



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. Katorp in Essen.

Verlag von G. D. Babelker 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.-Seite oder der Raum 25 S.

Inhalt: Der Duisburger Hafen 1826—1888. — Die Vertiefung des Rheinstromes auf holländischem und deutschem Gebiet. — Nieder-rheinisch-westfälischer Kohlenmarkt im Monat April 1888. — Englischer Kohlen-, Eisen- und Metallmarkt. — Korrespondenzen. — Produktion der deutschen Hochofenwerke im März 1888. — Generalversammlungen — Nachweisung über die Kohlenbewegung in dem Ruhrorter Hafen. — Westfälische Steinkohlen, Koks und Briquettes in Hamburg, Altona, Harburg etc. — Die Einfuhr westfälischer Steinkohlen und Koks in Hamburg. — Wagengestellung der Dortmund = Gronau = Enscheder Eisenbahn. — Amtliches. — Anzeigen.

Der Duisburger Hafen 1826—1888.

Den Aktionären des Rhein-Ruhr-Kanal-Aktien-Vereins ist zur 50. ordentlichen Generalversammlung, welche am 24. April d. J. stattfand, eine höchst anziehende Schrift von dem Direktor des Vereins, Herrn Dr. Feodor Goede-Duisburg, gewidmet, welche den vorstehenden Titel trägt und einen in mehr als einer Beziehung wichtigen Beitrag zur Geschichte der Gestaltung des Verkehrsweßens und der Industrie am Niederrhein in den letzten 50 Jahren bietet. Als 1825 davon die Rede war, das Hauptsteueramt von Duisburg nach Ruhrort zu verlegen, stieß dieser Gedanke auf den entschiedensten Widerspruch der Bürgerschaft der Stadt Duisburg. In einer Eingabe aus diesem Jahre an die Staatsbehörden heißt es u. a.: „Duisburg, seit länger denn 1000 Jahren ein bedeutender Handelsort und ehemalige Hansestadt, hat seit anno 1670 eine ununterbrochene Rangsfahrt zwischen Holland, welche bis in die 1790er Jahre nur mit der Kölner Beurth teilend alle aus Holland kommende, für die Rheingegend bestimmte, und alle aus den bergischen und märkischen Fabriken kommende, für und durch Holland bestimmte Fabrikate an- und abfuhr. Die Stadt Duisburg treibt einen bedeutenden Eigenhandel mit Kolonial- u. Waren, und Speditiions-geschäfte von sehr großem Umfange; sie zählt 13 Tabakfabriken, 3 Seifensiedereien, 1 Zuckerraffinerie, 1 Vitriol- u. -Fabrik und 5 Fabriken in Baumwoll-Waren, welche letzteren allein 300 bis 400 Menschen, hier und in der Umgegend, beschäftigen und ernähren. Von hier auf Arnheim fahren 4 Rangschiffe und regelmäßig wöchentlich fährt eins von hier dahin ab und kommt eins von da hieher zurück. Auf Dordrecht fahren ebenfalls 4 Beurthschiffe von 14 zu 14 Tagen und kommen in eben dieser Zeit von dort hier an. Diese Rangfahrten stehen in Verbindung mit Rotterdam, Amsterdam und Antwerpen. Dieser regelmäßige Schiffstransport ist hauptsächlich Ursache, daß die bergischen und märkischen Fabrikate wöchentlich zur Weiterverladung per

Achse hierher gelangen. Die Rückfahrten geben den hiesigen Kaufleuten vorteilhafte Gelegenheit zur Versendung ihrer Kolonial- u. Waren, sodaß man annehmen kann, daß wöchentlich 200 Karren mit 2000 Centnern solcher Waren beladen abgehen. Den sichersten Beweis von der Wichtigkeit des hiesigen merkantilischen Verkehrs, wovon unsere Stadt hauptsächlich mit ihr Bestehen hat, liefert die bedeutende Einnahme des hiesigen Hauptsteuer-Amtes, indem die Menge der Waren, die bei demselben angebracht, fast ganz von Duisburger Kaufleuten versteuert wird, und nur ein kleiner Teil auf die anderen Städten kommt.“

Das Hauptsteueramt wurde denn auch nicht nach Ruhrort verlegt, nachdem sich die Kaufmannschaft entschlossen, durch Aktien die erforderlichen Fonds zur Verbindung der Schiffsausladestelle mit dem Hauptsteueramt durch eine Eisenbahn oder einen Kanal herbeizuschaffen. Die Duisburger Interessenten kannten die Eisenbahn nicht nur aus den Zeitungen, sondern auch aus dem Munde des Herrn W. Lueg in Oberhausen, der in England selbst eine Eisenbahn gesehen und studiert und den Interessenten seine Erfahrungen und Ansichten bereitwilligst mitgeteilt hatte.

In einer Versammlung vom 6. März 1826, die schon als eine Versammlung der Interessenten der Anlage einer Eisenbahn oder eines Kanals bezeichnet wird, wurde zwar nur das Eisenbahnprojekt vorgelegt und zweckmäßig befunden, zugleich aber „gab Herr Reg.-Rat Eversmann, der heute nochmals eine genaue Besichtigung des Terrains des Kanals, wozu die Vorarbeiten bisher emsig betrieben und fortgesetzt worden, vorgenommen, der Kaufmannschaft die Versicherung, daß sämtliche Arbeiten, als Pläne, Kostenanschläge u. s. w., in 14 Tagen fertig sein würden.“

Seitdem ist nur noch vom Kanal die Rede; unter dem 6. April 1826 wird ein „Zuruf an Duisburgs begüterte Bürger“ erlassen, in der zur Aktienzeichnung für den Kanal aufgefordert

wird, der vor der Eisenbahn unbedingt den Vorzug verdiene und daher einstimmig beschlossen sei; in einer Versammlung vom 11. April werden die Grundlagen der Aktienzeichnungen und des Statuts festgestellt und am 24. April 1826 das letztere endgültig genehmigt und von sämtlichen Aktionären unter gleichzeitiger Zeichnung des gesamten Aktienkapitals von 65 000 Thalern unterzeichnet. Unter dem 15. Sept. 1826 erfolgte die Allerhöchste Bestätigung des Statuts und der Aktiengesellschaft. Am 10. April 1828 erfolgte der erste Spatenstich. Die Bürgerschaft im Marienviertel hatte das Marienthor festlich geschmückt und folgende vom Pastor Mohn verfaßte Inschriften angebracht:

Vater Rhein, deine Welle	Der Kanal, den wir graben,
Spieler wieder klar und helle,	Bring' ihr Gottes gute Gaben
Wie sie in der Vorzeit that,	Durch der Schiffahrt Emsigkeit
Bis zur Mauer unserer Stadt.	Bis zur allerpäpstigen Zeit.

Am 5. März 1831 morgens 8 Uhr besuhr das erste Beurthschiff, genannt „Concordia“ (Schiffer Peter Müller zu Duisburg), zum ersten Mal den Kanal und legte im Kanalbassin am Werft vor dem Hauptsteueramtgebäude am Marienthor an. „Der Rentmeister Hauptmann Berckmann, Mitglied des Kanal-Aktien-Vereins und der Direktion desselben, hat das Ruder auf diesem Schiff von 125 Fuß Länge, 22 Fuß Breite ohne Schwert bei dessen vorgedachten Einfahrt in den Kanal geführt.“

Bei dieser Einweihung waren aber die Kanalarbeiten noch keineswegs fertig, vielmehr fanden dieselben trotz eifrigster Fortsetzung erst gegen Ende des Jahres 1832 ihren Abschluß. Dies die Anfänge des Rhein-Kanal-Aktien-Vereins.

Der Gedanke, von der Ruhr (unterhalb der Ackerfähre) aus einen Kanal nach den versumpften Duisburger Stadtgräben anzulegen, war sehr alt, älter als der Ausbau des Ruhrorter Hafens und der Rheinkanal. Das Unternehmen war aber „wegen inzwischen eingetretener Hindernisse und hauptsächlich wegen des von der höheren Behörde zwar angeordneten, aber noch nicht vollführten Bauplanes beruhen geblieben“.

Schon sehr bald nach der Fertigstellung des Rheinkanal nahm dieser alte Plan eine bestimmte Gestalt dahin an, daß der Rheinkanal durch einen Hafen und Kanal mit der Ruhr verbunden werden sollte. Das Ruhrkanalprojekt zeigt gegen den Rheinkanal von vornherein den bemerkenswerten Unterschied, daß, während letzterer lediglich von Duisburger Interessenten ins Werk gesetzt war, sich für den Ruhrkanal auch auswärtige Interessenten, insbesondere die auswärtigen Kohlenhändler, Kohlenzechen und größere Gewerke lebhaft erwärmten. Der Hauptanteil der Arbeit fiel aber Duisburg zu. Nach langen Verhandlungen mit den Behörden blieb nichts übrig, als den beim Rheinkanal betretenen Weg des eigenen Aktienunternehmens auch für das Ruhrkanal-Projekt zu gehen und dieser Weg führte auch bald zum Ziele, zumal diesem Vorgehen die Unterstützung aller Behörden, namentlich auch die der königlichen Regierung zu Düsseldorf (durch Reskript vom 13. Juni 1837) zugesichert und zuteil würde.

Mit dem Bau selbst wurde Anfangs Mai 1840 begonnen, der Bau dauerte bis zum Frühjahr 1844. Am 8. Mai 1844 konnte der Ruhrkanal und Hafen eröffnet und eingeweiht werden. Das erste Schiff, ein mit Kohlen beladener Nachen „Catharina“ des Direktionsmitgliedes August Nieten, fuhr von der Ruhr aus durch den Ruhrkanal und die Schleuse in den Hafen, von der ihm zu Schiff entgegenfahrenden Festversammlung an der Ruhr empfangen und demnächst auf seiner Fahrt begleitet, alles

unter Musik, Glockengeläute, Kanonendonner und Jubelrufen. Die Verhandlungen, beide Unternehmungen zu vereinigen, zogen sich Jahre lang hin; am 2. Januar 1862 wurde durch Allerhöchsten Erlaß genehmigt, „daß der bisherige, unter dem 6. April 1839 beständige Ruhrkanal-Aktien-Verein zu Duisburg, 30. März 1840

nachdem derselbe auch die Rheinkanal-Anlage bei Duisburg erworben hat, unter dem Namen „Rhein-Ruhrkanal-Aktien-Verein“ mit dem bisherigen Domizil fortbesteht“.

Wir können hier des Raumes wegen nicht ausführlicher auf die weitere Geschichte der beiden Kanalunternehmungen eingehen, sondern müssen uns auf den vergleichenden Blick beschränken, den die interessanten Darlegungen Dr. F. Goeckes auf die Zeit der Entstehung und auf die Jetztzeit werfen.

Der Rheinkanal wurde geschaffen, um Duisburg seinen damaligen (1824) Wasserverkehr von 96 000 Str. (4800 t) zu erhalten, das erstbekannte Betriebsjahr des Kanals (1833) wies sogar nur 85 681 Str. (4284 t) auf. Bei Eröffnung des Ruhrkanals hatte man auf einen Verkehr von 2 000 000 Str. (100 000 t) gerechnet. Dagegen stellt sich der Hafenverkehr des Jahres 1887 auf 1 465 150 t, also auf das 342½fache des 1833er Verkehrs und auf das 14½fache des erwarteten Ruhrverkehrs. Das einzige bei Eröffnung des Rheinkanal an demselben liegende Gebäude war das Hauptsteueramt, heute liegen an den Ufern des Hafens 1 Hochofenwerk, 1 Maschinenfabrik, 2 Schiffswerfte (1 mit Messerschmiede u.), 1 Soda- und Chloralkalifabrik, 4 Dampfsägewerke, 1 Dampfmühle mit Silospeicher und Elevator, 3 Getreidelagerhäuser mit Elevatoren, 5 Getreidelagerhäuser ohne Elevatoren und eine Anzahl großer Holzschuppen und sonstiger Lager. Auf 2 Hebehürmen und 4 Dampffrähquais arbeiten 9—10 Dampffrähne, außerdem an den Sägewerken 4 maschinelle Holzaufziehvorrückungen, und im inneren Hafen eine Aufziehvorrückung für die Baggermassen nebst Drahtseilbahn, welche von dem unausgefüllt im Betriebe befindlichen Dampfbagger fortwährend in Thätigkeit gehalten wird.

Die Hafenslagerplätze haben einen Flächeninhalt von über 140 000 qm, die im Hafengebiet liegenden Eisenbahnstränge eine Länge von nahezu 14 km. Ein starker, mit prächtigen Ulmen beplanzter Schuttdamm schützt die Stadt und den inneren Hafen gegen Überschwemmungen. Dabei sieht man überall einen stolzen Mastenwald und überall rege Thätigkeit.

Die kühnsten Hoffnungen der Väter sind durch die Wirklichkeit weit übertroffen; keiner von den Begründern des Hafens, sei es des Rheinkanal, sei es des Ruhrkanal, konnte eine solche Zukunft auch nur im entferntesten ahnen.

Mit welcher verhältnismäßig kleinen Mitteln dieses Werk ausgeführt ist, zeigt die Bilanz für das Jahr 1887, in welcher außer dem Aktienkapital von 540 000 *ℳ*. noch 944 400 *ℳ*. Anleihebeträge, im ganzen also 1 484 400 *ℳ*. Passiva aufgeführt sind, denen aber noch Reservefonds von 135 026 *ℳ*. 63 *S* und, falls man die statutenmäßige Reservefondsrate für das Geschäftsjahr 1887 hingefügt, von 142 276 *ℳ*. 63 *S* gegenüberstehen.

Auf welche Weise man mit so geringen Mitteln hat auskommen können, ergibt am besten die Vergleichung der 1887er Bilanz mit derjenigen für das Jahr 1862 (des Jahres vor dem Eintritt des Direktors Dr. Goede), in welcher neben einem Aktienkapital von 250 200 *ℳ*. noch 1 146 413 *ℳ*. 94 *S* Anleihebeträge, zusammen also 1 396 613 *ℳ*. 94 *S* Passiva und zwar ohne jeden Reservefonds aufgeführt werden. Die

Passiva haben sich also in den 25 Jahren von 1862 bis 1887 nur um 87 786 *M.* 4 *S.* vermehrt, denen gegenüber aber ein Reservefonds von 142 276 *M.* 63 *S.* angesammelt ist. Dagegen sind in diesen 25 Jahren gering veranschlagt mindestens $1\frac{1}{4}$ Millionen Mark für Neubauten und Verbesserungen (selbstverständlich abgesehen von der Unterhaltung) verausgabt und der ganze Hafen dadurch vollständig umgestaltet werden. Die großen Bauten, an die der Verein jetzt herantritt, werden selbstverständlich nicht in dieser Weise vollführt werden können; die geplante Hafenerweiterung mit dem neuen Hafenbahnhof wird allein mehr kosten, als die ganzen gegenwärtigen Passiva des Vereins (Aktienkapital und Schulden) betragen. Und dennoch darf, wie die Goecke'sche Schrift mit Recht hervorhebt, der Verein nicht zaudern, mit seinen Anlagen dem Verkehrsbedürfnis zu folgen, wenn er seiner Aufgabe treu bleiben und sich derselben gewachsen zeigen will. Stillstand ist Rückschritt! Und selbst bei dem gegenwärtigen Verkehr sind die derzeitigen Wasser- und Eisenbahnanlagen unzureichend. Schon um das Bestehende dauernd zu erhalten, müssen sowohl die Wasserfläche als die Eisenbahngleise vergrößert und die Art der Zubringung verbessert werden. Der 28. April 1886, der Tag, an welchem die in der 18. ordentlichen Generalversammlung versammelten Aktionäre einstimmig diese weitere Vergrößerung der Anlage beschlossen, und die dazu erforderlichen bedeutenden Mittel bewilligten, war ein Ehrentag in der Geschichte des Vereins; er hat gezeigt, daß das, was die Väter würdig begonnen, die Kinder und Enkel würdig fortzuführen entschlossen sind.

Hiermit schließen wir die leider des Raumes wegen nur zu knappe Übersicht über die interessante Schrift des Herrn Dr. Goecke, nicht ohne dem Verfasser für den anziehenden Beitrag zu der Geschichte der Entwicklung des niederrheinisch-westfälischen Verkehrs wesens und der aufs innigste damit verknüpften industriellen Entwicklung unseren herzlichsten Dank gesagt zu haben.

C.B. Die Vertiefung des Rheinstromes auf holländischem und deutschem Gebiet.

Unter dieser Unterschrift brachte das Glückauf Nr. 28 vom 7. April d. J. die bezüglichen Anträge, welche in der letzten Sitzung der Rheinschiffahrts-Kommission gestellt und zum Beschlusse erhoben wurden. Hieran anschließend erscheint es angemessen, auf die hohe Bedeutung eines ausreichend tiefen Rheinfahrwassers bis in See oder bis in einen tiefen holländischen Kanal aus dem Grunde zurückzukommen, weil die Nützlichkeit einer solchen Fahrstraße heute nicht allein mehr für Kohlenausfuhrzwecke nachweisbar ist.

Bei früheren Gelegenheiten wurde bereits hervorgehoben, daß es an Hand unserer langjährigen Praxis heute feststeht, daß an eine Ausfuhr von Produkten des rheinisch-westfälischen Steinkohlenbergbaues in großem Maßstabe nicht zu denken ist, wenn es nicht gelingt, zu annähernd den gleichen Preisen von unseren Häfen zu liefern, wie dies in englischen Häfen möglich ist. Die fortschreitende Verdrängung der Segler durch Dampfer drängt mit eiserner Notwendigkeit, solange Kohle zur Dampferzeugung nicht umgangen werden kann, zur Erreichung dieses Zieles hin. Kohle ist ein Hauptfaktor im Dampferbetriebe; es ist daher durchaus nicht gleichgültig und ohne Zweifel von hohem Einfluß auf die Fracht der Ladung, ob für die Bunkerkohlen (Betriebskohlen) ein höherer oder geringerer Preis angelegt werden muß.

Auf Eisenbahntransportwegen scheint es nicht möglich zu sein, das genannte Ziel nach unseren Ausfuhr-Seehäfen zu erreichen. In unseren Rheinhäfen Ruhrort, Duisburg, Hochfeld ist es bereits erreicht. Wir liefern heute in diesen Häfen zu und unter englischen Preisen sowohl Ausfuhr- als Bunkerkohlen. Leider aber geht es nicht an, dieselben ohne schädigende Umladung im Seehafen zu verfrachten, weil es auf dem Wege nach See an der erforderlichen Fahrtiefe fehlt. Es ist also nur dem Mangel eines tiefen Fahrwassers zuzuschreiben, daß sich bisher eine Kohlen-Ausfuhr größeren Stiles aus unseren sonst so vortrefflich ausgerüsteten Rheinhäfen nicht entwickeln konnte. Wenn eine tiefe Fahrinne nun auch auf der deutschen Stromstrecke nach Ansicht des Herrn Strombau-Direktors unter Aufwand verhältnismäßig geringer Arbeit und Mittel mit Bechtigkeit hergestellt werden kann, so stellt die holländische Strecke um so mehr Hindernisse entgegen, da es, wie es scheint, unseren Nachbarn wenig ernst ist, unseren oft geäußerten Wünschen entgegen zu kommen, und andererseits es uns an Mitteln gebricht, dieselben in annehmbarer und wirksamer Form als bisher vorzutragen. Vielleicht findet sich dieselbe, wenn der Kreis der Interessenten an einer tiefen Rhein-Fahrstraße ein größerer wird, und hierzu hat es den Anschein, wenn man die Fragen ins Auge faßt, welche unter anderem heute die Kölner und die Hamburger Handelskammern beschäftigen.

Die erstere hat bereits vor einiger Zeit an die Hamburger Kammer ein Schreiben gerichtet, in welchem sie der Ansicht Ausdruck gibt, daß die äußerst rigorose, die deutschen Verladern empfindlich schädigende Handhabung des englischen Handelsmarkengesetzes, wovon auch die über England gehenden Transitgüter betroffen werden, dahin führen dürfte, die deutschen Exporte nach überseeischen Ländern mehr und mehr den deutschen Nordseehäfen zuzuführen. Die Hamburger Kammer hat nun der Kölner vollständig beigegeben und das größte Entgegenkommen der betreffenden Rhedereien in Aussicht gestellt.

Auf dem Landwege nach Hamburg wird es nun wahrscheinlich diesen für Asien und Australien bestimmten Exporten gerade so ergehen wie unseren Produkten, sie werden zu teuer bis an Bord Seeschiff. Bisheran wurden dieselben verfrachtet auf dem Rhein und über den Kanal nach London, also auf dem Wasserwege. Dieser könnte beibehalten werden, wenn eine beständig benutzbare tiefe Fahrinne von Köln bis in See vorhanden wäre, um ohne kostspielige und zeitraubende, das Gut schädigende Überladung die beiden alten Hansestädte in direkte Verbindung zu bringen.

Kohlen-, Eisen- und Metallmarkt.

Niederrheinisch-westfälischer Kohlenmarkt im Monat April 1888 Die außergewöhnliche Zunahme der Kohlenförderung während des ersten Vierteljahrs 1888 gegenüber der des ersten Vierteljahrs 1887, von der wir in unserer Nr. 35 bereits berichteten, hat sich auch auf den April übertragen. In dessen erster Hälfte wurden schon 2857 Wagenladungen zu 10 t mehr abgefahren, als in der gleichen Zeit des Vorjahres, und bei der allseitig, namentlich aber seitens der Rheinhäfen ungemein starken Nachfrage dürfte sich dieser Abstand während der zweiten Aprilhälfte eher erweitert als verringert haben, zumal im letzten Drittel des Berichtsmonats auch die Eisenbahnwagen-Gestellung regelmäßiger geworden ist. Der letzte diesbezüglich schlimme Tag war der 19. April mit einem auf 625 Wagen beziffernten Ausfall. Der Versand zu den Rheinhäfen war bis zum 5. wegen Hochwassers stark gestört, vom 6. ab wurden die eisenbahnseitig noch gesperrten Magazine und Verladevorrichtungen dem

Verkehr wieder freigegeben, der dann einen gerabezu stürmischen Charakter annahm. Die Absatzgelegenheit war während des ganzen Monats für die sämtlichen Bechen des rheinisch-westfälischen Kohlenreviers und für alle Sorten Kohle und Koks eine durchaus günstige. Hiernach konnten die in unserer Nr. 35 aufgeführten, nach den Bericht der Essener Industriebörse vom 30. April zusammengestellten Monatsdurchschnitts-Verkaufspreise sich nicht allein fest behaupten, sondern es wurden für einzelne Geschäftszweige auch mäßige Preisverbesserungen erzielt, sobald eine weitere stetige Entwicklung des Kohlen- und Koksmarktes auch nach dessen finanzieller Seite hin in Aussicht steht. Bisher sind in dieser Richtung Erfolge eigentlich mehr dadurch erreicht worden, daß infolge regelmäßiger und verstärkter Förderung die Selbstkosten sich verringerten — natürlich unter gleichzeitiger stärkerer Verminderung des unterirdischen Befehandes. Eine wirkliche Besserung des Marktes kann aber nur in einer allmählichen weiteren Steigerung der Verkaufspreise erblickt werden. Da eine solche durchgängig noch nicht vorhanden ist, so erscheint es uns auch wenig ratsam, öffentlich in Dithyramben auszubrechen über die vom Kohlenbergbau erzielten und demselben noch bevorstehenden Erfolge, so oft die eine oder andere Verwaltung ihren Beteiligten über etwas befriedigendere Betriebsergebnisse berichten kann. Ein solches Vorgehen kann die Interessen des Kohlenbergbaues nur schädigen, denn es erweckt nach allen Seiten hin die Ansicht, daß eine trotz schwerer Auflagen nun doch so glücklich gestellte, mächtige Industrie auch noch manches weitere Opfer ohne Schaden auf sich nehmen könne. Man wird es ja wahrscheinlich schon bei den bevorstehenden Steuerfestsetzungsterminen erfahren! Eines wichtigen Tages im Berichtsmonat sei hier noch gedacht, nämlich des 22., unter welchem der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten eine Erörterung der Bergpolizei-Verordnungen vom 6. und vom 12. Oktober 1887, unter Hinzuziehung eines Ausschusses von 3 oder 4 der Beschwerdeführenden, angeordnet hat. So scheint denn doch dieser äußerste Schritt, welcher nach vielen vergeblichen anderen gegen die gedachten Verordnungen unternommen worden ist, zu einer den tatsächlichen Verhältnissen Rechnung tragenden Verständigung führen zu sollen.

H. C. London. 2. Mai. London. Kupfer. Chili Bars, gute gewöhnliche Qualität L. 80. 2. 6. bis L. 80. 12. 6. p. ton bei sofortiger, L. 75. 10. 0. bis L. 76. 0. 0. bei Lieferung und Zahlung in drei Monaten Engl. zähes L. 81. 0. 0. per ton. Zinn. Straits L. 91. 0. 0. bis L. 92. 0. 0., australisches L. 91. 0. 0. bis L. 92. 0. 0. per ton bei sofortiger Zahlung, Straits nach drei Monaten nominell. Englische Ingots L. 102. 0. 0. bis L. 105. 0. 0. per ton. Zink. Gewöhl. Marken L. 17. 12. 6. bis L. 17. 15. 0., spezielle L. 18. 0. 0. bis L. 18. 5. 0. per ton. Blei. Weiches englisches L. 14. 0. 0., weiches spanisches L. 13. 10. 0. per ton.

Cleveland. Die Ausfuhr von Roheisen war im vorigen Monate bedeutend, 90 000 t, es wurden ferner 43 000 t Walzeisen und Stahl verschifft. Vorräte in Connals Warrantstores nahmen um 15 500 t ab — trotzdem war der gestrige Eisenmarkt zu Middlebrough still und gedrückt, in der Hauptsache wohl wegen der niedrigen Eisenpreise in Schottland. Zwischenhändler forderten 31 s. 6 d. per ton für Nr. 3 Gießerei-Roheisen (kleine Posten waren sogar billiger), für spätere Lieferungen 31 s. 9 d. Hochofenbesitzer verlangen bei sofortiger Lieferung 32 s. — Nr. 4 Puddelroheisen 30 s. 6 d. bis 30 s. 9 d., Hämatit 42 s. per ton. In der Walzeisenbranche herrscht stetige Thätigkeit bei festen Preisen. Schiffsbleche L. 4. 15. 0., Stabeisen L. 4. 15. 0., Winkelisen L. 4. 10. 0., per ton bei 2½ pSt. Provision. In den Stahlwerken werden alte Bestellungen abgearbeitet, neue kommen nur spärlich zur Hand. Stahlbleche L. 6. 12. 6., Winkelstahl L. 6. 0. 0. per ton. — Dampfkohlen finden des ungünstigen Wetters wegen unregelmäßigen Absatz, durchschnittlich ist letzterer als gut zu bezeichnen. Beste Dampfkohlen kosten 7 s. 3 d. per ton. Gaskohlen finden augenblicklich noch gute Nachfrage, doch wird diese bald ebenso wie bei Hausbrandkohlen aufhören. Koks werden stark exportiert, nach West-Sumberland gehen jedoch geringere Mengen ab, als man erwarten durfte. Seefracht für Kohlen von Newcastle nach Hamburg 4 s. 3 d. per ton.

Staffordshire. Bestes Stabeisen fand geringere Nachfrage, geringere Sorten dagegen eine desto bessere. Die meisten Werke haben auf 3 Monate Beschäftigung. Von den Kolonien und Südamerika laufen belangreiche Bestellungen ein, und die einheimischen Maschinenbau-Anstalten decken ihren Bedarf. Verschiedene Werke, die längere Zeit außer Betrieb gewesen sind, werden wieder eröffnet, meist von neuen Aktiengesellschaften. Schwarzbleche, Bandeisen und Nagelisen werden stark nachgefragt. — Die Kohlenförderung ist so reichlich wie im Winter, trotzdem Hausbrandkohlen weniger verlangt werden; dafür entnehmen die verschiedenen Eisen- und andere industrielle Werke größere Mengen.

Schottland. Am 25. April waren 87 Hochofen im Betriebe, im vorigen Jahre 81, davon 25 auf Hämatit, 6 auf basisches und 56 auf gewöhnliches schottisches Roheisen. In der Woche vom 14. bis 21. April wurden 5274 t nach dem Auslande, 6163 t küstenweise verschifft, im vorigen Jahre 3771 und 3198 t. Die Vorräte in den Warrantstores betragen am 20. April 973 170, am 25. 973 829 t gegen 863 427 und 865 836 t im Vorjahre. Glasgow Warrants kosteten gestern 38 s. 5 d. per ton. In der Walzeisenbranche sind die Preise weniger fest, obwohl die Werke vorläufig voll beschäftigt sind; neue Bestellungen laufen eben weniger reichlich ein. Ähnlich sieht es auf den Stahlwerken aus. Winkelstahl L. 6. 2. 6., Schiffsstahlbleche L. 7. 12. 6., Kesselstahlbleche L. 7. 12. 6., Nietstahl L. 6. 12. 6. per ton bei 5 pSt. Provision. — Dampfkohlen finden einen etwas besseren Absatz für den Export, Hausbrandkohlen sind stiller, bessere Qualitäten werden als Dampfkohlen verschifft, wodurch Preise gedrückt werden.

Wales. Auf den Eisen- und Stahlwerken wird eine größere Thätigkeit entwickelt; große Mengen von Eisenerzen werden angefaßt. Stahlschienen sind äußerst niedrig im Preise, L. 3. 17. 6. per ton, dagegen findet Rohstahl für Weißblechwerke sehr guten Absatz. Der ungeheure Fall in den Zinnpreisen wird auf die Weißblechpreise bedeutende Wirkungen üben — vor dem Falle kosteten Koksbleche 13 s. 3 d. bis 13 s. 9 d., Siemens- 14 s. per Rife. — Der Kohlenmarkt ist sehr lebhaft, die Preise sind fest. Beste Dampfkohlen kosten 9 s. bis 9 s. 3 d., geringere Sorten 7 s. 9 d. bis 8 s., Hausbrandkohlen, große 8 s. 3 d., kleine 6 s. 9 d. per ton. Es wurden in voriger Woche verschifft von Cardiff 152 410 t nach dem Auslande, 27 000 t küstenweise, von Newport 44 480 und 21 000, von Swansea 22 958 und 14 000 t.

Korrespondenzen.

Bochum, 20. April. In der heute hier stattgehabten Sitzung des Schiedsgerichts für die Sektion II. der Knappschafts-Berufsgenossenschaft wurden folgende 5 Berufungen zurückgewiesen: 1. die Berufung des Bergmanns Engelbert Stord zu Dümpten, welcher am 25. August v. J. auf der Zeche „Oberhausen“ infolge Explosion eines Sprengschusses die linke Hand verloren hat und mit der ihm hierfür seitens des Sektionsvorstandes nach Beendigung des Heilverfahrens bewilligten Rente von 60 pSt. Erwerbsverminderung nicht zufrieden war; 2. die Berufung des am 5. Oktober v. J. auf der Zeche „Neu-Sferlohn“ am linken Arme verletzten Bergmanns Heinrich Becker zu Lütgendortmund, welcher gegen die mit dem 15. Januar v. J. erfolgte Einstellung jeglicher Rentenzahlung Widerspruch erhob; 3. die Berufung des Bergmanns August Anberg zu Styrum, welcher am 6. März 1886 auf der Zeche „Poland“ durch einen Betriebsunfall eine Verkrüppelung des linken Daumens erlitten hat und Erhöhung der ihm hierfür zuletzt bewilligten Rente von 25 pSt. Erwerbsverminderung beantragte; 4. die Berufung des am 7. Januar 1886 auf der Zeche „Friedrich Ernestine“ an der linken Hüfte und der rechten Schulter verletzten Bergmanns Joh. Weine zu Alteneffen, welcher Weiterzahlung der mit dem 21. Februar v. J. eingestellten Rente von 33½ pSt. Erwerbsverminderung beantragte; und endlich 5. die Berufung des Tischlermeisters W. Köster zu Deininghausen, welcher im Interesse

seines am 8. September v. J. auf der Zeche „Viktor“ an der linken Hand verletzten Mündels, Bergmann Gustav Wenker, Erhöhung der dem letzteren für den Verlust des Daumens und Zeigefingers und teilweise Steifheit der übrigen Finger dieser Hand bewilligten Rente von 33 1/3 pCt. Erwerbsverminderung beantragte. In den nächstfolgenden 2 Berufungssachen wurde auf Aufhebung der betreffenden angefochtenen Sektionsbescheide erkannt und zwar wurde 6. dem Bergmann Heinrich Müller zu Schalte, welcher am 24. August v. J. auf der Zeche „Konsolidation“ eine Abquetschung des kleinen Fingers und eine Verletzung des Ringfingers der rechten Hand erlitten hat, die Rente von 25 pCt vom 5. März d. J. ab weiter bewilligt, und 7. dem am 26. August 1886 auf der Zeche „Ber. Rhein-Elbe und Alma“ an der Wirbelsäule verletzten Bergmann Gottlieb Sontomsky zu Schützenborn vom 23. Januar d. J. ab die Rente von 60 pCt. Erwerbsverminderung zugesprochen. In Sachen 8. des am 12. Nov. 1886 auf der Zeche „Zollverein“ am linken Unterschenkel verletzten Bergmanns Am. Pohlend zu Schonnebeck, welchem seitens des Sektionsvorstandes auf Grund des §. 65 des Unfallversicherungsgesetzes wegen Eintritts einer Verschlimmerung seines Zustandes vom 30. Januar d. J. die Rente von 75 pCt. Erwerbsverminderung auf eine solche völliger Erwerbsunfähigkeit erhöht war, wurde erkannt, daß dem Verletzten die erhöhte Rente auch für die Zeit vom 12. Dezember v. J. bis zum 30. Januar d. J. zustehe. 9. Der Bergmann Karl Haarich zu Heven nahm seine infolge irrthümlicher Auffassung des Inhalts des angefochtenen Sektionsbescheides eingelegte Berufung nach erhaltener Aufklärung zurück. In den letztfolgenden 3 Berufungssachen, nämlich 10. in Sachen des Bergmanns Heinrich Fichorst zu Gastrop, 11. in Sachen des Bergmanns Johann Kleffen zu Styrum und 12. in Sachen der Wwe. Söthe zu Bulmke wurde auf weiteres Beweisverfahren erkannt. Diese letztgenannten 3 Berufungssachen werden demnächst vor dem Schiedsgericht zur weiteren Verhandlung gelangen und bei dieser Gelegenheit hierorts eingehender besprochen werden.

Aus Bonn. Der Geheime Bergat und ordentliche Honorarprofessor Dr. Gerh. v. Rath ist am 23. April infolge eines Schlagflusses plötzlich verstorben. Im Begriffe, eine neue wissenschaftliche Forschungsreise nach dem Orient anzutreten, wurde er in Koblenz von dem Unfall betroffen, der seinem thätigen Leben ein Ziel setzen sollte. Der Verewigte war am 20. August 1830 in Duisburg (Rheinland) als der Sohn einer hochangesehenen und namentlich auf industriellem und kommerziellem Gebiete verdienten Familie geboren. Er studierte in Bonn, Genf und Berlin und habilitierte sich 1856 an der Bonner Universität als Privatdozent, wurde 1863 außerordentlicher und 1872 ordentlicher Professor an derselben Universität. In letzterer Eigenschaft wurde er auch zum Direktor des mineralogischen Museums ernannt, welchem Institute er durch eine achtjährige eifrige Thätigkeit ein hochverdienter Leiter gewesen ist. Im Jahre 1880 legte er die Direktion des Instituts in die Hände des nach Bonn berufenen Professors A. von Lasaulz. Zum Geheimen Bergat und ordentlichen Honorarprofessor ernannt, konnte er nunmehr seinem Drange nach wissenschaftlichen Forschungsreisen folgen. Er bereiste mehrfach die Schweiz, Tirol und Italien und brachte stets reiche wissenschaftliche Ausbeute zurück. Die später folgenden größeren Reisen nach Scandinavien, Ungarn und Siebenbürgen, nach den Vereinigten Staaten von Nordamerika und nach Mexiko hat er ausführlich beschrieben und die wissenschaftliche Ausbeute eingehend bearbeitet. Ein großer Teil seiner wissenschaftlichen Arbeiten, die sich vorzugsweise auf die kristallographischen Verhältnisse einer großen Reihe von Mineralien erstrecken, hat er in den Sitzungsberichten der Niederrheinischen Gesellschaft für Natur- und Heilkunde niedergelegt, in deren Sitzungen er stets einer der eifrigsten Vortragenden war. Auch in Poggendorffs Annalen, der Zeitschrift der deutschen Geologischen Gesellschaft und den Monatsberichten der Berliner Akademie finden sich viele seiner wertvollen Arbeiten niedergelegt.

*** Produktion der deutschen Hochofenwerke im März 1888.**

	Gruppen-Bezirk.	Werte	Produktion im März 1888.
Ruddeleisenspiegel-	Nordwestliche Gruppe (Rheinland, Westfalen, ohne Saarbezirk)	35	70 245
	Ostdeutsche Gruppe (Schlesien)	12	25 977
	Mitteldeutsche Gruppe (Sachsen, Thüringen)	1	—
	Norddeutsche Gruppe (Prov. Sachsen, Brandenburg, Hannover)	1	20
	Süddeutsche Gruppe (Bayern, Württemberg, Luzernburg, Hessen, Nassau, Elsaß)	8	31 133
	Südwestdeutsche Gruppe (Saarbezirk, Lothringen)	8	49 243
	Ruddeleisenspiegel Summa	65	176 618
	im Februar 1888	66	169 882
	im März 1887	59	161 189
Bessemer-	Nordwestliche Gruppe	8	29 773
	Ostdeutsche Gruppe	1	2 522
	Mitteldeutsche Gruppe	1	776
	Süddeutsche Gruppe	1	1 710
	Bessemer-Rohleisen Summa	11	34 781
	im Februar 1888	11	27 628
	im März 1887	12	36 762
Thomas-	Nordwestliche Gruppe	11	45 687
	Ostdeutsche Gruppe	3	5 193
	Norddeutsche Gruppe	1	9 980
	Süddeutsche Gruppe	2	22 792
	Südwestdeutsche Gruppe	3	20 940
	Thomas-Rohleisen Summa	20	104 592
	im Februar 1888	20	101 435
	im März 1887	16	76 542
Gießerei- u. Gußwaren i. Schmelzung.	Nordwestliche Gruppe	10	15 377
	Ostdeutsche Gruppe	5	1 751
	Mitteldeutsche Gruppe	1	1 277
	Norddeutsche Gruppe	2	3 108
	Süddeutsche Gruppe	6	14 885
	Südwestdeutsche Gruppe	3	7 383
	Gießerei-Rohleisen Summa	27	43 781
	im Februar 1888	30	39 896
	im März 1887	28	41 220

Zusammenstellung.

Ruddeleisenspiegel und Spiegeleisen	176 618
Bessemer-Rohleisen	34 781
Thomas-Rohleisen	104 592
Gießerei-Rohleisen	43 781
Produktion im März 1888	359 772
Produktion im März 1887	315 713
Produktion im Februar 1888	338 841
Produktion vom 1. Januar bis 31. März 1888	1 045 575
Produktion vom 1. Januar bis 31. März 1887	885 818

(Nach Mittheilung des Vereins Deutscher Eisen- u. Stahl-Industr.)

Generalversammlungen.

- Gewerkschaft der Steinkohlenzeche Mont Genis bei Herne Mittwoch, 9. Mai cr., nachmittags 3 Uhr, im Hotel Thüngen zu Düsseldorf, außerordentliche Gewerkschaftsversammlung.
- Bergbau-Aktien-Gesellschaft Pluto in Essen. 16. Mai cr., nachmittags 2 Uhr, im Essener Hof zu Essen.
- Belgische Aktien-Gesellschaft der Steinkohlen-Gruben von Herne-Bochum. Samstag, den 26. Mai cr., nachmittags 3 Uhr, in Brüssel, 43 rue de la caserne.

*** Nachweisung über die Kohlenbewegung in dem Ruhrorter Hafen.**

A. Kohlen-Anfuhr

	auf der Eisenbahn. Tonnen.	auf der Ruhr. Tonnen.	Summa Tonnen.
im März 1888	142 290,00	—	142 290,00
im März 1887	167 040,00	—	167 040,00
in 1888 { mehr	—	—	—
{ weniger	24 750,00	—	24 750,00
Vom 1. Januar bis inkl. März 1888	430 905,00	—	430 905,00
" " " " " " 1887	419 075,00	—	419 075,00
in 1888 { mehr	11 830,00	—	11 830,00
{ weniger	—	—	—

B. Kohlen-Abfuhr.

	Koblenz und oberhalb. Tonnen.	Köln und oberhalb. Tonnen.	Düsseldorf und oberhalb. Tonnen.	Ruhrort und oberhalb. Tonnen.	Bis zur holländischen Grenze. Tonnen.	Holland. Tonnen.	Belgien. Tonnen.	Summa. Tonnen.
im März 1888	49 856,75	2 348,00	56,60	3 232,45	1 485,95	81 703,05	9 065,20	147 748,00
im März 1887	56 983,75	776,40	25,00	2 323,80	1 677,80	80 903,45	14 541,25	157 231,45
in 1888 { mehr	—	1 571,60	31,60	908,65	—	799,60	—	—
{ weniger	7 127,00	—	—	—	191,85	—	5 476,05	9 483,45
Vom 1. Jan. bis inkl. März 1888	120 190,45	5 801,35	64,10	6 515,40	3 533,60	212 979,90	30 147,10	379 231,90
" " " " " " 1887	100 307,35	2 360,80	136,40	4 631,15	3 777,95	199 964,85	41 962,70	373 141,20
in 1888 { mehr	19 883,10	3 440,55	—	1 884,25	—	13 015,05	—	26 090,70
{ weniger	—	—	72,30	—	244,35	—	11 815,60	—

Westfälische Steinkohlen, Koks und Briquettes in Hamburg, Altona, Harburg etc.

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

	1888	1887
In Hamburg Platz	24 630 t	28 820 t
Durchgangsverkehr p. Altona-Kieler Bahn	15 530 "	12 780 "
" " Lübeck-Hamb. Bahn	6 140 "	3 930 "
" " Berlin "	1 900 "	1 610 "
Insgesamt	48 200 t	47 140 t
In Harburg Platz	2 320 t	1 650 t
Durchgangsverkehr Unterelbsche Strecke	3 190 "	3 740 "
Insgesamt	5 510 t	5 390 t
Durchgangsverkehr Oberelbe nach Berlin	1 030 t	— t
Zur Ausfuhr wurden verladen	560 "	— "

Die Einfuhr betrug gegen voriges Jahr nach Hamburg loco per April um 419 D.-W. weniger und per Hamburg transito 625 D.-W. mehr. Gegen den Monat März 1888 nach Hamburg loco um 164 D.-W. mehr und per Hamburg transito um 598 D.-W. weniger. Die Einfuhr nach Harburg betrug gegen April 1887 67 D.-W. mehr, per Unterelbsche Strecke 55 D.-W. weniger, gegen den Monat März 1888 nach Harburg loco 25 D.-W. mehr und transito per Unterelbsche Strecke 192 D.-W. weniger. Gegen vorigen Monat, also im April, im ganzen ca. 600 D.-W. weniger.

Preise für englische Kohle blieben sich gleich, Nachfrage reger. Für westfälische Kohle war Nachfrage seit Anfang April und namentlich während der letzten Hälfte des Monats geringer. Die Preise für Briquettes, welche allerdings sehr gedrückt waren, zogen abermals an und war daher hier darin wenig Absatz zu erzielen. Der Absatz in Schmelzkoks normal. In Klein- und Brechkoks blieb zwar Nachfrage; solche ließ jedoch gegen vorigen Monat erheblich nach.

(Mitgeteilt durch Anton Günther, Hamburg und Harburg.)

Die Einfuhr westfälischer Steinkohlen und Koks in Hamburg

betrug im Monat April:

	1888	1887
für Hamburg loco über Hamburg	2463 Wagen à 10 t*)	2882 Wagen
der Altona-Kieler Bahn	1553 "	1278 "
" Lübeck-Hamburger Bahn	614 "	393 "
" Berlin-Hamburger Bahn	190 "	161 "
zusammen	4820 Wagen	4714 Wagen

*) Davon wurden exportiert 56 Wagen.
in Elbfähren für Berlin verladen 103 "

(Mitgeteilt von Ed. Blumenfeld Hamburg.)

Wagengestellung

der Dortmund-Gronau-Emsfelder Eisenbahn

in der Zeit vom 16 - 30. April 1888.

	Verlangt Abgehoben. Ladungen à 10 t.	Verlangt Abgefahren. Ladungen à 10 t.
16 April	190	201
17. "	189	201
18. "	194	—
19. "	188	195
20. "	196	163
21. "	205	187
22. "	—	—
23. "	186	163
	Durchschnittl.	188

A 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. 13. Einrichtung zur Entnahme von Wasser aus dem Kessel beim Speisen behufs Verhütung der Kesselfeinstäubung. Hermann Hamner in Eisleben und R. Wolf, königlicher Kommerzien Rat in Buchau-Magdeburg. - Zugregulator für Dampfkessel-Feuerungen. Gustav Naegler in Gr. Dörschleben - Neuerung an Vorwärmern mit Kesselfeinstäubung; Zusatz zum Patent Nr. 41 341 Robert Reichling in Dortmund, 2. Kampstr. 44.

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.

Vertreter für Sachsen:
Chr. Schroeter in Chemnitz.

Aug. Reuschel & Co., Schlotheim, Thüringen.

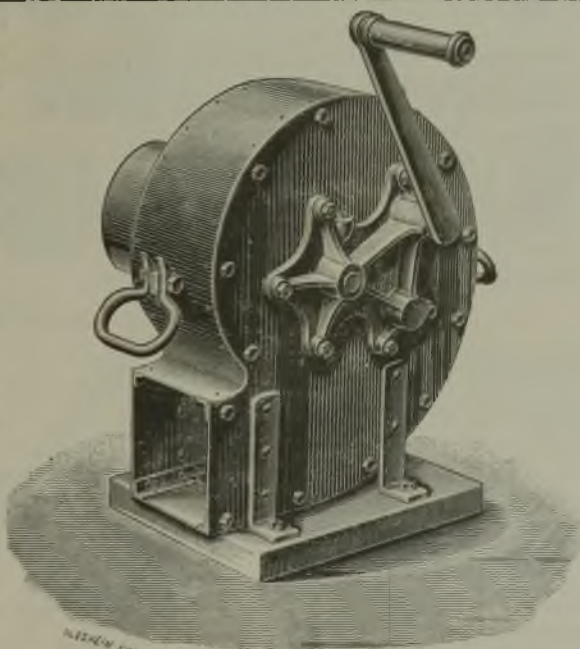
Prämiirt mit den ersten Preisen auf allen beschickten Ausstellungen.

Mechanische Weberei für:
Baumwoll- und Kammhaar-Treibriemen,
Hanfgurte, Handwebhübe, Press- u. Filterstoffe
und Seltenerwaarenfabrik.
Gegründet 1822.

Prospecte, Preislisten und Muster auf Wunsch gratis und franco.

Anerkannt beste Fabrikate.

In Referenzen aller Industriewerke.



Handventilatoren

D. R. - P.

Räder nach Vorschrift geschützt,

slide Construction.

Petry & Hecking

Dortmund.

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

Die Planschrift

für

Schule und Arbeitstisch des Technikers.

Als Seitenstück zur Sömmecken'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.

Verlag von Ferdinand Enke in Stuttgart.

Soeben erschien:

Grundriss

der

Elektrometallurgie

von

Prof. Carl A. M. Balling,
k. k. Oberbergrath in Pribram.

Mit 40 Holzschnitten. 8. geh. M. 4. —

Dampfpumpen

100, 130 und 150 mm Plungerdurchmesser

stets vorräthig.

Heintzmann & Dreyer

Bochumer Eisenhütte. Bochum.

Werkzeugmaschinenfabrik u. Eisengiesserei in Dortmund

Wagner & Co.

gegründet 1865.

Werkzeugmaschinen aller Art: Drehbänke, Hobel-Bohrmaschinen etc., Scheeren und Lochmaschinen, Kreissägen, Drahtzerreissmaschinen etc.

Grubenventilatoren nebst Dampfmaschinen, von den kleinsten bis zu den grössten von 2400 mm Flügel Durchmesser.

Zahnräder, gefräst oder mit der Maschine geformt, Seil-, Riemen- und Bremscheiben, Transmissionen.

Sämliche Gusstheile und Reparaturstücke für Bergwerks- und Hüttenbedarf, gegossen oder bearbeitet.

Adolf Bleichert & Co.

Leipzig-Gohlis.

Special-Fabrik

für den Bau

von

Bleichert'schen

DRAHTSEILBAHNEN

16jährige Erfahrungen.

Ueber

350 Anlagen

mit mehr als

360 000 Meter

wurden bereits von uns ausgeführt.

General-Vertreter: Ingen. **Heinr. Macco, Slegen.**

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

Bergwerks- und Hütten-Karte

Westfälischen Ober-Bergamts-Bezirks (Dortmund).

Enthält die in Betrieb befindlichen Steinkohlen- und Eisenstein-Gruben, Cokereien, Eisen- und Hütten-Werke, Eisenbahnen, Kohlenzweighäfen, Flüsse, Chausseen, Städte, Dörfer etc. des genannten Westfälischen Ober-Bergamts-Bezirks.

Nebst einem alphabetischen Verzeichniss sämtlicher im Westfälischen Ober-Bergamts-Bezirk im Betrieb stehender Steinkohlen- und Eisenstein-Gruben, sowie Cokereien mit Angabe der Bergreviere, Post- und Eisenbahnstationen, Kohlenarten, Förderschächte, Förderung und Production im Jahre 1887.

Elfte, bereicherte und verbesserte Auflage mit 3 Nebenkarten (Essen, Dortmund, Ruhrort und Duisburg-Hochfeld), einem Seiger- und Querprofil.

Preis: 3 M. 50 J.

Schraubenförmig gerippte



Patent-Zinkwetterlatten.

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



Zinkwetterlatten

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

H. von der Weppen

Essen a. d. Ruhr

Wetterlattenfabrik.

Friemann & Wolf, Zwickau i. S.

Maschinenfabrik

alleinige Fabrikanten der
Wolfschen

Original-Benzin-Sicherheitslampe

mit Zündvorrichtung u. Magnetverschluss

Der Absatz erreichte:

bis 31. März c. 53.000 Stück,

„ 30. April c. 54.700 „

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

Herm. Siebeck, Bochum i. W.

Handventilatoren, Grubenventilatoren,
compl. Ventilationsanlagen
unter Garantie der Leistung.

Deutsches Reichs-Patent.

In mehreren Tausend Exemplaren ausgeführt.

Handventilatoren Westfalia

aus Schmiedeeisen mit geschütztem Getriebe
Reparaturen fast ausgeschlossen. Sofortiger Versand
ab Lager.

Illustrierte Prospective stehen zu Diensten.

Petry & Hecking, Dortmund, Maschinenfabrik.



Grubenventilatoren

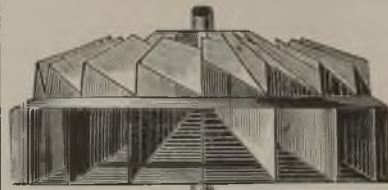
Patent Pelzer

mit neuesten
Verbesserungen.

Unerreicht in ihrer
Wirkung.

Den Guibals bedeutend
überlegen auch für
weite Gruben.

Billigster Betrieb.



D. R. S. No. 31332.

Handventilatoren

Patent Pelzer

verbreitetste und wie allgemein anerkannt vorzüglichste
Construction.

Alle Grössen auf Lager.

Ventilatoren mit Turbinenbetrieb

Patent Pelzer

für Separat-Ventilation. Geringer Wasserbedarf.
Sehr ausgiebige Wirkung. Keine Bedienung.

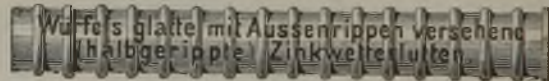
Fr. Pelzer, Ingenieur, Dortmund.

Würfels gerippte Patent-Zink-Wetterlatten

stärkstes und daher billigstes Material
zur Wetterführung.

Patentmuffen

zu luftdichter Verbindung der einzelnen
Latten mit einander.



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

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

Bochum.

M. Würfel,

alleiniger Erfinder der quer und spiralförmig
gerippten, sowie sämtlicher anderer Sorten
gerippter Latten.



Bekanntmachung.

Die Lieferung von ca. 3000 Stück
Streckengestelle (Doppelt 1 Profil) aus
Flusseisen für das fiskalische Steinkohlen-
bergwerk Königin Luise bei Zabrze soll
an den Mindestfordernden vergeben
werden. Offerten hierauf werden bis
zum Erfüllungstermin Donnerstag den
24. d. Mts. Vormittags 11 Uhr erbeten.
Die Bedingungen und Skizze können
entweder gegen Zahlung der Copialien
von 1,5 Mark von uns bezogen oder
während der Amtsstunden bei uns ein-
gesehen werden.

Zabrze, den 1. Mai 1888.
Königliche Berginspektion

(Neu) Cokesöfen (Patent)

mit beliebig zu fractionirendem Betriebe
für Nebengewinnung Billig. Grosse
und gute Production. Auch für halb-
fette Kohlen und derlei Mischungen.
Unabhängig. Einfache und kleine, nicht
doppelte Apparate. Erste Referenzen
des In- und Auslandes.

Dr. Th. v. Bauer & Ruederer,
Technisches u. Montan-Bureau,
München, Ickstattstrasse 26.

Prospecte,
Proben, Kostenanschläge gratis.

Ringofen
für Siegel, Stahl, Cement,
Schornsteine
Blitzableiter
Kunstdiebstahl & Eisenwerke
Bochum, 90 Pfaffen

Vollständiges

Bohrgestänge,

3-11 Meter, nebst Schuppen- und
Schlangenbohrer für Handbetrieb
sodort zu kaufen gesucht.
Grube Kendenich u. Franziska I
bei Hermülheim.

Druck von G. D. Baedeker in Essen.