



Berg- und Hüttenmännische Zeitung für den Niederrhein und Westfalen.

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

Verantwortlich für die Redaktion: Dr. Ratorp in Essen.

Verlag von G. D. Bäcker in Essen.

Diese Zeitschrift erscheint wöchentlich zweimal.

Abonnementspreis vierteljährlich: a) in der Expedition 1,50 M.; b) durch die Post bezogen 1,85 M.

Inserate: die viermal gespaltene Nonp.-Zeile oder der Raum 25 S.

Inhalt: Über Abbau mit Bergeversatz in Westfalen. IX. — Die Beratung des Berg-, Hütten- und Salinen-Stats — Die Entwicklung des Verkehrs auf dem Saarkanal. (Schluß.) — Der ausländische Eisenmarkt im Januar. — Niederrheinisch-westfälischer Kohlenmarkt im Monat Januar 1888. — Englischer Kohlen-, Eisen- und Metallmarkt. — Die Einfuhr westfälischer Steinkohlen und Koks in Hamburg. — Wagengestellung der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn in der Zeit vom 16. bis 31. Januar 1888. — Generalversammlungen. — Amtliches. — Anzeigen.

† Über Abbau mit Bergeversatz in Westfalen.

(Von Bergwerks-Direktor Hilb in Dortmund.)

IX.

III. Zeche Prinz von Preußen bei Langendreer.

Abbau mit Bergeversatz geht um in den Flözen Nr. 9 und 10 Muldenord- und Mulden südflügel. Flöz Nr. 9 hat eine Mächtigkeit von 2,4 m, Flöz 10 eine solche von 1,5 m. Der Fallwinkel des Nordflügels ist 70 bis 80°, der Südflügel ist flacher; im Flöz 9 war wegen des schlechten Hangenden der Pfeilerrückbau früher sehr schwierig. Der Bau ist zweiflügeliger Stoszbau, der Transport der Berge erfolgt durch ein Berge- rollloch in der Mitte der Abteilung. Die Abbaustöße erhalten, der schlechten Beschaffenheit des Nebengesteins entsprechend, nur eine Länge von 60 bis 80 m. Die Kohlenbremsberge werden, wie im allgemeinen Teile beschrieben, von Ort zu Ort hoch gebracht und im Bergeversatz ausgespart. Bei der großen Mächtigkeit der Flöze kosten sie nur sehr wenig. Der Transport und das Verfüllen der Berge wird durch besondere Berge- schlepper besorgt, deren 12 täglich 150 Wagen Berge versehen, außerdem geht in der zweiten Sohle ein Pferd zum Transport der Berge nach den über den Rolllöchern liegenden Kreisel- wipfern. Dagegen spart man über Tage zwei Pferde, von denen seither eines die Wäscheberge von der Wäsche bis zum Berge- aufzug schleppete, während das andere auf der weitläufigen Bergehalbe ging. Es fallen ferner weg ein Maschinenwärter zum Bedienen des Bergeaufzuges und fünf Bergeauslader auf der Halbe. Die Leistung der Kohlenhauer kommt der früheren Leistung beim Rückbau der Pfeiler fast gleich.

Auf der zweiten Sohle, wo die beiden Flöze durch streichenden Pfeilerabbau gewonnen wurden, betrug zu einer Zeit, als diese Sohle unter den besten und ergiebigsten Verhältnissen arbeitete, die Gewinnungskosten pro Förderwagen à 10—11 Ctr. 64,6 S die Holzkosten 28,2 S

zusammen 92,8 S

dagegen stellen sich jene Kosten bei der Gewinnung über der III. Sohle durch Stos- resp. Firstenbau
im Flöz 9 Südflügel 36,5 S }
" " 10 " 36,0 " } u. zuzügl. 16,7 S } = 53,2 S
" " 9 Nordflügel 51,2 " } für Holz } = 52,7 "
" " 10 " 42,3 " } = 67,9 "
" " " " " } = 59,0 "
und durchschnittlich auf 58,2 S.

Die Kosten der ganzen dritten Sohle, Firstenbau mit den übrigen Betrieben zusammengenommen, belaufen sich für Flöz 9 Südflügel auf 56,2 S }
" 10 " 54,2 " } u. zuzügl. 24,9 S } = 81,1 S
" 9 Nordflügel auf 55,3 " } für Holz } = 79,1 "
" 10 " 51,5 " } = 80,2 "
" " " " " } = 76,4 "

Die Holzkosten für die einzelnen Flöze und Flözflügel sind nicht besonders ermittelt. Jedenfalls ist nach diesen Zahlen die Ersparnis eine sehr bedeutende. Es werden jetzt täglich 200 Wagen Berge versehen und, soweit sie nicht vom Grubenbetrieb und der Wäsche geliefert werden, auf der Halbe eingeladen.

IV. Zeche Shamrock bei Herne.

Das 2,81 m mächtige Flöz Dickebank, welches gutes Nebengestein hat und mit 45° bis 50° einfällt, ist zwischen der II. und I. Tiefbausohle durch Abbau mit vollständigem Bergeversatz gewonnen. Die Einrichtung des Baues ist in den kurzen Mitteilungen über Hibernia und Shamrock für den dritten deutschen Bergmannstag beschrieben worden, worauf hier verwiesen wird. Sie unterscheidet sich nicht wesentlich von dem anderswo in Anwendung stehenden Stoszbau. Die Berge wurden zunächst in der Nähe des mittleren Bergebremmsberges in ein Vorratsrollloch gestürzt, aus diesem in hölzerne Wagen mit beweglichem Kopfstück geladen und im Bergebremmsberg herabgelassen. Den einzelnen Kohlenstößen gab man 10 bis 12 m Höhe. Der Bau hat Mitte 1885 begonnen und ist im

Juni 1887 zu Ende geführt worden. Im ganzen sind daraus 140 000 Wagen Kohlen à $\frac{1}{2}$ Tonne Inhalt gewonnen und dafür 117 140 Wagen Berge oder durchschnittlich pro Tag 170 Wagen versetzt worden. Einschließlich der Ausgaben für Zuförderung der Berge durch Pferde, für Aussicht, Holz und Materialien stellen sich die Kosten des Bergeversatzes auf 2,63 \mathcal{A} per Ctr. der dabei gewonnenen Kohlen. Die hohen Versetzkosten sind begründet

- 1) in den außergewöhnlichen Lagerungsverhältnissen des Flözes in der in Rede stehenden Bauabteilung, in welcher sich das Einfallen in 100 m Höhe so verflachte, daß zwei Bremsberge übereinander mit 10 m seitlicher Abweichung hergestellt werden mußten, wodurch die Bedienungskosten sich nicht unwesentlich erhöhten;
- 2) in der langen Betriebszeit von 2 Jahren, wodurch die Aufrechterhaltung der Bremsberge und Strecken erschwert und verteuert wurde;
- 3) in der Schwierigkeit des Bergetransportes auf den in der oberen Sohle mit großem Ansteigen ausgefahrenen Strecken.

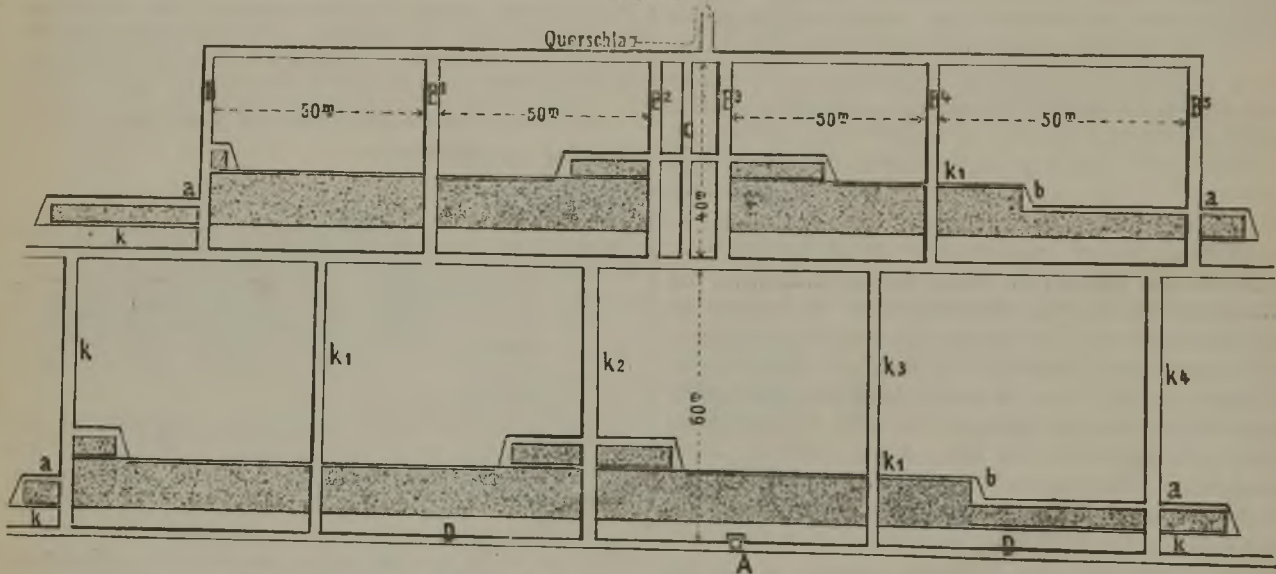
Als bemerkenswerte Vorteile der neuen Methode bezeichnet man

- 1) eine absolut reine Kohलगewinnung selbst bei Flözen mit stärkstem Fallwinkel,
- 2) eine Ersparnis an Holz, weil die Hölzer, da der Bergeversatz dem Pfeiler- resp. Firstenstoß unmittelbar nachfolgt, von viel geringerer Stärke sein können,
- 3) einen größeren Stückkohlenfall,
- 4) die zweckmäßigste Unterbringung der Berge, den Wegfall der ganzen Bergehalbe und des Halbenbrandes,
- 5) einen absolut sicheren Schutz der Erdoberfläche.

V. Zeche Hibernia bei Gelsenkirchen.

Auf der Zeche Hibernia wird, hauptsächlich zum Schutze der Erdoberfläche, Abbau mit Bergeversatz in sehr großem Umfange betrieben. Im Jahre 1886 sind daselbst 170 558 Förderwagen Berge, davon 16 261 Wagen von der Halbe, versetzt worden. Hierfür wurden an Löhnen 67 386,04 \mathcal{A} . oder pro Wagen Berge nahezu 40 \mathcal{A} pro Centner der gesamten Kohलगeförderung 0,76 \mathcal{A} , verausgabt. In den etwa 45° geneigten Flözen Nr. 13, 15, 16, 17 ist mit bestem Erfolge Firstenbau angewendet, auf flach fallenden Flözen führt man Stoßbau. Die Fig. 11

Fig. 11.



stellt den Stoßbau im Flöz Nr. 7 dar. Dieses Flöz hat bei gutem Nebengestein eine Mächtigkeit von 1,20 bis 1,70 m und fällt mit 6° ein. Die Förderung geschieht durch schwebend aufgehauene Wagenbremsen, deren Bremswellen sämtlich mit Vorgelagen zum Haspeln versehen sind. Die Berge für die obere Bauzone werden durch die Bremsberge B bis B₅ von der 6. Sohle abwärts gefördert und gleichzeitig Kohlen aufgezogen. Die Berge für die untere Abteilung werden durch die Bergebremse C herabgelassen, wobei leere Wagen nach oben gelangen. Die Kohlen dieser Abteilung werden durch die Bremsberge K zur Sohlenstrecke D und durch den saigeren Bremschacht A zur siebenten Sohle gefördert. Die Stoßörter werden 8 m weit genommen und die Berge nach unten versetzt, die Förderstrecke also am oberen Kohlenstoß gebildet, während am unteren Stoß eine Wetterröhre R frei bleibt. Ist mit einem Stoßort die Abteilungsgrenze erreicht, so nimmt man rückwärtsbauend 6 m Pfeiler am Oberstoß fort und versetzt mit Bergen bis auf einen Wetterfanal an der oberen Pfeilerergrenze. Wieder am Bremsberge angelangt, geht man in der nämlichen Weise mit dem

zweiten Stoßort vor, und so fort bis zum Verhieb der ganzen Bauabteilung. Die Holzkosten und Reparaturen sind gering. Die Kohलगewerklöhne stellen sich, da beim streichenden Pfeilerabbau wegen des guten Nebengesteins stets ein hoher Effekt zu erzielen ist, höher, weil durch das mehrmalige Bergeversetzen die Leistung der Hauer unbedingt vermindert werden muß.

Seitdem die Zeche Wilhelmine Victoria in Besitz der Aktiengesellschaft Hibernia übergegangen, ist auch dort Strebabbau, Firstenbau und Stoßbau in den Flözen 3, 4, 5, 7, 8 $\frac{3}{4}$, 14, 16, 17, 18, 21 und 22 beider Schächte versucht worden. Der Erfolg war ein überraschender. Strecken, welche bei gewöhnlichem Pfeilerabbau nur mit großen Kosten aufrecht erhalten werden konnten, erfordern gar keine Reparaturen mehr und fast alles Holz kann aus denselben wiedergewonnen werden. Zur Zeit werden schon 400 Wagen Berge täglich versetzt, und nach Verlauf eines Jahres werden die in der Grube fallenden 600 Wagen Berge nicht mehr ausreichen, sodaß dann Berge von der Halbe eingeladen werden müssen.

(Fortsetzung folgt.)

*Die Beratung des Berg-, Hütten- und Salinen-Stats, welche am 1. Februar d. J. im Abgeordnetenhaus stattfand, hat einen Verlauf genommen, der nicht verfehlen wird, in den bergbautreibenden Kreisen des Landes, namentlich aber in denjenigen der seit Jahren so schwer darniederliegenden Steinkohlenindustrie des Niederrheins und Westfalens die lebhafteste Befriedigung hervorzurufen, und zwar umsomehr, als nach den in früheren Jahren gemachten Erfahrungen ein solcher günstiger Ausgang der Verhandlungen in keiner Weise vorausgesehen werden konnte. Die Erklärungen, welche der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten, sowohl als Haupt der Berg-, Hütten- und Salinen-Verwaltung, als auch als oberster Leiter der preussischen Staatseisenbahn-Verwaltung auf die Wünsche und Anträge abgab, die von den die Interessen des Bergbaues und der Hüttenindustrie vertretenden Abgeordneten erneut vorgebracht wurden, sind im vollsten Sinne darnach angethan, mit neuen Hoffnungen für die Zukunft zu erfüllen. Bezüglich der Bruttobesteuerung des Steinkohlenbergbaues, deren Irrationalität und Unbilligkeit seit Jahren im Landtage und außerhalb desselben von den Bergbautreibenden betont und selbst von der Staatsregierung nicht bestritten worden ist, stellte der Minister nicht etwa bloß eine Umwandlung, sondern eine völlige Beseitigung in Aussicht. Ebenso ging aus seinen Äußerungen hervor, daß die Regierung einer Abänderung derjenigen Bestimmungen des Allgemeinen Berggesetzes, welche die Zusammenlegung von Bergwerken zum Gegenstande haben, im Interesse der Erleichterung derartiger Zusammenlegungen nicht mehr abgeneigt, und entschlossen ist, die betreffenden Bestimmungen, nach den für die Aktiengesellschaften maßgebenden Normen, umzugestalten. Besonders erfreulich sind endlich die Aussichten, welche der Herr Minister in bezug auf die Ermäßigung der Eisenbahnfrachten für die Landwirtschaft und die Industrie eröffnete. Die dahin zielenden Äußerungen des Ministers müssen um so ungeteilteren Beifall in den beteiligten Kreisen finden, als sie geeignet sind, die Besorgnisse, welche sich in betreff der Tarifpolitik der Staatsbahnverwaltungen vielfach herausgebildet haben, wenn auch nicht völlig zu verschweigen, so doch auf ein geringeres Maß zurückzuführen. Wie weit der Herr Minister den Bedürfnissen der Industrie in der Gewährung von Transporterleichterungen entgegenkommen wird, bleibt freilich zunächst abzuwarten; wir wollen aber die Hoffnung hegen, daß auch bei der Staatsregierung die Überzeugung herrscht, daß auf diesem Gebiete nur mit wirklich durchgreifenden Maßregeln geholfen werden kann und daß es vor allem darauf ankommt, diese Maßregel rasch zu treffen.

Die Entwicklung des Verkehrs auf dem Saarkanal.
(Fortsetzung und Schluß.)

Der gesamte Verkehr des Kanals wird in seiner wechselnden Größe ganz wesentlich durch den Kohlenverkehr bedingt. Derselbe hat während des ersten Jahrzehnts seit dem Bestehen des Kanals seine größte Ausdehnung im Jahre 1872 gehabt, in welchem 796 919 t verschiedener Güter durch die an der preussisch-lothringischen Grenze gelegenen Schleuse Güdingen gingen. Da zu diesem Aufschwunge, wie bei Darlegung des Kohlenverkehrs schon ausgeführt ist, ganz außergewöhnliche Umstände zusammen gewirkt hatten, konnte in den nächstfolgenden Jahren ein erhebliches Sinken des Verkehrs nicht überraschen. Seit dem Jahre 1875 zeigte die Güterbewegung im Gegensatz zu dem

vorhergehenden starken Wechsel eine ziemlich Gleichmäßigkeit bis zum Jahre 1883, denn, von dem ungünstigen Schiffahrtsjahre 1882 abgesehen, schwankte die Durchfuhr durch die genannte Schleuse nur zwischen 600 000 und 700 000 t. Erst das Jahr 1884 zeichnete sich wieder durch eine erfreuliche Besserung der Verhältnisse aus, indem der Gesamtverkehr bis auf 884 157 t stieg. Wenn diese Höhe in den beiden letztverfloffenen Jahren 1885 und 1886 nicht wieder erreicht ist, so war lediglich der Rückgang des Kohlenabsatzes nach Frankreich hieran schuld.

An der Durchfuhr durch die Schleuse Güdingen sind nach dem Durchschnitt der Jahre 1884 bis 1886 beteiligt:

Kohlen	mit jährlich 681 854 t	oder 80,63 pCt.
Koks	" " 9 302 t	" 1,10 "
Eisenstein	" " 75 517 t	" 8,93 "
andere Güter	" " 78 967 t	" 9,34 "

Von der Summe, welche 845 640 t beträgt, sind 714 401 1/2 t oder 84 1/2 pCt. aufwärts und 131 238 1/2 t oder 15 1/2 pCt. abwärts verschifft. Während die vorgenannten Zahlen den Verkehr auf dem preussischen Teile des Saarkanal betreffen, sind bezüglich des auf dem elsass-lothringischen Teile stattgehabten Güterverkehrs die wichtigsten Zahlen nach amtlichen Mitteilungen der reichsländischen Kanalverwaltung für die Jahre 1880 bis 1886 zusammengestellt. Der dortige Lokalverkehr ist im Vergleich zum Durchgangsverkehr nicht bedeutend und erscheinen daher für den Gesamtverkehr auch nur wenig höhere Zahlen als auf der preussischen Strecke. Derselbe hat betragen

	auf der Bergfahrt	auf der Thalfahrt	zusammen
im Jahre 1880	603 878 t	112 093 t	715 971 t
" " 1881	542 839 "	74 363 "	617 202 "
" " 1882	536 717 "	73 895 "	610 612 "
" " 1883	626 877 "	100 526 "	727 403 "
" " 1884	747 699 "	174 083 "	921 782 "
" " 1885	748 794 "	135 112 "	883 906 "
" " 1886	669 294 "	151 103 "	820 397 "
im Durchschnitt der Jahre 1884 bis 1886	721 929 "	153 433 "	875 362 "

Aus den Jahren vor 1880 sind die betreffenden Nachweisungen nicht vollständig vorhanden; aus den Veröffentlichungen der früheren französischen und der nachfolgenden reichsländischen Verwaltung ergibt sich indessen, daß der Gesamtverkehr betragen hat:

im Jahre 1867	= 472 991 t
" " 1868	= 579 673 "
" " 1869	= 711 336 "
" " 1874	= 560 467 "
" " 1875	= 724 853 "
" " 1876	= 634 553 "

Bei der Berg- und Thalfahrt wurden zusammen gefahren:

im Jahre 1880	= 53 173 084 Kilometertonnen
" " 1881	= 46 332 858 "
" " 1882	= 45 635 575 "
" " 1883	= 54 384 995 "
" " 1884	= 68 522 015 "
" " 1885	= 66 130 100 "

Aus diesen Zahlen, welche der Summe der Produkte aus den einzelnen Ladungen in Tonnen und den von denselben zurückgelegten Kanalstrecken in Kilometern entsprechen, wird die Tonnenzahl des „durchschnittlichen Verkehrs“ berechnet unter der Annahme, daß sämtliche Ladungen den Kanal seiner ganzen

Länge nach durchlaufen hätten. Hiernach ergibt der durchschnittliche Verkehr

zu 699 646 t im Jahre 1880
" 609 643 " " " 1881
" 600 468 " " " 1882
" 715 592 " " " 1883
" 901 605 " " " 1884
" 870 133 " " " 1885

In den früheren Jahren hat derselbe betragen:

427 645 t im Jahre 1867
532 799 " " " 1868
661 207 " " " 1869
516 219 " " " 1874
667 623 " " " 1875
584 456 " " " 1876

Um hiermit den Verkehr auf anderen benachbarten Kanälen zu vergleichen, sei zunächst bezüglich des Rhein-Marne-Kanals angeführt, daß die erwähnten Berichte der französischen Wasserbau-Ingenieure die Verkehrsentwicklung dieses Kanals seit seiner im Jahre 1853 stattgehabten Eröffnung folgendermaßen angeben. Auf der ganzen 311,4 km langen Strecke von Straßburg bis Bitry-le-Français betrug der Durchschnittsverkehr (tonnage moyen)

121 829 t im Jahre 1854
137 585 " " " 1855
181 858 " " " 1856
165 012 " " " 1857
144 455 " " " 1858
172 430 " " " 1859
205 299 " " " 1860
222 882 " " " 1861
248 668 " " " 1862
289 543 " " " 1863
272 128 " " " 1864
266 131 " " " 1865
310 874 " " " 1866
327 523 " " " 1867
377 129 " " " 1868
450 377 " " " 1869

Die bedeutende Zunahme der Transporte in den letztgenannten 4 Jahren war der Eröffnung des Saarkanals zu verdanken. Auf der Teilstrecke Nancy—Straßburg wurde ein Durchschnittsverkehr

von 404 517 t für das Jahr 1868
" 464 665 " " " 1869,

ferner auf der Strecke Nancy—Bitry ein solcher

von 352 409 t für das Jahr 1868
" 437 480 " " " 1869

ermittelt. Für die späteren Jahre ist aus den Mitteilungen der reichsländischen Verwaltung hervorzuheben, daß der Durchschnittsverkehr auf dem deutschen Teile des Rhein-Marne-Kanals (Länge 104 Kilometer)

im Jahre 1880: 435 627 t
" " 1881: 408 827 "
" " 1882: 378 203 "
" " 1883: 417 392 "
" " 1884: 477 774 "
" " 1885: 477 602 "

betragen hat.

Der Rhein-Rhone-Kanal hatte nach den mehrerwähnten französischen Berichten im Jahre 1869 einen Durchschnittsverkehr von 311 097 t auf der Strecke Straßburg—Mülhausen, 228 687 " " " " Mülhausen—St. Symphorien, 155 962 " " dem Zweigkanal nach Hüningen, 39 139 " " " " Colmar.

Nach den reichsländischen Aufzeichnungen betrug dieser Verkehr auf dem deutschen Teile des Kanals (von Straßburg bis Montreux-vicey 132 Kilometer)

192 415 t im Jahre 1880
189 612 " " " 1881
180 462 " " " 1882
203 507 " " " 1883
210 539 " " " 1884
237 663 " " " 1885

Ein Vergleich der vorausgegangenen Zahlen mit der Verkehrsstatistik der benachbarten Reichseisenbahnen dürfte von besonderem Interesse sein. Auf denselben sind nach den Jahresberichten der betreffenden Verwaltung im

Rechnungsjahr 1884/85: 866 455 796 Kilometertonnen
und in 1885/86: 838 849 733 "

im Güterverkehr zurückgelegt worden; bei einer mittleren Jahresbetriebslänge von 1304,63 km beziehungsweise 1316,41 km ergibt sich ein Durchschnittsverkehr

von 664 139 t für das Jahr 1884/85
und 637 308 " " " 1885/86

Demnach ist der Durchschnittsverkehr des Saarkanals, welcher nach den früheren Mitteilungen im Jahre 1884: 901 605 t und im Jahre 1885: 870 133 t betragen hat, wesentlich größer als derjenige der Reichsbahn, während der Rhein-Marne-Kanal und namentlich der Rhein-Rhone-Kanal in dieser Beziehung hinter der Reichsbahn zurückstehen.

Ganz verschwindend hiergegen erscheint der Verkehr auf der unteren Saar. Durch die Schleuse Ensdorf sind nur 15 018 t Güter im Jahre 1885 und nur 13 870 t im Jahre 1886 gegangen. Die sich anschließende untere Mosel hat zwar einen stärkeren, aber im Vergleich zum Saarkanal immerhin noch unbedeutenden Verkehr aufzuweisen. Derselbe hat innerhalb des Regierungsbezirks Trier 72 147 t im Jahre 1885 und 54 728 t im Jahre 1886 betragen, worunter 59 236 bezw. 39 777 t Steine und 3465 bezw. 3472 t Kohlen sich befanden, während die übrige Menge vorzugsweise aus Wein, Eisenerz, Lohe und Marktprodukten bestand.

Endlich möge zur Vergleichung des Kohlenverkehrs in Saarbrücken und Louisenthal mit demjenigen in den nieder-rheinischen Kohlenhäfen noch folgende Zusammenstellung dienen. Es wurden Kohlen in Schiffe geladen:

	1884	1885	1886
	t	t	t
in Ruhrort	1 925 291	2 028 762	2 004 302
in Duisburg	762 068	926 233	947 434
in Saarbrücken	477 624	467 379	379 591
in Louisenthal	165 925	144 230	165 365

Der ausländische Eisenmarkt im Januar.

Essen, 1. Febr.

Im Gegensatz zu der festen Haltung des rheinisch-westfälischen Eisenmarktes waren die Nachrichten von den ausländischen Märkten im verflossenen Monat nicht immer befriedigende; eine stetige Besserung zeigte sich eigentlich nur auf dem französischen Markte, während die übrigen mehr oder weniger Schwankungen ausgefetzt waren.

Als in England schon Ende Dezember eine Abnahme der Nachfrage sich bemerkbar machte, war dies in Anbetracht der Weihnachts- und Neujahrsfeiertage, welche in England größere Bedeutung haben als bei uns, leicht erklärlich, auch die Stille zu Anfang Januar war noch diesem Einflusse zuzuschreiben und man ging auf Seiten der Industriellen mit den besten Hoffnungen ins neue Jahr. Dieselben sollten jedoch wenigstens durch das Januargeschäft nicht realisiert werden, denn die Haltung des Roheisenmarktes ließ von Woche zu Woche nach, und selbst die Anfangs Januar noch rapide steigenden Kupfer- und Zinnpreise vermochten das Sinken der Roheisenpreise nicht aufzuhalten. Nichtsdestoweniger ließen die Produzenten, namentlich in Hinsicht auf die vortreffliche Lage des Stahlgeschäfts, den Mut nicht sinken und die Preisabschwächungen waren insolge dessen nicht gerade erheblich, wenn auch Cleveland-Roheisen Nr. 3 gegen Mitte des Monats plötzlich um 1 s. per Tonne, Hämatiteisen sogar um 2 s. per Tonne herunterging. Gegen Ende Januar lauteten die Nachrichten von jenseits des Kanals etwas günstiger. Die Vierteljahrs-Versammlung hatte die Hoffnung zuversichtlicher gemacht und auch die Preise versteiften sich wieder. Die Lagerbestände Englands haben im Januar stetig von 336 661 tons auf 346 646 tons zugenommen und trotzdem man einseht, daß man mit diesem Ballast nicht weiter rechnen kann, sind noch keine Schritte für eine etwaige Produktions-Einschränkung geschehen. Wie schon bemerkt, hielt sich Stahl weit besser, man kann sagen, daß das Stahlgeschäft von der Kalamität des Roheisens kaum berührt worden ist. Die Frachten waren hoch, die Nachfrage nach neuen Dampfern so lebhaft, daß die Werke oft kaum in der Lage waren, die angebotenen Lieferverträge zu buchen. Da nun jetzt weitaus mehr Stahlbleche als Eisen zur Verwendung kommen, so machte sich die günstige Rückwirkung auf das Stahlgeschäft gerade in dieser Zeit in angenehmer Weise fühlbar. Dazu kamen noch vereinzelt bedeutende Schienenlieferungen nach Amerika. Am besten wird die Thatsache den Stand des Geschäftes beleuchten, daß man neue Walzenstraßen in Betrieb nehmen will, um die Aufträge alle abwickeln zu können. Auch in Fertig Eisen war die Haltung befriedigend; Feinbleche waren lebhafter gefragt. Augenblicklich ist man in England auch damit beschäftigt, ein Syndikat der Weißblechfabrikanten zu errichten.

Der schottische Eisenmarkt war zwar nach den Feiertagen rasch wieder ziemlich lebhaft. Der Jahresbericht, welcher verhältnismäßig günstige Biffern aufwies, wirkte stimulierend auf das Geschäft ein, doch trat in der Woche darauf schon wieder Stille ein, namentlich stockte die ausländische Nachfrage; doch tröstete man sich mit der Aussicht auf den neuen italienischen Tarif. Die Preise gingen indessen immer mehr zurück, ängstliche Seelen suchten die Warrant's zu verkaufen, so daß starkes Angebot vorhanden war, und die in Kupfer eintretende Panik trug nicht gerade zur Beruhigung bei. Nur das Spekulationsgeschäft wurde Ende des Monats insolge der aus Amerika einlaufenden, die Tarifvorschläge betreffenden Nachrichten etwas reger.

In einer eigentümlichen Lage befand sich im verflossenen Monat der belgische Eisenmarkt. Während einerseits die Nachfrage nach den Walzeisenprodukten stetig abnahm und die Käufer sich weigerten, die geforderten Preise zu zahlen, trat in Roheisen thatsächlich ein Mangel ein, dasselbe ging in die Höhe und die Walzwerke waren noch weniger imstande, lohnende Preise zu erzielen. Ihrerseits rechs fertigten die Hochofenbesitzer wiederum die Erhöhung des Roheisens mit den hohen Kokspreisen, während die Koksbesitzer wieder über die hohen Kohlenpreise Klage führten. Infolge einer so regen Nachfrage in Roheisen und der Unfähigkeit der Hütten, derselben gerecht zu werden, ist der Beschluß gefaßt, neue Hochofen anzublasen und einige sind bereits in Betrieb. Eine solche Produktionsvermehrung hat aber nur Sinn, wenn zugleich den Walzwerken neue Aufträge gesichert sind und hiesfür hatte man seine Hoffnung auf die Verlängerung des Handelsvertrages mit Italien gesetzt, der jedoch nur für sehr kurze Zeit erneuert worden ist. Auf der letzten General-

versammlung der Kohlen- und Metallbörse in Brüssel ist ein wichtiger Antrag eingebracht worden, nämlich auf geschäftliche Gleichstellung der Händler und der Produzenten, welcher natürlich bei letzteren auf lebhaften Widerspruch gestoßen ist.

Der französische Eisenmarkt hat sich im Januar unentwegt weiter entwickelt und es hat allen Anschein, daß die jetzt erzielte Besserung dauernden Bestand haben werde. Kurz nach Beginn des Jahres wurde von den Walzwertsbesitzern ein Preisausschlag von 5 Frs. beschlossen und durchgeführt. Die übrigen Bestrebungen derselben, namentlich die der nördlichen Gruppen, an Stelle der gegenseitigen Konkurrenz ein gemeinsames Vorgehen zu setzen, sind von Erfolg insofern gekrönt, daß man jetzt über alle Punkte sich geeinigt hat und nur noch die Verkaufszonen der nördlichen und mittleren Gruppen festzustellen hat. Die Vereinigung wurde allseits lebhaft begrüßt und man brachte ihr unbedingtes Vertrauen entgegen; schon im abgelauteten Monat zeigte sich die gute Wirkung derselben. Es hat sich außer den genannten auch noch ein Syndikat für Walzdraht gebildet und ein solches für gezogenen Draht und Drahtstifte steht noch in Wälde bevor. Das Roheisengeschäft war im Januar durchweg günstig, doch scheint man leider auch sofort wieder eine Erhöhung der Produktion zu planen. Man darf also im allgemeinen die Geschäftslage als eine günstige betrachten. Der Abbruch der Verhandlungen mit Italien in betreff des Handelsvertrages hat allerdings einige Verstimmung hervorgerufen, doch haben die französischen Fachblätter nichtsdestoweniger einen sehr zuversichtlichen Ton.

Der amerikanische Eisenmarkt zeigte eine weniger feste Haltung als im Dezember. Im ganzen und großen sah es drüben still aus und die Preise hatten anfangs weichende Tendenz, behaupteten sich aber gegen Ende des Monats besser. Am besten standen verhältnismäßig Stahlschienen, deren Nachfrage sich Anfangs des Monats noch entschieden steigerte. Die Preise für dieselben behaupteten sich daher auch fest. In Walzdraht zeigte sich ebenfalls durchweg feste Haltung, bei unveränderten Preisen; erst gegen Ende des Monats begann die Nachfrage etwas nachzulassen. Auch in Spiegeleisen war, ungeachtet sonst Roheisen sich in weichender Tendenz befand, die Haltung noch eine befriedigende.

Kohlen-, Eisen- und Metallmarkt.

**** Niederrheinisch-westfälischer Kohlenmarkt im Monat Januar 1888.** Der Absatz im allgemeinen war als ein recht lebhafter zu bezeichnen und die Biffern der für Kohlen- und Koks sendungen täglich verlangten und mit geringen Ausnahmen auch pünktlich gestellten Eisenbahnwagen dürften diejenigen der Vorjahre pro Januar nicht unerheblich übersteigen. Trotzdem konnte eine Anzahl von Zechen den sonst gewohnten Monatsversand nicht innehalten, da bei mehrfacher Abwechslung zwischen scharfer Kälte und gelinder Witterung die Rheinschiffahrt und dadurch der Absatz zu den Häfen während der längsten Zeit des Monats gestört, erstere sogar zeitweilig gänzlich unterbrochen war. Der um Mitte des Monats etwas abgeschwächte Begehr nach Hausbrandkohle hat sich gegen Ende desselben wiederum sehr lebhaft gestaltet, was darauf schließen läßt, daß überhaupt die Deckungen für den Winterbedarf zu niedrig bemessen waren und daher bei anhaltendem Frostwetter die Nachfrage sich noch weiter erhöhen wird. Kohlen für Industriezwecke haben sich in regstem Verkehr erhalten. Die in unserer Nr. 9 enthaltenen, vom Kohlenklub festgestellten Kohlen- und Koks-Preise pro Januar zeigen nur an 3 Stellen Verschiedenheiten gegen die Dezember-Notierungen. Der Preis für Koks-kohle ist danach wieder um 4 M. pro Doppelwagen, und zwar auf 46—54 M. gestiegen, Wiebereikoks hat ebenfalls etwas angezogen und steht auf 9,20 bis 10,50 M. pro Tonne, wogegen Hochofenkoks von 8,00—8,60 auf 8,40—9,00 M. pro Tonne vorgerückt ist. Es bestätigt dies die hier schon früher vertretene Ansicht, daß eine nachhaltige Besserung des Marktes sich bisher nur für Koks und Koks-kohle eingestellt hat

während die Marktlage im übrigen, soweit der Winter nicht fördernd einwirkt und diese Einwirkung von den Bechen nicht auch wirklich ausgenutzt wird, noch geringe Aussichten auf baldige günstige Gestaltung bietet. Die Frage der Moselkanalisation ist seit Beginn dieses Jahres wieder in lebhafteren Fluß gekommen, indem den widerstehenden Bestrebungen des Saarbrücker Reviers die Handelskammern von Koblenz und Metz mit Nachdruck entgegengetreten sind. Bei dem großen Interesse, welches diese Erweiterung der Abfuhrwege für das Ruhrkohlenbecken hat, ist jeder fernere Anhalt für ein endliches Gelingen des Planes mit Freuden zu begrüßen. Auch für die Kanalisierung der Ruhr haben die vorbereitenden Arbeiten während des Berichtzmonats nicht geruht.

H. C. London, 1. Febr. London. Kupfer. Chili Bars, gute gewöhnliche Qualität L. 78. 7. 6. bis L. 78. 17. 6. p. ton bei sofortiger, L. 79. 0. 0. bis 79. 10. 0 bei Zahlung in drei Monaten. Engl. zähes L. 78. 0. 0., bis L. 79. 0. 0. per ton. Zinn. Straits L. 170. 0. 0. bis L. 171. 0. 0. australisches L. 170. 0. 0. bis L. 171. 0. 0. per ton bei sofortiger Zahlung. Englische Ingots L. 165. 0. 0. per ton. Zinkl. Gewöhnliche Marken L. 20. 5. 0. bis L. 20. 10. 0., spezielle L. 20. 10. 0. bis L. 21. 0. 0. per ton. Blei. Weiches englisches L. 14. 15. 0., weiches spanisches L. 14. 7. 6. per ton.

Cleveland. Der gestrige Eisenmarkt zu Middlebrough war still, wenige belangreiche Geschäfte wurden abgeschlossen. Die Preise sind unverändert geblieben, nämlich 32 s. per ton für Nr. 3 Gießereiroheisen, bei späterer Lieferung 3 d. bis 6 d. mehr. Warrant 32 s. per ton; die Vorräte in den Warrantstores betragen jetzt 348 000 t. Puddelroheisen findet besseren Absatz als Gießereiroheisen, es kostet 36 s. 3 d. per ton. Man befürchtet, daß die Vorräte sich im Laufe des vorigen Monats bedeutend vermehrt haben werden. In der Walzisenbranche hat die Nachfrage nachgelassen, die Werke sind jedoch thätig und die Preise unverändert, gewöhnliches Stabeisen L. 5. 0. 0., bestes L. 5. 10. 0., Winkelleisen L. 5. 0. 0., Schiffsbleche L. 5. 0. 0. per ton. Stahlshienen sind wenig gefragt, sie kosten L. 4. 0. 0. per ton, Stahlbleche L. 7. 0. 0. per ton. Gießereien sind etwas besser beschäftigt. Der Absatz in Dampfkothen ist schwach so daß selbst gut situierte Gruben nur an wenigen Tagen in der Woche arbeiten. Gaskothen dagegen sind sehr gesucht; wenn die Tage aber länger werden, wird dies bald aufhören. Hausbrandkothen werden ziemlich gut abgesetzt, doch kaum so gut, wie es in dieser Jahreszeit sein könnte.

Staffordshire. Die Werke sind in voller Thätigkeit und neue Bestellungen laufen in zahlreicher Menge ein. Einige Fabrikanten wollen keine neuen Bestellungen übernehmen, ehe sie die alten einigermaßen ausgeführt haben; andere dagegen nehmen immer noch neue an, befürchtend, daß die jetzige rege Nachfrage bald aufhören wird. Dafür spricht aber nichts, die Nachfrage kommt aus allen Ländern und vom heimischen Markte. Bestes Stabeisen, Schwarz- und Weißbleche sind sehr gesucht, namentlich von Amerikanern, Australiern und Ostindiern. Auch verzinkte Bleche, Bandeisen und billige Schwarzbleche werden von den Exporteuren verlangt. Gewöhnliches Stabeisen kostet L. 6. 0. 0., und selbst die allergeringsten Sorten sind nicht unter L. 5. 0. 0. per ton zu haben. Große Menge von Rohstahl wurden an die Fabrikanten verkauft. Kohlen halten sich in ihren Preisen, sowohl die für Eisenwerke als auch für den Hausbrand. Eine der größten Bergwerksgesellschaften hat eine Dividende von 5 pCt. ausbezahlt.

Schottland. Es waren am 26. Januar 83 Hochöfen im Betriebe gegen 76 im vorigen Jahre. In der Woche vom 14. bis 21. Jan. wurden 6795 t Roheisen verschifft gegen 4962 t im vorigen Jahre. Die Glasgow Vorräte betragen am 20. Jan. 942 507, am 25. 942 750 t gegen 841 371 und 841 959 t im Vorjahre. Glasgow-Warrants kosteten gestern 40 s. 10 d. per ton. In der Walzisenbranche herrscht reges Leben; die meisten Werke sind auf 2 Monate hinaus mit Aufträgen versehen. Preise sind deshalb sehr fest. Gewöhnliches Stabeisen L. 5. 0. 0., bestes L. 5. 7. 6., Winkelleisen L. 5. 0. 0., Bleche L. 5. 12. 6. per ton bei 5 pCt. Provison. Der

Kohlenmarkt ist ziemlich animiert, nur sind die Preise für Exportkohlen schwach.

Wales. Man sagt, daß Dowlais Iron Co. im vorigen Jahre über L. 150 000 für Verbesserungen ausgegeben haben, so daß man Zweifel an der Verlegung der Werke nach Cardiff laut werden ließ. Der Eisen- und Stahlmarkt ist sehr günstig für die Fabrikanten. Aufträge laufen stetig ein und Preise sind lohnend. Stahlshienen kosten in diesem Distrikte L. 4. 2. 6. bis L. 4. 5. 0. per ton. Die Weißblechindustrie ist im lebhaftesten Schwunge; die Vorräte sind gering, so daß an ein Fallen der Preise nicht zu denken ist, so lange die hohen Zinnpreise bestehen bleiben. Gewöhnliches Rostblech kostet 15 s. per Kiste. Der Kohlenmarkt ist lebhaft, die Bergleute sind meist voll beschäftigt. Beste Dampfkothen kosten 9 s. bis 9 s. 3 d., geringere Sorten 8 s. bis 8 s. 6 d., kleine 4 s. 3 d., Hausbrandkothe 8 s. bis 8 s. 3 d. per ton. In voriger Woche wurden verschifft von Cardiff nach dem Auslande 150 942, küstenweise 26 000 t, von Newport 41 476 und 13 305, von Swansea 12 934 und 11 000 t.

Die Einfuhr westfälischer Steinkohlen und Koks in Hamburg

betrug im Monat Januar:

	1888	1887
für Hamburg loco	1934 Wagen *)	2001 Wagen.
über Hamburg		
per Altona-Kieler Bahn	1926 "	1616 "
" Lübeck-Hamburger Bahn	586 "	621 "
" Berlin-Hamburger Bahn	230 "	203 "

zusammen 4676 Wagen 4441 Wagen

Von Hamburg zur Ausfuhr verladen 25 D.-Wagen.

per Elbfähne verladen 12 "

(Mitgeteilt von Hb. Blumenfeld, Hamburg.)

*) Wagen zu 200 Ctr.

Wagengestellung der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn

in der Zeit vom 16.—31. Januar 1888.

	Verlangt. Abgefahren.		Verlangt. Abgefahren.	
	Ladungen à 10 t.		Ladungen à 10 t.	
16. Jan	169	169	25. Jan.	166
17. "	183	183	26. "	180
18. "	164	164	27. "	170
19. "	194	194	28. "	207
20. "	162	162	29. "	—
21. "	210	210	30. "	159
22. "	—	—	31. "	165
23. "	174	174	Durchschnittl.	178
24. "	185	185		178

Generalversammlungen.

Aktien-Gesellschaft für Bergbau, Blei- und Zinkfabrikation zu Stolberg und in Westfalen, Aachen. Freitag, den 10. Februar cr., in Aachen im Direktionsgebäude, Hochstraße Nr. 11, außerordentliche Generalversammlung, und zwar 11 Uhr vormittags für die Inhaber beider Kategorien von Aktien der Gesellschaft, 3 Uhr nachmittags für die Inhaber der privilegierten Aktien und 4 Uhr nachmittags für die Inhaber der Stammaktien.

M t l i c h e s.

Patent-Anmeldungen. Für die angegebenen Gegenstände haben die Nachgenannten die Erteilung eines Patentes nachgesucht. Der Gegenstand der Anmeldung ist einstweilen gegen unbefugte Benutzung geschützt.

Nr. 21. Rostfab. Arthur Schreiber in Dresden, Sachsen-Allee Nr. 2. — Nr. 35. Hangvorrichtung für Fahrstühle. D. Sorge in Bielefeld. — Nr. 36. Doppelrost. D. Schmüder in Olberg in Westf. — Nr. 40. Verfahren und Vorrichtung zur Darstellung von denjenigen Metallen und Metalloiden in Schachtöfen, welche bei der Spaltung aus ihren Verbindungen wegen der niedrigen Lage ihres Siedepunktes in Dampfform ausgeschieden werden. K. Eichhorn in Berlin W., Mohrenstr. 10 II.

Verlag von G. D. Baedeker in Essen, zu beziehen durch jede Buchhandlung:

Elementarbuch
der
Steinkohlen-Chemie
für Praktiker
von
Dr. F. Muck.

Zweite vermehrte Auflage.

Preis geb. in ganz Leinen mit Goldtitel 1 Mk. 60 Pfg.

In dem 1. diesjährigen Heft der Zeitschrift für das Berg-, Hütten- und Salinenwesen im Preussischen Staate wird folgendermassen über das Buch geurtheilt: „Wir stehen nicht an, das treffliche Büchlein nach Form und Inhalt zu dem Besten zu rechnen, was seit längerer Zeit erschienen ist, um die Ergebnisse der Wissenschaft dem „Praktiker“ zugänglich zu machen und verfehlen daher nicht, die Aufmerksamkeit aller Fachgenossen angelegentlichst auf das Schriftchen hinzulenken.“



stärkstes und daher billigstes Material zur Wetterführung.

D. R.-P. Nr. 20679.

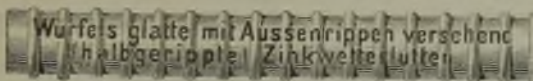


Patentmuffen

zu luftdichter Verbindung der einzelnen Latten mit einander.



D. R.-P. Nr. 27485.



Meine quer gerippten Patent-Latten wurden prämiirt auf der internationalen Ausstellung zu Antwerpen 1885.



Dieselben wurden durch die Collectiv-Ausstellung der Niederrheinisch-Westfälischen Steinkohlenzechen zur Ausstellung gebracht.



Bochum.

M. Würfel,
alleiniger Erfinder der quer und spiralförmig gerippten, sowie sämmtlicher anderer Sorten gerippter Latten

Friemann & Wolf, Zwickau i. S.

Maschinenfabrik

alleinige Fabrikanten der
Wolfschen

Original-Benzin-Sicherheitslampe

mit Zündvorrichtung u. Magnetverschluss

Absatz innerhalb 4 1/2 Jahren:

ca. 45 000 Stück.

Allein-Verkauf für das Ruhrkohlen-, Wurm- und Inde-
Revier durch

Herm. Siebeck, Bochum i. W.

Märkische Maschinenbau-Anstalt
Wetter a. d. Ruhr

empfiehlt

Kohlensprengapparate

(Patent Walcher)

zur mechanischen Gewinnung der Kohle.

Dammthüren.

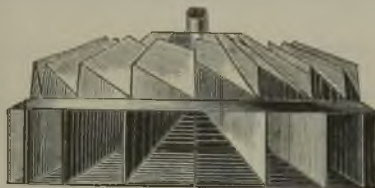
Deutsches Reichs-Patent Nr. 2669.

Modelle vorrätig bis zu 50 Atmosphären Druck.

Heintzmann & Dreyer

Bochumer Eisenhütte zu Bochum.

Grubenventilation.



Der Aufmerksamkeit aller Herren Reflectanten empfehle ich die vorzüglichsten mit meinem neuen

Schöpfschaufel-ventilator

D. R. P. Nr. 31332.

erzielten Nutzeffecte. Die höchst solide Construction

desselben gestattet ausserdem sehr hohe Depressionen (160 mm). Mit den neuerdings ausgeführten **Doppelanlagen** kann sogar eine Depression von 300 mm und dementsprechendes Wetterquantum erreicht werden.

Diese Doppelanlagen sind daher im Stande, auch bei sehr ungünstigen Grubenverhältnissen selbst den weitgehendsten Anforderungen Genüge zu leisten.

Zu jeder gewünschten Auskunft stehe bereitwilligst zu Diensten.

Friedr. Pelzer, Civil-Ingenieur,
Dortmund.

Neue Benzin-Sicherheitslampe

mit Zündvorrichtung und Verschluss
Patent Langenbruch.

Besondere Vortheile: Die Lampe erlischt beim Oeffnen und Schliessen. Grosse Leuchtkraft; keine Schattenbildung, beim Zünden kein Bespritzen des Glases. Ungefährliche Zündung. Sehr einfacher, solider Mechanismus.

Dürener Maschinenfabrik und Giesserei

Hupertz & Banning, Düren.

Vertreter für Westfalen:

Hermann Ewe, Bochum.

Aug. Reuschel & Co., Schlotheim, Thüringen.

Prämiirt mit den ersten Preisen auf allen beschickten Ausstellungen.

Mechanische Weberei für:
Baumwoll- und Kameelhaar-Treibriemen,
Hanfgurte, Hanfshläuche, Press- u. Filterstoffe
und
Sellerwarenfabrik.
Gegründet 1862

Prospecte, Preislisten und Muster auf Wunsch gratis und franco.

Wolfram - Metall für
Stahlfabrikation

empfiehlt in jeder Quantität und bis zu 98% Reinheit billigt die Wolfram-Fabrik von Theodor Kniesche in Rosswein. Anfragen und Zusendungen gefälligst an Theodor Kniesche, Leipzig, Brühl, zu richten.

Zu beziehen von G. D. Baedeker in Essen und durch jede Buchhandlung:

Technische Mittheilungen

des
Vereins für die bergbaulichen Interessen
im
Oberbergamts-Bezirk Dortmund.

Im Auftrage des Vereins-Vorstandes und der von demselben erwählten technischen Kommission bearbeitet und veröffentlicht von

Bergassessor a. D. Nonne
in Dortmund.

Inhalt des I. Heftes:
Die Wasserhaltung. 1. Einleitung. 2. Förderung etc. etc.
gr. 40 Format. 224 Seiten. Gebunden in Ganzleinen Preis 12 Mark.

Inhalt des III. Heftes:
Einleitung. Die technischen Vortheile etc. etc.
gr. 40 Format. 68 Seiten. Broch. Preis 4,50 Mark.

Die Reform des Knappschaffswesens

im
Anschluss an die sociale Gesetzgebung.

Von
C. Lahmeyer,
Geheimer Bergrath zu Clausthal.

Preis broch. 60 J.

Schraubenförmig gerippte



Patent-Zinkwetterluten.

D. R.-P.  Nr. 30274.
D. R.-P. Nr. 37566

Zinkwetterluten

in jeder Art u. Dimension fertigt zu den
billigsten Concurrenz-Preisen

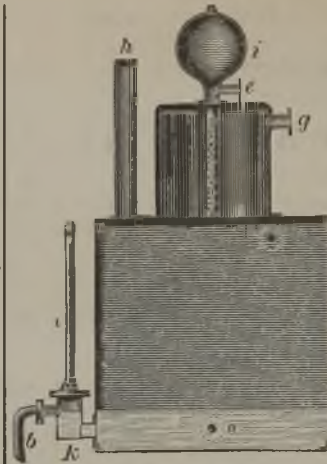
H. von der Weppen

Essen a. d. Ruhr
Wetterlutenfabrik.

Quer gerippte Zinkwetterluten.



Glatte Zinkwetterluten.



Wichtige Erfindung. Vorwärmer.

Deutsches Reichs-Patent.

Garantie für siedendes Speisewasser.

Bedeutende Kohlenersparniss.
Grössere Verdampfungskraft des Kessels.

Illustrirte Prospekte werden zugesandt.

Wiederverkäufer gesucht.

Petry & Hecking,
Maschinenfabrik,
Dortmund.

Dampfpumpen, Transmissions- und Handpumpen aller Art.

Schütz & Hertel, Wurzen i. S.

Maschinenfabrik, Eisen- und Metall-Giesserei.

Sicherheits-Lampen,



westfälische, fabricire mit

Plompverschluss

Patent Seippel, Nr. 24547
sowohl für Oel-, wie auch für

Benzinbrand.

Auch lasse ich alle Oel-
lampen in Benzin-Lampen
umarbeiten.

Zu geeigneten Aufträgen halte ich
mich bestens empfohlen.

Wilhelm Seippel,
Bochum in Westfalen.

Eisen- u. Metallwaaren-Branche.

Technisch erf. Kaufmann ges. Alters,
militärfrei, Betriebsdir. einer ausl.
Metallw-Fabr., befähigt, Fabrik oder
grösseres Geschäft selbstständig zu
leiten, sucht Stellung als Director,
Bureauchef, Leiter einer Filiale oder
sonstigen Vertrauensposten; würde
event. auch Exporireisen (Europa) mit
übernehmen. Gef. Off. unt. G. F. 147 an
Haasenstein & Vogler, Berlin SW., erb.

Muttern u. Schrauben,
gepresst u. geschmiedet, roh u. blank,
sowie Bergbau-, Hütten-Gerüthe und
Werkzeuge empfiehlt in bester Waare

Heinrich Lueg, Haspe, Westf.

Roheisen.

Ein gewandter Kaufmann, seit
25 Jahren in der Eisenbranche thätig,
(z. Theil auf Hüttenwerk i. England),
mit speciellen Kenntnissen im Vertrieb
von Roheisen u. m. ausgedehnten Con-
nectionen unter den Consumenten
Deutschlands, sucht e. s. Erfahrungen
entsprech. Stellung a. e. Hütte oder
anderweit. Offerten unter H. V. 245
an Rudolf Mosse, Berlin.

Für ein grösseres Bergwerk wird ein

Grubensteiger,

welcher den Cursus der Oberklasse
einer Bergschule durchgemacht hat, und
gute Zeugnisse vorzulegen vermag, zum
Antritt per 1. April c. gesucht. Er-
wünscht ist, dass derselbe bereits
einige Jahre als Steiger praktisch im
Dienst gewesen ist. Meldungen unter
Beifügung von Zeugnis-Abschriften
zu richten an die Expedition d. Blattes
unter X. V. 414.

Ein capitalskräftiger

Compagnon

zur Exploitrung eines grossen
hoffnungsvollen Freischurf-
Complexes bei Schatzlar
direct an der Schatzlar-Königs-
haner Localbahn gelegen, wird
gesucht. Anträge unt. M. W. 1159
an d. Herren Haasenstein & Vogler
in Wien.

Druck von G. D. Baedeker in Essen.

Gewerkschaft Schalker Eisenhütte, Schalke (Westfalen),

liefert als Specialitäten:

Maschinen für Bergbau und Hüttenbetrieb

Drucksätze, Saug- und Hebepumpen.
Dampfzüge, einfache und Zwillings-,
Schachtgestänge, Förderwagen,
Dammthüren bis zu 50 Atm. Druck,
Ziegelei-Anlagen für Trockenpressung,
Steinfabriken für granulirte Hobofenschlacke,
Dampfmaschinen mit u. ohne Präcisionsteuerung,
Dampfpumpen,
Flanschenrohre und Steigerrohre,

als
Unterirdische Wasserhaltungen,
Complete Schmiede-Einrichtungen,
Cokeauspressmaschinen,
Armaturen für Coköfen und Dampfkessel,
Wasserstrahlapparate,
Walzenstrassen, Luppenbrecher, Scheeren,
Verzinkapparate,
Anlagen für Kettenförderung,
Gussstücke jeder Art u. Gewicht, roh u. bearbeitet.

Stahlfaconguss in Temperstahl, als Grubenwagenräder, Rollen, Radsätze.

Referenzen über Ausführungen stehen zu Diensten.