



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. Bader in Essen.

Diese Zeitschrift erscheint wöchentlich zweimal.

Abonnementspreis vierteljährlich: a) in der Expedition 3 M.; b) durch die Post bezogen 3,75 M.

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

Inhalt: Geschäfts-Bericht der Sektion II der Knappschafts-Berufsgenossenschaft für das Jahr 1887. — Der deutsche Rhein-See-Kanal (Schluß) — Der oberschlesische Steinkohlenmarkt im Monat Juni 1888. — Englischer Kohlen-, Eisen- und Metallmarkt. — No. respondenzen. — Tarife. — Generalversammlungen. — Magnetische Beobachtungen. — Amtliches. — Anzeigen.

Geschäfts-Bericht der Sektion II der Knappschafts-Berufsgenossenschaft für das Jahr 1887.

I. Betriebe. Von den in das Jahr 1887 übernommenen 192 Betrieben des Sektionskatasters waren:

	Steinkohlen- bergwerke	Eisenstein- bergwerke	Metall- gruben werke	Salz- werke
pro 1887	169	9	8	6
Zugang	—	2	2	—
Abgang	6	1	1	—
mit hin Ende des Jahres in Betrieb	163	10	9	6
	Summa 188.			

Die Zahl der versicherten Arbeiter und Beamten hat betragen: Beitragspflichtige Lohnsumme

im Steinkohlenbergbau	105 782	86 893 628,85 M.
in Eisensteinbergbau und in Metallgruben	1 851	1 258 976,97 "
im Salzbergbau	434	299 504,66 "
Summa	108 067	88 452 110,48 M.

Mit Gehalt über 5000 M. waren Ende des Jahres 29 Beamte versichert. (S. 52 des Statuts.)

II. Unfälle. Zur Anzeige gelangten 8475 Betriebsunfälle, 591 mehr als im Jahre 1886.

Bei 300 Arbeitstagen entfallen durchschnittlich 28,25 Unfälle auf einen Arbeitstag.

Auf die Monate des Jahres verteilen sich die Unfälle, wie folgt:

Januar	746,	Mai	657,	September	749,
Februar	659,	Juni	701,	Oktober	739,
März	752,	Juli	680,	November	755,
April	678,	August	684,	Dezember	675.

Hiernach hatte der Monat Mai die wenigsten, der Monat November die meisten Betriebsunfälle aufzuweisen.

Massenunglücke erfolgten 2 durch schlagende Wetter, und zwar: 1. am 8. Juni auf Zeche Hibernia mit 52 Toten und 4 Verletzten, 2. am 14. November auf Zeche Gneisenau mit 15 Toten und 7 Verletzten.

Als Schlagwetter- bzw. Kohlenstaub-Explosionen kamen 66 Unfälle mit 195 Verletzungen (darunter 71 Tote) gegen 111 Unfälle mit 234 Verletzungen (darunter 71 Tote) zur Anzeige.

Es wurden betroffen: Versicherte

im Alter bis	von Jahren	von Verletzungen		
		von leichten Verletzungen	von schweren Verletzungen	von tödli. Verletzungen
	16 Jahren	210	15	8
" "	von 16—20 "	923	79	28
" "	" 20—25 "	1292	98	45
" "	" 25—30 "	1250	115	67
" "	" 30—35 "	1019	143	50
" "	" 35—40 "	950	111	44
" "	" 40—45 "	755	89	41
" "	" 45—50 "	528	62	22
" "	" 50—55 "	274	38	19
" "	über 55 "	160	25	15

Von den zur Anzeige gelangten 8475 Unfällen wurden 1114 entschädigungspflichtig und zwar 775 wegen schwerer und 339 wegen tödlicher Verletzungen.

Im Laufe des Jahres 1887 sind Rentenfestsetzungen erfolgt in 1184 Fällen, hiervon waren schwere Verletzungen 815, tödliche Verletzungen 369.

Über die Ursachen dieser Unfälle giebt nachstehende Aufstellung Aufschluß:

Art des Betriebes, Folge des Unfalles	I. Durch Explosion		II. Durch glühende Metallmassen, heiße und abende flüssige Leiten, giftige Gase		Krafmashinen, (Dampf, Gas, Wasser)	III. Durch bewegte Maschinenteile, Transmiffionen, Motoren			IV. Beim Zusammenbruch, Einsturz von Oegenständen, Eiten- und Kohlenfall				V. Durch Sturz von Leitern, Treppen, Gallerien, in Vertiefungen, Fallins u.				VI. Durch Stöße, Verletzung beim Auf- und Abladen u. unter Lage über Lage				VII. Sonstige		Gesamt-Zahl
	bei der Arbeit	bei der Arbeit	heiße Massen und flüssige Leiten	giftige Gase		zur Bearbeitung von Holz	Arbeitsmash., Transmiffion.	Reparatur und Wäsche	Bremsapparate	auf der Fahrt	in Vertiefungen	in Stützen und bei Abstürzen	in Vertiefungen	über die Fahrgasse	in Vertiefungen	in Vertiefungen	bei der Fahrt	sonstige	bei der Fahrt	sonstige			
1. Steinlohlenbergbau.																							
a) Tod	72	29	2	3	1	13	—	3	11	124	—	25	1	16	1	5	4	17	4	13	22	366	
b) dauernde gänzl. teilw.	9	10	—	—	—	5	1	1	6	109	1	—	—	1	10	3	4	17	5	1	27	210	
c) vorübergehende	8	25	1	—	—	2	2	17	6	187	—	3	1	9	15	9	6	64	15	7	38	416	
d) Summa	93	67	3	3	1	25	4	11	40	305	1	28	2	27	37	18	15	127	29	25	113	1175	
2. Eisenerz- u. metall. Gruben.																							
a) Tod	—	—	—	—	—	1	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	
b) dauernde gänzl. teilw.	—	1	—	—	—	1	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	
c) vorübergehende	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	
d) Summa	—	2	—	—	—	2	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9	
3. Salzbergbau und Salinen.																							
a) Tod	72	29	2	3	1	14	—	3	11	125	—	25	1	16	1	6	4	17	4	13	22	369	
b) dauernde gänzl. teilw.	9	10	—	—	—	6	1	1	6	109	1	—	—	1	10	3	4	17	5	1	27	211	
c) vorübergehende	8	26	—	—	—	5	2	5	17	189	—	3	1	9	15	10	6	64	15	7	38	420	
d) Summa	93	69	3	3	1	27	4	11	40	508	1	28	2	27	37	20	15	127	29	25	113	1184	
Im ganzen also im Sektionsbezirk.																							
a) Tod	72	29	2	3	1	14	—	3	11	125	—	25	1	16	1	6	4	17	4	13	22	369	
b) dauernde gänzl. teilw.	9	10	—	—	—	6	1	1	6	109	1	—	—	1	10	3	4	17	5	1	27	211	
c) vorübergehende	8	26	—	—	—	5	2	5	17	189	—	3	1	9	15	10	6	64	15	7	38	420	
d) Summa	93	69	3	3	1	27	4	11	40	508	1	28	2	27	37	20	15	127	29	25	113	1184	

A Beim Steinkohlenbergbau kommen auf 1000 versicherte Personen folgende Verunglückungen überhaupt:

a) durch Stein- und Kohlenfall	4,774
b) durch Fahrzeuge, Beförderung von Lasten beim Auf- und Abladen	1,853
c) durch Explosion (schlagender Wetter und Schieferarbeit)	1,512
d) durch Sturz von Leitern, Treppen, in Vertiefungen u.	1,078
e) beim Gebrauch von Handwerkzeug	1,068
f) durch bewegte Maschinenteile, Transmissionen, Motoren	0,756
g) durch heiße Massen, Stichtwetter und Grubengas	0,066

Auf 1000 versicherte Personen verunglückten 11,107

B. Beim Eisensteinbergbau und bei den metallischen Gruben kommen auf 1000 versicherte Personen folgende Verunglückungen:

a) durch Zusammenbruch und Einsturz	1,620
b) durch Sturz von Leitern, Treppen in Vertiefungen u.	1,080
c) durch bewegte Maschinenteile, Transmissionen, Motoren	1,080
d) durch Explosion	1,080

Auf 1000 versicherte Personen verunglückten 4,860
(Schluß folgt.)

Der deutsche Rhein-See-Kanal, die Linie Ruhrort-Steete-Münster-Emden.

(Vortrag des Herrn Regierungs-Baumeisters Grebe, gehalten in dem Verein für Hebung der Fluß- und Kanalschiffahrt für Süd- und Westdeutschland in Frankfurt am Main am 15. Mai 1888.)

(Schluß. Vergl. Nr. 54.)

Es braucht nicht erwiesen zu werden, daß durch diese Änderungen die ganze Straße ungleich leistungsfähiger wird, und daß die Frachtkosten erheblich herabgedrückt werden. Die Ermäßigung der Fracht ist aber Zweck und Endziel jeglichen Kanalbaues. Nach dem bisherigen Plane würde die Fracht für 1 t nach den Berechnungen der Vorlage von Herne nach der See etwa 2,80 M. betragen. Nach den in Vorschlag gebrachten Änderungen wird von Herne ebenso billig nach Emden gefahren werden können wie jetzt von Ruhrort nach Rotterdam bei gutem Fahrwasser. Die Fracht würde auf 1,5 bis 1,8 M. sinken. In dem erweiterten Kanal können die Züge mit größerer Geschwindigkeit fahren. Störungen des Verkehrs an den Schleusen kommen bei der Größe der in Vorschlag gebrachten Kammern nicht vor. Ein kräftiger Dampfer würde den Schleppzug in 48 Stunden von Herne nach Emden bringen.

Wird nun auf der Strecke Ruhrort-Herne (60 km) ebenfalls gleich die volle Tiefe von 3,10 m hergestellt, so wird damit der deutschen Rheinschiffahrt auf deutschem Boden eine allen Anforderungen entsprechende tiefe Verbindung mit dem Meere geschaffen. Die Länge dieser Linie von Ruhrort bis Emden beträgt 315 km (Frankfurt-Ruhrort 314 km). Die Gesamtkosten belaufen sich nach den bisherigen Schätzungen auf 76 Millionen Mark. Es kann dann ein Rhein-See-Verkehr eingerichtet werden vom Rhein nach der Nord- und Ostsee. Die jetzigen Rhein-Seeschiffe, welche auf der Linie Köln-London verkehren, fahren auf dem Rhein in der Regel mit 2—2,50 m Tiefe, in Rotterdam nehmen sie Ballast, so daß sie auf der Seefahrt 2,80 m tief eintauchen. Trotz der großen Schwierigkeiten, welche dieser Verkehr auf der niederländischen Strecke findet, wo oft bis unter 2,00 m geleichtert werden muß, bewährt sich derselbe vollkommen. Die Dividende betrug 1886 6 pCt. Diese Fahrzeuge werden auf der Linie Ruhrort-Münster-Emden stets mit voller Ladung mit 2,80 m Tiefgang die See erreichen können. Es wird daher ein durchaus sicherer Verkehr zwischen den Ostseelägen (später

unter Benutzung des Nord-Ostsee-Kanals) und namentlich zwischen Hamburg-Bremen und Köln eingerichtet werden können. Die Reise von Köln nach Hamburg wird ein Dampfer in 70 Stunden zurücklegen. Daß eine solche Schifffahrt eine große Entwicklung nehmen wird, ist nach den bisherigen Erfahrungen bestimmt zu erwarten. Dieselben Fahrzeuge können nach entsprechender Leichterung weiter rheinaufwärts nach Mainz-Frankfurt und Mannheim fahren.

Auf diese Weise vermögen die Rheinhäfen und die Schifffahrt-treibenden aus dem Kanal große Vorteile zu ziehen. Durch die neue Verbindung nach den bedeutenden Handelsplätzen am Rhein gewinnen auch sämtliche deutsche Hafentorte an der Ostsee und insbesondere die jetzt großartig erweiterten Nordseehäfen Hamburg und Bremen.

Die Kanalvorlage vom 31. Dez. 1882 erhält noch zwei Verbindungen von der unteren Ems nach der unteren Weser (Bremen) und von dort nach der Elbe bei Hamburg. Die Kosten dieser Kanäle werden auf 39 Millionen Mark geschätzt. Diese Verbindungen sind notwendig, wenn der Dortmund-Ems-Kanal in den bisherigen kleinen Abmessungen ausgeführt wird. Sie werden dagegen überflüssig, wenn man dem Kanal die hier vorgeschlagenen Abmessungen gibt. Es kann dann, wie oben besprochen wurde, ein direkter Verkehr mit weit größeren Fahrzeugen an der Küste entlang nach der unteren Weser und Elbe stattfinden. Durch die Erweiterung des Dortmund-Ems-Kanals wird also der Staatskasse die Auswendung von 39 Millionen Mark erspart. Dabei wird nicht nur das Ziel jener Zweiganäle, sondern auch das große Verkehrsgebiet der Ostsee erreicht.

Mit dem Fortfall des nördlichen Ems-Weser-Elbe-Kanals tritt die Mittellandlinie über Minden wieder in den Vordergrund. Während die nördlichen Linien zum Teil Ersatz schaffen sollten für den früher geplanten Rhein-Weser-Elbe-Kanal, ist es für die Küstenschifffahrt vollständig ausgeschlossen, auch nur mit der alten Linie in Wettbewerb zu treten. Die Seefahrzeuge können weder über Hamburg aufwärts die Elbe befahren, noch können sie die neugebauten märkischen Wasserstraßen benutzen.

Der Verkehr vom Rhein und aus dem Kohlenbecken nach der Ostsee wird wesentlich begünstigt durch den Nord-Ostsee-Kanal. Es wird dadurch die Entfernung von unserem Kohlenlager an der Ruhr nach der Ostsee kürzer, als von der englischen Küste dorthin. Die Entfernung von Gelsenkirchen über Emden nach Brunsbüttel, der Mündung des Nord-Ostsee-Kanals, beträgt rund 500 km, von den englischen Kohlenbecken dahin reichlich 700 km. Die englische Kohle wird später voraussichtlich auch aus der Ostsee verdrängt werden. Durch die Erweiterung des Dortmund-Ems-Kanals wird eine wesentliche Verschiebung im Verkehre der Nord- und Ostsee zu unserem Nutzen und zu Ungunsten Englands eintreten. Allein für Kohlen fließen jährlich von Bremen und Hamburg 30 Millionen Mark nach England.

Die Herstellung einer solchen Verbindung nach der Nordsee wird auch einen starken Druck auf die Niederlande ausüben. Man wird sich dort heilen, um den Verkehr nicht zu verlieren, entweder die Vertiefung des Rheins kräftig zu fördern, oder einen Kanal zu bauen, welcher die Untiefen umgeht. Der seit Jahren geplante niederländische Rhein-See-Kanal soll dieselben Abmessungen erhalten, wie sie hier für die deutsche Linie vorgeschlagen werden.

M. H. 1 Ich glaube mit diesen Ausführungen, welche selbstredend bei den zahlreichen in Frage kommenden wirtschaftlichen Verhältnissen nur skizzenhaft den Gegenstand behandeln konnten, die große Bedeutung der Erweiterung des Dortmund-Ems-Kanals, welche durch die Verbindung mit der Ruhr ermöglicht wird, dargelegt zu haben. Es wird Sache der Vertreter der Kohlen- und Eisen-Industrie an der Ruhr, der großen Handelskammern am Rhein und der deutschen Rhein-Arheber sein, diese Vorschläge zu prüfen und zu vertreten. Vor anderen dürfte die Handelskammer zu Frankfurt a. M. dazu mit berufen sein. Die hiesige Handelskammer hat in den letzten Jahren Gelegenheit gehabt, an der Mainkanalisierung Erfahrungen zu sammeln über die Bedeutung der Maßverhältnisse einer künstlichen Wasserstraße, insbesondere über die Größe der Schleusen. Die Main-

kanalisierung sollte ursprünglich nach denselben Maßen gebaut werden, welche dem Dortmund-Ems-Kanal-Projekte zu grunde liegen. Die Handelskammer erkannte rechtzeitig die Gefahr, welche ihr durch die „Normalschleusen“ drohte. Sie wandte sich noch kurz vor Beginn des Baues mit einer Eingabe an die Regierung, in welcher die Bitte ausgesprochen wurde, der Staat möge die Schleusenkammern nicht nach den vor 20 Jahren als genügend erachteten Maßen von 70,0 m auf 8,60 m, sondern gleich den inzwischen auf dem Rhein in Betrieb gelangten weit größeren Schiffen entsprechend mit 82,0 m Länge und 10,50 m Breite ausführen lassen. Dieser Bitte wurde damals von der Regierung bereitwilligst entsprochen. Bei dem Bau wurde ferner auf grund eines Gutachtens von Bellingrath Vorsorge getroffen, daß die Schleusen später, wenn der Verkehr es fordert, um 250 m im Interesse der Dampfschleppschiffahrt verlängert werden können. Inzwischen ist die Mainkanalisierung seit Oktober 1886 im vollen Betrieb. Auf grund der hier gemachten Erfahrungen und nach eingehenden Verhandlungen mit den Ahebern und Schiffern und den berufenen Vertretern der Eisen- und Kohlen-Industrie an der Ruhr und unter Berücksichtigung der neuen Schleusenbauten an der Seine und in den Niederlanden wurden die Maßverhältnisse für die Ruhr und den Kanal nach Herne festgesetzt.

Es darf wohl die Hoffnung ausgesprochen werden, daß nach dem Vorgange der Mainkanalisierung auch für den Dortmund-Ems-Kanal die hier begründete Erweiterung erreicht werden wird. Diese Erweiterung ist lediglich eine Folge der Aenderung der Grundlagen, auf denen der bisherige Plan aufgebaut ist, durch die Verbindung des Kanals mit der Ruhr. Dann wird die große Summe von 60 Millionen Mark, welche für den Bau dieser Linie bereit steht, nutzbringend angelegt werden, für ein Verkehrsfeld, welches Süd- und Westdeutschland und die Küste der Nord- und Ostsee umfaßt.

* Der oberschlesische Steinkohlenmarkt im Monat Juni 1888.

Der Abminderung des Verkehrs, welche gegen den Schluß des Mai monats zu beträchtlichen Einschränkungen der Förderung geführt hatte, folgte für die erste Hälfte des Juni eine angenehme Wiederbelebung des Absatzes, welche zumeist durch die Bezüge der in kräftigeren Betrieb tretenden Ziegelfabrikation hervorgerufen wurden; auch setzten mit Anfang Juni die auf die neuen Vergabungen hin zu bewirkenden Lieferungen von Regiekohlen ein. Der Bedarf der Koksanstalten war ein sehr reger und ebenso stellte sich der Verbrauch der Eisen- und Metallhütten und sonstiger industrieller Werke auf unverminderte Höhe. Die Kohlenverschiffung kam bei sehr leichtem Wasserstande der Przemsa nur in schwachem Maße zu stande.

Die Erfolge dieser Periode würden für die Gruben noch viel günstigere gewesen sein, wenn nicht die gegen den vorausgegangenen Monat nicht unerbedliche gesteigerte Nachfrage nach Waggons ganz unerwartet einen höchst empfindlichen Waggonmangel hervorgerufen hätte, welcher das Verlabegeschäft durchaus beeinträchtigte. In diesem Zeitabschnitt entsprach die Kohlenabfuhr im übrigen so ziemlich der Höhe der Förderung, so daß stellenweise die Kohlenbestände abnehmen konnten.

Wesentlich ungünstiger gestaltete sich der Kohlenabsatz in der zweiten Hälfte, da das Geschäft infolge der auf vielen Werken beginnenden Bestandsaufnahmen ein sehr viel ruhigeres wurde und wiederholte Regengüsse auch der Kohlenentnahme seitens der Ziegeleien Eintrag thaten. Zur Beschränkung der Förderung mußten verschiedentlich Feierlichkeiten eingelegt werden. Die Verklauung des Marktes war gegen Ende des Monats eine ziemlich allgemeine; namentlich war für Mittel- und magere Marken der Absatz von Kleinkohlen mit Schwierigkeiten verknüpft. Unter dieser Ungunst litten auch die Stückkohlen besserer Marken, soweit sie nicht als Regiekohlen für die Eisenbahnen zur Verlabung kamen.

Die Angelegenheit der Einfuhr polnischer Kohlen erfuhr ihre Erlebigung durch eine unter dem 23. d. M. erfolgte Herabsetzung

der Eisenbahntarife, nach welcher die Frachtsätze nach Thorn um 21 $\frac{1}{2}$ per 100 kg ermäßigt wurden und für jede von Thorn landeinwärts liegende Station um den Betrag sich erhöhten, um welchen die Fracht von der polnischen Grenze zunimmt. Man hofft, daß bei dem wachsenden Rubelkurse der schädigenden Einfuhr dieser Kohlen gesteuert ist.

Die Verlabungen zur Eisenbahn erreichten folgende Ziffern: es wurden abgefahren in der Zeit vom

	1888	1887	1888	1887
	täglich		insgesamt	
1.—15. Juni	2567	2717	33 412	32 570
16.—30. „	2548	2376	30 576	28 272
	Summa Juni		60 988	60 842
Hierzu treten für das				
Quartal im Mai		60 737		55 549
„ April		64 723		61 887
	Summa II. Quartal		189 448	178 278
und aus dem I. Quartal		260 643		224 602

so daß die Kohlenabfuhr des I. Halbjahrs 450 091 402 880 Waggons betragen hat; die Steigerung gegen das Vorjahr beträgt 11,7 pCt. für das Halbjahr, 6,2 pCt. für das Frühjahrsquartal, eine die Lage der Gruben immerhin etwas erträglicher machende Zunahme. — Die Preise wurden im ganzen, namentlich bei längeren Abschlüssen behauptet. —

Kohlen-, Eisen- und Metallmarkt.

H.C. London, 11. Juli. London. Kupfer. Chili Bars, gute gewöhnliche Qualität L. 81. 0. 0. bis L. 81. 10. 0. p. ton bei sofortiger, L. 78. 2. 6. bis L. 78. 12. 6. bei Lieferung und Zahlung in drei Monaten. Engl. zähes L. 74. 0. 0. bis L. 75. 0. 0. p. ton. Zinn. Straits L. 83. 2. 6. bis L. 83. 12. 6., australisches L. 83. 7. 6. bis L. 83. 17. 6. per ton bei sofortiger, Straits L. 83. 7. 6. bis L. 83. 17. 6. bei Lieferung und Zahlung in drei Monaten. Englische Ingots L. 90. 0. 0. bis L. 91. 0. 0. p. ton. Zink. Gewöhnl. Marken L. 15. 10. 0. bis L. 15. 15. 0., spezielle L. 15. 15. 0. bis L. 16. 0. 0. per ton. Blei. Weiches englisches L. 13. 5. 0. bis L. 13. 10. 0., weiches spanisches L. 13. 10. 0. per ton.

Cleveland. Ende Juni waren 95 von 155 Hochofen im Betriebe, gegen 95 im vorigen Jahre. Von diesen produzierten im Juni 58 119 310 t Cleveland-Roh Eisen, 38 94 386 t andere Roh Eisensorten, während die Zahlen im Mai 57 120 378 und 37 98 914 t betrug. Am 30. Juni betrug die Vorräte auf den Werken 197 596, in den Stores 333 698, am 31. Mai 204 695 und 344 066 t. Die Vorräte haben deshalb um 17 467 t abgenommen. Diese Thatsache trug viel dazu bei, daß die Stimmung auf der gestrigen vierteljährlichen Versammlung der Eisenindustriellen zu Middlesbrough eine feste und zuverlässige war. Nr. 3 Gießerei-Roh Eisen kostete 31 s. 9 d. bis 31 s. 10 $\frac{1}{2}$ d., Puddelroheisen Nr. 4 30 s. 9 d., Warrants 31 s. 10 $\frac{1}{2}$ d. per ton. Walzeisen findet bessere Nachfrage; Schiffsbleche L. 4. 17. 6., Winkel Eisen L. 4. 10. 0., Stabeisen L. 4. 12. 6. per ton bei 2 $\frac{1}{2}$ pCt. Provision, Puddel bars L. 3. 0. 0. netto gegen bar. Die Stahlwerke sind stark beschäftigt, Schiffsstahlbleche L. 6. 2. 5. bis L. 6. 5. 0., schwere Schienen L. 3. 15. 0. per ton. Die Gießereien und Maschinenbauanstalten entwickeln größere Thätigkeit. — Der Kohlenmarkt ist lebhaft, obwohl neue Bestellungen nicht so leicht zu erhalten sind, wie noch vor kurzer Zeit. Nach den Ostseeprovinzen wird stark exportiert. Beste Dampfkohlen 7 s. 5 d. bis 7 s. 9 d., geringere Sorten 6 s. 6 d. per ton. Gasohlen-Kontrakte werden jetzt abgeschlossen; eine Gasgesellschaft hat allein 1 750 000 t nötig. Hausbrandkohlen sehr still. Seefracht für Kohlen von Newcastle nach Hamburg 4 s. 4 $\frac{1}{2}$ d., für Roheisen von Middlesbrough nach Antwerpen und Rotterdam 3 s. 9 d., nach Hamburg 4 s. 3 d., nach Geestemünde 4 s. 9 d., nach Stettin und Danzig 4 s. 6 d. per ton.

Staffordshire. Die Eisenwerke sind in voller Thätigkeit, die Aufträge reichen für diesen Monat aus. Die Preise sind fest und

rechnet man auf einen großen Zufluß von guten Bestellungen auf der in dieser Woche in Birmingham stattfindenden vierteljährlichen Versammlung. Bestes Stabeisen L 7. 0. 0., 2. Qual. L 5. 10. 0. bis L 6. 0. 0., geringere Sorten L 5. 0. 0. bis L 5. 5. 0. per ton. Der Eisenmarkt zu Birmingham war am vorigen Donnerstag gut besucht, die Stimmung fest, Nachfrage gut. Stabeisen und Schwarzbleche waren stark begehrt, ebenso fanden Kesselbleche gute Nachfrage. — Hausbrandkohlen finden geringen Absatz, dafür werden von den Hüttenwerken große Mengen von Industriekohlen angekauft.

Schottland. Am 4. Juli waren 86 Hoehöfen im Betriebe, davon 22 auf Hämatit, 3 auf basisches und 61 auf gewöhnliches schottisches Roheisen. In der Woche vom 23. bis 30. Juni wurden nach dem Auslande 4148, küstenweise 2857 t verschifft, im vorigen Jahre 4128 und 993 t. Die Vorräte in den Warrantstores betragen am 29. Juni 999 357, am 4. Juli 1 001 087 t, im vorigen Jahre 891 741 und 895 077 t. Diese kolossalen Vorräte erregen jetzt die allgemeine Aufmerksamkeit, und viele Vorschläge werden laut, eine Verringerung der Vorräte herbeizuführen. Man beschuldigt die Middlebrougher Hüttenleute, durch ihre Verkaufspreise die Kalamität in Schottland herbeigeführt zu haben, und werden Repressivmaßregeln vorgeschlagen. Glasgow Warrants kosteten gestern 38 s. per ton. Die Schiffsbauanstalten haben bedeutende Aufträge erhalten; auch die Walzwerke sind besser beschäftigt. Die Stahlwerke werden den ganzen Sommer hindurch in voller Thätigkeit sein. — Der Kohlenexport ist gut, und sind Kohlenpreise um 3 d. gestiegen.

Wales. Auch aus diesem Distrikte lauten die Nachrichten günstig, die Stahlwerke sind voll beschäftigt. Die Blechfabrikation bleibt in voller Blüte. Preise fallen mit den Zinnpreisen: Koksbleche 12 s. 6 d. bis 12 s. 9 d., Bessmer 13 s., Siemens 13 s. 3 d. bis 13 s. 6 d. per Kiste. — Der Kohlenmarkt ist lebhaft, einige Anzeichen deuten auf eine temporäre Stille, die Produzenten und Käufer willkommen wäre. Vorläufig ist die Ausfuhr so groß wie je. Beste Dampfkohlen 9 s. bis 10 s. 6 d., geringere Sorten 8 s. bis 9 s., kleine 4 s. 3 d. bis 4 s. 6 d.; Hausbrandkohlen 8 s. 3 d. bis 8 s. 6 d., Koks 14 s. 9 d. bis 16 s. 9 d. per ton. In voriger Woche wurden verschifft von Cardiff nach dem Auslande 182 242, küstenweise 28 000 t, von Newport 47 575 und 22 220, von Swansea 15 165 und 15 000 t.

Korrespondenzen.

Bochum, 2. Juli. In der heute hier stattgehabten Sitzung des Schiedsgerichts für die Sektion II der Knappschafts-Versicherungsoffenchaft wurden folgende vier Berufungen zurückgewiesen: 1. die Berufung des Bergmanns Anton Beckmann zu Gelsenkirchen, welcher am 18. Januar d. Js. auf der Beche „Dahlbusch“ einen Bruch des linken Schlüsselbeines und eine Brustkontusion erlitten hat und mit der ihm vom Beginn der 14. Woche ab bewilligten Rente von 30 pCt. Erwerbsverminderung nicht zufrieden war; 2. die Berufung des am 19. Oktober v. J. auf der Beche „Ringeltaube“ an der linken Hand verletzten Bergmanns Heinrich Engeland zu Annen, welcher Erhöhung der ihm zuletzt vom 10. Mai d. J. ab bewilligten Rente von 60 pCt. Erwerbsverminderung beantragte; 3. die Berufung des am 17. Oktober v. J. auf der Beche „Deutscher Kaiser“ an der linken Schulter verletzten Bergmanns Gerhard Rabemacher zu Margloh, welcher gegen die vom 29. April d. J. ab erfolgte Herabsetzung seiner halben Rente auf eine solche von 33 1/3 pCt. Erwerbsverminderung Widerspruch erhob; und endlich 4. die Berufung des Fabrikinvaliden Herrn Höppler zu Bruchhausen, welcher Anerkennung der Berechtigung zum Bezuge der Ascendentenrente aus dem Arbeitsverdienste seines am 30. April v. J. auf der Beche „Deutscher Kaiser“ verunglückten und am 22. Januar d. J. infolge dessen verstorbenen Sohnes Friedrich beantragte, mit der Behauptung, daß dieser sein einziger Ernährer gewesen sei. In der nächstfolgenden Berufungssache, nämlich 5. in Sachen des am 28. September v. J. auf der Beche „Friedlicher Nachbar“ an der rechten Hand verletzten Bergmanns Karl Ludwig zu Linden

wurde auf Aufhebung des betreffenden angefochtenen Sektionsbescheides erkannt und dem Berufungskläger für die ihm verbliebene Lähmung des 4. und 5. Fingers der rechten Hand die erhöhte Rente von 20 pCt. Erwerbsverminderung zugesprochen. In den letztfolgenden sechs Berufungssachen, nämlich in Sachen 6. des Bergmanns Wilhelm Lüter zu Herne, 7. des Bergmanns Heinrich Rabenort das lbst, 8. des Bergmanns August Stein zu Sodingen, 9. des Bergmanns Ludwig Ranapinat zu Hertel, 10. und 11. des Bergmanns Bernhard Limberg zu Brechten wurde auf weiteres Beweisverfahren erkannt. Die letztgenannten sechs Berufungssachen werden demnächst vor dem Schiedsgericht zur weiteren Verhandlung gelangen und nach ergangener Entscheidung hierorts eingehender besprochen werden.

Vom Siegener Eisenmarkt, 8. Juli. Über die Verhältnisse des hiesigen Eisenmarkts läßt sich leider nicht viel Gutes berichten; die Stille im Roheisengeschäfte, über die ich schon im vorigen Berichte klagen mußte, hat nicht nur angehalten, sondern sogar noch zugenommen. Die Zurückhaltung der Walzwerke, sowohl der hiesigen als derjenigen an der Ruhr und am Unterrhein, hat die Hütten nachgiebiger gemacht und die Preise sind fast um 2 M. auf die Tonne gefallen; erste Sorte Puddel-Roheisen und Stabeisen wird zu 47 M. und auch noch niedriger ab Hütte angeboten, ohne daß die Abnehmer große Lust zeigen, jetzt schon zu kaufen. Der Verbrauch an Puddel-Roheisen ist im Vergleich gegen früher gering wegen des Umstandes, daß die hiesigen Walzwerke insolge ihrer nicht ausreichenden Beschäftigung weniger Puddel-Roheisen verbrauchen; dann aber liegen viele Walzwerke, namentlich an der Ruhr und am Niederrhein, in den ersten Tagen dieses Monats still, um die Bestände aufzunehmen; dadurch haben sich einige Vorräte auf den meisten Hütten gebildet. Man erwartet nun, daß mit der Beendigung der Aufnahme die Walzwerke aus ihrer Zurückhaltung heraustreten müssen und ihren Bedarf für das laufende Jahresviertel decken werden, da bis jetzt erst sehr wenig gekauft worden ist. Auch im Spiegeleisengeschäfte herrscht dieselbe Stille; wenn vom Festlande die Aufträge auch wohl einlaufen, so bleiben die aus Amerika aus; hoffentlich ändert sich diese Lage mit der Lösung der amerikanischen Zollfrage, die nun bald bevorsteht und deren Unentschiedenheit auf alle Ausfuhrgeschäfte dahin so sehr lähmend gewirkt hat. Für die hiesigen Hütten ist diese Lage um so drückender, als dieselben in diesem Jahresviertel mit so sehr hohen Rohstoffpreisen zu rechnen haben. Die Koks-Abschlüsse sind für das laufende Viertel, ja, meistens sogar bis Ende dieses Jahres um ungefähr 10 M. für den Doppellader höher als im zweiten Jahresviertel gemacht worden. Man hat die Koks mit 88—93 M. und noch höher für 10 t ab Beche bezahlt, und der Bedarf an saaräuischem Rotheisenstein mußte schon vor längerer Zeit angeschafft werden, als ein Rückgang im Eisenpreise noch nicht erwartet werden konnte; der Preis dieses Eisens war für 50 prozentige Ware 95—97 M. für den Doppellader ab Versandbahnhof. Auch die hiesigen Eisensteine, namentlich die bessern Sorten, haben dem Druck der Hütten nur wenig nachzugeben brauchen und die alten Preise ziemlich behauptet, da Vorräte auf den Gruben nicht vorhanden sind und die Förderung knapp gehalten wird. Die Lage der hiesigen Walzwerke läßt noch immer viel zu wünschen übrig; Luppen aus Schweiseseisen sind nur zu Preisen unter Selbstkosten unterzubringen und selbst dann noch schwierig; und doch verkaufen einige Walzwerke selbst unter solchen Umständen noch gern einen Posten, um im Betrieb Dämpfe zum Auswalzen von Flußeisenblechen zu haben, welche letztere sich immer noch billiger stellen wie Schweiseseisenbleche. Aufträge auf Feinblech laufen nicht in dem Maße ein, daß die Walzwerke selbst in dieser schon so vorgeschrittenen Jahreszeit mit Arbeit genügend versehen wären. Nur bei niedrigen Puddelroheisen-Preisen können die hiesigen Walzwerke nach ihrer Behauptung noch den Wettbewerb gegen Flußeisen aufnehmen, und es wäre diesem für Siegerland so wichtigen Eisengewerbe zum Nutzen des hiesigen Gesamtgewerbes wohl zu wünschen, daß endlich dessen Bestrebungen nach billigen Kohlenfrachten Berücksichtigung fänden; krankt dieser Zweig, so werden die hiesigen Hoehöfen und

naturgemäß auch die Gruben in Mitleidenschaft gezogen. Auf der Versammlung der vereinigten Feinblech-Walzwerke am 6. d. M. wurde der Beschluß gefaßt, daß bis zum Abend des 11. ds. die Beitrittserklärungen der einzelnen Werke für die Errichtung einer gemeinsamen Verkaufsstelle in den Händen des Vorstandes sein müßten. Hoffentlich werden bis dahin die noch abseits stehenden süddeutschen Werke, namentlich die Dillinger Eisenwerke, die übertriebenen Forderungen auf einseitige Bevorzugung noch fallen und im allgemeinen wie im eigenen Nutzen noch zum Beitritt sich bewegen lassen; sonst ist keine große Aussicht auf Errichtung einer gemeinsamen Verkaufsstelle, und selbst die jetzige Vereinigung, mit der manche Mitglieder nicht zufrieden sind, könnte darüber zu Fall kommen. Die übrigen hiesigen Geschäftszweige, wie Maschinenfabriken, Kesselschmieden und Gießereien, sind mit genügenden Austrägen versehen.

Bergbau im Saargebiet. Saarbrücken, 6. Juli. Im Monat Juni haben die königlichen Gruben des Saarreviers 498 722 Tonnen Kohlen gefördert, was im Vergleich zu dem entsprechenden Monate des Vorjahres einen Zuwachs von 54 450 t ergibt. Die Gesamtförderung des Vierteljahres April-Juni erreicht 1 453 859 t beziehungsweise 81 209 t oder 6 pCt. mehr als im Vorjahre. Wie die Förderung hat auch der Absatz der Gruben zugenommen, und zwar um 76 239 t, von welchen 64 180 t auf den Eisenbahnabsatz und der Rest auf die Kohlerzeugung entfallen, während der Kanal- und der Landabsatz annähernd gleich geblieben sind. Der Schiffsverkehr wurde am 15. Juni unterbrochen, da für die zweite Hälfte des Monats eine Kanalsperre behufs Vornahme von Ausbesserungsarbeiten angeordnet war. Die Schiffsfrachten haben während des ganzen Frühjahrs eine steigende Richtung verfolgt und stehen gegenwärtig 10—15 pCt. höher als zu Anfang der diesjährigen Schiffsperiode. Die Vertragsabschlüsse für die zweite Hälfte des Jahres sind für die Saargruben bei etwas erhöhten Preisen sehr reichlich ausgefallen.

Tarife.

Rheinisch-westfälischer Kohlenverkehr nach Stationen des Direktionsbezirks Magdeburg. Der vom 1. Juli 1888 ab gültige Nachtrag V zum Ausnahmetarif für den Kohlenverkehr von Stationen der rheinisch-westfälischen Bahnen nach Stationen des Direktionsbezirks Magdeburg vom 1. Januar 1887 enthält u. a. Frachtsätze für die Station Osterode a. H., ermäßigte Frachtsätze für die Stationen Brandenburg, Dallgow, Gr. Kreh, Spandau (Lehrter Bahnhof), Wustermark und Wustrowitz und anderweite Frachtsätze ab Zeche. Die für Zeche Präsident (Rhein. Anschluß) bisher bestanden Frachtsätze kommen in Wegfall. Soweit Frachterhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis zum 12. August 1888 in Geltung. Abbrüche des Nachtrages sind bei den Güterepebitionen zu haben.

Rheinisch-westfälisch-südwestdeutscher Verband. Am 1. Juli 1888 traten für den Verkehr zwischen Station Perl des Direktionsbezirks Köln (linksrh.) und den Stationen Aoudange und Lauterfingen der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen Frachtsätze des Spezial-Tarifs III. in Höhe von 0,42 M. bzw. 0,39 M. für 100 kg in Kraft.

Saarkohlenverkehr nach Württemberg. Am 1. Juli d. J. ist ein neuer Saarkohlenausnahmetarif N 7 nach Württemberg mit ermäßigten Sätzen in Kraft getreten. (Verkaufspreis 60 Pfg.)

Rheinisch-westfälisch-bayerischer Kohlenverkehr. Am 1. Juli 1888 ist an Stelle und unter Aushebung des bestehenden Ausnahmetarifs vom 1. Februar 1884 nebst Nachträgen ein neuer, bei den betr. Güterepebitionen zu 20 Pfg. für das Stück käuflicher Ausnahmetarif für den obenbezeichneten Verkehr in Kraft getreten, welcher zahlreiche Frachtermäßigungen in sich schließt. Durch den neuen Tarif wird der Artikel Gasloks von der Abfertigung zu den Sätzen des Kohlenausnahmetarifs ausgeschlossen, auch sind in denselben die für den Kohlenversand nicht mehr in Frage kommenden Stationen Haspe, Hattingen, Osterfeld und Würfelen nicht wieder aufgenommen. Soweit hierdurch Frachterhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Sätze noch bis zum 15. August d. J. in Kraft.

Die in dem neuen Ausnahmetarife enthaltenen Frachtsätze für

die Stationen Heibingsfeld und Lindau kommen gleichzeitig auch im Verkehr mit den gleichnamigen Stationen der badischen und württembergischen Staatsbahn im rheinisch-westfälisch-südwestdeutschen Verbanke zur Anwendung.

Deutsch-italienischer Verkehr. Mit dem 1. August d. J. treten folgende Tarife in Kraft:

1. Teil I, enthaltend Reglement und Güter-Klassifikation (Preis 3,20 M.).
2. Teil II, enthaltend Tarifstabellen über den Gotthard, Brenner und Pontebba (Preis der Gesamtausgabe, in welche sämtliche deutsche Verbands-Verwaltungen aufgenommen sind, 6 M.).
3. Ausnahmetarif für Kohlen über den Gotthard, Brenner und Pontebba, Preis 0,50 M.
4. Ausnahmetarif für Rohrzucker über den Gotthard und Brenner (kostenfrei).

Demgemäß treten mit dem genannten Tage außer Wirksamkeit:

1. Teil I. vom 1. Juni 1882 bzw. 2. Auflage vom 1. September 1882.
2. Teil II. vom 1. Oktober 1882.
3. Teil III. vom 1. Juni 1882 bzw. 2. Auflage vom 1. September 1882.
4. Teil IV. vom November bzw. 4. Dezember 1882.
5. Kohlen-Ausnahmetarife vom 15. April und 1. Mai 1884.
6. Rohrzucker-Ausnahmetarife vom 15. August 1886 nebst sämtlichen Anhängen und Nachträgen.

Die neuen Tarife können demnächst durch Vermittelung der betreffenden Verbandsstationen oder schon jetzt von der Druck-sachen-Kontrolle der kaiserlichen General-Direktion in Straßburg bezogen werden.

Generalversammlungen.

Gewerkschaft des Steinkohlen-Bergwerks Bommernbänker Tiefbau, Bommern. Montag 16. Juli cr., nachmittags 4 Uhr, im Hotel Dünnebade zu Witten.

Gewerkschaft Monopol, Camen. Samstag, den 21. Juli cr., vormittags 11 Uhr, auf dem Schachte „Friedrich Grillo“ bei Camen.

Aktien-Gesellschaft für Kohlendestillation in Bulmke bei Gelsenkirchen. 6. August d. J., vormittags 12 Uhr, im Hotel See zu Düsseldorf.

Magnetische Beobachtungen.

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

1888		um 8 Uhr vorm.			um 1 Uhr nachm.			im Mittel		
Monat	Tag	°	'	"	°	'	"	°	'	"
Juli	1.	13	46	20	13	57	35	13	51	57
"	2.	13	43	55	13	52	15	13	48	5
"	3.	13	46	15	13	54	35	13	50	25
"	4.	13	44	35	13	52	15	13	48	25
"	5.	13	44	20	13	52	45	13	48	32
"	6.	13	43	50	13	54	45	13	49	18
"	7.	13	43	40	13	55	10	13	49	25
Mittel =								13	49	27
								= hora 0	14,7	
										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. Kontaktvorrichtung für Wasserstandszeiger mit elektrischer Alarmvorrichtung. Th. Wulff in Bromberg, Danzigerstr. 159.
- Nr. 18. Rillenschienen-Fertigwalzwerk; Zusatz zum Patente Nr. 29 977. Gesellschaft für Stahlindustrie zu Bochum in Bochum, Westfalen.
- Nr. 20. Auslösevorrichtung für selbstthätige Kuppelungen von Eisenbahnfahrzeugen. Joh. Wilbert jr. in Münstermaifeld, Reg.-Bez. Koblenz.

Otto'sche Drahtseilbahnen

(seit 1873 circa 300 Anlagen ausgeführt)
baut als Specialität
J. Pohlig,
Siegen und Brüssel.

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

Die Calculation im Maschinenwesen

und
der Ingenieur in seinem Betriebe
nebst Anleitung zur

Bestimmung der allgemeinen wie specialisirten Accord-Gedinge
aller Thätigkeitsarten des Maschinenbaues u. der Modelltischlerei
durch vielfache Beispiele erläutert
sowie

Anhang von Accord-Verzeichnissen zur raschen Calculation und zum Ueberschlage
von

A. Messerschmitt,
Ingenieur in Dortmund.

Preis: geb. in ganz Leinen mit Goldtitel 3,50 M.

Bestimmt für alle Interessenten im Maschinenwesen, für Ingenieure
und Kaufleute, sowie ganz besonders für angehende Techniker,
behandelt das inhaltreiche und einzig in seiner Art dastehende Werkchen,
auser der Auffindung und Begründung einer richtigen und sachgemäßen
Calculations-Methode und Offertabgabe, auch die rasche Errechnung der
Accorde aller Thätigkeitsarten des gesammten Maschinenwesens, wie:

1. Das Drehen. 2. Das Hobeln. 3. Das Stossen. 4. Das Fraisen. 5. Das Bohren. 6. Das Schlossern und Montiren. 7. Das Schmieden. 8. Das Schraubenschneiden. 9. Das Sägen. 10. Bearbeitung von Hartguss und Metall. 11. Modelltischler-Accorde. 12. Tabellarisches Accord-Verzeichniss.
- Ferner enthält dasselbe manchen praktischen Wink und gibt Anleitung zu Verträgen mit Meistern und Lehrlingen.

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:

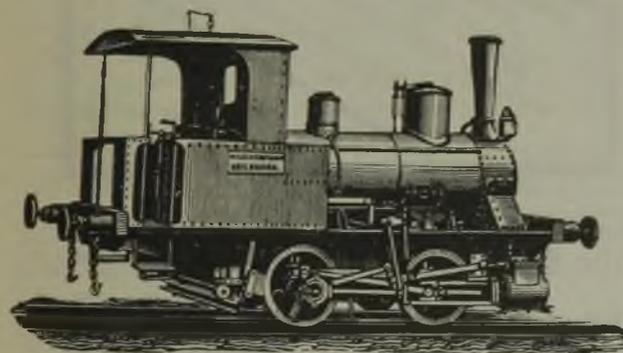
Chr. Schroeter in Chemnitz.

Dampfpumpen

100, 130 und 150 mm Plungerdurchmesser
stets vorrätbig.

Heintzmann & Dreyer

Bochumer Eisenhütte. Bochum.



Tender-Lokomotiven,

normal- und schmalspurig
für

Gruben und Hütten
liefert als Specialität

die

**Maschinenbau-Gesellschaft
HEILBRONN**

zu

Heilbronn.

*Ringöfen
für Siegel, Stahl, Cement,
Schornsteine, Kupfer
Blitzableiter, Zinnblech
Mundschneid & Eisenblech
Dortmund, 2017-1878*

Cokesöfen

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

Dr. Th. v. Bauer & Ruederer

Technisches u. Montan-Bureau
München, Maximilianstr. 15.

Prospecte,
Proben, Kostenanschläge gratis.

Gewerkschaft Schalker Eisenhütte, Schalke (Westfalen),

liefert als Specialitäten:

Maschinen für Bergbau und Hüttenbetrieb

als

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

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

Stahlfaçonguss in Temperstahl, als Grubenwagenräder, Rollen, Radsätze.

Referenzen über Ausführungen stehen zu Diensten.

Chemisch-technisches
Untersuchungs-Laboratorium
von **Dr. Schulte im Hofe,**
Düsseldorf, Kreuzstr. 14 b.

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.

Schraubenförmig gerippte



Patent-Zinkwetterlутten.

Quer gerippte Zinkwetterlутten.



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



Zinkwetterlутten

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

H. von der Weppen

Essen a. d. Ruhr

Wetterlутtenfabrik.

Glatte Zinkwetterlутten.



Gebr. Eickhoff

in Bochum

Eisengiesserei und Maschinenfabrik.

Specialitäten:

Weichen, Herzstücke, Geleiseanlagen etc. jeder Spurweite, sowohl für Grubenbetrieb als für das gesamte Transportwesen, aus Stahlschienen und auch in Gusseisen hergestellt;
Drehscheiben für Gruben- und Hüttengleise jeder Spurweite, eigener neuen Construction, ohne Unterstützung der Peripherie, daher äusserst leichter Gang. Lieferung unter Garantie;
complete Bremsberg-Einrichtungen: Trommel- und Scheibenbremsen, Gegengewichte, Bremskörbe etc. Langjährige Specialität.
Ferner liefern wir die sämtlichen in das Bergbau- und Hüttenfach schlagenden Bedarfsartikel, sowie sonstige Gussstücke roh u. fertig bearbeitet.

Werkzeugmaschinenfabrik u. Eisengiesserei in Dortmund

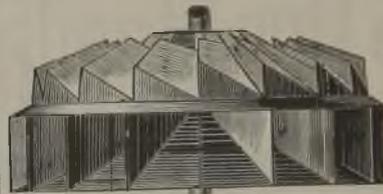
Wagner & Co.

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 Flügeldurchmesser.
Zahnräder, gefraist oder mit der Maschine geformt, Seil-, Riemen- und Bremscheiben, Transmissionen.
Sämtliche Gussstücke und Reparaturstücke für Bergwerks- und Hüttenbedarf, roh gegossen oder bearbeitet.

Grubenventilatoren

Patent Pelzer



D. R. P. Nr. 31332.

mit neuesten Verbesserungen.
Unerreicht in ihrer Wirkung.
Den Guibals bedeutend überlegen auch für weite Gruben.
Billigster Betrieb.

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.

Aug. Reuschel & Co., Schlotheim, Thüringen.

Prämiirt mit den ersten Preisen auf allen beschickten Ausstellungen.

Anerkannt beste Fabrikate.

Mechanische Weberei für:
Baumwoll- und Kameelhaar-Freibriemen,
Handgute, Hanfschläuche, Presse- u. Filterstoffe
Seilerwarenfabrik.
Gegründet 1862.

La Referenzen aller Industriezweige.

Prospecte, Preislisten und Muster auf Wunsch gratis und franco.

Vorrätig bei G. D. Baedeker in Essen:

Ruhr-Kanalisation

oder

Emscher-Kanal.

Entgegnung auf die Denkschrift über die Bedeutung der Ruhr-Kanalisation und über den gegenwärtigen Stand der Vorarbeiten

von

Paul Rohs,
Königl. Wasserbau-Inspektor zu Ruhrort.

Preis 80 Pfg.
Franco per Post 90 Pfg.

Für Bergwerke.

Zwillingsfördermaschine, garantiert fehlerfrei, mit Dampfbackenbremse incl. 2 Seilscheiben u 2 schmiedeeisernen Drahtseilen von je 250 m Länge bei 400 mm Durchmesser, zu verkaufen für Mark 15 000.
Cylinderdurchmesser 720 mm
Hub 1500
mittlerer Durchmesser der conischen Seiltrommel 4000 mm.
Offerten unter C. K. 1622 befördert **Rudolf Mosse in Hannover.**

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

Heinrich Lueg, Haspe, Westf.

Patent-Dampf-Oelungs-Apparat

für

Cylinder und Schieberkasten von Dampfmaschinen

jeder Anordnung, Locomotiven, Dampfhammer etc. von

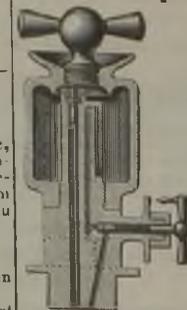
Jos. Wildemann jr. BERLIN

Kronprinzen-Ufer 25.

Deutsches Reichspatent No. 41448.

Patentirt in allen europäischen Staaten und Amerika.

Atteste und Prospecte gratis und franco.



Druck von G. D. Baedeker in Essen.