№ 11. XXIV. Jahrgang.

Glückauf.

1888. 8. Februar.

Berg- und Hüttenmännische Zeitung für den Niederrhein und Westfalen.

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

Verantwortlich für die Redaktion: Dr. Natorp in Essen. Verlag von G. D. Bädeker 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 ₰.

Inhalt: Rede des Ministers der öffentlichen Arbeiten in der Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 1. Febr. bei Beratung des Berg-, Hütten- und Salinen-Etats. — Die Generalversammlung des Vereins deutscher Eisenhüttenleute zu Düsseldorf am 5. Febr. I. — Der Kohlenverkehr auf dem Rhein. — Die Erhebung von 1/3 pCt. Landesstempel bei Liefe ungsverträgen — Der Erzverkehr von Bilbao in 1887. — Korrespondenzen. — Wagengestellung im Ruhrkohlenreviere vom 16. bis 31. Jan 1888. — Brennmaterialien-Verkehr der Stadt Berlin im Monat Dezember 1887. — Westfälische Steinkohlen-, Koks und Briquettes in Hamburg, Altena, Harburg 2c. — Magnetische Beobachtungen. — Generalversammlungen. — Amtliches. — Anzeigen.

Rede des Ministers der öffentlichen Arbeiten Maybach

in der Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 1. Februar, bei der Beratung des Berg-, Hütten- und Salinen-Etats.*)

Der Herr Abgeordnete Dr. Schultz hat bei dem vorliegenden Etat den Eindruck gewonnen, daß derselbe ein düsteres Bild gewähre. Er hat darin nicht ganz unrecht. Wären wir in der Lage gewesen, diesen Etat zu einer späteren Zeit aufzustellen, zu der Zeit, wo sich schon eine gewisse Erholung in der Montanindustrie geltend machte, so würde er ein besseres Bild gegeben haben. Ich hoffe deshalb auch, daß, wenn die Verhältnisse — und ich darf ja wohl, wenn nicht unberechenbare Umstände eintreten, das annehmen — sich weiter so entwickeln, der Etat schließlich in der Ausführung sich besser gestaltet, wie wir von vornherein angenommen haben.

Es ist ja eine bekannte Thatsache, daß auf allen Gebieten unserer Montanindustrie sich ein Aufschwung geltend macht, wie wir ihn vor einiger Zeit noch kaum gehofft hatten, ein Aufschwung, der, wie ich glaube, auf gesunder Basis beruht, und von dem ich — immer vorausgesetzt, daß nicht unberechenbare Verhältnisse eintreten — eine weitere Entwickelung nach allen Berichten, die mir zugegangen sind, erhoffen darf. Es ist gewiß, daß auf dem Gebiete des Bergbaues sich in den letzten Jahren eine ganz ungemeine Entwickelung vollzogen hat. Ich will Ihnen beispielsweise mitteilen, daß nach den Aufstellungen, die wir gemacht haben in dem Ruhrkohlenrevier, der Eisenbahn-Kohlentransport seit 1879 — also seit der Verstaatlichung — in der Quantität sich um 57 pCt. gehoben hat. (Hört! hört! rechts.)

Diesen ungeheuren Verkehr zu bewältigen, ist ja nicht ohne Mühe, aber im großen und ganzen mit Glück gelungen. Wir haben dafür die redenden Zeugnisse in den Berichten der Handelskammern selbst, die anerkennen, daß die Veranstaltungen, welche die Eisenbahnverwaltung getroffen hat, genügt haben, diesen Verkehr in einer für ungewöhnlich entwickelte Verhältnisse wirklich befriedigenden Weise zu bewältigen. Sie erinnern sich — ich habe, glaube ich, früher schon das mitgeteilt, es wird auch anderweit bekannt sein, — daß, um festzustellen, auf welche Kohlentransportmengen in dem laufenden Jahre die Eisenbahnen sich einzurichten haben, auf meine Anordnung zwischen der Eisenbahnverwaltung und den Bergbauinteressenten unter Zuziehung des Oberbergamts eine Besprechung und Erörterung darüber stattfindet, wie sich etwa in dem laufenden Jahre der Verkehr bei der Kohle u. s. w. gestalten werde. Wie sehr nun die Erwartungen der Bergbauinteressenten selbst in dem Ruhrkohlenrevier im vorigen Jahre überflügelt worden sind, ergibt sich daraus, daß, wenn ich mich recht erinnere, in der damaligen Konferenz der Mehrtransport auf etwa 2 pCt. gegen das Vorjahr angeschlagen wurde, und daß dieser Satz meines Wissens nicht allein erreicht, sondern um mehr als das Dreifache überstiegen worden ist. Also, meine Herren, auf dem technischen Gebiete hat die Eisenbahnverwaltung Leistungsfähigkeit und Entgegenkommen bewährt.

Was das Tarifgebiet angeht, so werde ich mir erlauben, später auf das zurückzukommen, was der letzte Herr Vorredner sagte. — Der Herr Abgeordnete Dr. Schultz fragt: wie steht es in bezug auf die Gesetzgebung hinsichtlich der Erleichterung der Konsolidation? — Ich habe meinerseits bereits früher in diesem Hohen Hause angedeutet, daß ein großer Übelstand in der Art des Betriebes des Privatbergbaues berube — und ich glaube, die Sachverständigen werden mir das zugeben — in der ungemeinen Zersplitterung dieses ganzen Bergbaues, in der großen Zahl von Zechen mit selbständigen Apparaten, mit selbständigen Vorständen, mit all dem Luxus, den eine selbständige Verwaltung notwendig mit sich bringt, infolgedessen eine große Verteuerung der Generalkosten und eine Rivalität im Absatze, die für beide Teile, die sich Konkurrenz machen, nur verderbenbringend wirken kann. Sie erinnern sich, daß man versucht hat, durch Konventionen dieser Überproduktion — ich kann es geradezu nennen dieser Verschleuderung eines wichtigen Nationalgutes vorzubeugen, daß man aber mit diesen Konventionen dies Ziel nicht erreicht hat, daß man sich vielfach, um den Absatz zu erhöhen, darin gefügt hat, große Konventionalstrafen zu zahlen. Die Konventionen haben also, wie es scheint — wenigstens soweit ich unterrichtet bin — ihre Zwecke sehr wenig erfüllt. — Die Konsolidation — das bessere Mittel — zu befördern, ist nach meiner Auffassung allerdings ein erstrebenswertes Ziel. Ich habe mich veranlaßt gesehen, über diese Frage die Bergbehörden in den Provinzen zu hören, und allerdings verschiedene Urteile bekommen. Nach dem Berggesetz von 1865 liegt die Sache ja so, daß einer Konsolidation nicht weniger als Dreiviertel der Gewerke zustimmen müssen. Das ist eine Erschwerung einer an sich nützlichen Maßregel, die, wie ich glaube, unserer heutigen Auffassung über Sozietätverhältnisse und Aktiengesellschaften entgegensteht. Ich glaube, daß es nicht unrichtig sein würde, wenn wir im Wege der Gesetzgebung dahin gelangen — die Prüfung ist noch nicht abgeschlossen —, in bezug auf die Ab-

*) Die Ausführungen der Abgeordneten zu demselben Etat werden demnächst auszüglich gleichfalls zur Kenntnis der Leser gebracht werden. D. Red.

stimmung der Bergwerksversammlungen ähnliche Bestimmungen einzuführen, wie sie in bezug auf Aktiengesellschaften gelten. Dadurch wird, glaube ich, die noch bestehende Ausnahme, für die häufig kein Grund mehr vorliegt, auf eine Weise beseitigt, welche der Verbesserung der ganzen Verhältnisse des Bergbaues Vorschub leistet.

Was die von dem Herrn Abgeordneten Dr. Schultz weiter berührten polizeilichen Bestimmungen angeht, so will ich mich eines Urteils darüber zur Zeit enthalten. Es ist mir eine Beschwerde zugegangen aus jenen Bezirken, wenn ich nicht irre, von sämtlichen Gruben, und ich muß in eine nähere Prüfung eintreten und zunächst das Oberbergamt hören, welche Gründe dazu geführt haben, diese Anordnungen, wie geschehen, zu treffen. Es ist ja vielleicht möglich, bei aller der Staatsregierung obliegenden Sorgfalt und der Notwendigkeit, auf eine genügende Sicherheit des Bergbaues im Interesse der bergbautreibenden und der darin arbeitenden Bevölkerung zu halten, hier und da eine Erleichterung eintreten zu lassen. Es ist nicht die Absicht, namentlich in Berücksichtigung der mannigfachen Auflagen, die der Industrie auf sozialpolitischem Gebiete gemacht werden müssen, über das zwingende Maß hinaus den Bergbau zu belasten.

Dann ist weiter erwähnt worden die Bergwerksabgabe. Ich glaube, ich habe schon einmal auseinandergesetzt: sie hat eine Vorgeschichte, welche zusammenhängt mit der Freigabe des Bergbaues. Zuerst belief sie sich auf 10 pCt. und ist nach und nach ermäßigt worden. Sie soll Ersatz bieten für die Aufsichtskosten des Staates und eine Art von Rekognitionsabgabe sein für die Freigabe des Bergbaues. Aber die Art und Weise, wie diese Abgabe erhoben wird, ist mir im höchsten Grade antipathisch, weil sie auf einer Grundlage beruht, die wir sonst bei irgend einer Abgabe nicht kennen. Wenn der Herr Abgeordnete meint, man solle Erleichterungen eintreten lassen für den Export dadurch, daß man den betreffenden Steuerbetrag in Form einer Exportprämie zurückgewähre, dann will ich ihm sagen: ich gehe weiter, ich wünsche sobald als möglich die Beseitigung der ganzen Abgabe, (Bravo!) indem ich glaube, daß dieselbe in der That nicht mehr die Bedeutung hat, die sie haben sollte, und weil ich nicht einsehe, wie auf irgend einem annehmbaren Wege eine Besteuerung des Nettobetrages zu ermöglichen sein wird, wollen wir nicht in das Geschäftsgebahren der Gruben in einer Weise hineinsteigen, die für sie und auch wohl für die Verwaltung unerträglich wäre.

Dann komme ich auf die Eisenbahntariffrage. Ich glaube indes, es ist besser, wenn wir die eingehende Behandlung dieser Frage uns für den Eisenbahnetat selbst vorbehalten; dort wird ja Zeit und Gelegenheit sein, über das, was geschehen ist und was noch geschehen kann, uns eingehender zu unterhalten. Indessen auf dem Boden, daß unsere Staatseisenbahnen nicht dazu da sein sollen, eine Finanzquelle zu bilden, stehe ich heute noch wie früher; ich bin aber der Meinung — und das kann ich ja heute nur wiederholen — daß wir auf dem Gebiete der Frachtermäßigungen mit sehr großer Vorsicht vorgehen müssen, weil ich noch immer das Schreckbild vor mir habe der 20prozentigen Tariferhöhung aus dem Jahre 1879, welches herbeigeführt wurde durch die Privatbahnen, welche nicht mehr zu der von ihnen für notwendig erachteten Rente kamen. Wir dürfen, ich kann es nicht oft genug sagen, auf diesem Wege, meine Herren, keinen Rückschritt machen, wir dürfen nur vorwärts gehen. Da wir nun glücklicherweise durch die gebesserte Finanzlage des Staates in der Lage sind, uns freier bewegen zu können, so glaube ich, ist der Zeitpunkt gekommen, auf diesem Gebiete ein Mehreres zu thun, als uns bisher möglich war; und das ist die Absicht der Regierung.

Ich habe Ihnen neulich — bei der ersten Beratung des Staatshaushaltsetats — schon gesagt, daß wir in bezug auf den Personenverkehr lange gehegten Wünschen der Bevölkerung jetzt entgegengekommen sind durch eine Preisermäßigung auf die Normalsätze der Staatsbahnen, was einen Ausfall von 1 678 000 *M.* voraussichtlich zur Folge hat. Wir schrecken vor solcher Summe nicht zurück. Ich kann hinzufügen, daß wir Erörterungen eingeleitet haben über verschiedene Verkehrserleichterungen im Interesse der Landwirtschaft, meine Herren, und der Industrie. Für die Landwirtschaft haben wir bereits oft vorgetragene Wünsche bisher nicht berücksichtigen können, weil die Finanzlage des Staates, der wir eben als Glied des Ganzen uns akkomodieren müssen, es nicht gestattete. Ich rechne dahin unter anderen die Ermäßigung der Tarife für Düngemittel — ich erwähne diese nur beispielsweise — und andere Dinge, die uns gewiß den Dank des Landes eintragen und der Landwirtschaft außerordentlich zu gute kommen würden.

Dann was die Industrie anlangt, so sind wir bemüht, uns das Gebiet, welches wir im Auslande erobert haben, möglichst zu erhalten. Die Tarife nach Belgien u. s. w. unterliegen im Augenblick — den Herren im Westen wird das wohl bekannt sein — der Erörterung, wie weit man gehen müsse und gehen könne, um das alte, uns streitig gemachte Gebiet zu behalten. — Dann bestehen gerade auf dem Gebiete der rheinisch-westfälischen Montanindustrie verschiedene Wünsche aus der Zeit der Privatbahnen, die wir bis dahin nicht befriedigen konnten; ich erwähne beispielsweise die Frage der Anschlußfrachten, welche bisher schon durch die Verschiedenheit der Sätze zu sehr vielen Bedenken Anlaß gegeben haben. (Sehr richtig!) Es ist mein lebhafter Wunsch, diese Sätze im Wege der Ermäßigung auf eine rationelle Basis zu stellen, die uns, wie ich nach den bisherigen Erhebungen annehmen kann, allerdings mit dem Ausfall von gegen 1 Million Mark bedenkt.

Dann haben wir weiter den Wunsch, die Brückenzuschläge, die aus der Privatbahnzeit noch bestehen, gegen die sehr viel angekämpft worden ist und die auf künstliche Weise das natürliche Hindernis der Ströme noch vergrößern, soweit wie möglich fallen zu lassen, um auf diese Weise die Verbindung zwischen den Ufern zu erleichtern. Das ist ein Gegenstand der weite Gebiete der ganzen Monarchie berührt, und nach Zahlen berechnet, eine ziemlich hohe Summe, mehrere Millionen, in Anspruch nimmt. Weiter steht die Frage zur Erörterung, was wir thun können und müssen, unter Mithülfe der Interessenten selbst, um uns das Gebiet an den Küsten zu erhalten, soweit nicht etwa, wie es in Schleswig-Holstein der Fall ist, die Handelswelt sich dagegen sträubt, deutsche Kohle zu nehmen, weil das den Handelsinteressen nachteilig sei. Zur Lösung der Frage, ob wir auch die Kohlen für den Hausbrand in diesen Bezirken besser einbürgern können als früher, gehört allerdings die Mitwirkung der Interessenten. Ich erinnere an einen Artikel aus Bergbaukreisen im Glückauf, den ich kürzlich gelesen habe, da wird sehr dringend an die Gruben die Aufforderung gerichtet, nicht schlechte Kohle zu liefern, sondern recht gute Qualität, ich erinnere mich auch aus der Korrespondenz, die die frühere Direktion der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft — welche, wie ich beiläufig erwähnen will, sich gegen Ermäßigungen nach der Küste wiederholt gesträubt hat — mit den Bergbauinteressenten gepflogen hat, worin ausdrücklich gesagt wird, letztere hätten sich das Geschäft selbst verdorben, weil sie so schlechte Kohlen geliefert hätten: 10 bis 12 pCt. Steine wären darin gewesen. Ich glaube, daß einer der Herren, die hier gegenwärtig sind, sich erinnern wird, daß dieser Punkt zu einer besonders erregten Diskussion Anlaß gegeben hat. Es wurde von ihm anerkannt, daß „merkantile Fehler" gemacht seien. Wollen also die Interessenten der Verwaltung zur Seite stehen, insbesondere auch durch stete Lieferung guter Kohlen, dann, denke ich, wird es gelingen, den Markt entsprechend zu erweitern.

Vielleicht können auch noch einige andere Wünsche Erfüllung finden. Wir dürfen uns aber nicht in einem Tarifsturzbad bewegen, sondern müssen diese Tarifermäßigungen wie einen milden Regen auf das Land fließen lassen, (Bravo!) und zwar nach allen Seiten hin, und ich glaube, das hat der Herr Finanzminister damit sagen wollen, als er gegen Sonderbestrebungen sich aussprach. Die Einrichtungen, die wir bezwecken, sollen dem gesamten Lande zu gute kommen, sie dürfen nicht bevorzugend einer einzelnen Gruppe von Interessenten, so wichtig diese auch sein mag, unter Zurücksetzung vielleicht einer anderen, eben so wichtigen Gruppe, einer anderen Kategorie, besonders zufließen.

Die viel besprochenen Überschüsse der Staatsbahnen sind, wie der Herr Vorredner ganz richtig bemerkte, gerade verwendet worden zum Ausbau des Eisenbahnnetzes, besonders unserer Nebenbahnen. Wenn Sie nachrechnen wollen, so haben wir mit den Mitteln, die wir gewonnen haben aus den Fonds der verstaatlichten Bahnen, und den Überschüssen, die wir erzielt haben, in der Hauptsache die Nebenbahnen bestritten, und ich glaube, es ist das, wie mit vollem Recht von dem Herrn Vorredner hervorgehoben worden ist, ein ganz außerordentlich wichtiger Erfolg unseres Staatsbahnsystems, ein Erfolg, um den uns andere Länder beneiden und mit Recht beneiden. Wir können sagen, daß wir im großen und ganzen die zahlreichen und umfassenden Verbesserungen auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens, die zahllosen Neubauten, die wir begonnen haben, die weitgreifenden Ermäßigungen der Tarife, aus den Erträgen bewirken konnten, welche wir nur durch diese vorsichtige Art der Verwaltung haben erzielen können. Bedenken Sie, meine Herren, was z. B. — mir liegt eine Notiz vor — geschehen ist allein in bezug auf den Umbau von Stationen auf den verstaatlichten Bahnen. Nicht weniger als 176 Stationen auf den verstaatlichten Bahnen sind seit 1880, d. h. seit der Verstaatlichung, in Umbau genommen, nicht weniger als 131 Haltestellen sind neu eingerichtet und über 80 — ich habe die Ziffer augenblicklich nicht genau zur Hand — für den Verkehr erweitert worden. Ja, meine Herren, dieser Umbau und diese Einrichtung neuer Haltestellen wie der Umbau mehrerer Stationen

Brennmaterialien-Verkehr der Stadt Berlin im Monat Dezember 1887.

(Nach den Mitteilungen des Statistischen Büreaus der Königl. Eisenbahn-Direktion in Berlin.)

	Steinkohlen, Koks und Darrsteine.						Braunkohlen und Darrsteine.			
	Englische.	Westfälische.	Sächsische.	Oberschlesische.	Niederschles.	In Summa.	Böhmische.	Preußische u. sächsische Darrsteine.	Preußische u. sächsische Kohlen.	In Summa.
	Tonnen.									
I. Empfang . . .	3 848	11 240	260	82 654	16 055	114 057	21 057	36 614	1 713	59 384
Hiervon ab die den nicht im Weichbilde von Berlin liegend. Ringbahn-Stationen zugeführten Quantitäten	—	2 340	30	3 869	1 917	8 156	1 292	730	—	2 022
Bleibt Summe des Empfanges	3 848	8 900	230	78 785	14 138	105 901	19 765	35 884	1 713	57 362
II. Versand . . .	805	990	100	6 517	677	9 089	3 804	1 706	202	5 712
Bleiben im Dez. 1887 in Berlin	3 043	7 910	130	72 268	13 461	96 812	15 961	34 178	1 511	51 650
Im Dez. 1886 blieben in Berlin	4 706	6 600	320	73 558	12 017	97 201	10 747	29 528		40 275
Mithin im Dezember 1887 gegen Dezember 1886	—1 663	+1 310	—190	—1 290	+1 444	—389	+5 214	+6 161		+11 375

Westfälische Steinkohlen, Koks und Briquettes in Hamburg, Altona, Harburg 2c.

Die Quantitäten Kohlen, Koks und Briquettes, welche während des Monats Januar 1888 (1887) in hiesiger Gegend laut amtlicher Bekanntmachung eintrafen, sind folgende:

	Tonne zu 1000 kg 1888	1887
In Hamburg Platz	19 340 t	20 010 t
Transit und Altona-Kieler Bahn . .	19 260 „	16 160 „
„ „ Lübeck-Hamburger Bahn .	5 860 „	6 210 „
„ „ Berlin- „ „ .	2 300 „	2 030 „
Insgesamt	46 760 t	44 410 t
In Harburg Platz	2 150 t	2 010 t
Durchgangsverkehr Unterelbesche Strecke	3 890 „	3 670 „
Insgesamt	6 040 t	5 680 t
Durchgangsverkehr Oberelbe nach Berlin	250 t	— t
Zur Ausfuhr wurden verladen . . .	120 „	300 „

Die Nachfrage im Januar war gering und zwar sowohl in englischen wie in westfälischen Kohlen. Höhere Preise wurden von den westfälischen Zechen hin und wieder verlangt, waren indes nicht zu erzielen.

(Mitgeteilt durch Anton Günther, Hamburg und Harburg.)

Magnetische Beobachtungen.

Die westliche Abweichung der Magnetnadel vom örtlichen Meridian betrug zu Oberhausen:

1888 Monat	Tag	um 8 Uhr vorm. °	′	″	um 1 Uhr nachm. °	′	″	im Mittel °	′	″
Januar	22.	14	9	45	14	11	—	14	10	22,5
„	23.	14	9	45	14	16	15	14	13	—
„	24.	14	9	45	14	11	15	14	10	30
„	25.	14	11	30	14	13	45	14	12	37,5
„	26.	14	12	—	14	12	30	14	12	15
„	27.	—	—	—	—	—	—	—	—	—
„	28.	—	—	—	—	—	—	—	—	—
							Mittel =	14	11	45

$= \text{hora } 0 \frac{15{,}2}{16}$

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 Kategorieen von Aktien der Gesellschaft, 3 Uhr nachmittags für die Inhaber der privilegierten Aktien und 4 Uhr nachmittags für die Inhaber der Stammaktien.

Amtliches.

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

Kl. 13. Dampfwasser-Ableiter mit Schwimmer und Schieber O. Heyland und Ungnade in Halle a. S. - Dampfwasserableiter mit zwei Kolbenschiebern. Bruno Pilz in Chemnitz i. S., Lindenstraße 9. — Kl. 24. Neuerung an Roststäben. Karl Mohr in U. Barmen.

Patent-Erteilungen. Auf die hierunter angegebenen Gegenstände ist den Nachgenannten ein Patent von dem angegebenen Tage ab erteilt. Die Eintragung in die Patentrolle ist unter der angegebenen Nummer erfolgt.

Kl 5. Nr. 42 848. Bohrapparat zum Schlitzen von Kohle und Gestein. E. Diekmann in Westerburg und R. Müller in Dortmund Vom 29. Mai 1887 ab. — Kl. 13. Nr. 42 855. Sicherheitsapparat für Dampfkessel. H. Hommel in Mainz, Heiligegeist-Gasse 5, und W. Busch in Mainz, Ludwigstr. 4. Vom 7. August 1887 ab. — Kl. 14. Nr. 42 831. Zwangläufige Steuerung für Dampfmaschinen A. Siepermann in Barmen-Wichlinghausen. Vom 29. September 1887 ab. - Nr. 42 832. Zwangläufige Ventilsteuerung. Friedr. Spies Söhne in Barmen. Vom 2. Oktober 1887 ab. - Nr. 42 863. Zwangläufige Ventilsteuerung. K. Seifert in Leipzig, Thalstr. Nr. 25 II. Vom 14. September 1887 ab - Nr. 42 878. Mechanismus zur Regelung der Dampfzuströmung bei Dampfmaschinen; II. Zusatz zum Patent Nr. 39 574. W. Schmidt in Halberstadt, Plantagenstr. 8. Vom 17. September 1887 ab. - Nr. 42 886. Auslaßsteuerung an Dampfmaschinen. F. Wiske in Barum b. Braunschweig. Vom 2. August 1887 ab.

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

Die Planschrift

für

Schule und Arbeitstisch des Technikers.

Als Seitenstück zur Sönnecken'schen Rundschrift.

Von

Bobrik,

Garnison-Bauinspector.

Preis: 1 Mk.

Schichten- u. Stundenberechner

für

Beamte, Fabrikanten, Werkmeister u. Arbeiter

zusammengestellt von

Josef Zimmermann.

Aufgezogen in Buchform und zum Aufhängen.

Preis: 50 Pfg.

COKEAUSDRÜCKMASCHINEN

(seit 1870 **136 Stück** ausgeführt)

halten sowohl ganze Maschinen, als alle einzelnen Theile vorräthig

HEINTZMANN & DREYER

Bochumer Eisenhütte zu Bochum.

Dampfmaschinen

mit und ohne Kessel, mit Meyer'scher und Rider-steuerung. Garantie für hohe Gleichmässigkeit des Ganges, besonders geeignet zum Betriebe dynamo-electrischer Maschinen.

Schütz & Hertel, Wurzen i. S.

Maschinenfabrik, Eisen- u. Metall-Giesserei.

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" zugängig zu machen und verfehlen daher nicht, die Aufmerksamkeit aller Fachgenossen angelegentlichst auf das Schriftchen hinzulenken."

Märkische Maschinenbau-Anstalt

Wetter a. d. Ruhr

empfiehlt

Kohlensprengapparate

(Patent Walcher)

zur mechanischen Gewinnung der Kohle.

Im Verlage von **Alfred Krüger** in **Weimar** sind erschienen:

Liebemann, Ad. (Kgl. Markscheider u. Lehrer a. d. Bergschule zu Eisleben), **Lehrbuch der Markscheidekunst u. prakt. Geometrie.** Für Bergsch. u. andere techn. Lehranstalten, sowie z. Selbstunterrichte. Mit 282 in den Text u. auf 2 lithogr. Tafeln gedruckten Fig. Preis 9 ℳ

Zincken. C. F., Die Physiographie der Braunkohle. Mit 3 lithogr. u. 49 in den Text gedruckten Holzschnitten. 52 Bogen Lexiconformat, Preis 15 ℳ.

Zinkschrott

kauft zum höchsten Tagespreise

M. Würfel, Bochum.

Patent-Dampf-Oelungs-Apparat

für

Cylinder und Schieberkasten von Dampfmaschinen

jeder Anordnung, Locomotiven, Dampfhämmer etc.

von

Jos. Wildemann jr.

BERLIN

Schiffbauerdamm 17.

Deutsches Reichspatent No. 41448.

Patentirt in allen europäischen Staaten und Amerika.

Atteste und Prospecte gratis und franco.

Norwegische Mineralien

besonders **Euxindt** u. a. Niobaten

O. H. Sönsthagen, Christiania.

Ein **capitalskräftiger**

Compagnon

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

Aug. Klönne, Dortmund

Werke der früheren Dortmunder Brückenbau-Act.-Ges., vorm. Backhaus

baut:

Grösste Leistungsfähigkeit von **allen** bis jetzt bestehenden Klassirapparaten; absolut ruhiger Gang selbst in grössten Höhen und in Verbindung mit Gebäuden; Erschütterungen der Gebäude sind ausgeschlossen; f. grosse Höhen (bei Wäschen) den Trommeln vorzuziehen; leichte u. bill. Fundamentirung;

präcise und vollkommene Klassirung; bedeutend geringerer Kraftbedarf, als für Trommeln mit gleicher Leistungsfähigkeit; geringste Raumbeanspruchung; leichte Auswechselbarkeit der Siebe; geringe Sturzhöhe; Reparaturen: lediglich Siebabnutzung bei jahrelanger Garantie für fehlerfreien Gang.

patentirte Kreiselrätter von Bergwerksdirector F. W. Klönne in Dux

(einspindelig)

zur Klassirung von Kohlen, Koke, Erzen, Kies, Chamotte, Sand etc. etc.

In Teplitz 1884 mit dem höchsten Preise, der goldenen Medaille, ausgezeichnet.

Ueber fünfzig Ausführungen. **Referenzen stehen zu Diensten.**

Druck von G. D. Baedeker in Essen.