. 11. 1850	1 650 000	1 100 N.	1 500	Erhöhung des Aktienkapitals auf 3 300 000 M. am 26. 10. 1857 genehmigt.
7	Hüttenwerk Eintracht, (Hochdahl*)	23. 10. 1851	540 000	90 N.	6 000	Ging 1856 in das Eigentum des Bergischen Gruben- und Hüttenvereins über.
8	Hörder Bergwerks- und Hüttenverein, Hörde.	16. 2. 1852	6 000 000	10 000 N.	600	Erhöhung des Aktienkapitals auf 12 000 000 M. (20 000 N. à 600 M.) genehmigt am 21. 5. 1856.
9	Belgisch-Rheinische Gesellschaft der Kohlenbergwerke a. d. Ruhr.	10. 3. 1852	1 600 000	2 000 N.	800 (=1000 Frs.)	Besass die Steinkohlenmutungen »Eigen«, »Eigen II«, »König Leopold« und »Königin von England« bei Rothhausen. 600 Aktien blieben bei der Gründung reserviert zur Verbesserung des Unternehmens oder zur Bestreitung unvorhergesehener Bedürfnisse. Vorläuferin der Bergw. Ges. Dahlbusch.

*) Zum rhein. Oberbergamtsbezirk gehörig.

Fortsetzung von Tabelle 48.

Laufende No.	Name und Sitz der Aktiengesellschaft	Datum der landes- herrlichen Genehmi- gung	Grund-	Zahl der	Nomi-	Bemerkungen. (Besitztum zur Zeit der Gründung der Aktiengesellschaft, wichtigere Statutänderungen u. dergl.)
			kapital, um- gerechnet in M.	Aktien. (J = auf jeden Inhaber lautend; N = auf bestimmte Inhaber lautend; P = Prio- ritäts- aktien)	nalwert einer Aktie, umge- rechnet in M.	
10	Phönix, anonyme Gesell- schaft für Bergbau u. Hüttenbetrieb, Esch- weiler Aue.	10. 11. 1852	4 500 000	7 500	600	Verlegung des Sitzes nach Köln genehmigt am 13. 8. 1855; gleichzeitig wurde das Aktienkapital auf 18 000 000 M. (60 000 J. à 300 M.) erhöht. Prioritäts- aktien genehmigt 26. 10. 1857. Am 18. 11. 1860 wurde genehmigt: 1. Verlegung des Sitzes nach Laar bei Ruhrort; 2. Reduktion des Nominalwertes der begebenen Aktien und Vernichtung der noch nicht begebenen Aktien (4 204 800 M.), so dass an Stelle des bisherigen Grund- kapitals von 18 000 000 M. ein solches von 1 800 000 M. trat; 3. Neuausgabe von Aktien, zunächst 7 500 000 M. und nach Bedürfnis noch 1 500 000 M., so dass das gesamte Grundkapital fortan zu 10 800 000 M. angenommen werden sollte.
11	Bergbau - Gesellschaft ver. Westphalia, Dort- mund.	9. 8. 1853	1 500 000	1 000 N.	1500	Besass die aus 7 Feldern konsoli- dierte Steinkohlenzeche Westphalia. Am 4. 5. 1857 Erhöhung des Aktien- kapitals auf 3 000 000 M. genehmigt.
12	Bergwerksverein Fried- rich Wilhelmshütte zu Mülheim a. d. Ruhr, Mülheim/Ruhr.	6. 9. 1853	1 536 000	1 024 N.	1500	Am 19. 3. 1856 Erhöhung des Aktien- kapitals auf 2 304 000 M. genehmigt.
13	Massener Gesellschaft für Kohlenbergbau, Dortmund.	5. 12. 1853	3 600 000	6 000 N.	600	Erhöhung des Aktienkapitals um 900 000 M. (Ausgabe von 3000 Prioritäts- aktien à 300 M.) genehmigt am 8. 2. 1864.
14	Bochumer Verein für Bergbau u. Gusstahl- fabrikation, Bochum.	23. 6. 1854	3 000 000	10 000 N.	300	Erwarb im Jahre 1868 die Zeche ver. Maria Anna & Steinbank.
15	Märkisch westfälischer Bergwerksverein, Iserlohn.	4. 8. 1854	1 800 000	3 000 N.	600	Verlegung des Sitzes nach Lethmathe genehmigt am 23. 11. 1863.
16	Bergbaugesellsch. Hol- land, Wattenscheid	14. 1. 1856	1 500 000	1 000 N.	1500	Steinkohlenfelder Karl Reinhard, Adalbert und Hain bei Wattenscheid. Am 5. 10. 1859 Erhöhung des Aktien- kapitals auf 2 550 000 M. genehmigt.
17	Bergbaugesellschaft Neu-Essen, Essen	4. 2. 1856	1 500 000	1 000 N.	1500	Steinkohlenfelder Julius Wilhelm, Heinrich Theodor und Johanna. Am 26. 4. 1859 wurde genehmigt: 1. Er- weiterung des Zwecks dahin, dass dazu nicht bloss Betrieb der drei angegebenen Felder, sondern auch der Felder Ludolph und August und aller künftig noch zu erwerbenden gehören sollte; 2. Erhöhung des Aktienkapitals um 750 000 M. durch Ausgabe von 500 Prior.-Stammaktien à 1500 M.
18	Bergischer Gruben- u. Hüttenverein, Düssel- dorf	10. 3. 1856	3 000 000	5 000 J.	600	Verlegung des Domizils nach Hoch- dahl, genehmigt am 27. 2. 1860.

Laufende No.	Name und Sitz der Aktiengesellschaft	Datum der landes- herrlichen Genehmi- gung	Grund- kapital, um- gerechnet in M.	Zahl der Aktien (J = auf jeden Inhaber lautend; N = auf bestimmte Inhaber lautend; P = Prio- ritäts- aktien)	Nomi- nalwert einer Aktie, umge- rechnet in M.	Bemerkungen. (Besitzum zur Zeit der Gründung der Aktiengesellschaft, wichtigere Statutänderungen u. dergl.)
19	Dortmunder Bergbau-u. Hütten-Gesellschaft	26. 3. 1856	3 000 000	10000 N.	300	Zeche Hansa.
20	Bergbau - Aktiengesell- schaft Tremonia, Dort- mund	7. 5. 1856	2 400 000	4 000 N.	600	Steinkohlenzeche Teichmühlenbaum bei Dortmund. Auflösung genehmigt am 21. 11. 1864.
21	Bergbau - Aktiengesell- schaft Neu-Duisburg, Duisburg	12. 5. 1856	1 500 000	2 500 N.	600	
22	Vulkan, Aktiengesell- schaft für Hüttenbe- trieb und Bergbau, Duisburg	17. 5. 1856	4 500 000	3 000 N.	1500	
23	Magdeburger Bergw.- Aktien - Gesellschaft, Magdeburg	9. 6. 1856	1 500 000	1 000 N.	1500	Zeche Königsgrube bei Wanne. Am 20. 9. 1858 Erhöhung des Aktienkapitals um 900 000 M. genehmigt.
24	Rheinische Bergbau- u. Hüttenwesen - Aktien- gesellschaft, Duisburg	11. 6. 1856	4 500 000	3 000 N.	1500	Zunächst wurden nur 3 000 000 M. Aktien emittiert.
25	Ruhrorter Bergwerks- Aktienverein, Ruhrort	16. 6. 1856	1 800 000	3 000 N.	600	Zeche Karnap (= jetzige Zeche Mathias Stinnes). Ende 1868 an Math. Stinnes verkauft.
26	Bergbau - Aktiengesell- schaft Glückauf, Mül- heim/Ruhr	13. 10. 1856	1 815 000	968 N.	1875	Zeche Karolinenglück bei Bochum.
27	Broicher Bergwerks- Aktienverein, Mülheim an der Ruhr	13. 10. 1856	2 100 000	1 750 N.	1200	Zeche ver. Wiesche.
28	Harpener Bergbau-Akt.- Gesellschaft, Dort- mund	16. 12. 1856	3 300 000	5 500 J.	600	Steinkohlenfelder Prinz von Preussen, Neumond, Klothkamp, Sirius, Har- pen, Hackelmay, Rosenbaum, Selinde, Wehrhahn, Amalia, Hofesaat u. Heinrich Gustav; ferner die 10 Eisensteinmu- tungen Kirchharpen 1 bis 9 und Werne 1.
29	Deutsch - Holländischer Aktienverein für Hüt- tenbetrieb u. Bergbau, Duisburg	22. 12. 1856	3 000 000	2 500 N.	1200	Johannishütte.
30	Neu - Schottland, Berg- u. Hütten - Aktienver- ein, Dortmund	29. 12. 1856	6 000 000	10 000 J.	600	Horster Eisen- und Stahlwerke. Verlegung des Sitzes nach Horst bei Steele am 31. 10. 1864 genehmigt.

Fortsetzung von Tabelle 48.

Laufende No.	Name und Sitz der Aktiengesellschaft	Datum der landesherrlichen Genehmigung	Grundkapital, umgerechnet in	Zahl der Aktien (J = auf jeden Inhaber lautend; N = auf bestimmte Inhaber lautend; P = Prioritätsaktien)	Nominalwert einer Aktie, umgerechnet in	Bemerkungen. (Besitzum zur Zeit der Gründung der Aktiengesellschaft, wichtigere Statutänderungen u. dergl.)
			M.		M.	
31	Aktiengesellschaft Paulinenhütte, Dortmund	9. 2. 1857	2 400 000	4 000 N.	600	Auflösung am 19. 10. 1860 bestätigt.
32	Arenbergsche Aktiengesellschaft für Bergbau u. Hüttenbetrieb, Essen	9. 2. 1857	3 000 000	2 000 N.	1 500	Steinkohlenzeche Maximilian. Am 18. 3. 1867 genehmigt, dass die Dividendscheine auf den Inhaber lauten.
33	Bergbau - Aktiengesellschaft Medio Rhein, Duisburg	16. 2. 1857	1 500 000	5 000 N.	300	
34	Bergwerks - Aktiengesellschaft Carolina, Essen	8. 4. 1857	1 350 000	900 N.	1 500	Karoliner Erbstolln bei Unna (Holzwickedel).
35	Bergwerks - Aktienverein der Mittelruhr, Mülheim/Ruhr	20. 4. 1857	660 000	1 100 N.	600	Auflösung genehmigt am 1. 3. 1858.
36	Bergbau - Aktiengesellschaft Borussia, Dortmund	27. 4. 1857	1 800 000	3 000 N.	600	
37	Pluto, Bergbau-Aktiengesellschaft, Essen	11. 5. 1857	2 400 000	1 600 N.	1 500	Am 16. 1. 1860 Erhöhung des Aktienkapitals um 750 000 M. (Ausgabe von 2500 Prior.-Stammaktien à 300 M.) genehmigt.
38	Eisenhütten - Aktiengesellschaft Blücher, Dortmund	13. 5. 1857	3 000 000	5 000 N.	600	
39	Aktiengesellschaft für Eisenindustrie zu Styrum	25. 5. 1857	1 500 000	500 N.	3 000	
40	Bergbau - Aktiengesellschaft Mark, Dortmund	19. 6. 1857	900 000	1 200 N.	750	Zechen Freiberg u. Augustenshoffnung.
41	Porta Westphalika, Akt.-Gesellschaft für Bergbau u. Hüttenbetrieb, Porta bei Minden	20. 7. 1857	3 000 000	2 000 J.	1 500	Durch den unterm 1. 6. 1866 genehmigten Statutnachtrag wurde das ursprüngliche Grundkapital auf 753 750 M. reduziert und dann durch Ausgabe von Prioritätsaktien auf 1 353 750 M. erhöht.
42	Aplerbecker Aktienverein für Bergbau, Dortmund	10. 8. 1857	2 400 000	4 000 N.	600	Steinkohlenzeche Margarethe bei Sölde.

Laufende No.	Name und Sitz der Aktiengesellschaft	Datum der landes- herrlichen Genehmi- gung	Grund- kapital, um- gerechnet in M.	Zahl der Aktien (J = auf jeden Inhaber lautend; N = auf bestimmte Inhaber lautend; P = Prio- ritäts- aktien)	Nomi- nalwert einer Aktie, umge- rechnet in M.	Bemerkungen. (Besitztum zur Zeit der Gründung der Aktiengesellschaft, wichtigere Statutänderungen u. dergl.)
43	Steinkohlen - Bergbau- Aktien - Gesellschaft Zollern, Dortmund	28. 9. 1857	4 200 000	14 000 J.	300	
44	Bergbau - Aktiengesell- schaft Wilhelmine Viktoria, Essen	22. 3. 1858	2 295 000	1 530 N.	1 500	
45	Hütten-Aktiengesellsch. Leopold, Dortmund	31. 5. 1858	1 140 000	3 800 N.	300	
46	Bergbau - Aktiengesell- schaft Gelria, Alten- dorf (Kreis Bochum)	5. 7. 1858	1 500 000	1 250 J.	1 200	Zeche Kandanghauer bei Altendorf (Ruhr). Durch Statutnachtrag vom 18. 6. 1867 (genehmigt 21. 12. 1867) wurde der Sitz nach Königsstele verlegt.
47	Steinkohlenbergbau- Akt. - Gesellsch. Voll- mond, Bochum	9. 5. 1859	3 000 000	5 000 J.	600	Erhöhung des Grundkapitals um 600 000 M. (Ausgabe von 2000 Prior.-Aktien à 300 M.) genehmigt am 23. 4. 1860.
48	Bergbau - Aktiengesell- schaft Hellweg, Unna	22. 6. 1861	3 000 000	2 000 N.	1 500	Am 5. 9. 1865 genehmigt, dass an Stelle der erloschenen Aktien keine neuen ausgegeben werden sollen, dass dagegen das verbliebene Grundkapital bis um höchstens 600 000 M. erhöht wird.
49	Bochumer Bergwerks- Aktien - Gesellschaft Bochum	26. 9. 1864	2 700 000	4 500 J.	600	Zeche ver. Präsident.
50	Preussische Bergwerks- und Hütten-Aktiengesell- schaft, Düsseldorf	12. 3. 1866	2 400 000 (kann bis auf 7 200 000 M. erhöht werden)	4 000 J.	600	Zechen Hansa, Zollern, und Erin.
51	Administration der Hen- richshütte, Aktiengesell- schaft für Bergbau und Hüttenbetrieb, Welper bei Hattingen	12. 4. 1869	6 750 000	11 250 J.	600	
52	Hannoversche Berg- werks - Aktiengesell- schaft, Bochum	26. 6. 1869	2 400 000	4 000 J.	600	
53	Alstaden, Aktiengesell- schaft für Bergbau, Düsseldorf	4. 12. 1869				

bezw. staatlicher Genehmigung zur Errichtung einer Aktiengesellschaft nicht aufrecht hielt. *) In den Jahren 1870 bis Ende 1873 wurden u. a. folgende Aktiengesellschaften errichtet:

Rheinische Stahlwerke; Dortmunder Hütte (Dr. Strousberg); Westfälische Bergbau-Aktiengesellschaft (Zeche Kourl); Bergisch-märkischer Bergwerksverein in Dortmund (Zeche Henriette, Hummelbank und Holthausen; die Gesellschaft verwandelte sich 1883 in die Gewerkschaft »Baroper Steinkohlenbergwerke«); Deutsche Aktiengesellschaft für Bergbau, Eisen- und Stahl-Industrie (Dr. Strousberg; Zechen ver. General & Erbstolln, Kolonia und Urbanus); Union, Aktiengesellschaft für Bergbau, Eisen- und Stahlindustrie, Dortmund (durch Vereinigung von Henrichshütte, Neu-Schottland, Dortmunder Hütte und Zeche Glückauf Tiefbau); Rheinisch-westfälische Industrie-Aktiengesellschaft (Zeche Fürst Hardenberg); Essener Bergwerksverein König Wilhelm; Schalker Gruben- und Hüttenverein; Gutehoffnungshütte, Oberhausen; Gelsenkirchener Bergwerks-Aktiengesellschaft; Louise Tiefbau; Mengeder Bergwerks - Aktiengesellschaft (Zeche Adolf von Hanseemann); Hibernia & Shamrock (spätere Hibernia); Nordstern; Zentrum; Herne-Bochum; Königin Elisabeth; Dahlbusch (bisherige Belgisch-Rheinische Gesellschaft der Kohlenbergwerke an der Ruhr); Dannenbaum; Dortmunder Bergbau-gesellschaft (Zeche ver. General & Erbstolln von der Deutschen Aktiengesellschaft für Bergbau, Eisen- und Stahlindustrie) u. a.

Diese Gründungsperiode dauerte nur wenige Jahre und hörte im Wesentlichen Ende 1873 auf. Von 1876 an finden wieder häufig Abgänge an Aktiengesellschaften statt. In Gewerkschaften wurden demnächst in den 1870er und 1880er Jahren umgewandelt: Schalker Gruben- und Hüttenverein, Westfalia, Massen, Conkordia, Königin Elisabeth, Zentrum, Wilhelmine Viktoria, Dannenbaum, Courl, Vollmond und Bergisch-märkischer Bergwerksverein (Baroper Steinkohlenbergwerke). Die Preussische Bergwerks- und Hütten-Aktiengesellschaft geriet in Konkurs usw.

Neugründungen kamen in dieser Zeit nur vereinzelt vor; zu erwähnen sind: die im Jahre 1879 entstandene Aktiengesellschaft Westfälischer Grubenverein (Zechen Hansa und Zollern)**) und die im Jahre 1881 gebildete Aktiengesellschaft Hugo.

*) Das Gesetz bestimmte, dass die Aktiengesellschaft mit Eintragung ins Handelsregister entstände.

***) Im Jahre 1887 erwarb dieser Verein auch noch die Zeche Germania.

Im Jahre 1885 betrieben folgende Aktiengesellschaften Ruhrkohlenbergbau:

a) Bergwerks-Aktiengesellschaften:

1. Alstaden, Aktien-Gesellschaft für Bergbau (Zeche Alstaden),
2. Aplerbecker Aktienverein für Bergbau (Zeche Margarethe),
3. Arenbergsche Aktiengesellschaft für Bergbau und Hüttenbetrieb (Zeche Prosper),
4. Belgische Aktiengesellschaft der Steinkohlengruben von Herne-Bochum (Zechen Von der Heydt, Julia und Recklinghausen),
5. Bochumer Bergwerks-Aktiengesellschaft (Zeche ver. Präsident),
6. Ver. Bonifazius, Bergwerksgesellschaft (Zeche ver. Bonifazius),
7. Borussia, Bergbau-Aktiengesellschaft (Zeche Borussia),
8. Dahlbusch, Bergwerksgesellschaft (Zeche Dahlbusch),
9. Dortmunder Bergbau-Gesellschaft (Zeche ver. General & Erbstolln),
10. Dortmunder Steinkohlenbergwerk Louise Tiefbau (Zeche Louise & Erbstolln, Wittwe & Barop),
11. Essener Bergwerksverein König Wilhelm (Zechen Neuköln und Christian Levin),
12. Gelsenkirchener Bergwerks-Aktiengesellschaft (Zechen ver. Rheinelbe & Alma und ver. Stein & Hardenberg),
13. Gneisenau, Bergwerksgesellschaft (Zeche Gneisenau),*
14. Harpener Bergbau-Aktiengesellschaft (Zechen Heinrich Gustav einschl. Amalia, Prinz von Preussen und Caroline bei Heysen),
15. Hibernia & Shamrock, Bergwerksgesellschaft (Zechen Hibernia und Shamrock),
16. Holland, Bergbaugesellschaft (Zeche Holland),
17. Hugo, Bergwerks-Aktiengesellschaft (Zeche Hugo),
18. Kölner Bergwerksverein (Zechen Anna, Karl und Emscher),
19. Magdeburger Bergwerks-Aktiengesellschaft (Zeche Königsgrube),
20. Mark, Bergbau-Aktiengesellschaft (Zeche Freiberg & Augustenshoffnung),
21. Meidericher Steinkohlen-Bergwerke, Aktiengesellschaft (Zechen Ruhr & Rhein und Westende),
22. Mengeder Bergwerks-Aktiengesellschaft (Zeche Adolf von Hanseemann),
23. Neu-Essen, Bergbau-Aktiengesellschaft (Zeche Neu-Essen),
24. Nordstern, Steinkohlenbergwerks-Aktiengesellschaft (Zeche Nordstern),
25. Pluto, Bergbau-Aktiengesellschaft (Zeche Pluto) und
26. Westfälischer Grubenverein (Zechen Hansa und Zollern).

*) Noch nicht in Kohlenförderung.

b) Aktiengesellschaften, welche ausser Ruhrkohlenbergbau noch sonstige wichtige Unternehmungen betrieben:

1. Bochumer Verein für Bergbau und Gussstahlfabrikation (Zeche ver. Maria Anna & Steinbank),
2. Gutehoffnungshütte, Aktienverein für Bergbau und Hüttenbetrieb (Zechen Oberhausen, Osterfeld und Ludwig),
3. Hörder Bergwerks- und Hütten-Verein (Zeche Hörder Kohlenwerk) und
4. Union, Aktiengesellschaft für Bergbau, Eisen- und Stahl-Industrie in Dortmund (Zechen Karl Friedrich Erbstolln und Glückauf Tiefbau).

Die unter a) aufgeführten Bergwerks-Aktiengesellschaften arbeiteten damals mit einem Aktienkapital von insgesamt zirka 170 Millionen Mark bei einer Anleiheschuld von zusammen etwa 16 Millionen Mark.

Nach dem angeführten zweiten Niedergange machte sich dann in den Jahren 1889 und 1890 wieder ein Aufschwung bemerklich. In diesen Jahren wurden folgende Aktiengesellschaften errichtet:

Dannenbaum, Consolidation, Schalker Gruben- und Hüttenverein, Rheinische Anthrazitkohlenwerke, Massen, Westfälische Stahlwerke, Conkordia und Courl.

Die neueste Zeit ist im allgemeinen weniger durch Neubildung von Aktiengesellschaften, als vielmehr dadurch charakterisiert, dass vorhandene Aktiengesellschaften andere Gesellschaften oder auch Gewerkschaften aufgekauft bzw. in sich aufgenommen, überhaupt ihr Bergwerkseigentum erweitert haben und dass ferner insbesondere auch die kohlenverbrauchenden Industrien, namentlich Eisenhüttenwerke, durch Erwerb und Betrieb von Zechen sich die Deckung ihres Kohlenbedarfs zu sichern gesucht haben. Da die betr. Hüttenwerke meist in Händen von Aktiengesellschaften sind, so hat die Bedeutung des Aktiengesellschaftswesens beim Ruhrkohlenbergbau in den letzten Jahren noch wesentlich zugenommen. Als in der Zeit von 1895 ab neu gebildete Aktiengesellschaften sind zu erwähnen:

Aktiengesellschaft für Montanindustrie, Königsborn, Bochumer Koks- und Kohlenwerke, Bank für Bergbau und Industrie, Mülheimer Bergwerksverein, Westfälische Kohlenwerke, Krupp und Friedlicher Nachbar.

Für die grossartige Erweiterung des Bergwerkseigentums bei einzelnen Aktiengesellschaften liefern die Gelsenkirchener Bergwerks- und die Harpener Bergbau-Aktiengesellschaft sowie auch die Bergwerksgesellschaft Hibernia eklatante Beispiele.

Es betrug nämlich die Grösse der Kohlen-Berechtsame*) im nieder-rheinisch-westfälischen Bezirk:

1. bei der Gelsenkirchener Bergwerks-Aktiengesellschaft:

im Jahre der Gründung der Gesellschaft 1873 (Zechen Rheinelbe und Alma)	ca.	8 Millionen Quadratmeter;		
hierzu kamen				
im Jahre 1881 (Zechen Minister Stein und Fürst Hardenberg)	»	24	»	»
im Jahre 1887 (Zeche Erin)	»	11	»	»
in den Jahren 1889/92 (Zechen Germania, Hansa und Zollern)	»	29	»	»
im Jahre 1897 (Zeche Monopol)	»	86	»	»
im Jahre 1898 (Zeche Westhausen)	»	5	»	»
im Jahre 1899 (Zeche ver. Bonifazius)	»	5	»	»
Anfangs 1904 (Zeche Hamburg & Franziska und Felder Schönaich)	»	65	»	»

also jetzt (August 1904) Grösse der Kohlenberechtsame ca. 233 Millionen Quadratmeter;

2. bei der Harpener Bergbau-Aktiengesellschaft:

im Jahre der Gründung der Gesellschaft 1856 (Felder der Zechen Heinrich Gustav, Prinz von Preussen, Karoline und Amalia) ca.	14 Millionen Quadratmeter;			
hierzu kamen				
im Jahre 1887 (Feld Schildwacht)	»	1	»	»
im Jahre 1889 (Zechen Neu-Iserlohn, V Ilmond, Von der Heydt, Julia und Recklinghausen)	»	29	»	»
im Jahre 1891 (Zechen Gneisenau, Preussen und Scharnhorst)	»	28	»	»
im Jahre 1896 (Zeche Hugo)	»	22	»	»
im Jahre 1899 (Zeche Courl)	»	35	»	»
im Juli 1904 (Zechen Sellerbeck und Roland)	»	14	»	»

also (August 1904) Grösse der Kohlenberechtsame ca. 143 Millionen Quadratmeter;

*) Es sind hierbei, wie auch im Folgenden (insbesondere in der Tabelle 49), alle diejenigen Felder der betr. Gesellschaft zugerechnet, an welchen dieselbe mindestens die Dreiviertel-Majorität besitzt.

3. bei der Bergwerksgesellschaft Hibernia (vor 1887 Bezeichnung Hibernia & Shamrock):

im Jahre der Gründung der Gesellschaft 1873 (Zechen Hibernia und Shamrock) ca. 9 Millionen Quadratmeter;

hierzu kamen

im Jahre 1886 (Zeche Wilhelmine Viktoria) » 6 » »

im Jahre 1889 (Grubenfelder Nosthausen I—V und Neu-Borbeck = Zeche Shamrock III/IV, sowie Feldesstück Agathe) » 6 » »

im Jahre 1898 (Zeche Schlägel & Eisen) » 26 » »

im Jahre 1900 (Felder Ver. Deutschland und Reichskanzler) » 18 » »

im Jahre 1903 (Zeche General Blumenthal) » 20 » »

Anfangs 1904 (Zeche Alstaden) . . » 24 » »

also jetzt (Anfang August 1904) Grösse

der Kohlenberechtsame ca. 109 Millionen Quadratmeter.

Zwar haben, wie oben bereits angegeben, auch manche Gewerkschaften ein grosses Bergwerkseigentum sich verschafft, doch wird ihrer weiteren Ausdehnung eine gewisse Grenze namentlich durch die Beschränktheit der Kuxenzahl gesetzt, indem die Kuxe für den Verkehr leicht zu ungefüge und zu schwer werden können. Die auf eine Vereinigung des Bergwerkseigentums in grosse Hände gerichtete Strömung der neueren Zeit wird am ehesten in der Aktiengesellschaft mit der bei dieser zulässigen grossen Zahl von Anteilen erfolgreich zum Durchbruch kommen können, wie es ja zu einem grossen Teil bereits geschehen ist.

Über den Ende 1900 vorhandenen Stand derjenigen Aktiengesellschaften, welche um diese Zeit Bergbau im niederrheinisch-westfälischen Steinkohlenbecken betrieben, giebt die Tabelle 49 Aufschluss.

Übersicht über diejenigen Aktiengesellschaften, welche Ende 1900 Steinkohlenbergbau im niederrheinisch-westfälischen Becken betrieben.

Tabelle 49.

1	2	3	4	5	6	7	8
Laufende No.	Name und Sitz der Aktiengesellschaft	Aktienkapital Ende 1900 M.	Zahl der Aktien Ende 1900 (J=Inhb.-A. N=Nom.-A. P=Prior.A.)	Nennwert einer Aktie M.	Anleihen und Hypotheken nach dem Stande am Ende des in 1900 abgelaufenen Geschäftsjahrs M.	Grösse der Kohlen-Berechtigsame im Ruhrbezirk Ende 1900 ca. Millionen qm	Die Ende 1900 im Besitz der Gesellschaft befindlichen Ruhrzechen haben im Jahre 1900 an Kohlen gefördert t
a) Aktiengesellschaften, welche sich in der Hauptsache auf Ruhrkohlenbergwerksbetrieb beschränken.							
1	Gelsenkirchener Bergwerks-Aktiengesellschaft, Ueckendorf	54 000 000	{ 33 750 J 28 125 J	600 1200	12 193 000	168	5 459 828
2	Harpener Bergbau-Aktiengesellschaft, Dortmund	52 000 000	{ 12 500 J 27 750 J 11 200 J	600 1200 1000	11 589 000	129	5 186 722
3	Bergwerksgesellschaft Hibernia, Herne	39 400 000	{ 28 000 J 17 500 J 1 600 J	600 1200 1000	11 180 000	65 ¹⁾	3 423 070
4	Akt.-Ges. Steinkohlenbergwerk Nordstern, Essen	16 999 200	{ 14 100 J 10 641 J	300 1200	8 757 220	20 u. 18 Längensfelder	2 012 345
5	Bergwerks-Akt.-Ges. Konsolidation, Schalke	16 000 000	16 000 J	1000	—	8	1 539 312
6	Arenberg'sche Akt.-Ges. für Bergbau u. Hüttenbetrieb, Essen	6 000 000	4 000 N	1500	885 920	16	1 457 866
7	Mülheimer Bergwerks-Verein, Mülheim an der Ruhr	15 000 000	15 000 J	1000	2 243 558	22 ²⁾	1 146 018 ²⁾
8	Conkordia, Bergbau-Akt.-Ges., Oberhausen (Rheinl.)	8 000 000	8 000 J	1000	477 000	15	1 065 771
9	Essener Bergwerksverein König Wilhelm, Berge-Borbeck	6 900 000	{ 3 000 J 3 900 J 1 200 P	600 1000 1000	3 294 326	32	987 800
10	Bergwerksgesellschaft Dahlbusch, Rotthausen	12 000 000	40 000 J	300	—	4	957 523
11	Kölner Bergwerksverein, Altenessen	6 000 000	{ 9 000 J 500 J	600 1200	—	10	869 045

¹⁾ Ohne Berechtigsame Deutscher Kronprinz, an welcher Hibernia mit 505 Kuxen (von 1000) beteiligt war.

²⁾ Einschl. Zeche ver. Rosenblumendelle, von welcher 22 Kuxen noch in andern Händen waren.

Fortsetzung von Tabelle 49.

1	2	3	4	5	6	7	8
Laufende No.	Name und Sitz der Aktiengesellschaft	Aktienkapital	Zahl der Aktien Ende 1900 (J=Inhb.-A. N=Nom.-A. P=Prior.A.)	Nennwert einer Aktie	Anleihen und Hypotheken nach dem Stande am Ende des in 1900 abgelaufenen Geschäftsjahrs	Grösse der Kohlen-Berechtigsame im Ruhrbezirk Ende 1900 ca. Millionen qm	Die Ende 1900 im Besitz der Gesellschaft befindlichen Ruhrzechen haben im Jahre 1900 an Kohlen gefördert t
		M.		M.	M.		
12	Dortmund. Steinkohlenbergwerk Louise Tiefbau, Barop	7 722 600	10 380 J 1 779 J 9 432 P	300 1000 300	2 105 487	14 ³⁾	616 363 ³⁾
		+ Genussscheine	188	300			
13	Königsborn, Akt.-Ges. für Bergbau, Salinen- und Soolbadbetrieb, Unna-Königsborn	7 000 000	7 000 J	1000	5 130 734	34	608 181
14	Bergbaugesellschaft Neu-Essen, Altenessen	2 250 000	1 000 N 500 P	1500 1500	—	5	601 821
15	Magdeburger Bergw.-Akt.-Ges., Magdeburg	3 000 000	7 000 J 3 000 P	300 300	—	3	559 155
16	Bergbau-Akt.-Ges. Massen, Niedermassen	5 500 000	5 500 J	1000	3 187 372	23	553 135
17	Bochumer Bergwerks-Akt.-Ges., Bochum	5 072 100	4 214 P + 12 ^{3/4} zusammen- gelegte J	1200 1200	1 850 000	4	294 428
18	Alstaden, Akt.-Ges. für Bergbau, Alstaden	1 440 000	3 000 J	480	—	24 ⁴⁾	291 353
		+ Genussscheine	5 250	—			
19	Rheinische Anthracitkohlenwerke, Kupferdreh	3 900 000	3 900 J	1000	1 698 750	3 ⁵⁾ u. 3 Längensfelder	283 655
20	Aplerbecker Aktienverein für Bergbau, Sölde	2 400 000	4 000 J bezw. N	600	753 500	6,5	230 229
21	Bergbau-Akt.-Ges. Mark, Sölde	829 500	1 106 N	750	65 000	3,6	110 509
22	Westfälische Kohlenwerke, Aktien-Ges., Brüssel	(2 500 000 Fr.) = 2 000 000 M. + Genussscheine	25 000 25 000	(100 Fr.) = 80 M.	1 200 000	—	66 819
	Summa a)	273 413 400 (ohne Genussscheine)	—	—	—	—	28 320 948

³⁾ Einschl. Zeche Ver. Wiendahlsbank.⁴⁾ Ausserdem noch 1300 440 qm Soolquellen-Berechtigsame.⁵⁾ Einschl. Zeche Friedrich Wilhelm.

Fortsetzung von Tabelle 49.

1	2	3	4	5	6	7	8
Laufende No.	Name und Sitz der Aktiengesellschaft	Aktienkapital Ende 1900 M.	Zahl der Aktien Ende 1900 (J=Inhb.-A. N=Nom.-A. P=Prior A.)	Nennwert einer Aktie M.	Anleihen und Hypotheken nach dem Stande am Ende des in 1900 abgelaufenen Geschäftsjahrs M.	Grösse der Kohlen-Berechtigsame im Ruhrbezirk Ende 1900 ca. Millionen qm	Die Ende 1900 im Besitz der Gesellschaft befindlichen Ruhrzechen haben im Jahre 1900 an Kohlen gefördert t
b) Aktiengesellschaften, welche ausser Ruhrkohlenbergwerksbetrieb noch sonstige Hauptbetriebe haben. ⁶⁾							
1	Gutehoffnungshütte, Aktienverein f. Bergbau u. Hüttenbetrieb, Oberhausen 2 (Rheinl.)	18 000 000 ⁷⁾	13 500 J (Lit. A) 1500 P J ⁷⁾ (Lit. B)	1000 3000	—	85 u. mehrere Längenerfelder	1 382 524
2	Bochumer Verein für Bergbau u. Gussstahlfabrikation, Bochum	25 200 000	50 000 N 6 800 N	300 1500	2 083 500	22	960 703
3	Schalcker Gruben- und Hüttenverein, Gelsenkirchen	10 200 000	10 200 J	1000	11 233 600	7	955 382
4	Rheinische Stahlwerke, Meiderich (einschl. Zeche Centrum)	27 000 000	7 750 J 7 625 J 13 200 J	600 1200 1000	4 799 200	7,5 u. 2 Längenerfelder	802 531
5	Aktien-Gesellschaft für Eisen- und Kohlen-Industrie Differdingen-Dannenbaum, Differdingen	(25000000 Fr.) =20000000 M.	26 000 J 8 000 J	(500 Fr.) =400 M. (1500 Fr.) =1200 M.	(11635000 Fr.) =9 308 000 M.	15	731 004
6	Eisen- und Stahlwerk Hösch, Dortmund	15 000 000	10 000 J	1500	8 165 000	17	725 169
7	Union, Akt.-Ges. f. Bergbau, Eisen- und Stahlindustrie, Dortmund	42 000 000	28 000 J	1500	16 325 000	20 u. mehrere Längenerfelder	514 470
8	Hörder Bergwerks- und Hütten-Verein, Hörde	27 028 000	440 J 26 500 J P	1200 1000	10 059 094	13	419 890
9	Phoenix, Akt.-Ges. für Bergbau und Hüttenbetrieb, Laar bei Ruhrort	30 000 000	22 500 J 13 750 J	600 1200	—	18	368 194

⁶⁾ Die Höhe des Aktienkapitals und der etwaigen Anleihen dieser Gesellschaften bietet daher keinen Massstab für deren Beteiligung am Ruhrkohlenbergbau.

⁷⁾ Das am 1. Juli 1900 ausser den 13500000 M. Aktien Litera A noch vorhandene Prioritäts-Aktienkapital Litera B von 4500000 M. war am 31. 12 1900 zwar zurückgezahlt, doch wurden am 1. 1. 1901 neu begeben: 4500000 M. Aktien Litera A.

Fortsetzung von Tabelle 49.

1	2	3	4	5	6	7	8
Laufende No.	Name und Sitz der Aktiengesellschaft	Aktienkapital Ende 1900 M.	Zahl der Aktien Ende 1900 (J=Inhb.-A. N=Nom.-A. P=Prior.A.)	Nennwert einer Aktie M.	Anleihen und Hypotheken nach dem Stande am Ende des in 1900 abgelaufenen Geschäftsjahres M.	Grösse der Kohlen-Berechtigsame im Ruhrbezirk Ende 1900 ca. Millionen qm	Die Ende 1900 im Besitz der Gesellschaft befindlichen Ruhrzechen haben im Jahre 1900 an Kohlen gefördert t
10	Bergbau- u. Schiffahrts-Akt.-Gesellsch. vorm. Gebr. Kannengiesser, Ruhrort (Zechen ver. Sellerbeck und Roland)	7 000 000	7 000 J	1000	800 000	14 u. 2 Längfelder	360 616
11	Bochumer Koks- und Kohlenwerke, Wiemelhausen (Zechen Berneck und Glückswinkelburg, sowie die Felder Leonhard und Leonhard II)	3 000 000	3 000	1000	—	3 u. 4 Längfelder	179 719
12	Lothringer Hüttenverein Aumetz - Friede, Brüssel (Zeche ver. General u. Erbstolln)	(20000000 Fr.) 16 000 000 M.	30 000 J 10 000 PJ	(500 Fr.) = 400 M. (500 Fr.) = 400 M.	(9 911 000 Fr.) = 7 928 800 M.	3 u. 1 Längfeld	149 063
13	Fentscher Hütten-Akt.-Gesellschaft, Antwerpen (Zeche Crone bei Hörde)	(5 000 000 Fr.) = 4 000 000 M.	50 000	(100 Fr.) = 80 M.	(4 172 850 Fr.) = 3 338 280 M.	5	139 418
14	Georgs Marien - Bergwerks- und Hüttenverein, Osnabrück ⁸⁾ (Zeche Werne)	16 050 000	7 400 J 7 350 J 3 000 PJ 1 500 PJ	750 1000 300 1500	6 498 000	23	Ohne Kohlenförderung, da noch im Schacht- abteufen begriffen
	Summa b)	260 478 000	—	—	—	—	7 688 683
	Summa a)	273 413 400	—	—	—	—	28 320 948
	Insgesamt	533 891 400	—	—	—	—	36 009 631

⁸⁾ Diese Gesellschaft ist im Jahre 1856 gegründet worden.
Sammelwerk X.

Ausser den in Tabelle 49 verzeichneten besaßen Ende 1900 noch folgende Aktiengesellschaften niederrheinisch-westfälische Steinkohlenfelder, jedoch ohne Betrieb in denselben zu führen:

1. Aktiengesellschaft für Bergbau, Blei- und Zinkfabrikation zu Stolberg und in Westfalen, Sitz Aachen, [Felder Lukas, Felix, Flottauf, Bonin und Neu-Düsseldorf bei Dortmund];
2. Bank für Bergbau und Industrie, Berlin, [Felder Springsfeld, Springsfeld IV, V, VII bei Dorsten, zusammen 8 755 535 qm*].
3. Eisenwerkgesellschaft Maximilianshütte in Rosenberg, (Oberpfalz, Baiern) [Felder Maximilian I, II, III und IV*), mit einer Gesamtgrösse von 8 755 650 qm].
4. Aktiengesellschaft Deutsche Solvay-Werke in Bernburg a. d. Saale [linksrheinische Felder Alpen, Winnenthal, Menzelen, Menzelen III, Menzelen IV und Menzelerheide*), zusammen 13 Millionen qm].

Nach Ende 1900 sind dann bis jetzt (August 1904) noch folgende Aktiengesellschaften in die Zahl der Eigentümer niederrheinisch-westfälischer Steinkohlenfelder neu eingetreten:

1. Aachener Hütten-Aktien-Verein, Rothe Erde (Felder Aachen I bis VII)
2. Norddeutscher Lloyd, Dampfschiffahrtsgesellschaft in Bremen, betreibt in Gemeinschaft mit Krupp die Zeche Emscher Lippe);
3. Die bekannte Firma Friedrich Krupp ist mit dem 1. Juli 1903 in eine Aktiengesellschaft, »Fried. Krupp Aktiengesellschaft Essen«, (Grundkapital 160 Millionen Mark) umgewandelt worden; sie besitzt jetzt (Juni 1904) folgende niederrheinisch-westfälische Steinkohlenzechen bzw. Felder:

a) im Ruhrbezirk:

Hannover, Hannibal und Sälzer & Neuaak, Gesamtgrösse ohne Sälzer & Neuaak**) 8 Millionen qm;

b) auf der linken Seite des Niederrheins:

Fritz und Alfred, Gesamtgrösse 48 Millionen qm.

Ausserdem ist Krupp an der Zeche Emscher-Lippe beteiligt.

4. Die Gewerkschaft Friedlicher Nachbar ist im Jahre 1904 in eine Aktiengesellschaft übergeleitet worden.

*) Nach 1900 sind dieser Gesellschaft noch weitere Felder verliehen worden.

**) Sälzer & Neuaak besteht aus Längefeldern.

Auch die Ende 1900 im Besitze niederrheinisch-westfälischer Steinkohlenfelder befindlichen Aktiengesellschaften haben seitdem (bis August 1904) zum Teil ihre diesbezüglichen Berechtsame noch erweitert und zwar hat

Tabelle 50.

die Aktiengesellschaft	im Jahre	noch erworben	
		die Steinkohlenfelder bezw. die Zechen	mit einer Berechtsame von
Gelsenkirchener Bergwerks-A.-G.	1904	Zeche Hamburg & Franziska, sowie die Felder Schönaich . .	} ca. 65 Millionen qm
Harpener Bergbau A.-G.	1904	Zechen Sellerbeck und Roland	
Hibernia	{ 1903	Zeche General Blumenthal	» 14 » » und 2 Längfelder
Nordstern		{ 1904	Zeche Alstaden
Arenberg	1903	linksrheinische Felder	
Conkordia	1904	Zeche Julius Philipp . .	» 3 » »
Königsborn	1902	Zeche Steingatt	» 3 » »
Bank für Bergbau und Industrie	1904	Zeche Sprockhövel . .	9 Geviertfelder u. eine Anzahl Längfelder
Deutsche Solvay-Werke Maximilianshütte . . .		Felder Springsfeld II u. s. w.	
		linksrh. Felder	ca. 20 Millionen qm
		Felder Maximilian V, VI, VII und VIII	} » 9 » »

Dagegen hat anfangs 1904 die Akt.-Ges. Bochumer Kohlen- und Kokswerke ihr Eigentum an die Gewerkschaft Constantin der Grosse und der Bochumer Verein für Bergbau und Gussstahlfabrikation die beiden Zechen Hasenwinkel und Ver. Maria Anna & Steinbank (Gesamtgröße ca. 13 Millionen qm) und zwar die Zeche Hasenwinkel an die Gewerkschaft Friedlicher Nachbar (jetzt Aktien-Gesellschaft) und Ver. Maria Anna & Steinbank an die Gewerkschaft Mathias Stinnes veräußert, während im Juli 1904 die Bergbau- und Schiffahrts-Aktien-Ges. vorm. Gebr. Kannengiesser mit der Harpener Bergbau-Aktien-Ges. verschmolzen worden ist. Auch sind die Felder der Bank für Bergbau und Industrie neuerdings in die Hände von Thyssen (Gewerkschaft Deutscher Kaiser) übergegangen.

Die oben angegebenen Neuerwerbungen der Bank für Bergbau und Industrie, der Deutschen Solvaywerke und der Maximilianshütte sind un-

mittelbare, d. h. auf Mutung und Verleihung gegründet, die übrigen dagegen mittelbare, d. h. durch Kaufgeschäft bewerkstelligt. Es hat sich überhaupt in der letzten Zeit unter den grösseren Bergwerksbesitzern — und zwar nicht allein Aktiengesellschaften, sondern auch Gewerkschaften — eine starke Strömung nach Ankauf anderer Zechen geltend gemacht. Hervorgerufen wurde diese Strömung hauptsächlich durch das Bestreben, eine grössere Beteiligungsziffer, d. h. die Berechtigung zu einer grösseren Absatzmenge, beim Kohlensyndikat zu erlangen. Angekauft wurden deshalb solche Zechen, welche dem Kohlensyndikat mit einer ansehnlichen Beteiligungsmenge angehören, aber aus irgend einem Grunde nicht mehr besonders ökonomisch zu arbeiten vermögen und daher zu einem entsprechenden Preise zu haben waren. Die Ankaufenden konnten dann die durch Einstellung der unökonomisch arbeitenden Betriebe der angekauften Zechen frei gewordene Beteiligung auf ihre bisherigen Anlagen übertragen und den letzteren dadurch eine bessere Ausnutzung ihrer vollen Leistungsfähigkeit ermöglichen*).

Die Aktien der in neuerer Zeit am niederrheinisch-westfälischen Steinkohlenbergbau beteiligten Aktiengesellschaften lauten meist auf den Inhaber, während auf den Namen lautende Aktien nur mehr vereinzelt vorkommen.

III. Kommanditgesellschaften und dgl.

Kommanditgesellschaften, offene Handelsgesellschaften, Gesellschaften mit beschränkter Haftung und dgl. sind am niederrheinisch-westfälischen Steinkohlenbergbau mehrfach beteiligt gewesen bzw. noch beteiligt. Beispielsweise seien erwähnt: aus der Zeit Ende der 1850er und anfangs der 1860er Jahre die Kommanditgesellschaft A. Alsberg in Münster (Zeche Präsident) und die Aktien-Kommanditgesellschaft Neu-Iserlohn (Zeche Münsterland = jetzige Zeche Neu-Iserlohn), ferner die Kommanditgesellschaft auf Aktien Charles Detillieux & Co. (Zechen Rheinelbe und Alma vor 1873), endlich aus neuster Zeit die Firma Gebrüder Stumm, Gesellschaft mit beschränkter Haftung in Neunkirchen, Reg.-Bez.-Trier, (erwarb 1901 die Zeche Minister Achenbach, sodann auch noch die Felder Bochum, Hermann II, V und VI) und die offene Handels- und Kommanditgesellschaft de Wendel in Hayingen (Feld de Wendel).

*) Vergl. Engel: »Die schwebenden Uebertragungen von Bergwerkseigentum im Ruhrbezirk«, in Glückauf 1904, Seite 370, ferner Glückauf 1904 Seite 694 und 803, sowie Beilage zu Nr. 26.

IV. Alleineigentümer.

Physische Personen als Alleineigentümer niederrheinisch-westfälischer Steinkohlenzechen sind namentlich früher, als die Werke noch nicht so hohe Kapitalwerte repräsentierten, wie heute, öfter aufgetreten, jedoch vielfach nur auf kürzere Zeit, da infolge von Erbschaft und dgl. häufig bald eine Teilung des Eigentums eintrat. Als allgemeiner bekannt sei hier Krupp erwähnt (erst Alfred Krupp und nach dessen Tode — 1887 — sein Sohn Friedrich Alfred). Derselbe erwarb im Jahre 1868 die Zeche Hannover (4 160 984 qm), später 2 Felder auf der linken Rheinseite (zusammen 40 Millionen qm), 1899 die Zeche Hannibal (4 143 105 qm) und brachte ausserdem in neuester Zeit durch Ankauf von Kuxen nach und nach auch das Steinkohlenbergwerk Ver. Sälzer & Neuaak hauptsächlich Längenberechtsame) in seinen Besitz. Die Firma Krupp ist nach dem Tode des letzten Inhabers (November 1902) mit dem 1. Juli 1903 in eine Aktiengesellschaft umgewandelt worden; sie betreibt ausser den angegebenen Zechen Hannibal, Hannover und Sälzer & Neuaak in Gemeinschaft mit dem Norddeutschen Lloyd noch die Zeche Emscher-Lippe.

V. Preussischer Bergfiskus.

Auch der preussische Bergfiskus ist in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts noch eine zeitlang Eigentümer bezw. Gewerke von Ruhrkohlenzechen gewesen, indem er im Jahre 1850 als letzten Rest des s. Zt. auf den Rat des Bergrat Decker*) erworbenen Bergwerkseigentums noch folgende Zechen bezw. Zechenanteile besass:

Zeche Bruchstrasse I, II und III bei Langendreer,

Zeche Prinzessin bei Bochum,

Zeche Friedrich Anton bei Niederwengern,

Zeche Preussisch Szepter bei Stiepel,

$106 \frac{1806}{2221}$ Kux an Zeche Friedrich Wilhelm Nord- und Südflügel bei Sprockhövel,

$25 \frac{3}{5}$ Kux an Zeche Altemann Unterwerk bei Weitmar und

$42 \frac{2}{3}$ Kux an Zeche Preussische Adler im Ardei.

*) Siehe Achenbach: Geschichte der Kleve-Märkischen Berggesetzgebung; Ztschr. f. B-, H- u. Sal.-W., Band 17, Seite 178 ff. (insbesondere Fussnote 1 auf Seite 204) u. Ztschr. f. Bergrecht, Band 28, Seite 154 ff. (Fussnote, Seite 205).

Diese Zechen bezw. Anteile wurden im Laufe des Jahres 1852, ohne dass von 1850 ab bis dahin Betrieb auf denselben umgegangen war, verkauft und zwar für insgesamt 10 410 Thaler (= 31 230 M.), wovon auf Bruchstrasse 4025, auf Prinzessin 3220 und auf Preussisch Szepter 2020 Thaler entfielen. Seitdem hat der preussische Bergfiskus volle 50 Jahre hindurch kein Bergwerkseigentum im niederrheinisch-westfälischen Steinkohlenbecken*) gehabt, indem er erst mit Anfang 1902 wieder solches erwarb.***) Er besitzt nunmehr — siehe Tafel XII und XIII — zwei grössere Komplexe von Steinkohlenberechtigten im nördlichen Teile des Ruhrbezirks, in der Grösse von zusammen etwa 96 Normalfeldern (à 2 189 000 qm), deren Ausbeutung erst in der Einleitung begriffen ist.***)

VI. Allgemeine Bemerkungen.

Wie sich das Bergwerkseigentum gegenwärtig (Oktober 1904) auf die einzelnen Gesellschaften usw. verteilt, wird durch die Tafeln XII und XIII veranschaulicht, während die Tabelle 51 einigen Aufschluss darüber geben soll, wie die Beteiligung der einzelnen Gesellschaftsformen an der Förderung sich entwickelt hat.

Es wurde nun oben bei Besprechung der Kuxverhältnisse der 1850er Jahre bereits das Berggegenbuch (»Berggegen- und Hypotheken-Buch«) erwähnt. Dasselbe vertrat in Bezug auf das Bergwerkseigentum die Stelle des heutigen Grundbuches und wurde an den Bergämtern durch den Bergamtsjustitiarius geführt, also für den Ruhrbezirk zu Bochum und Essen. Als im Jahre 1861 die Bergämter aufgehoben wurden, ging die Führung dieses Buches auf die beim Oberbergamt errichtete Berghypothekenkommission über; es hatte demgemäss fortan die Umschreibung des Bergwerkseigentums und dgl. für den ganzen Ruhrbezirk an einer einzigen Stelle, nämlich in Dortmund, zu erfolgen.

Durch § 246 des allgemeinen Berggesetzes vom 24. Juni 1865 wurde die Auflösung der bestehenden Berghypothekenkommissionen und die Ueberweisung der bezüglichlichen Geschäfte an die ordentlichen Gerichte (Grundbuchämter) vorgesehen; doch erfolgte selbige bezüglich der Dortmunder

*) Die fiskalischen Gruben bei Ibbenbüren werden hier nicht zum niederrheinisch-westfälischen Steinkohlenbecken gerechnet.

**) Siehe »Glückauf« 1902, Seite 169 ff. u. Ztschr. f. Bergrecht, Band 43, Seite 262 ff.

***) Unterm 29. Juli 1904 hat die preussische Staatsregierung der Bergwerksgesellschaft Hibernia ein die Abtretung dieses Unternehmens an den preussischen Staat bezweckendes Angebot gemacht (s. Reichsanzeiger).

An der Kohlenförderung des niederrheinisch-westfälischen Bezirks waren beteiligt*)

Tabelle 51.

	im Jahre 1850		im Jahre 1876		im Jahre 1885		im Jahre 1900		im Jahre 1903	
	t (à 1000 kg)	%	t	%	t	%	t	%	t	%
1. Die Aktiengesellschaften										
a) Bergbau-Aktiengesellschaften mit	2 387	0,12	7 289 141 t [†]	41,32	10 121 350	35,07	28 320 948	47,11	30 114 593	46,03
b) Aktien-Gesellschaften, welche ausser Bergbau noch andere wichtige Unternehmungen (Hütten u. dgl.) betreiben, mit	—	—			1 486 725	5,15	7 688 683	12,79	10 424 783	15,93
2. Krupp, Essen, mit	—	—	283 607	1,61	628 882	2,18	1 579 220	2,63	in 1 b mit-	
3. Firma Stumm und Firma de Wendel mit	—	—	—	—	—	—	—	—	enthalten	
4. der preussische Bergfiskus mit	—	—	—	—	—	—	—	—	299 353	0,46
5. die Mansfeldsche Gewerkschaft mit	—	—	—	—	—	—	—	—	317 043	0,48
6. die Gewerkschaften (ohne die Mansfeldsche)	—	—	101 096	0,57	231 951	0,80	313 293	0,52	394 905	0,60
a) Gewerkschaften neuen Rechts										
c) 1000-teilige mit	—	—					13 895	0,02		
β) 1000-teilige mit	—	—					22 067 253	36,70		
b) Gewerkschaften alten Rechts, welche selbständig Betrieb führten, mit	1 958 454	99,88	9 968 368	56,50	16 395 731	56,80	130 016	0,22	23 882 775	36,50
7. sonstige Eigentümer mit							6 070	0,01		
Summa	1 960 841	100	17 642 212	100	28 864 639	100	60 119 378	100	65 433 452	100

*) Die Jahresförderungen der einzelnen Zechen sind ganz denjenigen Eigentümern zugerechnet, welchen die Zechen am Ende des betr. Jahres gehörten. Die Förderung der Zeche Ver. Sälzer & Neuaak ist pro 1900 (331 491 t) und 1903 der Firma Krupp, für die früheren Jahre den Gewerkschaften zugerechnet. Die Förderung der Firma Krupp, gehörigen Zechen ist pro 1903 mit 1 658 184 t in der Gruppe 1 b mitangegeben.
 In Gruppe 6 ist mitenthalten:
 Die Förderung der Gewerkschaft Deutscher Kaiser (1876: 358 t, 1885: 1 083 077 t, 1900: 1 109 335 t und 1903: 1 689 077 t) und die Förderung der Hamiel'schen Zechen Zollverein, Neumühl und Rheipreussen (1876: 351 007 t, 1885: 859 504 t, 1900: 2 917 577 t und 1903: 3 894 653 t).
 Die Zeche Hamburg & Franziska ist, da sie erst anfangs 1901 an die Geisenkirchener Bergwerks-Aktiengesellschaft überging, auch pro 1903 noch unter 6 einbegriffen.
 †) Nach Nonne in »Glückauf« 1877, No. 38 und 39.

Kommission erst im Jahre 1875, nachdem die übrigen — in Siegen, Breslau und Halle — bereits in den Jahren 1867 bis 1869 aufgelöst worden waren.

Auch im Dortmunder Bezirk hatte die Staatsregierung schon eher mit der Auflösung der Berghypothekenkommission vorgehen wollen, doch hatte man damals auf Antrag der Beteiligten, namentlich des Vereins für die bergbaulichen Interessen im Oberbergamtsbezirk Dortmund, von dieser Massregel vorläufig noch Abstand genommen, um den Gewerkschaften des alten Rechts für die Umwandlung ihrer gewerkschaftlichen Verfassung bezw. die Mobilisierung der Kuxe die bei der Zersplitterung des Eigentums erforderliche Zeit zu lassen. Auch im Jahre 1874, als es bekannt wurde, dass die Regierung die Ueberweisung der Berggrundbücher an die Gerichte von Neuem in Aussicht genommen hatte, beschäftigte sich ein Ausschuss des genannten Vereins mit der Frage, ob diese Ueberweisung nicht mit Unzuträglichkeiten für die Bergwerks-Industrie verknüpft sein würde. Der Ausschuss gewann aber auf Grund der in den übrigen Oberbergamtsbezirken schon seit längerer Zeit gemachten Erfahrungen die Ueberzeugung, dass die Auflösung der Berghypothekenkommission unter den zur Zeit obwaltenden Umständen durchaus unbedenklich wäre und dass die Interessenten aller Wahrscheinlichkeit nach sich bald in das neue Verhältnis finden würden; selbst die Führung der Grundbücher über das Bergwerkseigentum durch mehr als einen Richter in einem und demselben Gerichtsbezirke schien nach den anderweitig gemachten Erfahrungen für die Auflösungen keine Erschwerungen zu verursachen; wohl aber glaubte der Ausschuss in einem einzelnen konkreten Falle, bei dem Kreisgerichte zu Bochum, dahin wirken zu müssen, dass das Grundbuchamt an den Sitz des Kreisgerichts und nicht, wie es Absicht war, an einen anderen Ort des Kreisgerichtsbezirks gelegt wurde.

Kurz vor der Auflösung der Berghypothekenkommission, also anfangs 1875, umfasste deren Berggegen- und Hypothekenbuch 178 Bände mit 2515 Folien; dieselben waren zur Fortführung unter 68 Grundbuchämter zu verteilen.*)

An Kosten für Eintragungen ins Berggegen- und Hypothekenbuch, für Umschreibungen, Erteilung von Auszügen, Notifikatorien und Hypothekenscheinen usw. kamen bei der Dortmunder Berghypotheken-Kommission in Ansatz:

im Jahre 1861:	ca. 30 478,38 M.
» » 1862:	» 34 387,77 »
» » 1863:	» 34 650,20 »
» » 1864:	» 37 396,21 »

*) Ztschr. f. Bergrecht, Band 16, Seite 17.

im Jahre	1865:	ca.	34 230,55 M.
»	»	1866:	» 34 796,80 »
»	»	1867:	» 35 619,20 »
»	»	1868:	» 44 991,68 »
»	»	1869:	» 42 664,56 »
»	»	1870:	» 54 498,37 »
»	»	1871:	» 57 283,47 »
»	»	1872:	» 114 151,50 »
»	»	1873:	» 181 797,02 »
»	»	1874:	» 115 194,87 »
und	»	»	1875 bis 1. Mai: » 30 586,71 »

Die Sätze, nach denen diese Gebühren berechnet wurden, waren nicht immer die gleichen, vielmehr trat mit dem 1. Oktober 1872 eine wesentliche Ermässigung derselben ein.

Wie sehr die Arbeit der Berghypotheken-Kommission durch die weitgehende Kux-Teilung und Zersplitterung erschwert wurde, dürfte sich zur Genüge aus dem auf Seite 296 ff. unter No. 2 abgedruckten Schreiben ergeben.

*) s. Ztschr. f. Bergrecht, Bd. 16, Seite 16 u. 17.

Anhang zum 7. Kapitel.

No. 1.

Verzeichnis
der Gewerken der Steinkohlenzeche
Altendorf

in der Gemeinde Altendorf an der Ruhr.

(Von der königl. Berghypotheken-Kommission in Dortmund unterm 16. Februar 1867 beglaubigt.)

No.	Namen der Gewerken *) abgekürzt	Anteile der einzelnen Gewerken in Kuxen	Beteiligung nach Dezimalsystem ausgedrückt (in Kuxen) ungefähr gleich
1	Eheleute K. B <i>a.</i> u. E. geb. H <i>e.</i>	5 780 074	} 0,40
		14 653 440	
	dieselben	111 936	
		14 653 440	
2	Ehefrau L. v. B <i>e.</i> , Kl. geb. H <i>e.</i>	wie 1	0,40
3	„ F. B <i>a.</i> , L. geb. H <i>e.</i>	„ 1	0,40
4	Frl. A. K. B <i>o.</i>	43 570 541	} 0,41
		116 121 600	
	dieselbe	44 352	
		11 612 160	
	„	21 384	
		11 612 160	
	„	277	
	„	11 520	
5	Ehefrau E. z. N <i>i.</i> , A. S. geb. B <i>o.</i>	wie 4	0,40
6	„ Th. F <i>i.</i> , L. M. F. geb. B <i>o.</i>	„ 4	} 1,84
	Ehel. Th. F <i>i.</i> u. L. M. F. geb. B <i>o.</i>	„ 4 und	
	Th. F <i>i.</i>	2 493	
		11 200	
	derselbe	43 570 541	
		58 060 800	
	„	44 352	
	„	5 806 080	
	„	21 384	
	„	5 806 080	
	„	277	
	„	5 760	
7	J. H. E. B <i>o.</i>	wie 4	0,40
8	Frl. E. B. P. B <i>o.</i>	„ 4	0,40

*) Die Familiennamen sind in fettgedruckten Buchstaben bezeichnet; gleiche Familiennamen sind in gleicher Weise abgekürzt. Das hier abgedruckte Gewerkenverzeichnis wurde durch Direktor Goetz (Zeche Altendorf) zur Verfügung gestellt.

No.	Namen der Gewerken	Anteile der einzelnen Gewerken in Kuxen	Beteiligung nach Dezimalsystem ausgedrückt (in Kuxen) ungefähr gleich
9	Ehel. P. MBa. u. A. Ch. geb. Ne.	259 5 760	0,58
	P. MBa.	1 2	
	derselbe	277 11 200	
	"	11 840	
10	Ehel. B. H. O.Br. u. Ch. geb. Al.	2 493 11 200	0,22
11	J. P. O. Br.	2 493 11 200	0,22
12	H. Bri.	2 493 15 400	0,13
13	E. Cap.	301 139 345 600	0,88
	derselbe	5 280 345 600	
14	Ehefrau E. Kp. , J. geb. Cap.	14 035 672 64 108 800	0,55
	dieselbe	195 888 64 108 800	
	"	12 243 64 108 800	
	"	11 2 400	
	"	37 901 115 200	
	"	11 38 400	
15	Ehefrau G. Lu. , geb. Cap.	wie 14	0,55
16	Ehefrau Heid. , O. geb. Cap.	" 14	0,55
17	Witwe G. Cap. , E. geb. Wie.	14 035 672 64 108 800	0,22
	dieselbe	195 888 64 108 800	
	"	12 243 64 108 800	
18	Gu. Cap.	37 901 345 600	0,11
	derselbe	11 7 200	
	"	11 115 200	

No.	Namen der Gewerke	Anteile der einzelnen Gewerke in Kuxen	Beteiligung nach Dezimalsystem ausgedrückt (in Kuxen) ungefähr gleich
19	Frl. J. Cap.	wie 18	0,11
20	Gu. Roe.	„ 18	0,12
21	E. Col.	3 $\frac{47\ 857}{604\ 800}$	} 5,54
	derselbe	$\frac{1}{2}$	
	„	1 $\frac{29\ 734\ 633}{30\ 758\ 400}$	
22	W. Col.	$\frac{1}{2}$	} 1,50
	derselbe	1	
23	Witwe W. Col., E. geb. Bl.	1 $\frac{30\ 507}{50\ 400}$	1,60
24	H. Wo. g. C.	$\frac{277}{2\ 000}$	} 0,19
	derselbe	$\frac{831}{14\ 000}$	
		$\frac{1}{2}$	
25	Ehefrau J. P. La., M. geb. Col.	$\frac{1}{2}$	0,50
26	Witwe P. Con., S. geb. Wa. und 3 Kinder	3 $\frac{763\ 701}{2\ 419\ 200}$	} 3,32
	dieselben	$\frac{2\ 086}{241\ 920}$	
27	J. Din.	$\frac{277}{1\ 680}$	0,16
28	H. W. v. Ei.	$\frac{853}{3\ 200}$	0,25
29	A. Fri.	$\frac{1}{8}$	0,13
30	Ehefrau Ch. Fla. H. Ch. geb. Wa.	$\frac{117}{240}$	0,49
31	F. A. Fel.	2	} Fort- setzung nächste Seite
	derselbe	$\frac{644\ 691}{2\ 589\ 440}$	
	„	$\frac{2\ 231}{51\ 200}$	
	„	$\frac{875\ 939}{3\ 110\ 400}$	
	„	$\frac{15\ 840}{3\ 110\ 400}$	

No.	Namen der Gewerke	Anteile der einzelnen Gewerke in Kuxen	Beteiligung nach Dezimalsystem ausgedrückt (in Kuxen) ungefähr gleich
31	derselbe	875 939	2,87
		3 110 400	
		15 840	
	„	3 110 400	
32	F. Fra. u. A. M. Fra.	1	0,50
		2	
33	Ehefr. Th. Frz., M. Ch. geb. Bri.	2 493	0,14
		15 400	
34	F. Gal.	66 821	0,53
		138 240	
	derselbe	7 152	
		138 240	
35	Eheleute E. Gal. u. I. geb. Schei.	8 864 927	2,24
		10 368 000	
		4 076 640	
	dieselben	10 368 000	
36	Witwe H. Gal., Ch. geb. Carst.	66 821	0,27
		276 480	
		7 152	
	dieselbe	276 480	
37	G. J. H. O. Gal.	66 821	0,13
		552 960	
		7 152	
	derselbe	552 960	
38	M. Gal.	wie 37 ₁	0,14
39	J. G. A. Gl.	1	1,00
40	Ww. J. F. v. Gah., S. geb. Mey.	95 047	0,42
		226 800	
41	Ehel. F. Goe. u. M. K. geb. Heg.	11 987	0,36
		69 120	
		396	
		69 120	
	F. Goe.	149	
		800	
42	F. Goe. N.	46 517	0,14
		345 600	
43	Ehel. H. Gdt. g. B. u. G. geb. Kf.	1 987	0,43
		5 120	
		115	
	J. H. Gdt. g. B.	3 072	
44	O. He.	100 259	1,61
		172 800	
		5 280	
	derselbe	172 800	

No.	Namen der Gewerke	Anteile der einzelnen Gewerke in Kuxen	Beteiligung nach Dezimalsystem ausgedrückt (in Kuxen) ungefähr gleich
45	Ed. He.	5 780 074	} 0,41
		14 653 440	
	derselbe	111 936	
		14 653 440	
46	F. W. Heg.	11 987	} 0,13
		92 160	
	derselbe	396	
		92 160	
47	L. He.	2 793 176	} 1,77
		2 743 372 800	
	derselbe	13 471 920	
		2 743 372 800	
	"	24 766 560	
	"	2 743 372 800	
	"	8 255 520	
	2 743 372 800		
		23	
		640	
		490 610 779	
		685 843 200	
48	E. He.	142 933 187	} 1,59
		181 440 000	
	derselbe	231	
		45 360	
	"	106 029	
		8 709 120	
	"	59	
	"	512	
	"	1 549	
		21 600	
	"	330	
		21 600	
	"	149	
	7 680		
"	149		
	8 960		
"	23		
	128		
	82 667 419		
	228 614 400		
49	Ehefrau Feldm., E. geb. He.	2 640	} Fort- setzung nächste Seite
		518 400	
	dieselbe	165 451	
		518 400	

No.	Namen der Gewerken	Anteile der einzelnen Gewerken in Kuxen	Beteiligung nach Dezimalsystem ausgedrückt (in Kuxen) ungefähr gleich
	dieselbe	23 1 280	0,70
	"	82 667 419 228 614 400	
50	Frz. Han.	2 4 833 311 6 350 400	2,76
51	Witwe E. Schm. , H. geb. Col. jetzige Ehefrau G. Herm.	257 583 705 600	0,37
52	G. Herm.	975 151 200	0,48
	derselbe	73 890 037 154 828 800	
53	Ehefrau Herm. , Th. M. W. geb. Gal.	66 821 138 240	0,53
	dieselbe	7 152 138 240	
54	J. H. Haarm. g. D.	45 827 153 600	0,45
	derselbe	4 423 30 720	
	"	497 23 040	0,35
55	Eheleute J. F. Herz. g. B. u. J. geb. Dort.	745 2 560	
	dieselben	149 2 560	2,00
56	A. W. Heus.	1	
	derselbe	1	0,68
57	A. Han.	6 553 9 720	
	derselbe	149 25 920	0,67
58	Ehel. H. Han. u. B. geb. Han.	wie 57	
59	Wwe. K. A. Han. , B. geb. Schlich. u. 4 Kinder	52 871 77 760	0,68
60	W. Hib.	3 407 177 479 740 275 200	3,55
61	W. Hib. O.	333 097 721 740 275 200	0,45
62 bis 67	6 Glieder der Familie Hyd.	mit je $\frac{2}{7}$	1,71

No.	Namen der Gewerken	Anteile der einzelnen Gewerken in Kuxen	Beteiligung nach Dezimalsystem ausgedrückt (in Kuxen) ungefähr gleich
68	Ehefrau R. Hörl. , J. M. geb. Hyd.	2	1,00
	R. Hörl.	7	
		5	
69	Eheleute Kämp. u. E. geb. He.	23	0,68
	Ehefrau A. Kämp. , E. geb. He.	1 280	
	dieselbe	82 667 419	
		228 614 400	
70	F. Henk.	307 947	1,00
71	H. He.	1 036 800	1,00
72	F. Jel.	1	2,50
73	K. F. Jel.	2 $\frac{1}{2}$	0,50
74	D. Kolm.	1	0,51
	dieselbe	17 219	
		34 560	
75	Wwe. A. Kl. , M. K. geb. Heg.	396	0,13
	dieselbe	92 160	
		11 987	
76	K. Kte.	92 160	0,38
	dieselbe	1 956 859	
		5 376 000	
77	Ehel. R. Kamp. u. A. K. geb. O. Br.	105 600	0,27
78	Ehefr. W. Kphs. , H. geb. Ws.	5 376 000	0,19
79	Ehel. F. Küp. u. K. M. geb. Sirr.	745	0,35
	dieselben	2 560	
		149	
80	Wwe. Lr. , Chr. geb. Wa.	2 560	0,76
81	F. Ldkn.	195	0,55
	dieselbe	256	
		1	
		13	
	Ehel. F. Ldkn. u. Ch. A. geb. v. Sch.	4 800	
		2 178 773	
		42 336 000	

No.	Namen der Gewerke	Anteile der einzelnen Gewerke in Kuxen	Beteiligung nach Dezimalsystem ausgedrückt (in Kuxen) ungefähr gleich
82	Frl. E. Leh.	853 10 800	} 0,16
	dieselbe	853 10 800	
83	Ehefrau D. Lohm., J. geb. Schtt.	220 771 345 600	0,64
84	Wwe. K. Lwe. mit 6 Kindern gemeinschaftlich	1	1,00
85	A. Mkr.	911 1 280	0,71
86	M. Mr.	1	1,00
87	A. Mül.	149 785 230 400	} 0,81
	dieselbe	2 493 15 400	
88	H. Mssm.	1 3 12 800	} 1,05
	dieselbe	59 027 1 209 600	
89	Eheleute F. Ns. u. M. geb. Gal.	66 821 138 240	} 0,53
	dieselben	7 152 138 240	
90	J. F. Nl.	1 2	0,50
91	L. E. v. O.	2 231 51 200	} 0,23
	dieselbe	277 1 540	
92	L. v. O. u. 4 Kind. gemeinschftl.	1 389 326 119 2 009 548 800	1,19
93	A. H. Pck.	1	} 1,15
	dieselbe	227 1 440	
94	J. Pm. g. Feldm.	277 1 792	0,15
95	Ehel. J. Schtt. u. K. E. geb. Wl.	1 389 826 119 2 009 548 800	1,19

No.	Namen der Gewerke	Anteile der einzelnen Gewerke in Kuxen	Beteiligung nach Dezimalsystem ausgedrückt (in Kuxen) ungefähr gleich
96	K. Schmdt.	2 847
			69 120
	derselbe		4 453
			61 440
	"		2 847
			69 120
	"		13
			3 840
	"	zweimal mit je	13
			2 560
	"		13
			2 520
	"		13
			4 800
	"		277
			8 960
	"	zweimal mit je	843
			34 560
	"		55
			8 960
	"		22
			8 960
	"		377
			288 000
	"	viermal mit je	13
			8 000
	"	dreimal mit je	13
			7 200
	"		13
			5 600
	"		13
			3 600
	"		149
			10 240
	"		149
			53 760
	"		149
			8 640
	"		330
			38 400
	"		819
			38 400
	"		18 909
			2 073 600
	"		59 020 547 187 622 807 063 038 918 769 911
			26 292 170 164 470 542 041 359 972 897 792 000

0,36

No.	Namen der Gewerke	Anteile der einzelnen Gewerke in Kuxen	Beteiligung nach Dezimalsystem ausgedrückt (in Kuxen) ungefähr gleich	
97	6 Geschwister Schm.	257 583 705 600	0,37	
98	W. Schf.	17 135 81 920	0,25	
	derselbe	3 427 81 920		
99	Ehel. K. E. Stk. u. A. geb. Rsl.	79 576	0,21	
	K. E. Stk.	12 963 256 000		
	derselbe	843 34 560		
100	H. R. Sttr. Tl.	1 083 826 2 688 000	0,86	
	derselbe zweimal je	78 225 2 688 000		
	„	1 341 10 240		
	„	149 1 920		
	„	149 7 680		
	„	11 987 69 120		
	„	396 69 120		
101	K. Spn.	78 821 322 560		0,25
	derselbe	3 129 322 560		
102	A. v. Seh.	2 178 773 8 467 200		0,27
103	K. A. M. Schdt.	1 097 851 2 392 320	0,45	
104	Th. M. Schdt.	1 097 851 2 392 320	0,45	
105	E. F. L. Schul.	1 63 993 057 962 220 269 677 518 793 76 942 842 904 022 358 445 056 000	Fort- setzung nächste Seite	
	derselbe	40 924 2 073 600		
	„	17 880 2 073 600		
	„	64 368 2 073 600		
	„	53 640 2 073 600		
	„	2 073 600		

No.	Namen der Gewerke	Anteile der einzelnen Gewerke in Kuxen	Beteiligung nach Dezimalsystem ausgedrückt (in Kuxen) ungefähr gleich	
	derselbe	40 230 2 073 600	4,50	
	"	853 2 160		
	"	1 639 17 280		
	"	149 2 400		
	"	1 639 5 760		
	"	10 683 663 592 570 222 839 645 856 845 307 503 948 526 901 127 585 696 188 160		
	"	132 12 955		
	"	737 23 040		
	"	36 454 149 412 653 857 72 882 940 693 054 464		
	"	74 874 763 835 143 842 221 664 646 913 289 26 292 170 164 470 542 041 359 972 897 792 000		
106	Ed. Schul.	3 4		1,25
	derselbe	1 4		
	"	1 4		
107	8 Personen Namens Sti. , zus. gemeinschaftlich	9 089 40 320		0,23
108	G. Spn.	1 753 6 912		0,30
	derselbe	1 753 34 560		
109	H. F. Schuf.	750 947 806 400	0,93	
110	Ehefr. W. v. Sch., A. geb. v. Sch.	18 398 527 28 224 000	0,65	
111	K. Schul.	551 6 480	Fort- setzung nächste Seite	
	derselbe	15 492 304 040 688 724 846 477 050 348 258 237 431 427 461 939 420 854 322 553 304 101 278 422 820 874 770 436 510 210 048 000		
	"	1 489 9 600		
	"	2 596 352 24 883 200		
	"	12 672 248 832		

No.	Namen der Gewerke	Anteile der einzelnen Gewerke in Kuxen	Beteiligung nach Dezimalsystem ausgedrückt (in Kuxen) ungefähr gleich	
	derselbe	145 219 5 322 240	1,97	
	"	2 561 32 400		
	"	853 5 400		
	"	3 029 25 920		
	"	99 8 640		
	"	101 344 831 1 098 316 800		
	"	72 445 332 751 1 036 385 280 000		
112	H. R. Spn.	509 003 3 628 800		0,15
	derselbe	319 80 640		
113	Ehel. D. Hgst. u. M. geb. Spn.	wie 112		0,15
114	Ehel. F. Lev. u. K. geb. Spn.	" 112	0,15	
115	R. Spn.	" 112	0,15	
116	K. Spn.	" 112	0,15	
117	Ehel. R. Hfsch. u. A. M. geb. Spn.	" 112	0,15	
118	F. W. Schpbg. u. 3 Kinder	1 1 2	1,50	
119	Ehel. K. Tst. u. E. geb. Gal.	66 821 138 240	0,53	
	dieselben	7 152 138 240		
120	F. W. Ug.	5 3 492 966 571 909 4 649 339 520 000	Fort- setzung nächste Seite	
	derselbe	56 322 1 340 640		
	"	52 150 1 340 640		
	"	677 424 1 340 640		
	"	8 687 86 400		
	"	3 161 34 560		
	"	2		
	"	2 231 51 200		

No.	Namen der Gewerke	Anteile der einzelnen Gewerke in Kuxen	Beteiligung nach Dezimalsystem ausgedrückt (in Kuxen) ungefähr gleich
	derselbe	13 180	12,00
	„	21 493	
	„	204 800	
	„	9 014 330 029	
	„	12 794 880 000	
	„	2 330 942 917	
	„	2 928 844 800	
	„	19 306 804	
	„	325 427 200	
	„	11 987	
	„	40 960	
	„	396	
	„	40 960	
	„	277	
	„	700	
	„	490 707 489	
	„	1 098 316 800	
121	E. Vgt.	124 701	2,12
	derselbe	3 075 840	
	„	26 522	
	„	3 075 840	
	„	228 285	
	„	3 075 840	
122	L. v. Vck.	2 655	2,24
	derselbe	17 088	
	„	1 509	
	„	17 088	
123	P. J. Vss.	5 1 927 635 647	7,38
	derselbe	46 467 993 600	
	„	1 202 036 640	
	„	46 467 993 600	
	„	801 357 760	
	„	46 467 993 600	
	„	4 408 729 920	
	„	46 467 993 600	
	„	277	
	„	2 688	
	„	59	
	„	512	
	„	1 262 848 920 011	
	„	1 378 550 476 800	
	„	8 915 105 080	
	„	689 275 238 400	
	„	3 626 607 600	
	„	689 275 238 400	
	„	32 698 080 240	
	„	689 275 238 400	

No.	Namen der Gewerke	Anteile der einzelnen Gewerke in Kuxen	Beteiligung nach Dezimalsystem ausgedrückt (in Kuxen) ungefähr gleich
124	W. Vss.	1 265 384	3,67
	derselbe	1 1 262 848 920 011 1 378 550 476 800	
	"	8 915 105 080 689 275 238 400	
	"	3 626 607 600 689 275 238 400	
	"	32 698 080 240 689 275 238 400	
	"	689 275 238 400	
125	F. Vndr.	3 4	0,75
126	M. W. Wa.	4 539 149 732 870 912 000	5,15
	derselbe	844 830 29 030 400	
	"	450 576 29 030 400	
	"	11 039 202 29 030 400	
	"	3 008 012 29 030 400	
	"	44 880 29 030 400	
127	J. W. Wa.	117 240	0,49
128	7 Glied.d.Fam.Wa.gemeinsch.	1 053 1 280	0,82
129	Ehel.R. W. Wkhs. u.E.geb.Pl.	1 108 5 040	0,22
130 bis 135	} 6 Gewerke Wa.	sechsmal je	0,76
		65 512	
136	K. E. Wo.	1	1,00
137	2 Geschw. Wie. gemeinschftl.	195 256	0,76
138	J. Wie.	853 2 700	0,32
139	Ehefrau Fr. Wkhm., E. Ch. geb. Bri.	2 493 15 400	0,14
140	4 Geschw. Wa. gemeinschftl.	117 240	0,49
141	F. Wisth.	59 128	0,46
			<u>127,76</u>

No. 2.

**Schreiben der Kgl. Berghypotheken-Kommission in Dortmund
an einen Gewerken.**

»Weil das Berggegenbuch des Steinkohlen-Bergwerks Altendorf in Betreff der Beteiligung an dieser Zeche ergab, dass bei der früheren kalkulatorischen Berechnung ein Versehen vorgefallen sein musste, haben wir eine nochmalige sorgfältige Berechnung durch einen Kalkulator-Beamten vornehmen lassen. Diese Revision hat folgendes Resultat ergeben:

Der G. Vr. hat zufolge Vertrages vom 13. Februar 1858 (Akt. Vol. I Fol. 198) an dem Kaufmann Ernst Ludw. Ferd. Schul. verkauft:

$$\uparrow \begin{array}{r} 101\ 432\ 529\ 013 \\ 107\ 997\ 363\ 200 \end{array} \text{Kux.}$$

Wird dieser Bruch in Uebereinstimmung gebracht mit der Umschreibung ad Nr. 459—466 des Intabulations-Blatts und demnach vergrößert durch die Zahl

$$243\ 451\ 963\ 876\ 008\ 243\ 517\ 560,$$

dann entsteht der Bruch

$$\uparrow \begin{array}{r} 24\ 693\ 948\ 389\ 125\ 034\ 095\ 222\ 073\ 874\ 968\ 280 \\ 26\ 292\ 170\ 164\ 470\ 542\ 041\ 359\ 972\ 897\ 792\ 000 \end{array}$$

Umschrieben sind für p. Schul.

sub No. 459:	↑	63 993 657 962 220 269 677 518 793	
		76 942 842 904 022 358 445 056 000	
" " 460:		40 924	}
" " 461:		17 880	
" " 462:		64 368	
" " 463:		53 640	
" " 464:		40 230	
u. sub „ 465:		59 020 747 188 512 766 445 912 926 643 171	
		26 292 170 164 478 650 141 359 972 897 792 000	

Den Bruch No. 459 vergrößert durch 341 710 407 giebt den Nenner von 26 292 170 164 470 542 041 359 972 897 792 000 und den Zähler von

$$\uparrow 21\ 867\ 093\ 881\ 444\ 878\ 975\ 154\ 705\ 506\ 178\ 751$$

Die Brüche No. 460—464 zu gleicher Benennung gebracht durch die Zahl

$$12\ 679\ 480\ 210\ 489\ 266\ 030\ 748\ 443\ 720$$

giebt den Zähler von 2 751 979 743 845 011 277 845 703 721 876 240

dazu den Bruch No. 465 mit 59 020 747 188 512 766 445 912 926 643 171

beträgt daher im Ganzen ↑ 24 678 094 372 478 403 019 446 322 154 698 162

Der p. Schul. hat aber gekauft ↑ 24 693 948 389 125 034 095 222 073 874 968 280.
Mithin hat derselbe zu wenig er-

halten 15 854 016 646 631 075 775 751 720 270 118,

welche daher von dem unter No. 466 aufgeführten Rest-Anteile des p. Vr., welcher ohne dies aber nicht richtig ermittelt, abzuschreiben wären.

No. 465 würde daher betragen:

74	874	763	835	143	842	221	664	646	913	289	
26	292	170	164	470	542	041	359	972	897	792	000

Der p. Vr. besass nach No. 82 bis inkl. 88 in Sa.:

8	1	467	506	320	400	539	480	192	093	815	725	565
---	---	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----

Davon hat derselbe verkauft sub
No. 453, 454, 455, 456, 457, 458, 459,
460, 461, 462, 463, 464 u. 465

8	1	408	485	773	212	916	673	129	054	896	955	654
---	---	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----

Mithin musste dem p. Vr. sub
No. 466 verbleiben:

59	020	547	187	622	807	063	038	918	769	911	
26	292	170	164	470	542	041	359	972	897	792	000

Die vorgekommenen Versehen liegen nun darin, dass

1. dem No. 465 E. F. L. Schul. der Bruch No. 466 und
2. dem No. 466 G. Vr., umgekehrt der Bruch No. 465

hätte zugeschrieben werden müssen und dass diese Antheile sowohl im Zähler als auch Nenner nicht genau richtig ermittelt sind. Bevor wir diesemgemäss die Berichtigung des Berggegenbuchs vornehmen, machen wir Ihnen hiervon Mitteilung und veranlassen Sie zur Erklärung, ob Sie gegen diese Rektifizierung des Berggegenbuchs etwas zu erinnern finden.

Ihre etwaigen Ausstellungen sind uns spätestens binnen 14 Tagen mitzuteilen.

Nach fruchtlosem Ablauf dieser Frist werden wir annehmen, dass Sie mit der mitgetheilten kalkulatorischen Berechnung einverstanden sind.

Der Kaufmann Herr Ernst Ludwig Ferdinand Schul. zu A. hat das Notifikatorium vom 12. April 1858, der Posthalter Herr Karl Schmdt. zu Spr. das Notifikatorium vom 19. Januar 1861 einzureichen.

Dortmund, den 18. Mai 1862.

Königliche Berg-Hypotheken-Kommission«.

(Unterschrift).

»An
den Kaufmann Herrn
Ernst Ludw. Ferd. Schul.
zu A.
z. H. des Oberschichtmeisters Herrn
Karl Schul.
zu N.«
H. J. No. 1186.

Berichtigungen bezw. Ergänzungen.

1. Auf Seite 8 ist in der 20. Zeile von oben hinter dem Wort »Bergrechts« der Punkt zu entfernen und in der nachfolgenden Zeile dem Wort »Für« ein kleiner Anfangsbuchstabe zu geben.

2. Die Fussnote*) auf Seite 21 muss lauten:

Siehe Kapitel 8, Abschnitt I und Kapitel 13, Abschnitt IA (Band XII, Seite 269).

3. Zu Tabelle 9 (Seite 66 bis 68) sei ergänzend nachgetragen, dass bei Mülheim (am Hafen) die Essener und Mülheimer Zechen ihre Kohlen auf die Ruhr verluden und ihre Niederlagen hatten (vgl. Tafel VII).

4. Der Absatz a Seite 87 (2 unterste Zeilen) und der Absatz e Seite 100 (10., 11. und 12. Zeile von oben) ist zu streichen; die drei verbleibenden Absätze (9 oberste Zeilen der Zeile 100) sind dementsprechend (statt mit b, c und d) mit a, b und c zu bezeichnen.

Wegen der Westfälischen und der Niederländisch-Westfälischen Eisenbahn vergleiche man das Hauptregister zur Gesetzsammlung für die Königlich Preussischen Staaten von 1806 bis 1883, I. Halbband, Seite 423 und 424 (No. 366) und Seite 406 (No. 243); der Allerhöchste Erlass vom 26. Juni 1878 (nicht wie auf Seite 100 irrtümlich gedruckt ist: 1871), betreffend die Uebernahme des Betriebs der der Niederl.-Westf. Eisenbahngesellschaft konzessionierten Eisenbahnen von Winterswyk nach Gelsenkirchen und nach Bocholt durch die Bergisch-Märkische Eisenbahngesellschaft, ist abgedruckt im Amtsblatt der königl. Regierung zu Münster vom Jahre 1878, Seite 135 bis 142 und im Amtsblatt der königl. Regierung zu Düsseldorf vom Jahre 1878, Seite 251 bis 258.

Die Westfälische Eisenbahn stand seit ihrer Entstehung stets unter königl. Verwaltung.

5. Den in Tabelle 31 Seite 208 gegebenen Absatz-Ziffern liegt als Einheit die t (à 1000 kg) zu Grunde, weshalb zwischen die obersten Absatz-Zahlen und die Jahreszahlen je ein Buchstabe t einzusetzen ist.

6. In Tabelle 36 Seite 220 beziehen sich die Zahlen der Vertikalspalte 2 auch auf je 1000 t (und nicht, wie am Kopfe angegeben, auf je 100 t) als Einheit

7. Auf Seite 248 muss die 4. Zeile (von oben) lauten:

Lage und Begrenzung der zur Zeit (1. Oktober 1904) im Ruhrbezirk be-

8. Auf Seite 255 muss der Punkt hinter der 26. Zeile (von oben) wegfallen und die 27. und 28. Zeile (von oben) lauten:

	Geld (Nachfrage)	Brief (Angebot)
Graf Bismarck	72 500 M	75 000 M

9. Auf Seite 282 muss die unterste Zeile (Fussnote) lauten:

Das hier abgedruckte Gewerkenverzeichnis wurde durch Herrn Direktor Geck (Zeche Altendorf) zur Verfügung gestellt.

10. Die (im allgemeinen ganz geringfügigen) Abweichungen der Summenzahlen in Tabelle 30 Seite 205 von den betreffenden auf Seite 286 Band XI gegebenen Zahlen sind durch die Abrundung der Einzelzahlen auf ganze t verursacht.

11. Auf Seite 208 ist in Tabelle 31 für den Absatz an Brechkoks I und II pro 1902 statt 337 375 die Zahl 337 385 einzusetzen.

12. Auf Seite 275 ist in Tabelle 50 bei Hibernia 1903 Zeche General Blumenthal statt »20« zu setzen: ca. 20 Millionen qm.

13. Die Zahlen der Tabelle 41 (Seite 226) sind hinsichtlich Großbritannien, Frankreich, Belgien, Königreich Sachsen und zum Teil auch hinsichtlich Pfalz und Lothringen durch das statistische Bureau des Vereins für die bergbaulichen Interessen im Oberbergamtsbezirk Dortmund zusammengestellt.