№ 182. Erstes Blatt.

Freitag, 7. August.

Die „Volks-Zeitung" erscheint täglich zwei Mal — Morgens und Abends — mit Ausnahme der Tage nach Sonn- und Festtagen.

Expeditions-Stellen: W., Lützowstraße 105 und Kronenstraße 46.

Redaktion: W., Lützowstraße 105.

Redakteur: H. Holdheim in Berlin. Für den Inseratentheil verantwortlich Gustav Cohen in Berlin.

Druck und Verlag der „Volks-Zeitung", Aktien-Gesellschaft. Berlin W., Lützowstraße 105.

Volks-Zeitung.

Organ für Jedermann aus dem Volke.

Mit der Gratis-Beilage: Illustrirtes Sonntagsblatt.

Berlin. 1891. — 39. Jahrgang.

Abonnementspreis für Berlin: Vierteljährlich incl. Botenlohn 4 Mark — Pf. Monatlich " " 1 " 35 " Wöchentlich " " — " 35 "

Beim Selbstabholen auch der Expedition: Quart. 3.35 Mk., Monat 1.10 Mk., Woche 30 Pf.

Bei allen Postanstalten: in Preußen, ganz Deutschland und Oesterreich pro Quartal 4.50 Mark, zweimonatlich 3 Mark, dritte Monat 1.50 Mark.

Einzelne Nummer 10 Pfennig.

Insertionsgebühr: Für die gewöhnliche Zeile 40 Pfennig.

Vom Kohlenmarkte.

Seit einiger Zeit sich häufende Nachrichten vom Kohlenmarkte deuten auf das Vorhandensein von Bestrebungen hin, welche zwar von gewissen Kreisen an der Börse willkommen geheißen werden mögen, jedoch überall sonst auf nichts weniger als auf Beifall rechnen dürfen. Die neueste dieser Meldungen besagt kurz und knapp, das westfälische Koks-„Syndikat" habe beschlossen, die Kokserzeugung um 5 pCt. einzuschränken. Kurz zuvor wurde den Witten-Alpebecker Zechen die Absicht zugeschrieben, es benachbarten Kohlenproduktions-Bezirken nachzutun und sich zu einer Kohlenverkaufs-Vereinigung zusammenzuschließen. Eine andere Nachricht läuft darauf hinaus, daß bei den westfälischen Kohlenringen der Gedanke Oberwasser zu gewinnen beginnt, Feierschichten einzulegen, um das Angebot von Kohle, falls es zu stark werden sollte, der Nachfrage anzupassen. Nebenher gehen Versuche verschiedentlicher Handelskammern im Rheinlande, die preußische Eisenbahnverwaltung zur Ermäßigung der Kohlentarife für den Binnenverkehr zu bewegen. Nachdem ein einschlägiges Gesuch der Kölner Handelskammer bereits seitens der dortigen Eisenbahndirektion abschläglich beschieden worden, soll es jetzt, und zwar mit Unterstützung der Handelskammer zu Aachen, wiederholt werden.

Aus alledem geht zweierlei mit aller wünschenswerten Deutlichkeit hervor. Die Zechen finden bei den gegenwärtigen hohen Kohlenpreisen nicht den Absatz, den sie wünschen und auf den sie gerechnet haben. Und zweitens behagt es ihnen nicht, der End-Ursache dieses von ihnen empfundenen Uebelstandes nachzugehen und diesen an der Wurzel, d. h. den hohen Kohlenpreisen, zu fassen, sondern sie wollen vielmehr gleichsam auf die Symptome loskuriren. An der Frage, ob nicht etwa der Kohlenpreis an der Produktionsstätte, der Preis ab Werk, so hoch ist, daß die Kohlenhändler mit der Deckung ihres Bedarfs zögern, gehen die Zechen vorsichtig vorbei. Ein um so schärferes Auge haben sie für die Höhe der Eisenbahntarife, und hier allein wollen sie den Hebel ansetzen, um den Kohlenkonsumenten einen etwas billigeren Bezug ihres Bedarfs und sich selber einen verstärkten Absatz zu ermöglichen. Ein „verwünscht gescheidter" Gedanke! Die Eisenbahnverwaltung und durch deren Vermittelung die Steuerzahler sollen es sein, die den über unzulänglichen Absatz klagenden Zechenbesitzern die Kastanien aus dem Feuer holen.

Die preußische Eisenbahn-Verwaltung wird sich hoffentlich auch das erneuerte Gesuch der genannten Handelskammern zweimal und öfter überlegen, ehe sie demselben Folge giebt. Ein so großes Interesse auch der Staat und jene Verwaltung, die ja selber Kohlenkonsumentin ist, an billigen Kohlen haben, so wäre es doch der verkehrteste Weg zu diesem Ziele, wollte man durch beträchtliche Herabsetzung der Kohlentarife den Zechen in ihrem Bestreben nach Hochhaltung des Kohlenpreises ab Werk Vorschub leisten. An und für sich freilich sind möglichst niedrige Kohlenfrachtsätze im Interesse aller Kohlen verbrauchenden Industrieen nichts weniger als unerwünscht. Aber in einem Augenblicke, wo die Tarifherabsetzung erklärtermaßen nur dem alleinigen Zwecke dienen soll und dienen würde, den Kohlenpreis an der Produktionsstätte zu befestigen, kann man ihr nicht zustimmen. Wenigstens nicht einer Tarifherabsetzung in der gegenwärtig vorgeschlagenen Weise. Etwas Anderes wäre es mit einer Ermäßigung der Kohlenfrachten in der Weise, wie sie längst und zu wiederholten Malen, jedoch bisher stets vergeblich, von freisinniger Seite in Vorschlag gebracht worden ist. Die Frachtermäßigungen für die Küste, für den Export nach dem Auslande, müssen ein Ende nehmen, je eher, desto besser. So lange billige Ausnahmetarife für den Export nach dem Auslande, und im Gegensatze dazu höhere Tarife für die Einfuhr von Kohle aus dem Auslande bestehen, so lange wird auch den Zechen ihr Manöver erleichtert, durch Absatz nach dem Auslande das Inland vom Angebot zu entlasten und hier die Preise hochzuhalten. Und ebenso lange werden auch die Zechen in ihrer Ansicht bekräftigt, es sei ihr gutes Recht, das Ausland mit billigen, dagegen das Inland mit teueren Kohlen zu versorgen.

Es ist nachgerade an der Zeit, daß die Zechenbesitzer gezwungen werden, mit dieser Auffassung zu brechen. Man kann nicht alle die Klagen wiedergeben, welche in den letztjährigen Handelskammerberichten über Schmälerung des industriellen Nettogewinnes aus verschiedentlichen Gründen, namentlich aber im Zusammenhange mit den hohen Kohlenpreisen, laut geworden sind. Nur auf eins mag gerade in dieser Beziehung hingewiesen werden. Am empfindlichsten, weil am unmittelbarsten, wird von den hohen Kohlenpreisen begreiflicherweise die Eisenindustrie berührt. Wenn trotzdem bei dieser Industrie mit Klagen über den dauernd hohen Preisstand eines so unentbehrlichen Rohmaterials bisher verhältnißmäßig zurückgehalten wurde, so hat man sich daran zu erinnern, daß der größte Teil gerade der mächtigeren eisenindustriellen Unternehmungen im Besitze eigener Zechen ist. Diese werden — wir halten uns hier wörtlich an eine sehr treffende Auslassung der Handelskammer zu Hagen — „auch dann noch gute Erträgnisse liefern, wenn der andere Teil des Eisengewerbes, welcher keine Zechen besitzt, längst mit Verlust arbeitet, und hat es den Anschein, als ob diese Unternehmungen den schwersten Prüfungen entgegengehen." Gerade in Hagen wird man ja wohl zu solchem Urteil kompetent sein. Dasselbe bedarf augenscheinlich noch einer Ergänzung. Wenn es richtig ist — und das ist es in der Tat —, daß die „mächtigeren" eisenindustriellen Unternehmungen im Besitze eigener Zechen sind und daß deshalb für sie die Höhe der Kohlenpreise keine Rolle spielt, so folgt daraus: die hohen Kohlenpreise sind eine Prämie für die großen, kapitalkräftigen Unternehmungen auf dem Gebiete der Eisenindustrie und der Ruin für die kleineren, kapitalschwächeren Werke! Liegt es nun auch in der Natur der Dinge, daß das Großkapital einen Vorsprung hat vor dem geringeren, so ist es doch wahrlich nicht Staatsraison, diesen Vorsprung noch dadurch zu vergrößern, daß in irgend einer Weise das Streben nach hohen Kohlenpreisen Begünstigung findet.

Dieselbe Handelskammer, in Hagen, verwahrt sich gegen den Verdacht, den Zechen einen anständigen Ertrag zu mißgönnen. Sie bemerkt ausdrücklich, sie habe bisher auf dem auch heute noch von ihr als berechtigt anerkannten Standpunkt gestanden, daß den Zechen für die Verlustjahre der Vergangenheit eine Entschädigung zukomme und im Uebrigen ein Nutzen gebühre, welcher zu dem Nutzen, der sonst in den industriellen Betrieben durchschnittlich erzielt wird, in richtigem Verhältniß steht und das mit dem Bergbau verbundene Risiko deckt. Aber, so fügt sie hinzu, jene „Entschädigung" hätten die beiden letzten Jahre in reichlichem Maße gebracht. Es seien Gewinne bis zu 80 pCt. des Aktienkapitals erzielt worden, und Gewinne von 20 pCt. und mehr, die teilweise in den übergroßen Abschreibungen zum Ausdruck kommen, bildeten die Regel. So ist es in der Tat. Da den Zechen noch zu Hilfe zu kommen, ihnen durch Eisenbahntarifmaßnahmen noch Gefälligkeiten zu erweisen, statt sie durch Aufhebung des niedrigen Ausfuhrtarifs zu zwingen, sich ihren Absatz im Inlande durch billigere Preisstellung zu erkämpfen, das wäre so verkehrt wie nur möglich.

Berlin, den 6. August 1891.

Die Frage nach den Ursachen der **Zunahme der Eisenbahnunfälle** beantwortet in der letzten Nummer der „Zeitschrift für Eisenbahnen und Dampfschifffahrt" ein Fachmann, der General-Direktor der östreichischen Südbahn, Schüler, wie folgt:

„Die Sicherheit auf Eisenbahnen steht im geraden Verhältnisse zu dem Ansehen, in dem die Qualität der Dienstleistung steht. So lange das Eisenbahnwesen jung war, wurde auf die Qualität der Dienstleistung oben und unten der allergrößte Wert gelegt. Die Unvollkommenheit der Hilfsmittel zwang dazu; die Tüchtigkeit des Individuums mußte diese Unvollkommenheit ersetzen und deshalb bemühte man sich, zu jedem einzelnen Dienstzweige die spezifisch Geeigneten zu wählen und sie in geeigneter Weise in dem betreffenden Dienste zu erziehen. Im Laufe der Zeiten hat sich das jedoch wesentlich geändert und zwar sowohl oben als unten. Spezifische Kenntniß des Eisenbahndienstes erschien für die Dienstleitung immer mehr und mehr entbehrlich und allmählich schlich sich die Meinung ein, die Vorschrift und die Strenge ihrer Handhabung sei das Wichtigste; auf das Individuum und seine Durchbildung komme es gar nicht an. Das Blocksignal und die automatische Weichenstellung gelten als Ersatz für jegliche Ausbildung, und diesen mechanischen Hilfsmitteln gegenüber sind Pflichteifer und Diensttreue so sehr in Mißkredit geraten, daß successive aus den Menschen selbst ebenfalls Automaten werden, die natürlich auch in demselben Augenblick versagen, in dem an der mechanischen Reihenfolge irgend eine Unterbrechung eintritt. Das Signal ist vorhanden; wozu noch sorglam nachsehen, ob es richtig gestellt ist, ob der Signalmann seine Pflicht getan! Er ist ja dafür verantwortlich, sagt sich der Maschinenführer und der Signalmann kalkulirt: Da steht eine Scheibe genau nach Vorschrift; was kümmert mich der Zug sonst noch? Auf diesem Punkte liegt das Geheimniß der immer wiederkehrenden großen Unfälle. Das übermäßige Vertrauen in die mechanischen Sicherungsmittel hat nach und nach dazu geführt, den Wert der individuellen Tätigkeit auf Eisenbahnen zu unterschätzen; auf der einen Seite werden die Leistungen der Eisenbahnen maßlos gesteigert und auf der anderen Seite glaubt man, die mechanischen Hilfsmittel seien ausreichend, um sich von besonderer Qualifikation der Eisenbahnbediensteten emanzipiren und um auch in Ansehung der Wahl zum Eisenbahndienste Angebot und Nachfrage als allein entscheidend betrachten zu dürfen .... Gelenkigkeit zu allem und jedem scheint mehr und mehr höher im Werte zu stehen, als verläßliches „Können", und daraus erklärt sich auch, wie man dazu gelangt ist, weit weniger damit zu erzielen, daß man im Eisenbahndienste belohnt, wenn dauernd „nichts geschehen ist", als damit, daß man das allergrößte Gewicht darauf legt, in jedem Falle sorglam zu strafen, wenn „etwas geschehen ist". In der Verminderung der Wertschätzung der Individualität und der Erziehung und Eignung des Eisenbahnbeamten liegt jedoch die größte Gefahr für

---

Nachdruck verboten.

Himmlische Vaganten.

Etwas über Meteorite, Sternschnuppen und Kometen.

Göttliche Verehrung, wie sie dem schwarzen Stein in der Kaaba oder dem 1885 in Indien gefallenen Meteoriten zu Teil ward, erweist man den seltsamen Fremdlingen aus entfernten Himmelsregionen bei uns nicht mehr. Die Ehre jedoch, von der ganzen wissenschaftlichen Welt mit höchster Spannung empfangen und beobachtet, in Dutzenden von gelehrten Zeitschriften beschrieben und von den ersten Autoritäten aufgesucht und studirt zu werden, ist ihnen gewiß eine vollkommene Entschädigung für den entzogenen religiösen Kult. Das bisher kaum ein Dutzend Male beobachtete Eintreffen eines Meteorsteins auf der Erdoberfläche ist von so sonderbaren Umständen begleitet, daß wir den Wahn des Naturmenschen sehr gut begreifen können; spiegelt sich doch in den Berichten der Augenzeugen, meistens einfacher, ungebildeter Leute, noch etwas von der Furcht und dem Entsetzen, welche ein Meteoritenfall im Gemüt des unwissenden Wilden erregt. Ueber den Niedergang des Meteoreisens von Magapil (Mexiko, 27. November 1885) berichtet der Augenzeuge, ein einfacher Hirt, folgendermaßen:

„Es war etwa 9 Uhr Abends, während ich nach der Umfriedigung ging, um einige Pferde zu füttern, als ich plötzlich ein lautes, zischendes Geräusch hörte, genau so, als ob ein rotglühender Gegenstand in kaltes Wasser getaucht würde, und fast augenblicklich folgte ein ziemlich lauter Krach. Mit einem Male war die Einhegung mit einem phosphoreszirenden Lichte bedeckt und in der Luft schwebten kleine leuchtende Funken, wie von einer Rakete. Noch hatte ich mich nicht von meiner Ueberraschung erholt, als ich diese leuchtende Luft verschwinden sah, und nur auf dem Boden blieb ein Licht, wie es entsteht, wenn ein Schwefelholz gerieben wird. Eine Menge Menschen aus den Nachbarhäusern kam zu mir gelaufen, und sie halfen mir die Pferde beruhigen, welche sehr aufgeregt waren. Wir fragten uns alle, was das zu bedeuten habe, und hüteten uns, in die Umfriedigung hineinzugehen, aus Furcht, verbrannt zu werden. Als wir uns nach wenigen Augenblicken von unserem Erstaunen erholt hatten, sahen wir das phosphoreszirende Licht nach und nach verschwinden, und als wir mit Lichtern nach der Ursache suchten, fanden wir ein Loch in der Erde und in demselben eine Lichtkugel. Wir zogen uns auf einige Entfernung zurück, aus Furcht, sie könne explodiren und uns verletzen. Nach dem Himmel blickend, sahen wir von Zeit zu Zeit Exhalationen oder Sterne, welche bald erloschen, aber ohne Geräusch. Wir kehrten nach kurzer Zeit zurück und fanden in dem Loch einen heißen Stein, den wir kaum anfassen konnten und der am nächsten Tage wie ein Stück Eisen aussah. Die ganze Nacht regnete es Sterne, aber wir sahen keinen zu Boden fallen, da sie zu verlöschen schienen, während sie noch hoch oben waren."

Aus diesen und ähnlichen Berichten ergeben sich als charakteristisch beim Niedergange eines Meteoriten folgende Erscheinungen: Plötzliches Aufleuchten in unbestimmbarer Höhe der Atmosphäre; Fortbewegung durch den oberen Teil derselben mit einer Schnelligkeit, die ein Kreisen um die Sonne voraussetzt; donnerartige Detonationen, besonders beim Erlöschen, von solcher Stärke, daß die Fenster klirren und Hausgeräte erzittern; zuweilen eine besonders am Tage sichtbare, die Bahn kennzeichnende Wolken- oder Rauchspur; hierauf der Fall auf den Erdboden, gewöhnlich nur in nächster Nähe vernehmbar. Die Heftigkeit des Herabschlagens ist so groß, daß auch kleine Stücke sich mehr als 1 Meter tief in die Erde eingraben. Dem Falle geht häufig ein Zerspringen des Meteors in Bruchstücke von verschiedener Zahl und Größe voran, die sich über ein Gebiet von vielen Meilen zerstreuen können. Die Oberfläche des Findlings zeigt eine schwarze Schmelzrinde und in dieser eigentümliche Flache, wie mit dem Finger gemachte Eindrücke, und dieses Aussehen in Verbindung mit der gleich zu erwähnenden inneren Struktur ist so charakteristisch, daß ein Meteorit vom Fachmanne mit keinem tellurischen Gestein verwechselt werden kann. Der kosmische Ursprung dieser Fremdlinge ist daher heute allgemein anerkannt, während sie früher auch für Auswürfe der irdischen Riesenvulkane oder für Sendlinge von Mondkratern erklärt wurden.

Nach ihren Bestandteilen scheiden die Meteoriten sich streng in Meteoreisen und Meteorsteine (Siderite und Chondrite). Erstere, in weit geringerer Zahl als die letzteren aufgefunden, enthalten hauptsächlich reines Eisen (über 90 Prozent), welches bekanntlich auf der Erde fehlt. Dazu treten in schwankenden Mengen Nickel und Kobalt, Phosphor, Schwefel, Graphit in eigentümlichen Knollen und andere Bestandteile in verschwindendem Maße. Weit wichtiger für die Theorie der Entstehung der Meteoriten ist die Zusammensetzung der Steinmeteore, deren Bestandteile mannigfaltiger und deren spezifisches Gewicht bedeutend geringer ist als das der Meteoreisen. Sie enthalten zum Teil auch Nickeleisen, ferner Schwefeleisen, Olivin und Augit, zwei Bestandteile des Basalts, Chromeisenstein, Bronzit und andere, auf der Erde noch nicht entdeckte Gesteine, jedoch keinerlei uns unbekannte Elemente, ein Umstand, der die Hypothese von der Einheitlichkeit des Weltstoffes wesentlich unterstützt. Die Grundmasse eines Meteorsteins besteht gesteht gewöhnlich aus einem undurchsichtigen, grauen Gemenge, in welches einzelne der obigen Bestandteile als mehr oder weniger runde Kugeln (Chondren, daher Chondrite) oder auch in kristallinischen resp. kristallinischen Massen eingebettet sind. Aus dieser Beschaffenheit schließt man, daß die kleinsten kosmischen Massen, welche überall im Weltraume als freischwebend zu denken sind, in der Nähe der Sonne in Tropfen verwandelt, nach ihrer Entfernung vom Zentralfeuer erkaltet und in abermaliger Nähe seiner Gluten wiederum verflüssigt und mit einander verschmolzen sind. Das Bruchstück- oder Breccienartige vieler Steinmeteoriten erklärt sich aus dem Einverleiben auch solcher Stücke in das Meteor, welche vorher durch Zusammenstoß mit ihresgleichen zertrümmert worden waren. Die äußerste Schmelzrinde wird schließlich durch die heftige Reibung mit unserer Atmosphäre gebildet.

Die zuvor angegebenen Kennzeichen der Meteoriten sind mit Ausnahme des Falles auch für die Feuerkugeln zutreffend, die nicht selten in majestätischer Pracht das Luftmeer durchfahren. Die vollkommene Identität dieser beiden Weltirrwische begegnet daher auch keinem haltbaren Einwande mehr. Der größere Glanz der Feuerkugeln, welcher den Vollmond überstrahlen und ganze Landschaften in Tageshelle versetzen kann, läßt auf ihre weit bedeutenderen Massen schließen, und dies scheint der Grund zu sein, weshalb sie die Atmosphäre bisweilen ohne Schiffbruch verlassen. Ein Prachtexemplar dieser Art wurde am 17. Januar 1890 kurz nach 5 Uhr Nachmittags in fast ganz Oesterreich beobachtet. In einer Höhe von mindestens 157 Kilometern erscheinend, zog es über die südöstlichen Teile Oestreichs, Ungarns, Bosniens bis nach Kroatien, wo es in etwa 40 Kilometer Höhe über einer wenig bevölkerten Gegend gehemmt wurde; heftige Detonationen wurden sowohl in Bosnien wie in Kroatien vernommen, Meteorite jedoch nirgends gefunden. Den Weg der Feuerkugel bezeichnete eine 190 Kilometer lange, noch eine Viertelstunde später sichtbare Rauchsäule. Die Himmelsgegend, von der dieses Meteor ausstrahlte, ist als Ausstrahlungspunkt verschiedener anderer bedeutender Meteore und Meteorite bekannt, wie denn auch kurz vor und nach der beschriebenen Erscheinung zwei andere Feuerkugeln von ihr ausgingen.

Nach einer Berechnung, die freilich auf Genauigkeit wenig Anspruch macht, fallen täglich durchschnittlich zwei Meteorsteine auf die Erde. Da nun die Meeresfläche zur Landmasse sich wie drei zu eins und auf der letzteren die unbewohnten und die bewohnten Gebiete sich etwa wie acht zu eins verhalten, so ist erklärlich, daß ihrer trotzdem so wenige gefunden werden. Ein besonders glücklicher Zufall hat auch einige in früheren Erdepochen gefallene Meteoriten aus Licht gebracht. Ein tertiäres Meteoreisen entdeckte man in einem Block tertiärer Braunkohle aus den Gruben von Wolfsegg in Oberösterreich; es wiegt 785 Gramm und zeigt die charakteristischen Eindrücke. Ein zwei Kilogramm schweres Meteorit aus quartären Schichten wurde bei Hamlet-el-Peguel in der algerischen Sahara in fünf