



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: Das Eisen- und Stahlgeschäft im Jahre 1887. — Der Wagenmangel auf den preussischen Staatsbahnen. (Schluß.) — Der ausländische Eisenmarkt im Mai. — Englischer Kohlen-, Eisen- und Metallmarkt. — Korrespondenzen. — Wagengestellung im Ruhrkohlenreviere vom 16. bis 31. Mai 1888. — Magnetische Beobachtungen. — Amtliches. — Anzeigen.

Das Eisen- und Stahlgeschäft im Jahre 1887.

Der Bericht, welchen der Sekretär der British Iron Trade Association, Herr J. S. Jeans, alljährlich über die Geschäftsergebnisse und die sonstigen, die genannte Gesellschaft betr. Angelegenheiten zusammenstellt, enthält stets höchst wertvolle und interessante Nachweise über das Eisen- und Stahlgeschäft sowohl Großbritanniens wie des Auslandes. Ein Blick in diesen mit dem letztverflossenen Jahre sich befassenden Bericht lehrt, daß die Produktion von Roheisen in Großbritannien im Jahre 1887 sich auf 7 441 927 t belief, gegen 6 870 665 t im Jahre 1886, und daß somit eine Zunahme um 571 262 t oder um nahezu 8 1/2 pCt. zu konstatieren ist. Es produzierten die

Produzent, eine abermalige Verminderung gegenüber den schon zusammengeschumpften Zahlen des Jahres 1886 verzeichnet.

Schätzungsweise verteilt sich die Produktion in 1887 auf

Schmelz- und Gußeisen mit	3 672 390 t
Demantit mit	3 064 837 „
basisches Eisen mit	471 510 „
Spiegeleisen und Ferro-Manganesium mit	233 190 „

Den Verbrauch von Roheisen glaubt Herr Jeans wie folgt annehmen zu dürfen:

Total-Produktion im Jahre 1887	7 441 927 t
Ab Zunahme des Vorrates am 31. Dezember 1887	124 860 „
Konsum im Jahre 1887	7 317 067 t
Konsum im Jahre 1886	6 731 238 „
Zunahme im Jahre 1887	584 729 t

Die Gesamtvorräte von Roheisen Ende 1887 stellten sich im Vergleich zum Jahre 1886 wie folgt:

	1887	1886
Schottland	1 288 040	1 183 039
Cleveland	637 682	652 445
Westküste	503 120	356 720
Anderer Distrikte	247 524	299 301
zusammen	2 616 366	2 491 506

Am Schlusse des Jahres 1887 waren daher die Gesamtvorräte gleich 36 pCt. oder gleich einer Versorgung von ca. 18,6 Wochen des gesamten Konsums jenes Jahres, gegen 37 pCt. oder 19,4 Wochen im Jahre 1886, 35 pCt. oder 18 Wochen im Jahre 1885 und 24 1/2 pCt. oder 12,7 Wochen im Jahre 1884.

Die Zahlen über die Produktion des fabrizierten Eisens sind erheblich weniger vollständig. Was das erste Stadium der Fabrikation, nämlich diejenige der Puddled Bars anbelangt, so betrug die Gesamtproduktion im Jahre 1887 1 701 312 t gegen 1 616 701 t im Jahre 1886, was eine Zunahme um

Distrikte	1887	1886	1883
	t	t	t
Cleveland	2 508 184	2 406 276	2 760 740
Schottland	932 240	935 801	1 129 000
Cumberland	903 163	715 229	876 410
Lancashire	751 260	687 191	820 633
Süd-Wales	755 775	645 919	887 259
Lincolnshire	230 247	226 669	236 578
Northamptonshire	208 628	204 772	200 996
Derbyshire	257 547	307 304	371 664
Notts & Leicesterhire	63 439	76 440	85 400
Nord-Staffordshire	249 236	206 555	285 357
S. Staffs u. Worcesters	296 125	278 850	394 000
S. u. W. Yorkshire	170 355	126 402	284 810
Shropshire	51 899	32 466	71 000
Nord-Wales	37 820	15 550	39 377
Anderer Distrikte	26 000	5 232	47 000
Total	7 441 927	6 870 665	8 490 224

Der größte Teil der Zunahme in der Produktion des Jahres 1887 entfällt hiernach auf Cumberland, Lancashire, Süd Wales und mehrere kleine Distrikte. Cleveland, das mehr als den dritten Teil der gesamten Produktion liefert, zeigt eine verhältnismäßig geringe Zunahme, nämlich um nur 101 908 t oder 4 1/4 pCt., während Schottland, der nächstgrößte

84 611 t oder 5¼ pCt. ergibt. Im Jahre 1886 war eine ähnliche Zunahme gegenüber dem Jahre 1885 zu verzeichnen, aber vorher ist ein beständiger Rückgang seit dem Jahre 1882 zu konstatieren gewesen, und zwar in Folge der Verdrängung des Eisens durch Stahl. Der größte Teil der letztjährigen Zunahme entfällt auf die vermehrte Produktion von Südwales sowie West- und South-Yorkshire. Man hat versucht, Schätzungsziffern über die verschiedenen Sorten fabrizierten Eisens zu erhalten, in welche die Puddled Bars umgewandelt worden sind, die so erhaltenen Nachweise sind aber höchst unvollständig und geben nicht mehr als die Hälfte der Produktion wieder.

Obwohl die Erzeugung von puddled Stangeneisen im Jahre 1887 sich vergrößert hat, ist trotzdem die Zahl der unbeschäftigten Hochöfen von 1338 Ende 1886 auf 1419 Ende 1887 gewachsen.

Die Produktion von Bessmer-Stahl stellte sich

	1887	1886
in Süd-Wales auf	538 774	412 191
in Cleveland auf	484 839	399 681
in Seffield auf	305 815	283 950
in Cumberland auf	377 264	250 919
in Lancashire und Geshire	272 152	218 890
in Staffordshire, Schottland u.	85 559	49 889
total auf	2 064 403	1 570 520

Die Produktion hat sich danach um 493 883 t oder um ca. 31½ pCt. vergrößert, wovon der größte Teil der vermehrten Produktion den Werken in Süd-Wales und Cumberland entstammt. Die Erzeugung von Schienen aus diesem Stahl belief sich auf 1 021 847 t gegen 730 343 t im Jahre 1886, was eine Zunahme um 291 504 t ergibt, so daß die Gesamtproduktion des Jahres 1887 die bedeutendste seit dem Jahre 1883 gewesen ist.

Unter Berücksichtigung des eventuellen Abfalls bleiben nach Abzug der Produktion von Stahlschienen etwa 836 000 t Stahlingots, die zu Stahlknüppeln, zu Weißblech oder zu Eisenbahnschwellen verarbeitet worden sind, übrig. An Bahnschwellen, die als verhältnismäßig neues Produkt betrachtet werden müssen, sind 71 132 t erzeugt worden. Außer dem Bessmer Stahl sind 981 104 t Stahl durch den Offen-Herd-Prozess erzeugt, somit also 286 954 t mehr als im Jahre 1886, und es ist diese Zunahme die bedeutendste, welche jemals zu konstatieren war. Ein Vergleich mit den übrigen Ländern führt zu folgenden Resultaten:

	Roheisen		Stahl	
	1887	1886	1887	1886
	t	t	t	t
Großbritannien	7 441 927	6 870 665	3 045 507	2 264 670
Vereinigte Staaten	6 417 148	5 683 324	3 258 605	2 488 163
Deutschland	3 907 364	3 527 658	1 376 356	1 202 090
Frankreich	1 610 851	1 507 850	313 851	348 299
Belgien	754 481	701 277	191 151	137 771
Österreich und Ungarn	689 000	703 000	276 920	256 023
total	20 820 771	18 994 774	8 462 390	6 697 016
mehr 1887	1 816 997	= 9,6 pCt.	1 765 374	= 26,4 pCt.

Es haben danach mit Ausnahme Österreich-Ungarns alle maßgebenden Länder ihre Roheisen-Produktion im Jahre 1887 ganz bedeutend vergrößert, und es ist die Zunahme dem Procentsake nach sowohl für die Vereinigten Staaten wie für Deutschland bedeutender als für Großbritannien; dagegen haben Frankreich und Belgien nur geringe Fortschritte gemacht. Was Stahl anbelangt, so haben sowohl Großbritannien wie die Vereinigten Staaten die Produktion desselben ganz erheblich

ausgedehnt, und Nord-Amerika nimmt noch immer hinsichtlich dieser Produktion die erste Stelle ein. Deutschland zeigt eine beachtenswerte, aber immerhin erheblich kleinere Zunahme.

Der Wagenmangel auf den preussischen Staatsbahnen.

(Schluß.)

Es fragt sich, ob die Neuanschaffungen, welche die preussische Staatsbahnverwaltung vorgenommen hat, bis in die neueste Zeit derart gewesen sind, daß sie dem Wagenpark die volle Dienstauglichkeit gesichert haben. In dem Staatsbahnbericht pro 1886/87 wird diese Frage mit den Worten bejaht: „Die mit zunehmendem Alter der Betriebsmittel abnehmende Leistungsfähigkeit derselben findet durch die Mehrbeschaffungen aus Betriebsfonds ausreichende Deckung.“ Sehen wir uns die Deckung näher an. In dem genannten Bericht ist die Zahl der Güterwagen, die überhaupt bis zum 1. April 1887 aus Betriebsfonds, d. h. aus den regelmäßig im Eisenbahnetat zwecks Erneuerung des Betriebsmaterials ausgeworfenen Mitteln, angeschafft worden sind, auf 36 401, die Zahl der bis dahin austrangierten Wagen auf 19 850 angegeben, sodaß der Überschuß der angeschafften über die ausgeschiedenen Wagen sich auf 16 551 beläuft. Wenn man indes diese Anschaffungen darauf hin ansieht, wie sie sich auf die Vergangenheit verteilen, so ergibt sich, daß der Löwenanteil daran auf entlegene Zeitläufte entfällt. Viele, wahrscheinlich die meisten von jenen 16 551 Wagen sind solche, die schon vor einer längeren Reihe von Jahren aus irgendwelchem Grunde angeschafft worden sind und nun bis zu einem gewissen Grade selber zum älteren Betriebsmaterial zählen. Von weit größerer Bedeutung für die Erhaltung der Leistungsfähigkeit des Wagenparks müssen naturgemäß die Anschaffungen der neueren Zeit sein, weil eben hier das Alter der Betriebsmittel in erhöhtem Maße zur Geltung kommt. Die Neuanschaffungen speziell in der Verstaatlichungsperiode sind aber recht kärgliche gewesen. Sie erfolgten in nachstehendem Umfange:

	Aus Betriebsfonds wurden Wagen neu beschafft bezw. umgebaut	Austrangiert wurden Wagen	Mehr (+) bez. weniger (-) beschafft als ausgeschieden
1880/81	118	706	— 588
1881/82	220	375	— 155
1882/83	1 125	755	+ 370
1883/84	1 924	916	+ 1 008
1884/85	2 644	1 960	+ 684
1885/86	1 510	1 885	— 75
1886/87	2 090	2 148	— 58
Summa	9 631	8 445	+ 1 186

Der Überschuß von 1186 Wagen bei einem Park von ca. 165 000 Wagen dürfte kaum als ein solcher bezeichnet werden können, der für „die mit zunehmendem Alter der Betriebsmittel abnehmende Leistungsfähigkeit ausreichende Deckung“ gewährt. Was übrigens die Quote der regelmäßig zur Austrangierung gelangenden Wagen anbelangt, so hängt ihre Größe selbstverständlich zu einem wesentlichen Teil von dem Zustande des aus früheren Jahren stammenden und noch in Gebrauch befindlichen Fahrmaterials ab. In dieser Beziehung dürften die Verhältnisse für die Staatsbahnverwaltung nicht ganz günstig liegen und zwar namentlich, soweit die von den Privatbahnen übernommenen Betriebsmittel in Frage kommen. Daß die letzteren dem Material der Staatsbahnen ursprünglich an Güte nachgestanden hätten, läßt sich gewiß nicht behaupten, dagegen darf man wohl annehmen, daß von dem Augenblick an, wo die Verstaatlichung der Privatbahnen in Sicht kam, bei den Verwaltungen derselben der Eifer für umfangreiche und kostspielige Maßregeln zur Verbesserung des Wagenparks etwas erlahmte. Man muß es erklärlich finden, daß sie in einem Zustande der Schwere nur das Notwendigste nach dieser Richtung hin erlebigen und aufschiebbare Reformen ihrer

Nachfolgerin, der Staatsbahnverwaltung, überliehen. Es wäre deshalb ganz natürlich gewesen, wenn letztere nach Übernahme der Privatbahnen zur Nachholung der in letzter Zeit unterbliebenen Reinigung — um ein Bild aus dem häuslichen Leben zu gebrauchen — ein großes Scheuerfest veranstaltet hätte. Ich glaube, aus den oben wiedergegebenen Ziffern der austrangierten und neubeschafften Wagen wird man ein derartiges Scheuerfest nicht herauslesen können.

Neben den Güterwagen, welche für die bereits bestehenden Eisenbahnstrecken bestimmt waren, wurde auf Kosten des Staats aus außerordentlichen Fonds noch eine Anzahl von Betriebsmitteln angeschafft, die den Zweck hatten, für die neugebauten Bahnlinien das Fahrmaterial zu bilden. Das Verhältnis zwischen diesen neuen Strecken und den zugehörigen Wagen war folgendes:

	Es wurden neue Strecken eröffnet km	Es wurden Güterwagen angeschafft Stück
1880/81	192	571
1881/82	135	1 399
1882/83	211	6 449
1883/84	462	1 703
1884/85	552	2 675
1885/86	432	2 513
1886/87	361	160
Summa	2 345	15 475

Die Anschaffungen halten sich auch hier in mäßigen Grenzen; auffällig gering waren sie im letzten Betriebsjahr.

Ausblick in die Zukunft.

Die bösen Erfahrungen, welche die Interessenten während des letzten Winters mit den Eisenbahnen gemacht haben, sind wohl dazu angethan, die Beforgnis zu erregen, daß für die Zukunft noch verschärfte Kalamitäten zu erwarten stehen. Es ist kein Grund ersichtlich, weshalb bei steigendem Verkehr jene Wagennot nicht noch dringender werden sollte. Man denkt in beteiligten Kreisen schon mit einem gewissen Schauer an den kommenden Herbst.

Je mehr die Aussicht auf eine Wiederbelebung von Handel und Wandel sich bessert, um so größeres Interesse gewinnen die Gewerbetreibenden an der vorliegenden Frage und um so dringender wird die Forderung, daß dem Aufschwunge des Güterumlaufes nicht in den Verhältnissen der Transportmittel selbst Hindernisse erwachsen. Die jüngsten Vorgänge auf dem Gebiete der Gesetzgebung erwecken allerdings den Anschein, als ob an entscheidender Stelle für radikale Maßnahmen noch nicht Stimmung sei. Das unterm 11. Mai 1888 veröffentlichte Gesetz, betreffend die weitere Herstellung neuer Eisenbahnlinien für Rechnung des Staates u., wirft zwei Posten zur Beschaffung von Betriebsmitteln aus:

- a) 9 146 000 M. für den Fuhrpark, den der Neubau von 600 km Eisenbahnen bedingt, ferner
- b) 8 000 000 M. zur Beschaffung von Betriebsmitteln für die bereits bestehenden Bahnen.

Die Summe zu b), die uns in erster Reihe interessiert, soll indes ausschließlich zur Beschaffung von Lokomotiven, Personen- und Gepäckwagen verwandt werden, Güterwagen werden aus diesem Fonds nicht gebaut. Und wie soll der doch augensällige Bedarf an neuen Güterwagen gedeckt werden? Darüber befehlen uns die Motive zu dem Entwurf jenes Gesetzes, indem sie bemerken: „Im Güterverkehr macht sich neuerdings ebenfalls ein erfreulicher Aufschwung bemerkbar, sodas zur Verhütung von Wagenmangel auch auf eine Vermehrung der diesem Verkehre dienenden Betriebsmittel Bedacht genommen werden muß; indes stehen, soweit hierbei die Beschaffung von Güterwagen in betracht kommt, der Eisenbahnverwaltung die hierzu erforderlichen Geldmittel in den verschiedenen Nebenbahngesetzen zur Verfügung, da für diese Nebenbahnen keine eigenartigen Güterwagen erforderlich sind, vielmehr auf denselben ausschließlich Güterwagen von gleicher Konstruktion, wie die der Hauptbahnen, verwendet werden.“ Ich muß gestehen, daß ich aus

diesem Satz keine Verubigung zu schöpfen vermag. Wenn neugebaute Strecken dem Gesamtwagenpark neue Betriebsmittel zuführen, so steigt freilich die absolute Ziffer des Wagenbestandes, aber die relative Ziffer steigt damit keineswegs, sie kann sich sogar verschlechtern. Die neuen Bahnlinien nehmen ihrerseits einen Teil des Wagenparks in Anspruch, und wenn die aus den Fonds der Nebenbahngesetze hergestellten Güterwagen auch über das ganze Staatsbahnnetz sich zerstreuen, so sind sie doch sachlich nur als dasjenige Material anzusehen, dessen Dienstleistung sich auf die neu hinzugetretenen Strecken beschränkt.

Nach alledem muß wiederholt werden: wesentliche Störungen für den Verkehr können nur vermieden werden, wenn die preußische Staatsbahnverwaltung recht bald an eine durchgreifende Verstärkung des Wagenbestandes geht. Daß dazu Geld erforderlich ist, mag schmerzlich sein; aber Opfer derart zu gunsten der Rundschaft muß nun einmal jeder bringen, der Erwerbsgeschäfte betreibt.

Hülfe von privater Seite.

Bei dieser Gelegenheit möchte ich noch eins erwähnen. Angesichts des Mangels an Betriebsmitteln dürfte es sich empfehlen, daß die Bahnverwaltung die Hülfe, welche ihr in bezug auf Wagenstellung von privater Seite angeboten wird, bereitwilligst annähme. Eine solche Hülfe liegt z. B. in der Einrichtung der privaten Kesselwagen. Mit Bestimmtheit ist zu behaupten, daß die Klagen über Wagenmangel während der letzten Zeit noch viel lebhafter gewesen wären, wenn nicht die Bahnen für eine beträchtliche Transportmenge der Mühle, eigene Wagen zu liefern, überhoben gewesen wären. Nichtsbestoweniger waren bis in die neueste Zeit die bahnspezifischen Vorschriften über die Behandlung der Bassinwagen so streng, daß sie die Vermehrung dieser Art Wagen geradezu hemmten. Man hatte fast die Empfindung, als ob der Bahnbeamte so etwas wie einen Eingriff in seine Hoheitsrechte von jener bescheidenen Regierung privater Unternehmungslust befürchte, jebensfalls aber die Auffassung weit von sich weise, daß bei dem gegenwärtigen Stande des Wagenparks nicht der Privatmann, dessen Kesselwagen zugelassen wird, sondern die Eisenbahn, der unentgeltlich fremdes Kapital zur Verfügung gestellt wird, der mehr empfangene Teil sei.

Ausgaben für Wagen und die Einnahmeverhältnisse der Staatsbahnen.

Zum Schluß dieser kleinen Skizze will ich mich übrigens gegen den Verdacht verwahren, als seien die günstigen finanziellen Ergebnisse, welche die preußischen Staatsbahnen neuerdings aufweisen, für mich hinreichender Grund, der Bahnverwaltung mit Gesuchen um Konzessionen an das Publikum in den Ohren zu liegen. Die gegenwärtigen Einnahme-Verhältnisse der Staatsbahnen erleichtern allerdings dem Herrn Minister die Veranstaltung größerer Ausgaben, aber meines Erachtens könnten auch ungünstigere Betriebsergebnisse die Eisenbahn von der Verpflichtung, für genügendes Fahrmaterial zu sorgen, nicht entbinden. Wer das Geschäft der Warenbeförderung übernommen hat, übernimmt damit entsprechende Verpflichtungen; vermag er sie nicht zu erfüllen, so muß er anderen Unternehmern Platz machen. Darf er in diesem Falle seine Armut nicht vorschützen, so braucht er im entgegengesetzten Falle auch seinen Reichtum nicht an seine Rundschaft abzutreten. Ich halte es für volkswirtschaftlich durchaus erwünscht, daß die Eisenbahn, wenn sie dem Staate gehört, diesem ein gutes Erträgnis abwerfe. Nur ist eine Voraussetzung dabei unumgänglich: das gute Erträgnis darf sich nicht aus dem Umstande herleiten, daß die Eisenbahn eine Monopolanstalt ist, sondern muß die Frucht tüchtiger Geschäftsbahrung sein. Wenn die Eisenbahn lediglich aus dem Grunde fette Überschüsse erzielt, weil sie konkurrenzlos den Markt beherrscht, dann stellen allerdings jene Überschüsse einen zwangsweise beigetriebenen, unverdienten Gewinn dar; sofern dagegen für die Transportgeschäfte der Bahn ausschließlich die Grundsätze maßgebend sind, welche im freien Verkehr als die richtigen anerkannt und beobachtet werden, so ist jener Gewinn der freiwillig gezahlte Preis wertvoller Leistungen. Solchensfalls gewinnen beide, Bahn und

Publikum, und annähernd im selben Verhältnis. Dann werden aber auch Ausgaben, welche die Bahn zur Verbesserung ihres Beförderungsdienstes macht, auf die Dauer keine Schmälerung, sondern eine Erhöhung der Rente nach sich ziehen.

2 Der ausländische Eisenmarkt im Mai.

Essen, 7. Juni.

Die Physiognomie des Weltmarktes war für die Eisenindustrie im verflossenen Monat keine günstige. Will man Belgien und Frankreich ausnehmen, wo das Geschäft sich wenigstens in dem früheren Umfange erhielt, so hat sich durchweg eine weichende Tendenz und fast überall eine Abnahme der Nachfrage bemerkbar gemacht.

Die Haltung des englischen Eisenmarktes war im verflossenen Monat im ganzen genommen eine schwache. Die Ursachen der matten Tendenz scheinen jedoch nicht in den Handelsverhältnissen selbst zu liegen, da dieselben in direktem Gegensatz zu der durchaus günstigen Statistik liegen, denn während im Vorjahre im Mai 74 517 t Roheisen verschifft wurden, beträgt die entsprechende Ziffer in diesem Jahre 107 826 t, also nahezu um die Hälfte mehr, und diese ungewöhnlich günstige Ausfuhr hatte eine Verminderung der Lagervorräte um rund 38 000 t zur Folge. Erst in den letzten Tagen wurde eine Besserung im Geschäft wahrgenommen. Der Grund der früheren Flaubeit lag wohl hauptsächlich in dem Drucke, welchen die Überproduktion Schottlands auch auf den englischen Markt ausübte, infolgedessen die Preise für Cleveland-Roheisen Nr. 3 bei den Zwischenhändlern von 31 s. 9 d. auf 31 s. 3 d. herabgingen. Die Hüttenwerke waren daher nicht in der Lage, ihre Preise zu behaupten. Dazu kam, daß auch die Haltung des amerikanischen Marktes, welcher nur geringen Bedarf an englischen Produkten aufwies, ungünstig auf die Geschäftslage in England einwirkte. Die Nachfrage geriet unter diesen Umständen, wie dies allemal bei stetig weichenden Preisen der Fall ist, ins Stocken und die Abnehmer bedekten in Erwartung weiterer Preisrückgänge nur den allernächsten Bedarf. Auch Hämatiteisen konnte sich, trotzdem das Stahlgeschäft weniger unter den genannten Einflüssen zu leiden hatte, nicht auf seinem früheren Preise behaupten und derselbe ging von 43 s. 6 d. auf 41 s. 6 d., also 2 s. per ton herunter, wogegen Spiegeleisen, trotz der Stille des Geschäftes, sich ziemlich fest behaupten konnte. Fertigeisen litt ebenfalls unter der Ungunst der Verhältnisse; die Werke waren zwar noch meistens mit Abwicklung früherer Aufträge in befriedigendem Maße beschäftigt, doch liefen neue Aufträge immer spärlicher ein und die Preise gingen durchschnittlich für Walzeisenfabrikate um ca. 2 s. zurück. Die letzte Notierung für Stabeisen (common bars) betrug L. 4. 12. 6. gegen L. 4. 15. 0. zu Anfang des Monats. Im Verhältnis noch stärker sind Feinbleche im Preise zurückgegangen. Hartgußwaren aller Art waren nur schwach gefragt, behaupteten sich aber noch leidlich auf ihren früheren Sätzen. Das Stahlgeschäft war zu Anfang des Monats noch sehr lebhaft, da der Schiffbau großen Bedarf an Platten und Winkeln zeigte. Doch gingen die Schienenpreise, obwohl der Absatz nur wenig nachgelassen hatte, von L. 3. 18. 6. auf L. 3. 16. 6. f. o. b. herunter. In Stahlwalzdraht war das Geschäft ziemlich unregelmäßig und ging für Nr. 5 Standard von L. 5. 17. 6. auf L. 5. 10. 0. herunter. Knüppel waren im ganzen etwas lebhafter gefragt, behaupteten sich fest auf ihren Preisen und wurden sogar gegen Ende des Monats noch um 1 s. höher notiert. Der plötzliche Rückgang der Zinnpreise, über welche wir bereits in unserer vorigen Monatsübersicht berichteten, war die Ursache, daß Weißblech im Verlaufe des Mai Preisrückgänge um 1 bis 2 s. per Riste erlitt. Die Brückenbauanstalten waren sehr lebhaft beschäftigt, auch die Eisengießereien konnten im allgemeinen nicht klagen. In Eisenbahnmaterialien war die Nachfrage eine steigende.

Nur wenig Erfreuliches läßt sich über den schottischen Eisenmarkt berichten. Wie schon früher ausgeführt, sind es hier die stetig sich mehrenden Lagervorräte, welche jeder gesunden Entwicklung

entgegenstehen (dieselben betragen jetzt nahezu 1 Million Tonnen). Man hätte erwarten dürfen, daß unter diesen Verhältnissen man energisch an eine Produktionseinschränkung gedacht hätte, allein die Berichte aus Schottland melden im Gegenteil noch ein Anblasen von neuen Hochofen. Wohin dieses Eisen dereinst Abfluß finden soll, weiß man selbst nicht; vorläufig geht alles in die Stores und der Absatz wird von Tag zu Tag schwieriger. Die Warrants befinden sich teils in Händen von Privatleuten, teils sind dieselben bei den Banken verpfändet. Daß die Preise unter diesen Umständen fast bis unter die Selbstkosten herabgehen mußten, war anzunehmen und der Mai dieses Jahres steht denn auch insofern einzig in den Annalen der Eisenindustrie, als die Warrantpreise den niedrigsten Standpunkt zeigten, den sie seit dem Jahre 1852 gehabt haben. Selbst die in letzter Zeit bessere Nachfrage von Kanada und den Kolonien konnte daher kaum eine Besserung schaffen, und auch an den Hütten war gegen Ende des Monats billiger anzukommen. Die Walzwerke waren im allgemeinen noch lebhaft beschäftigt, doch sind nur wenig neue Anfragen auf dem Markte und auch im Stahlgeschäft macht sich bereits insolge des knapperen Eingehens von neuen Aufträgen die Konkurrenz stark fühlbar.

Der belgische Eisenmarkt zeigte sich den größten Teil des Monats hindurch in fester Haltung. An ein Weichen der Walzeisenpreise war nicht zu denken, da die Rohmaterialien, Roheisen und Koks, verhältnismäßig hoch im Preise standen. Allerdings kam durch den Mangel des Roheisens Absalleisen in solcher Menge auf den Markt, daß das starke Angebot die Preise sogar etwas drückte, und auch die Einfuhr von Roheisen nahm in starken Proportionen zu. Da aber trotz alledem Roheisen noch immer teuer ist, so hat das Walzeisenhyndilat, dessen Fortbestehen bis zum Ende des Jahres nunmehr gesichert ist, den Preis für Stabeisen von 115 auf 120 Frs. erhöht. Dieser Preis findet allerdings noch vielen Widerstand und einige weniger beschäftigte Werke sind noch zu Konzessionen geneigt. Während die Walzwerke im allgemeinen gut beschäftigt waren, wengleich die Thätigkeit derselben auch gegen Ende des Monats etwas nachließ, so zeigt sich dagegen in den Konstruktionswerkstätten noch großes Arbeitsbedürfnis und es wird denselben meist schwierig, Exportaufträge zu erhalten. Die Waggonfabriken haben genügende Aufträge, wogegen der Betrieb der Lokomotivfabriken in letzter Zeit stiller geworden ist. Sehr viel kommentiert wurde in der Presse die Verdingung der 8000 t Goliathschienen für die belgischen Staatsbahnen. Die französischen Werke haben dabei die belgischen um 5 Frs. unterboten. Nachträglich haben jedoch die belgischen Werke ihre Preise auf die der französischen Konkurrenten herabgesetzt und infolgedessen die ganze Lieferung erhalten.

Der französische Eisenmarkt verharrte im allgemeinen in fester Haltung. Die letzten Spuren des Kampfes zwischen den Pariser Händlern und den Walzwerken scheinen nunmehr erloschen zu sein. Die Drohung der letzteren, in Paris einen einzigen Vertreter zu etablieren, hat ihre Wirkung keineswegs verfehlt und die Händler ließen Rundschreiben an ihre Kundschaft ergehen, denen zufolge Träger nicht unter 145 Frs., Handelseisen nicht unter 155 Frs. abgegeben werden sollte. Die Nachfrage war durchweg eine befriedigende. Das anhaltend trockene Wetter hat indessen ungünstig auf die Wasserstraßen gewirkt, welche weder zum Transport noch zum Betrieb in letzter Zeit das nötige Wasser hatten, doch scheint dieser Umstand das Einvernehmen unter den Walzwerken gefördert zu haben und Versammlungen, welche in Paris, St. Dizier und Nancy abgehalten wurden, versprechen einen günstigen Erfolg nach dieser Seite hin. Der Hauptzweck der Zusammenkünfte ist, für jedes Werk die Produktionsziffer aufzustellen, um danach eine Vereinbarung betreffs einer Normalproduktion zu treffen, die dann je nach dem Stand der Nachfrage und des Absatzes modifiziert werden soll. Das Centralcomité in Paris, welches die Grundlagen der Vereinigung der nördlichen und mittleren Gruppen auf diese Weise in Händen hat, wird nun die Aufgabe haben, zunächst eine Verständigung über die Produktion, sodann über die Preisfrage herbeizuführen. Die Blech-

walzwerke waren lebhaft beschäftigt und einige können sogar keine Aufträge auf kurze Lieferzeiten mehr annehmen.

Der amerikanische Eisenmarkt zeigte während des ganzen verfloffenen Monats eine sehr unbefriedigende Physiognomie. Fast jeder Kabelbericht brachte die Nachricht von einem Rückgang in Nachfrage und Preisen. Es schien, als ob gegen Ende des Monats eine leichte Besserung sich geltend machen wollte und einige Artikel, wie z. B. amerikanische Sorten Stahlwalzdraht, gingen auch etwas in die Höhe, doch war die Belebung nur von kurzer Dauer, denn das eben eingelaufene Telegramm meldet wieder weitere Preisrückgänge. Am besten verhältnismäßig hat sich Spiegeleisen gehalten, welches während des ganzen Monats unverändert zu 26,50 Doll. für englische 20 pSt. Mangan haltige Sorten notiert wurde. Stahlknüppel waren burchweg ziemlich begehrt, doch gingen die Preise langsam von 28,50 bis 29 Doll. auf 28 bis 28,50 Doll. zurück. Auch Rohstahlblöcke gingen um ca. 0,50 Doll. herunter. Stahlwalzdraht war namentlich in der zweiten Hälfte des Monats verhältnismäßig rege gefragt und notierte zuletzt 41 bis 41,50 Doll. per ton, ausländische Sorten waren 0,50 Doll. billiger zu haben. Stahlschienen waren im ganzen vernachlässigt und gingen von 31 bis 32 auf 30 bis 31 Doll per ton f.o.b. östlich pennsylvanische Walzwerke zurück.

Kohlen-, Eisen- und Metallmarkt.

H.C. London, 6. Juni. London. Kupfer. Chili Bars, gute gewöhnliche Qualität L. 81. 5. 0. bis L. 81. 15. 0. p. ton bei sofortiger, L. 78. 7. 6 bis L. 78. 17. 6. bei Lieferung und Zahlung in drei Monaten. Engl. zühes L. 77. 0. 0 bis L. 81. 0. 0. p. ton. Zinn. Straits L. 82. 15. 0. bis L. 83. 5. 0., australisches L. 83. 0. 0. bis L. 83. 10. 0. per ton bei sofortiger, Straits L. 83. 0. 0. bis L. 83. 10. 0. bei Lieferung und Zahlung in drei Monaten. Englische Ingots L. 93. 0. 0. p. ton. Zinn. Gewönl. Marken L. 16. 0. 0. bis L. 16. 5. 0., spezielle L. 16. 10. 0. per ton. Blei. Weiches englisches L. 12. 7. 6., weiches spanisches L. 12. 2. 6. per ton.

Cleveland. Nur drei Mal überstieg die Ausfuhr von Roheisen in einem Monat 100 000 t, nämlich im September 1879 bei 101 154, im September 1882 bei 100 608 und im November 1883 bei 101 114 t. Im vorigen Monate dagegen betrug die Ausfuhr bis 30. Mai schon 103 150 t, übertrifft also alle vorhergehenden hohen Exportziffern. Trogbem nun die Bestände bedeutend abgenommen haben, war der gestrige Eisenmarkt zu Middlebrough still, wenigstens weniger als in den vorhergehenden Wochen. Die Preise sind ein wenig fester; Zwischenhändler, die vor einigen Tagen für Nr. 3 Gießerei-Roheisen 31 s. forderten, verlangen jetzt 31 s. 3 d. per ton. Die größeren Hochofenbesitzer quotieren 31 s. 6 d. für Nr. 3, 30 s. 4 1/2 d. für Nr. 4 Puddelroheisen. Warrants 31 s. 1 1/2 d. per ton. In den Schiff- und Maschinenbau-Anstalten finden Streiks statt, die den Markt für Walzeisen und Stahl beeinflussen. Augenblicklich kosten Stabeisen L. 4. 12. 6., Schiffsbleche L. 4. 15. 0. per ton. Schiffsstahlbleche L. 6. 5. 0., Winkelstahl L. 5. 12. 6. per ton. — Dampfkohlen finden guten Absatz bei 7 s. 6 d. per ton für beste Qualität, 7 s. 3 d. für geringere Sorten, 3 s. bis 3 s. 6 d. für kleine. — Gaskohlen werden gut exportiert, der einheimische Konsum dagegen ist schwach. Fracht für Kohlen von Newcastle nach Hamburg 4 s. 4 1/2 d., nach Swinemünde 4 s. 4 1/2 d.

Staffordshire. Die Eisenwerke sind gut beschäftigt, Band-eisen und Schwarzbleche fanden den größten Absatz. Kesselsbleche bester Qualität sind gesucht, sowie die geringeren Sorten von Stabeisen zu L. 5. 0. 0. bis L. 5. 5. 0. per ton. — Hausbrandkohlen finden mäßigen Absatz, desto größeren aber solche zu industriellen Zwecken.

Schottland. Am 30. Mai waren 88 Hochofen im Betriebe gegen 80 im vorigen Jahre, davon 23 auf Hämatit, 3 auf basisches und 62 auf gewöhnliches schottisches Roheisen. In der Woche von 19.—26. Mai wurden verschifft nach dem Auslande 5117, küstenweise 1246 t, gegen 5192 und 2216 t im vorigen Jahre. Die

Vorräte in den Warrantlores betragen am 25. v. M. 984 914 am 30. 986 814 t gegen 876 552 und 879 353 t im vorigen Jahre. Glasgow Warrants kosteten gestern 37 s. 7 d. per ton. — Die Stahlwerke sind in voller Thätigkeit, es fehlt aber an neuen Aufträgen, und besürchtet man, daß die Preise sinken werden. — Die Kohlenausfuhr ist gut, auch der lokale Absatz an Hochofenbesitzer; die Zufuhr ist jedoch so groß, daß an ein Steigen der Preise vorläufig nicht zu denken ist.

Wales. Schienen werden wenig verlangt, dagegen finden Roheisen, Stabeisen und Roheisen guten Absatz, so daß die Werke gut beschäftigt sind. Weißblech ist noch immer sehr gesucht, und Bestellungen laufen reichlich ein. Eine Bestellung von 20 000 Risten soll vor einigen Tagen zu den gängigen Preisen gemacht worden sein. Gewönl. Marken kosteten 12 s. 3 d. bis 12 s. 6 d. per Kiste — Hausbrandkohlen werden kaum verlangt, dagegen finden Dampfkohlen starke Nachfrage. Preise sehr fest: 9 s. bis 9 s. 6 d. per ton für beste, 8 s. 3. d. bis 8 s. 6 d. für geringere, 4 s. 3. d. bis 4 s. 6 d. für kleine Sorten; Hausbrandkohlen 8 s. bis 8 s. 6 d. per ton. In voriger Woche wurden von Carbiß versandt nach dem Auslande 121 668 und küstenweise 23 000 t, von Newport 41 611 und 11 190, von Swansea 15 281 und 9000 t.

Korrespondenzen.

? Aus dem Oberbergamtsbezirk Dortmund, 8. Juni. In der Sitzung des Bezirks-Eisenbahn-Rates zu Köln, welche am 6. Juni d. J. stattfand, gab ein Antrag betreffend die Verlängerung der Entladungsfrist von ankommenden Wagen Veranlassung zu einer eingehenden Erörterung des Wagenmangels, welcher seit mehreren Wochen auf den Strecken der drei Eisenbahn-Direktionsbezirke der westlichen Provinzen zutage getreten ist. Von dem Herrn Dr. Matorp wurde darauf hingewiesen, daß namentlich von den Steinkohlenzechen des niederrheinisch-westfälischen Bergwerksbezirkes vielfach bittere Klage geführt werde, daß die Bestellung der Wagen weder in ausreichendem Maße, noch auch immer rechtzeitig erfolge, und daß die Zechen mehrfach genötigt gewesen seien, infolgedessen ihren Betrieb zeitweilig einzustellen oder einzuschränken. Da diese beklagenswerten Zustände schon jetzt in den Frühjahrs- und Sommermonaten hervorgetreten seien, so erscheine die Besorgnis nicht unbegründet, daß in der bevorstehenden Herbst- und Winterzeit ernste Verkehrsstockungen eintreten würden. In dieser Besorgnis müsse man bestärkt werden, wenn man die ähnlichen Klagen berücksichtige, welche in betreff derselben Angelegenheit im Osten der Monarchie, namentlich aus dem ober-schlesischen Bergbaubezirk und in Hamburg, schon seit längerer Zeit erhoben werden. Die Bahnverwaltungen hätten deshalb Veranlassung, beizeiten alle diejenigen Maßregeln zu ergreifen, welche geeignet erscheinen, den Verkehrsstockungen beizeiten vorzubeugen, und namentlich auf die Vermehrung der Transportmittel, Wagen und Lokomotiven, Bedacht zunehmen. Bei der Erörterung der Angelegenheit wurde darauf hingewiesen, daß die beklagten Uebelstände vornehmlich auf die außerordentliche und ungeahnte Zunahme des Verkehrs in den letzten Monaten zurückzuführen seien. Während man bei dem Kohlenverkehr eine Zunahme des Versandtes von 5 Prozent gegen das Vorjahr angenommen habe, stelle sich in Wirklichkeit für die ersten 5 Monate des laufenden Jahres eine Vermehrung der Transporte um 12 Prozent heraus. Seitens der Vertreter der Bahnverwaltungen wurde erklärt, daß eine Reihe von Maßregeln in Angriff genommen seien, um den Bedürfnissen des Verkehrs entsprechen zu können. Für das preussische Staatsbahnnetz ist, nach deren Mitteilungen, die Herstellung von 3000 Güterwagen in Auftrag gegeben, von denen etwa die Hälfte für den Verkehr in den westlichen drei Bahnbezirken bestimmt sind. Ob diese Vermehrung des Wagenparkes zur Bewältigung des vermehrten Verkehrs ausreichen wird, wurde in der Versammlung von verschiedenen Seiten bezweifelt und die Hoffnung ausgesprochen, daß die Staatsbahnverwaltung sich schleunigst zur Beschaffung weiterer Beförderungsmittel

Entschließen möge. Es wurde namentlich noch von Seiten des Herrn Generaldirektors Lueg in Vertretung der Eisen-Industrie darauf aufmerksam gemacht, daß es besonders an Sonderwagen für die Verladung von Schienen, Rangeisen, Brückenbestandteilen, Trägern und Koks fehle. Wir können nur die Hoffnung aussprechen, daß es den Bahnverwaltungen, ihren Erklärungen entsprechend, gelingen wird, mit den von ihnen in Aussicht genommenen Maßnahmen größere Schädigungen von der Industrie abzuwehren. Zu diesen Maßnahmen gehört vor allem auch die Erweiterung der Rangierbahnhöfe, die, wie wir uns freuen mitteilen zu können, schon in nächster Zeit vorgenommen werden soll.

? Essen, 8. Juni. Von den Steinkohlenzechen des nieder-rheinisch-westfälischen Industrie-Bezirks wurden während der zweiten Hälfte des Monats Mai 1888 an Steinkohlen und Koks durchschnittlich im Tag abgefahren auf den Bahnstrecken im

Elberfelder Direktionsbezirk	3 411	gegen 3 411
Rechtsrheinischen Direktionsbezirk	5 632	„ 5 525
insgesamt	9 043	gegen 8 936

Wagen zu 10 t in der Zeit vom 1.—15. Mai 1888, mithin durchschnittlich 107 Wagen täglich mehr als in der vorausgegangenen vierzehntägigen Periode. — In der Zeit vom 16.—31. Mai 1887 betrug der Versand an jedem Tage durchschnittlich im

Elberfelder Bezirke	3 340
Rechtsrheinischen Bezirke	5 058
zusammen	8 398

Doppelwagen und stellte sich derselbe somit im Durchschnitt um 645 Wagen zu 10 t niedriger, als in der entsprechenden Periode des laufenden Jahres. — Insgesamt wurden in der Zeit vom 16.—31. Mai 1888 abgefahren im Bezirk

Elberfeld	42 721
Köln (rth.)	68 114
zusammen	110 835

Wagen zu 10 t = 1 108 350 t (in 13 Arbeitstagen und 3 Sonntagen) gegen 1 070 770 t (in 12 Arbeitstagen und 3 Sonntagen) in der vorhergehenden Periode und gegen 1 006 800 t (in 12 Arbeitstagen und 4 Sonntagen) in 1887.

Börse zu Düsseldorf. Amtlicher Kursbericht vom 7. Juni 1888. A. Kohlen und Koks. I. Gas- und Flammkohlen: a. Gaskohle 6,60—8,30 M., b. Flammförderkohle 5,60 bis 6,60 M., c. Stückkohle 7,60—8,40 M., d. Rußkohle 7,20—7,60 M., e. Gewaschene Rußkohle 45—80 mm 8,00—8,60 M., dto. 25 bis 45 mm 7,60—8,20 M., dto. 8—25 mm 6,00—6,60 M., f. Rußgruskohle 4,50—5,20 M., g. Gruskohle 3,00—3,60 M. II. Fettkohlen: a. Förderkohle 5,60—6,20 M., b. Stückkohle 7,00—8,00 M., c. Rußkohle, gewaschen, 45—80 mm 7,80—9,00 M., dto. 25—45 mm 7,60 bis 8,40 M., dto. 8—25 mm 5,80—6,40 M., d. Rostkohle, gew., 5,00 bis 5,60 M. III. Magere Kohlen: a. Förderkohle 4,60—5,60 M., b. Stückkohle 9,00—10,00 M., c. Rußkohle 40—80 mm 13,00—15,00 M., dto. 20—40 mm 13,00—15,00 M., d. Gruskohle unter 20 mm 2,00—3,00 M. IV. Koks: a. Gießereikoks 9,50—11,00 M., b. Hochofenkoks 8,90—9,50 M., c. Rußkoks, gebrochen 9,50—10,50 M. B. Erze. 1. Roßpat 9,40—10,50 M. 2. Gerösteter Spateisenstein 12,00—14,00 M. 3) Kassauischer Roteisenstein mit ca 50 pSt. Eisen 9,50 M. C. Roheisen. 1. Spiegeleisen Ia. 10—12 pSt. Mangan 58,00 M. 2. Weißstrahl. Eisen: Rheinisch-Westfälische Marken I. 50—52 M., dto. Thomaseisen 45 M., Siegerner Marken 49—50 M., 3. Luxemburger Puddelleisen 39,00 M., 4. Luxemburger Gießereieisen Nr. III. 42,00 M., 5. Deutsches Gießereieisen Nr. I. 57,00 M., 6. dto. Nr. II. 54,00 M., 7. dto. Nr. III. 51,00 M., 8. dto. (Hämatit Nr. I.) 57,00 M., 9. Englisches Roheisen Nr. III. loco Ruhrort 50—50,50 M., 10. Deutsches Bessmereisen 54 M. D. Stabeisen (Grundpreis). Gewöhnliches Stabeisen 125,00—127,50 M. E. Bleche (Grundpreis). 1. Gewöhnliche Bleche 145 M. 2. Kesselbleche 165,00 M. 3. Feinbleche 150—155 M. Berechnung in Mark pro 1000 kg und, wo nicht anders bemerkt, loco Werk. Auf dem

Kohlenmarke ist die Lage bei festen Preisen unverändert; auf dem Eisenmarke liegt eine Änderung ebenfalls nicht vor. — Nächste Börse am 21. Juni 1888.

Wagenstellung im Ruhrkohlenreviere vom 16. bis 31. Mai 1888 nach Wagen à 10 Tonnen.

Datum.	Es sind:				In Summa	
	verlangt.	gestellt.	verlangt.	gestellt.	verlangt.	gestellt.
	Berg.-Märkische Eisenbahn.		Rechtsrheinische Eisenbahn.			
16. Mai	3 307	3 415	5 483	5 703	8 790	9 118
17. "	3 418	3 464	5 567	5 697	8 985	9 161
18. "	3 624	3 368	5 845	5 691	9 469	9 059
19. "	3 351	3 142	5 656	4 875	9 007	8 017
20. "	111	114	127	127	238	241
21. "	183	205	208	212	391	417
22. "	3 099	3 105	4 759	5 039	7 858	8 144
23. "	3 337	3 447	5 287	5 535	8 624	8 982
24. "	3 338	3 399	5 579	5 774	8 917	9 173
25. "	3 399	3 371	5 854	5 820	9 253	9 191
26. "	3 634	3 421	5 778	5 765	9 412	9 186
27. "	208	214	179	181	387	395
28. "	3 232	3 329	5 239	5 434	8 471	8 763
29. "	3 408	3 445	5 659	5 789	9 067	9 234
30. "	3 467	3 435	5 716	5 866	9 183	9 301
31. "	1 791	1 847	610	606	2 401	2 453
Summa	42 907	42 721	67 546	68 114	110 453	110 835
Durchschnittl.	3 425	3 411	5 587	5 632	9 012	9 043
Verhäll.-Zahl	3237		5030		8267	

Die Zufuhr nach den Rheinhäfen betrug:

bei der Bergisch-Märkischen Eisenbahn nach Ruhrort	2 539	Wagen
„ „ „ „ „ Duisburg	1 798	„
„ „ „ „ „ Hochfeld	358	„
„ „ „ „ „ Rechtsrheinischen Ruhrort	7 997	„
„ „ „ „ „ „ Duisburg	3 993	„
„ „ „ „ „ „ Hochfeld	4 051	„

Magnetische Beobachtungen.

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

1888		um 8 Uhr vorm.			um 1 Uhr nachm.			im Mittel		
Monat	Tag	e	w	z	e	w	z	e	w	z
Mai	20.	14	6	30	14	13	15	14	9	52,5
	21.	14	5	15	14	12	45	14	9	—
"	22.	14	4	30	14	10	15	14	7	22,5
	23.	14	5	30	14	12	—	14	8	45
"	24.	14	3	30	14	10	45	14	7	7,5
	25.	14	5	15	14	10	30	14	7	52,5
"	26.	—	—	—	14	13	30	—	—	—
	Mittel =								14	8
										15,1
										= hora 0
										16

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. Selbstschließende Ventile an Wasserstandszeigern. Justus Christian Braun in Nürnberg. - Entlastungsgewicht für Dampfwasser-Ableiter mit Schwimmer. J. A. Wolze in Hannover, Nikolai-Str. 15. - Nr. 20. Selbstthätiges Hahnventil für Luftdruckbremsen von Eisenbahnfahrzeugen. Neumann, Eisenbahn-Bauinspektor in Oppeln. - Nr. 24. Feuerfester Kof. Max Cohen in Posen.

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

Die Calculation der Eisenconstruktionen

insbesondere der
Brücken, Dampf- und Lokomotivkessel, wie der Gerüstbauten
 und
der Ingenieur in seinem Betriebe
 nebst Bestimmung aller einschlägigen Accordgedinge
 erläutert durch
vielfache Beispiele und Zeichnungen von Gerüstbauten
 herausgegeben von
A. Messerschmitt,
 Ingenieur in Dortmund.
 Mit verschiedenen Holzschnitten und Tafeln.
 Preis: geb. in ganz Leinen mit Goldtitel 4,75 M.

Allen Interessenten, Ingenieuren und Kaufleuten, Baumeistern und Bauführern werden die aus langjähriger Praxis geschöpften Erfahrungen, welche der Verfasser in diesem Werke niedergelegt hat, werthvoll sein. Der vielseitige Beifall, welcher den praktischen Winken zutheil geworden ist, die der Verfasser in seinen früheren Veröffentlichungen über „Eisengiesserei“ und „Maschinenwesen“ ertheilt hat, bürgt dafür, dass auch die Anleitung zur „Calculation der Eisenconstruktionen“ nutzbringende Verwendung finden wird.

Friemann & Wolf, Zwickau i. S.

Maschinenfabrik

alleinige Fabrikanten der
Wolfschen

Original-Benzin-Sicherheitslampe

mit Zündvorrichtung u. Magnetverschluss

Der Absatz erreichte:

bis 30. April c. **54,700** Stück,

„ 31. Mai c. **56,300** „

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

Herm. Siebeck, Bochum i. W.

Wolfram-Metall für Stahlfabrikation

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

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.

Vetreter für Westfalen:

Hermann Ewe, Bochum.

Vetreter für Sachsen:

Chr. Schroeter in Chemnitz.

Werkzeugmaschinenfabrik u. Eisengiesserei in Dortmund

Wagner & Co.

gegründet 1865.

Werkzeugmaschinen aller Art: Drehbänke, Hobel-Bohrmaschinen etc.,
Scheeren und Lochmaschinen, Kreissägen, Draht-
zerreissmaschinen etc.
Grubenventilatoren nebst Dampfmaschinen, von den kleinsten bis
 zu den grössten von 2400 mm Flügeldurchmesser.
 Zahnräder, gefraist oder mit der Maschine geformt, Seil-, Riemen- und
 Bremscheiben, Transmissionen.
 Sämmtliche Gusstheile und Reparaturstücke für Bergwerks- und Hütten-
 bedarf, roh gegossen oder bearbeitet.



stärkstes und daher billigstes Material
 zur Wetterführung.

Patentmuffen

zu luftdichter Verbindung der einzelnen
 Lutten mit einander.



Meine quer gerippten Patent-Lutten 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 sämmtlicher anderer Sorten
 gerippter Lutten.

Aug. Reuschel & Co., Schlotheim, Thüringen.

Prämiirt mit den ersten
 Preisen auf allen be-
 schickten Ans-
 stellungen.

Anerkannt beste Fabrikate.

Mechanische Webererei für:
Baumwoll- und Kameelhaar-Treibriemen,
 Hanfgurte, Hanfschläuche, Press- u. Filterstoffe
 und
Seilerwaarenfabrik.
 Gegründet 1862.

In Referenzen aller Industriezweige.

Prospecte,
 Preislisten
 und Muster auf
 Wunsch gratis und franco.

C DKEAUSDRÜCKMASCHINE N

(seit 1870 136 Stück ausgeführt)

halten sowohl ganze Maschinen, als alle
 einzelnen Theile vorrätzig

HEINTZMANN & DREYER
 Bochumer Eisenhütte zu Bochum.

Undals Grube, eine der berühmtesten und grossartigsten Schwefelkies-Gruben

Norwegen's, gelegen südlich von der Eisenbahnstation Stören in Dron-
 heim Distrikt, soll

am 16. Juli 1888, 11 Uhr,

im Comptoir des Skattefogeds in Dronheim öffentlich dem Meistbietenden ver-
 kauft werden.

Wegen näherer Details belieben Reflectanten sich an **Dr. P. Egede-**
Nissen in Dronheim zu wenden.

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

Bergwerks- und Hütten-Karte

des

Westfälischen Ober-Bergamts-Bezirks (Dortmund).

Enthält die in Betrieb befindlichen Steinkohlen- und Eisenstein-Gruben, Cokereien, Eisen- und Hütten-Werke, Eisenbahnen-Kohlenzweigbahnen, 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, Kohlensorten, 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.

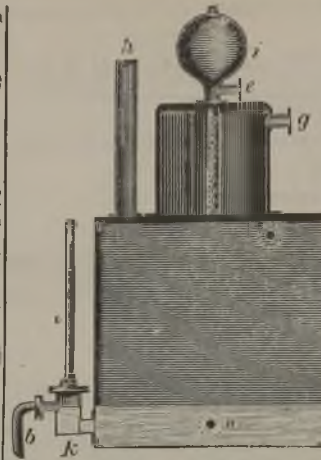
Preis: 3 M. 50 A.

Dampfpumpen,

Transmissions- und Handpumpen aller Art.

Schütz & Hertel, Wurzen i. S.

Maschinenfabrik, Eisen- und Metall-Giesserei.



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.

Ofenbeschlagschlosserei

von C. Wehrmann,

Biedenkopf (Prov. Hessen-Nassau),

empfiehlt sich zur Anfertigung von kompletten Ofenbeschlägen für Koch- u. Reguliröfen, Herde u. s. w. unter Zusicherung solider und reeller Bedienung.

Zinkschrott

kauft zum höchsten Tagespreise
M. Würfel, Bochum.

Cokesöfen

mit beliebig zu fraktioniren-dem Betriebe für Fett- und Halbfettkohlen. Billig in Anlage und Betrieb. Garantie. Erste Referenzen.

Dr. Th. v. Bauer & Ruederer

Technisches u. Montan-Bureau

München, Maximilianstr. 15

Prospekte,

Proben, Kostenschläge gratis.

Muttern u. Schrauben,

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

Heinrich Lueg, Haspe, Westf.

Braunkohlenwerk.

Das ausdehnungsfähige Braunkohlenwerk „Annie“ im Grossherzogthum Hessen bei Bahn und schiffbarem Fluss, Tagbau, Mächtigkeit der Kohle 10 Meter, ist wegen Ableben des Besitzers durch den Unterzeichneten zu verkaufen. Sehr günstig zur Anlage für Briquetfabrik. (Für Gesellschaft passend.)

Jos. Imand,
Wiesbaden.

Eine noch wenig gebrauchte

Corliss-Dampfmaschine

von 80 Pferdestärken mit Condensation ist preiswürdig zu verkaufen.

Näheres durch die Annoncen Expedition von J. Diemers Buchhandlung in Mainz.

Der heutigen Nr. ist ein Prospect beigegeben der Act.-Ges. Wilhelmshütte, Maschinenfabrik in Waldenburg i. Schl.

Druck von G. D. Baedeker in Essen.



Neusser Eisenwerk, Rudolf Daelen
HEERDT B/NEUSS A/RH.
Stahlfabngiesserei, Rohrgiesserei, Maschinenfabrik.

Specialitäten:

Grubenwagenräder und Radsätze, Flanschen- und Muffenrohre, Steigerohre, Hydraulische und Dampfaufzüge, Pumpen, Drucksätze; Dammthüren, Dampfheizungen, Rippenrohre.

Gewerkschaft Schalker Eisenhütte, Schalke (Westfalen),

liefert als Specialitäten:

Maschinen für Bergbau und Hüttenbetrieb

Drucksätze, Saug- und Hebe-pumpen, Dampfaufzüge, einfache und Zwillinge-, Schachtgestänge, Förderwagen, Dammthüren bis zu 50 Atm. Druck, Ziegelei-Anlagen für Trockenpressung, Steinfabriken für granulirte Hohofenschlacke, Dampfmaschinen mit u. ohne Präcisionssteuerung, Dampf-pumpen, Flanschenrohre und Steigerohre,

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

Stahlfabnguss in Temperstahl, als Grubenwagenräder, Rollen, Radsätze.

Referenzen über Ausführungen stehen zu Diensten.