

Berg- und Hüttenwesen.

Redigiert von

Dr. Ludwig Haberer, k. k. Senatspräsident i. R., Wien,

Gustav Kroupa,

k. k. Oberbergat in Wien,

Franz Kieslinger,

k. k. Bergat in Wien.

Ständige Mitarbeiter die Herren: Karl **Balling**, k. k. Bergat, Oberbergverwalter der Dux-Bodenbacher Eisenbahn i. R. in Prag; Eduard **Doležal**, o. ö. Professor an der technischen Hochschule in Wien; Eduard **Donath**, Professor an der technischen Hochschule in Brünn; Carl R. v. **Ernst**, k. k. Hof- und Kommerzialrat in Wien; Willibald **Foltz**, k. k. Kommerzialrat und Direktor der k. k. Bergwerks-Prod.-Verschl.-Direktion in Wien; Josef **Gängl v. Ehrenwerth**, o. ö. Professor der Montanistischen Hochschule in Leoben; Hans **Höfer**, k. k. Hofrat und o. ö. Professor der Montanistischen Hochschule in Leoben; Adalbert **Káš**, k. k. Hofrat, für o. ö. Hochschulprofessor i. R.; Dr. Friedrich **Katzer**, k. k. Bergat und bosn.-herzeg. Landesgeologe in Sarajevo; Dr. Johann **Mayer**, k. k. Oberbergat und Zentralinspektor der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn i. R.; Johann **Melhardt**, Generaldirektor des Duxer Kohlenvereines; Franz **Poech**, Hofrat, Vorstand des Montandepartements für Bosnien und die Herzegowina in Wien; Dr. Karl von **Webern**, Sektionschef i. R. und Viktor **Wolff**, kais. Rat, k. k. Kommerzialrat in Wien.

Verlag der Manzchen k. u. k. Hof-Verlags- und Universitäts-Buchhandlung in Wien, I., Kohlmarkt 20.

Diese Zeitschrift erscheint wöchentlich einen bis zwei Bogen stark mit Textillustrationen und artistischen Beilagen. **Pränumerationspreis** einschließlich der Vierteljahrsschrift „Bergrechtliche Blätter“: jährlich für **Österreich-Ungarn K 28.—**, für **Deutschland M 25.—**. Reklamationen, wenn unversiegelt portofrei, können nur 14 Tage nach Expedition der jeweiligen Nummer berücksichtigt werden.

INHALT: Die gegenwärtige wirtschaftliche Lage des österreichischen Kohlenbergbaues. — Über das aluminothermische Verfahren. — Über eine ungewöhnliche Darstellung des Grubenbildes. — Moderne Wegschaffung von Asche und Schlacke. — Nachweisung über die Gewinnung von Mineralkohlen (nebst Briketts und Koks) im März 1910. — Erteilte österreichische Patente. — Amtliches. — Vereins-Mitteilungen. — Notiz. — Metallnotierungen in London. — Ankündigungen.

Die gegenwärtige wirtschaftliche Lage des österreichischen Kohlenbergbaues.

Von Generaldirektor **Joh. Melhardt**.

Das erste Quartal des laufenden Jahres hat für den gesamten österreichischen Bergbau eine ungewöhnlich ungünstige Geschäftslage gebracht.

Sie wurde hervorgerufen durch die Stagnation in der Industrie, den außerordentlich milden Winter und in hervorragender Weise durch die Tarifreform, die nicht nur eine Erhöhung der Frachtsätze für einen Teil des inländischen Bergbaues, sondern auch eine Ermäßigung für ausländische Kohle gebracht hat, welche sich in empfindlicher Weise darin ausdrückt, daß sie der ausländischen Kohle die Möglichkeit bietet, die inländische Kohle zu konkurrenzieren. Insbesondere ist dies hinsichtlich der böhmischen Braunkohle der Fall.

Soweit die Berichte über die Produktion vorliegen und soweit sich aus den Wagenbestellungsziffern die Beschäftigung der einzelnen Reviere beurteilen läßt, hat bis Ende Februar die Steinkohlenproduktion gegenüber dem Jahre 1909 kein Minus, sondern ein wenn auch nur geringes Plus zu verzeichnen.

Auch die Wagenbestellungsziffern für die erste Hälfte des Monats März zeigen eine Besserung gegenüber dem Vorjahre für die Steinkohlenreviere.

Darnach ist insbesondere Pilsen, Ostrau und Dombrau-Karwin besser beschäftigt als im Vorjahre, während für Buschtiehrad-Kladno und Schatzlar-

Schwadowitz die Vergleichsziffern leider nicht zur Verfügung stehen.

Die Produktion in deutscher Steinkohle weist per Ende Februar ein Plus von 725.960 t auf, das auf die Mehrförderung der Oberbergamtsbezirke Dortmund und Bonn zurückzuführen ist.

Die böhmische Braunkohle dagegen weist einen von Monat zu Monat schwächer werdenden Versand auf, wenn man nicht außer acht läßt, daß in den Vergleichsziffern vom Vorjahre der Monat Februar einen großen Ausfall durch die Hochwasserkatastrophe, die im nördlichen Böhmen eingetreten war, erlitten hatte.

Mit Ende Februar 1909 betrug das Minus des Versandes des Teplitz-Brüx-Komotauer Reviers 50.901 Wagen und des Falkenau-Elbogener Reviers 5665 Wagen gegenüber dem Jahre 1908.

Der gesamte Ausfall ergibt somit 56.566 Wagen.

Diesen außerordentlich geringen anormalen Ziffern gegenübergestellt, ergibt der Versand beider Reviere im Jahre 1910 nur ein Plus von 2410 Wagen, so daß das Jahr 1910 gegenüber dem Jahre 1908 in zwei Monaten um 54.156 Wagen zurückgeblieben ist, was à 12·3 t gerechnet 666.119 t ergibt.

Dieser Ausfall ist absolut der höchste, den ein Kohlenrevier in diesem Jahre aufweist, denn er übertrifft sogar den Ausfall, den die deutsche Braunkohlenproduk-

tion zu verzeichnen hat, welche, in der Hauptsache auf Hausbrandkohle angewiesen, die Folgen des außergewöhnlich milden Winters ganz besonders empfindlich fühlen mußte.

Es hat die deutsche Braunkohle nach den „Nachrichten für Handel und Industrie“ ein Minus von 162.356 *t*, dagegen ein Plus in Braunkohlenbriketts von 67.363 *t* gegenüber dem Vorjahre aufzuweisen, so daß nur mit einem Minus von 94.993 *t* gerechnet werden kann, was im Hinblick auf die geringere Produktion der böhmischen Braunkohle um so weniger in die Wagschale fällt, als die deutsche Produktion an Braunkohle und Briketts mit zirka 13 Millionen Tonnen pro Monat die Produktion der böhmischen Braunkohle um nahezu das Vierfache übersteigt.

Unsere ganzen wirtschaftlichen Verhältnisse leiden unter unserer Steuergesetzgebung, die geradezu darnach geschaffen erscheint, die Kapitalsvereinigung zu verhindern und so die industrielle Entwicklung, deren Voraussetzung diese bildet, unmöglich zu machen.

Eine Zunahme der Bautätigkeit ist nicht wahrzunehmen, wenigstens nicht in dem Maße, wie sie als Voraussetzung für den Beginn einer besseren Konjunktur notwendig erscheint, weil die Steuern von der Inangriffnahme neuer Bauten abschrecken.

Die Eisenindustrie findet infolgedessen keine ausreichende Beschäftigung und leidet ferner auch darunter, daß die Anschaffungen für die alten und neuverstaatlichten Bahnen, von welchen die letzteren besonders rückständig sind, keine Investitionen machen können, die ihren Bedürfnissen auch nur halbwegs entsprechen würden, weil das Finanzministerium die erforderlichen Mittel nicht bewilligt.

Es entsteht dadurch in unserem ganzen wirtschaftlichen Leben ein großes Defizit, das noch größer werden dürfte, weil die Regierung zur Behebung des Ausfalles bei den Staatsbahnen die eingangs erwähnte Tarifreform durchgeführt hat.

Der Rückgang der Beschäftigung im Bergbau, in den Lokomotivfabriken und Wagenbauanstalten hat bereits zur Entlassung von Arbeitern geführt und es steht zu befürchten, daß noch weitere Entlassungen vorgenommen werden, wodurch die Situation eine zunehmende Verschärfung erfährt, weil alle diese Unternehmungen bei einer Besserung der wirtschaftlichen Lage nicht imstande sein werden, die Arbeitskräfte in einem Maße wieder zu erlangen, das es ihnen ermöglicht, der Leistungsfähigkeit der Betriebe entsprechend zu produzieren.

Aus der Gegenüberstellung der Produktionsziffern der inländischen Braunkohle und der inländischen Steinkohle sowie der Produktionsziffern der ausländischen Braunkohle und der böhmischen Braunkohle, ergibt sich, daß die böhmische Braunkohle in einem außergewöhn-

lichen Maße in ihrer Produktion in diesem Jahre zurückgeblieben ist und heute unter Absatzschwierigkeiten leiden muß, die zu den größten Besorgnissen Veranlassung geben.

Tatsächlich ist auch der Absatz der böhmischen Braunkohle nach dem Auslande zurückgegangen und wird auch im Inlande nicht nur keine Erweiterung, sondern eine Einschränkung erfahren, weil durch die neuen Tarife der Export nach dem Auslande geringer wird, im Inlande aber die ausländische Kohle in solcher Weise begünstigt erscheint, daß sie direkt in das Absatzgebiet der böhmischen Braunkohle vordringt.

Es ist hier nicht der geeignete Platz, an den Tarifen, die das Eisenbahnministerium geschaffen hat, Kritik zu üben, denn diese wird am besten, leider zum Nachteile des gesamten Braunkohlenbergbaues, durch Tatsachen zum Ausdruck kommen.

Nur eines möchte wiederholt betont werden, dies ist die verfehlte Schaffung eines einheitlichen Barrèmes für das ganze Reich, das infolge seiner Verschiedenartigkeit eine einheitliche Behandlung nicht verträgt, sondern eine differenzielle Gestaltung der Tarife verlangt, und daß durch dieses Barrème eine Situation hervorgerufen wurde, die sich am besten dadurch charakterisieren läßt, daß diese Tarifreform als ein Tarif bezeichnet wird, der gegen die böhmische Braunkohle und für die deutsche Steinkohle erstellt worden ist.

Welche unbegreifliche und aufsehenerregende Konzession damit der ausländischen Steinkohle gemacht worden ist, wird weiter beleuchtet durch die Behandlung unserer Kohle in Deutschland.

Dort besteht für inländische Kohle ein Rohstofftarif, während die ausländische Kohle nach dem Spezialtarif III behandelt wird, der so konstruiert ist, daß er bereits bei 29 *km* um *M* 1.—, bei 51 *km* aber schon um *M* 4.— teurer ist als der Rohstofftarif, was wohl nur den Zweck hat, das Eindringen ausländischer Kohle in das Innere des Reiches zu verhindern.

Der neue österreichische Reformtarif begünstigt aber das Eindringen der ausländischen Kohle nach dem Inneren der Monarchie in einer Weise, daß schon in Budweis durch diese Ermäßigung der böhmischen Braunkohle die Absatzmöglichkeit nach dem Inlande durch die ausländische Steinkohle abgeschnitten wird.

Die unmittelbar nach dem Erscheinen des Tarifs aufgeworfene Frage, wer die Herstellung eines ausschließlich im Interesse ausländischer Kohle gelegenen Tarifes in Österreich möglich gemacht hat, konnte bis heute nicht beantwortet werden. Unter diesen Umständen ist es unvermeidlich, daß die Folgen einer solchen Tarifherstellung dem heimischen Bergbaue, insbesondere aber dem böhmischen Braunkohlenbergbau die schwersten Wunden zufügen müssen.