

Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 4/5 (1876)
Heft: 8

Artikel: Der Kohlenmarkt im Jahre 1875
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-4888>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 23.02.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Der Kohlenmarkt im Jahre 1875.

Aus dem Berichte über Handel und Industrie vom Vorstande des kaufmännischen Vereines in Zürich.

(Schluss.)

Einzelne Bahnen haben Ausnahmstarife für den Transport von Kohlen in Extrazügen von mindestens 40 Waggons. Mit Ausnahme der Bahnverwaltungen selbst, wird wohl kein Industrieller davon Gebrauch machen können. Abgesehen davon, dass die Preisermässigung nicht sehr bedeutend ist (etwa Fr. 8 per Waggon), sind die Bedingungen über das Ein- und Ausladen streng. Zu dem Zinsenverlust für den Ankauf ist der Minderwerth, den die Kohlen durch das längere Lagern erleiden, noch in Betracht zu ziehen. Einige Sorten Kohlen können auch von Saarbrücken aus per Canal bis nach St. Louis bei Basel bezogen werden. Die Frachten sind indessen sehr wechselnd, die Verschiffung im Winter und bei der Reinigung des Canals nicht immer möglich; diese Bezugsweise dürfte daher nur für die Anwohner des Canals von Vortheil sein, weil ein weiteres Verfrachten durch die Eisenbahn, ein Umladen, nicht nötig wird.

In Saarbrücken selbst war das Kohlengeschäft zu Anfang des Jahres 1875 lebhaft, da bedeutende Lieferungsgeschäfte vorlagen. Später mussten einzelne Gruben ihre Production einschränken, der März brachte eine Preisherabsetzung von verschiedenen Flammkohlen II. Sorte. Mit 1. Juli trat eine durchgehende Preisreduction ein und verblieb bis Ende des Jahres. Obgleich im ganzen Jahre etwa 3 1/2 Millionen Centner Kohlen mehr gefördert wurden als im Vorjahr, so blieb der Absatz im Inlande doch gleich, wahrscheinlich der Concurrenz der Ruhrkohlen wegen.

Die Zunahme entfällt zum grössten Theil auf Frankreich. Aus den fiscalischen Gruben wurde gefördert:

1872	Centner	82 782 383	Kohlen
1873	"	85 372 390	"
1874	"	84 595 725	"
1875	"	89 636 722	"

Hievon kommen zur Ausfuhr nach der Schweiz:

1872	Centner	3 569 000	Kohlen
1873	"	3 864 000	"
1874	"	4 658 000	"
1875	"	4 562 000	"

Im Jahre 1869 wurden nach der Schweiz, Oesterreich und Italien zusammen nur 2 856 000 Centner befördert. Die Einfuhr steigt daher bedeutend.

Bei dieser steten Zunahme der Consumation liegt die Frage nahe: „Ist in der Schweiz die Arbeitskraft in der gleichen Weise wie der Kohlenbedarf gestiegen?“

Es ist uns hierüber kein bestimmtes Material bei der Hand, wir glauben indessen kaum, die Frage bejahen zu dürfen. Beobachtungen, allerdings in einem kleineren Umkreise gesammelt, drängen uns zu der Annahme, dass der Industrielle mehr und mehr, sei es ganz oder theilweise, von der unzuverlässigen Wasserkraft auf die allezeit willige Dampfkraft übergeht. Es ist dies in unserem wirthschaftlichen Leben eine Erscheinung, die den Glauben zu dem sprichwörtlich gewordenen „Nationalen Reichthum an Wasserkräften“ doch etwas erschüttern kann. Wir finden darin auch eine weitere Anforderung, von unserer heimischen Industrie so viel wie möglich alle bedrückenden Bestimmungen fernzuhalten.

Es dürfte wohl nicht uninteressant sein, auch einen Blick auf den Haushalt eines so grossen Werkes wie Saarbrücken zu werfen. Ende 1875 waren in den 9 Grubendistricten bei der Bergfactorei und dem Hafenamte beschäftigt:

677 Aufsichtsbeamte,
22 653 Arbeiter,

23 330 Personen zusammen; darunter 546 junge Leute von 14—16 Jahren.

Es waren vorhanden: 246 stehende Maschinen mit 406 Dampfkesseln, 12 Locomotiven und 12 Locomobilen; mit den übrigen Motoren zusammen 280 Maschinen mit 11 885 Pferdekräften, außerdem noch selbst 588 Pferde.

Mit Erfolg sucht die Ruhrkohle neben der Saarkohle sich in der Schweiz Eingang zu verschaffen. Dem Industriellen dürften daher die nachstehenden Daten auch nicht uninteressant sein.

Das westphälische Ruhrbecken ist mit zu den grössten Kohlenbecken des Festlandes zu zählen. Seine Ausdehnung beträgt etwa 14 Quadratmeilen, wovon etwas mehr als die Hälfte bebaut wird. Die bedeutendste Mulde ist die von Essen und in Folge davon finden wir auch hier Fabriken an Fabriken gereiht, die meistens durch Zweigbahnen, die zugleich dem Kohlentransport dienen, mit den Rheinhäfen und den grossen Schienewegen verbunden sind. Eine Schätzung des Quantums der nur bis jetzt aufgeschlossenen Flözen hat einen ungefähren Bestand von 700 000 Millionen Centner Kohlen ergeben. Hievon liegen in einer Tiefe von ungefähr 200 m nahezu 225 000 Millionen Centner, weitere 160 000 Millionen etwa bis auf 400 m. Von hier nimmt die Mächtigkeit der Schichten sehr ab. Die gegenwärtige Förderung betrug im letzten Jahre 325 Millionen Centner, wobei über 80 000 Arbeiter ihren lohnenden Erwerb finden. Selbst eine Steigerung des Bedarfes vorgesehen, kann der Vorrath auf 2000 Jahre genügen.

Zu Anfang dieses Jahrhunderts war die jährliche Förderung nur etwa 7 Millionen Centner und erst zu Mitte desselben, nach dem Baue der Bahnen und Anwendung von Dampfmaschinen für den Grubenbetrieb, machte sich eine erhebliche Steigerung der Production bemerklich.

Die Kohle wird auf den verschiedenen Flözen in mancherlei Qualitäten gewonnen, von der Sand- bis zur Lackkohle. Sie dient zur Maschinenheizung, als Ofenbrand, beim Schmieden, Schweißen und zur Gasfabrication. Das Heizen von Kesseln erfordert grössere Aufmerksamkeit als bei Kohlen aus dem Saarbecken. Dies vorausgesetzt, lassen sich mit einem Centner Kohlen wohl 9 Pfund Wasser verdampfen, mit den besten Saarkohlen dagegen nur 7 Pfund. Vorzüglich empfehlenswerth ist hier der Mehlische Rost, da die Kohle nicht sehr stückreich fällt. Etwa 50% des Gries ist indessen immer rein von Sand und Schiefer, und es ergeben sich bei einem richtigen Heizen nur 3—5% Asche und Schlacken.

Ruhrkohlen können auch gemischt mit Saarstückkohlen verheizt werden. Eine rasche und anhaltende Dampfbildung wird dadurch erzielt. Die hiesigen, grössern Bahngesellschaften, Salinen und die bedeutenderen Industriellen verwenden dieselben auf solche Weise. Im Allgemeinen wird ein sorgfältigeres und aufmerksameres Heizen als mit Saarkohlen verlangt, die Vortheile sind alsdann auch in die Augen springend.

Ein Pfund der geeigneten Kohle gibt 140 Liter Gas und 0,62—0,66 Pfund sehr gute Coaks, die vollkommen sandfrei sind. Die Kohle empfiehlt sich überhaupt bei der Gasfabrication als Zusatz, um eine bessere Qualität Coaks zu erzielen, als es mit Saarkohlen allein möglich ist.

Das Absatzgebiet der Ruhrkohle erstreckt sich zumeist über das westliche Deutschland, Holland, Frankreich, selbst nach dem kohlenreichen Belgien und dehnt sich immer mehr aus. Beispieldeweise erwähnen wir, dass dieselbe in Hamburg die Concurrenz mit der englischen Kohle zu bestehen vermag und im verflossenen Jahre etwa 1 200 000 Centner dort selbst eingeführt wurden. Die Gruben sind sämtlich im Privatbesitz.

Der Verkauf wird durch Vertreter der grösseren Werke vermittelt. Für die Schweiz ist ein direchter Bezug per Bahn immer der Verschiffung vorzuziehen, weil die Kohle durch das Umladen sehr verliert, auf Schiffen auch häufig Veruntreuungen stattfinden, die durch Anfeuchten mit Wasser in Bezug auf das Gewicht verdeckt werden. Die Preise regulieren sich nach Saarbrücken und stellen sich per Waggon von 200 Centner je nach Qualität etwa um Fr. 25 höher oder ganz gleich. Hier ist das gelieferte Gewicht auch stets ausreichend.

Wir glauben den Industriellen einen Dienst zu erweisen, wenn wir zur grösseren Verwendung dieser Sorte, die der englischen Kohle am nächsten steht, recht nachdrücklich aufzumuntern. Abgesehen von andern Vortheilen ist es gewiss nicht zu unterschätzen, wenn er für den Bezug dieses wichtigen Rohproduktes nicht von einem Markte allein abhängt.

Die Loirekohle, an sich zwar vorzüglich, wird in der Schweiz ihres hohen Preises wegen nur zu Schweissfeuern verwendet, da sich die Saarkohle gar nicht und die Ruhrkohle nur in einigen Sorten dazu eignet. Der Absatz ist daher sehr beschränkt und um so mehr, da nur eine feine Grieskohle abgegeben wird, weil die Stücke für die Marine reservirt bleiben. Der Preis stellt sich nach Zürich etwas über Fr. 500 per Waggon von 200 Centner und wechselt kaum. Der Hauptbezug geschieht zumeist direct von St. Etienne.

Bei andern Kohlensorten, z. B. sächsischen und böhmischen wurden wiederholt Versuche zur Einfuhr gemacht. Dieselben scheiterten jedoch regelmässig an der Höhe der Frachtsätze oder der Leistungsfähigkeit der Gruben. Einzig zum Zwecke der Gasfabrication wird die Boghead-Kohle oder Torton-Hille-Kohle noch verwendet. Es ist dies eine Art bituminöser Schiefer, der wohl die Hälfte mehr und ein Gas von viermal grösserer Leuchtkraft liefert als die gewöhnliche Kohle.

Boghead aus den Gruben der Herren James Russel & Son in Falkirk sind die besten. Im Süden von England findet sich eine Sorte Schiefer, die dem ächten Russel täuschend ähnlich, aber nur von geringem Werthe ist. Bei dem Ankaufe ist daher grosse Vorsicht anzuempfehlen. Schamlose Beträgereien werden versucht und gelingen auch. Angeblich sollen Russels Gruben erschöpft sein. Es wird dies schon seit vielen Jahren vorgebracht, um alle möglichen Surrogate zu empfehlen, Surrogate, bei denen oft nur der Name das Beste ist. Hat man es doch schon bis zu einer „Swiss-Gas-Coal“ gebracht.

Vorerst sind noch Russel-Boghead durch zuverlässige Häuser erhältlich. Sollte dies nicht mehr der Fall sein, so dürften für unsere hiesigen Verhältnisse am ersten die Nürschauer Plattenkohlen in Betracht zu ziehen sein. Der westböhmische Bergbau- und Hütten-Verein in Pilsen, lässt diese Kohle ausbeuten und soll, so viel wir wissen, auch in der Schweiz einen Vertreter haben.

Ein Bergwerkproduct, das so manigfaltig in unser wirthschaftliches und Culturleben eingreift, rechtfertigt wohl auch einen Blick auf Gewinnung derselben in jenen Gegenden, die uns nicht so direct berühren. Das Alterthum kannte die Kohle nicht. Im neunten Jahrhundert war sie in England als erwähnenswerthes Mineral bekannt; Verwendung fand sie erst im zwölften Jahrhundert. Mit Schluss des sechszehnten Jahrhunderts war dieselbe allgemein geworden; doch noch unter Elisabeth und Eduard I. wurden Verbote gegen ihren „luftverpestenden Geruch“ erlassen. Um die Mitte des siebzehnten Jahrhunderts petitionirte noch einmal die City gegen deren Verwendung. Spuren des Bergbaues finden sich in Deutschland im zehnten Jahrhundert bei Zwickau und an der Ruhr; doch noch um die Mitte des vierzehnten Jahrhunderts wurde den Zwickauer Metallarbeitern das Brennen von Kohlen verboten.

Zu Anfang unseres Jahrhunderts, mit Einführung der Eisenindustrie, der Bahnen und der Verbreitung der Kraftmaschinen wurde der Verbrauch auch ausserhalb Englands allgemein.

England steht unter allen kohlenerzeugenden Ländern noch immer oben. Es betrug die Production:

1801	136	Millionen Centner
1855	1289	" "
1860	1664	" "
1865	1963	" "
1870	2240	" "

Für 1875 wird die Production so gestiegen sein, dass sie die Hälfte der auf der ganzen Erde geförderten Kohle ausmacht. Es betrug in den letzten Jahren die Production:

Für Europa	4245	Millionen Centner
" Amerika	845	" "
" Asien	51	" "
" Australien	4 1/2	" "

Zusammen 5145 1/2 Millionen Centner.

Es sind dies grosse Zahlen, deren volle Bedeutung indessen erst dann klar wird, wenn man bedenkt, welche Leistungen damit erzielt werden.

Nicht mit Unrecht hat man die Kohlen „schwarze Diamanten“ genannt. Sie sind für uns weitaus die werthvollsten Edel-

steine. Auf ihrer Wunderkraft beruht die Blüthe der modernen Cultur. Mit dem Verschwinden dieser belebenden Prometheus-Funken müsste die Menschheit in neue Bahnen lenken, der Reiz des Lebens, das frohe Gefühl des Daseins wäre ihr genommen; es würde fraglich sein, ob sie ihrer Weltbestimmung alsdann noch gerecht werden könnte.

* * *

Gotthardbahn.

Die vom Bundesrath eingesetzte Gotthard-Commission hat sich in Bern vollzählig eingefunden. Derselben ist vom Eisenbahn-Departement folgendes Programm vorgelegt worden:

1. Muthmasslicher Verkehr und Ertrag der Gotthardbahn für verschiedene Subpositionen der Anlage des Bahnnetzes.
2. Festsetzung der Zahl und Belastung der Personen- und Güterzüge, Betriebsplan für ein- und zweispurige Thal- und Bergstrecken mit Adhäsionsmaschinen und mit aussergewöhnlichen Betriebsmitteln, Betriebsplan für Traject-schiffahrt.
3. Prüfung der Grundsätze für die Tracirung und der Tracirung selbst nach Massgabe des Protocollauszuges vom 25. März abhin, der zur Vorlage kommenden Acten und Vornahme einer alifälligen Bereisung der Bahnlinie, Festsetzung der Steigungs- und Krümmungsverhältnisse, der Stationsanlagen, der ein- und zweispurigen Strecken, des anzuwendenden Betriebssystems etc.
4. Prüfung der Normalien für Unterbau, Oberbau, Hochbau und Stationen.
5. Prüfung der Einheitspreise und Kostenberechnungen.
6. Prüfung und Berechnung der Betriebskosten für verschiedene Subpositionen des Verkehrs und der Bahn-anlage.
7. Prüfung der Rentabilitätsberechnungen für verschiedene Subpositionen des Verkehrs und der Bahnanlage.

Ueber die geschäftliche Behandlung dieses Programms erhob sich in der Commission eine lebhafte Discussion. Die Commission setzte schliesslich eine vorwiegend technische Commission ein, welche, gestützt auf das Gutachten der commerciellen Section, die Programmfragen 2—6 zu begutachten und ihre Vorschläge der Gesamtcommission zu unterbreiten hat. Es wird sich hierbei wesentlich um Reduction an den Hellwag'schen Bau- und Kostenvoranschlägen handeln, ohne dass die Gotthardbahn des ursprünglich in Aussicht genommenen Charakters einer grossen internationalen Verkehrsstrasse verlustig würde.

* * *

Neubauten in Bern.

Die neuen Häuser, welche die Zweite Berner Baugesellschaft durch den Architecten Albert Jahn in der Verlängerung der Bundesgasse herstellen lässt, scheinen in einer künstlerischen Lösung des Inbaues, den Eindruck der äusseren Erscheinung ergänzen zu wollen. Im Anschluss an die aus florentinischer Auffassung der Renaissance hervorgegangene Fassadenbildung zeigen die Innenräume durchgängig in den *a tempera* ausgeführten Deckenmalereien den gelungenen und trotz finanzieller Beschränkung durchgeföhrten Versuch, die farbige Decoration im Privatbau einzuführen. Die von den Florentinern Pasquale Niccoli und Pietro Corti ausgeführten Malereien bewegen sich in Zeichnung und Farbe in dem Kreise der von Poccetti geübten Decoration der Innenräume.

Reich an trefflichen Einzelmotiven und als Composition wichtiger ist die letzthin von den gleichen Malern unter der Leitung von Architect Jahn ausgeführte Decke im kleinen Gesellschaftssaale der Zunft zu Pfistern.

Es steht zu hoffen, dass diese Bemühungen, Form und Farbe in der bürgerlichen Wohnung einzuführen, nicht vereinzelt bleiben und die Fachgenossen Mittel und Wege finden mögen, die noch in der Schweiz ziemlich reservirten Anschauungen über farbige Ausstattung der Wohnräume zu berichtigten.

* * *