



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. Natorp in Essen.

Verlag von G. D. Bäcker in Essen.

Diese Zeitschrift erscheint wöchentlich zweimal.

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

Insertate: die viermal gespaltene Nonp-Seile oder der Raum 25 S.

Inhalt: Gesetz, betreffend die Verbesserung der Oder und der Spree, sowie die Abänderung des Gesetzes vom 9. Juli 1886, betreffend den Bau neuer Schiffahrtskanäle und die Verbesserung vorhandener Schiffahrtsstraßen. Vom 6. Juni 1888. — Sitzung des Vorstandes des Vereins für die bergbaulichen Interessen im Oberbergamtsbezirk Dortmund am 14. Juli 1888. — Über den Wagenmangel auf den preussischen Staatsbahnen. — Korrespondenzen. — Ein- und Ausfuhr von Steinkohlen, Koks und Briquettes u. im deutschen Zollgebiet. — Vermischtes. — Magnetische Beobachtungen. — Tarife — Literatur. — Amtliches. — Anzeigen.

Ge set z.

betreffend die Verbesserung der Oder und der Spree, sowie die Abänderung des Gesetzes vom 9. Juli 1886, betreffend den Bau neuer Schiffahrtskanäle und die Verbesserung vorhandener Schiffahrtsstraßen.
Vom 6. Juni 1888.

Wir Friedrich, von Gottes Gnaden König von Preußen u. verordnen, unter Zustimmung beider Häuser des Landtages Unserer Monarchie, was folgt:

§. 1. Die Staatsregierung wird ermächtigt:

- I. zur Verbesserung der Schiffahrt auf der Oder von Breslau bis Kosel,
- II. zur Verbesserung des Spreeaufs innerhalb der Stadt Berlin und bis zur Einmündung der Spree in die Havel,
- III. zur Verbesserung der Stromverhältnisse in der unteren Oder durch folgende Anlagen:
 - a) Regulierung der Oder vom Pätziger Theerofen bis Rabuhn, einschließlich der zum Schutz des Dorfes Pätzig erforderlichen baulichen Herstellungen,
 - b) Durchstich des Saathener Hafens,
 - c) Regulierung der Oder vom Saathener Durchstich bis Schwedt,
 - d) Ausbau der Meglitz als Flutkanal und Bau eines Nadelwehres in derselben,
 - e) Regulierung der Oder von Schwedt bis Nipperwiese,
 - f) Neubau einer Brücke über die Meglitz in dem Schwedt-Niederkräniger Damm

die Summen

- ad I von 21 500 000 M.,
ad II von 3 200 000 „
ad III von 1 600 000 „

nach Maßgabe der Projekte zu verwenden, welche von dem Minister der öffentlichen Arbeiten — ad III im Einverständnis mit dem Minister für Landwirtschaft, Domänen und Forsten — festzustellen sind.

Die Staatsregierung wird ferner IV. unter Abänderung des § 1 des Gesetzes vom 9. Juli 1886 (Gesetz-Samml. S. 207), betreffend

den Bau neuer Schiffahrtskanäle und die Verbesserung vorhandener Schiffahrtsstraßen, ermächtigt,

zur Ausführung der unter Nr. 1 daselbst näher angegebenen Wasserbauten statt 58 400 000 M. die Summe von 59 825 033 M., mithin für die im §. 1 gedachten sämtlichen Bauarbeiten statt 71 000 000 M. den Betrag von 72 425 033 M. zu verwenden.

Mit der Ausführung des Projekts ad I ist erst vorzugehen, wenn der gesamte Grund und Boden, welcher nach den festgestellten Projekten für die Bauausführung einschließlich der Nebenanlagen erforderlich ist, der Staatsregierung aus Interessentkreisen unentgeltlich und lastenfrei zum Eigentum überwiesen, oder die Erstattung der sämtlichen, staatsseitig für dessen Beschaffung im Wege der freien Vereinbarung oder der Enteignung aufzuwendenden Kosten, einschließlich aller Nebenentschädigungen für Wirtschafterschwerminisse und sonstige Nachteile, in rechtsgültiger Form übernommen und sichergestellt ist.

Mit der Ausführung des Projekts ad IV ist erst vorzugehen, wenn zu den Kosten des Grunderwerbs u. aus Interessentkreisen ein Beitrag von 4 854 967 M. in rechtsgültiger Form übernommen und sichergestellt ist.

Der §. 2 des Gesetzes vom 9. Juli 1886 (Gesetz-Samml. S. 207) wird aufgehoben.

§. 3. Mit dem Bau der einzelnen unter b bis e im §. 1 III aufgeführten Anlagen ist erst vorzugehen, wenn die Ausführung der anschließenden Deich- und Entwässerungsanlagen gesichert ist.

§. 4. Der Finanzminister wird ermächtigt, zur Deckung der im §. 1 erwähnten Kosten im Wege der Anleihe eine entsprechende Anzahl von Staatsschuldverschreibungen auszugeben. Derselbe bestimmt auch, wann, durch welche Stelle, in welchen Beträgen, zu

welchem Zinsfuße und Kurse und unter welchen Kündigungsbedingungen die Schuldverschreibungen verausgabt werden sollen.

Wegen Verwaltung und Tilgung der Anleihe, wegen Annahme der Schuldverschreibungen zu pupillarischer und depositalmäßiger Sicherheit, sowie wegen Verzählung der Zinsen kommen die Vorschriften des Gesetzes vom 19. Dezember 1869 (Gesetz-Samml. 1869, S. 1197) zur Anwendung.

§. 5. Die Ausführung des Gesetzes wird, soweit sie nicht nach den Bestimmungen im §. 4 dem Finanzminister obliegt, dem Minister der öffentlichen Arbeiten — unter Mitwirkung, was die Bauausführung §. 1 sub III betrifft, des Ministers für Landwirtschaft, Domänen und Forsten — übertragen.

Urkundlich unter Unserer Höchstseigenhändigen Unterschrift und beigebrütem königlichen Insignel.

Gegeben Schloß Friedrichskron, den 6. Juni 1888.

(L. S.)

Friedrich.

Fürst v. Bismarck. v. Puttkamer. v. Maybach. Frhr. v. Lucius.
v. Friedberg. v. Boetticher. v. Gopler. v. Scholz.
Bronsart v. Schellendorf. Gr. v. Bismarck.

? Sitzung des Vorstandes des Vereins für die bergbaulichen Interessen im Oberbergamtsbezirk Dortmund am 14. Juli 1888.

Am 14. Juli d. J. trat der Vorstand des Vereins für die bergbaulichen Interessen im Oberbergamtsbezirk Dortmund unter dem Voritze des Herrn Dr. Hammacher in dem Gasthose Nehe zu Essen zu einer Sitzung zusammen.

Erschienen waren die Herren: Dr. Hammacher, Geh. Kommerzienrat Haniel, Grubendirektor Röder, Bergrat Heinhmann, Bergrat von Welsen, Bergrat Erdmann, Grubendirektor Dick, Julius Liebrecht, Bergwerksdirektor Kirdorf, Generaldirektor Schulz-Briesen, Bergassessor Hoffmann, Bergrat Dr. Schulz, Grubendirektor Hilbk, G. Franken, Ehrenamtmann Schulze-Bellinghausen, W. Schürenberg, Bergassessor J. Konne, Grubendirektor Kleine, Bergassessor Pieper, Bergassessor Krabber, Bergrat von der Becke und Dr. Matorp.

Entschuldigt hatten ihr Nichterscheinen die Herren: Grubendirektor Frielinghaus, Geh. Finanzrat Zende, Landgerichtsrat Heinhmann, Oskar Waldthausen, Bergassessor Gräff und Generaldirektor Nive.

Als Gäste wohnten den Verhandlungen bei die Herren Regierungsbaumeister Greve aus Werden a. d. Ruhr und Karl Breuer aus Bochum.

Der Vorsitzende eröffnete die Sitzung um 10 Uhr vormittags und gedachte vor dem Eintritt in die Tagesordnung mit Worten ehrender Erinnerung des seit der letzten Sitzung aus dem Leben geschiedenen Vorstandsmitgliedes Herrn Friedrich Grillo. Der Vorstand beschloß, der Witwe des Verstorbenen sein Beileid über den Verlust, der sie betroffen hat, auszudrücken.

Sodann wurde in die Tagesordnung eingetreten.

1. Die Abmessungen des Dortmund-Ems-Kanals nach den Greve'schen Vorschlägen.

Nachdem zur Freude aller bei dem Kanal von Dortmund und Herne beteiligten Kreise, insbesondere aber der westfälischen Bergbauindustrie die Ausführung des gedachten Kanals durch das Gesetz vom 6. Juni 1888 gesichert erscheint und zugleich den Wünschen der Interessenten in betreff der Aufbringung der Grunderwerbskosten durch Ermäßigung derselben um 1½ Millionen

Mark gebührend Rechnung getragen ist, erachtete es der Vorstand einmütig für die Pflicht der Bergwerksindustrie, nunmehr alles aufzubieten, um die von dieser in ihrer Gesamtheit und durch die einzelnen Werke zur Bestreitung der gedachten Kosten übernommenen Beträge möglichst bald der Staatsregierung gegenüber sicher zu stellen und so die baldige Inangriffnahme der technischen Vorarbeiten herbeizuführen.

Der Vorstand ging sodann dazu über, unter Zugrundelegung der Denkschrift des Herrn Regierungsbaumeisters Greve über die Kanalisierung der Ruhr und der Erwiderung auf diese Schrift durch den Herrn Regierungsbaumeister Rohns*), sowie weiter des von Herrn Greve in Frankfurt über die Abmessungen des Dortmund-Emskanals gehaltenen Vortrags sowohl das Projekt der Kanalisierung der Ruhr, als auch die letztere Frage einer eingehenden Erörterung zu unterziehen.

Herr Regierungsbaumeister Greve, der die Freundlichkeit hatte, auf eine an ihn ergangene Einladung den Verhandlungen beizuwohnen, erörterte die Gründe, welche nach seiner Ansicht dafür sprechen, für die Kanalisierung der Ruhr die von ihm vorgeschlagenen Abmessungen zu wählen und suchte an der Hand von Thatsachen und der von ihm angestellten Untersuchungen darzuthun, daß die von Herrn Rohns gegen seine Vorschläge gemachten Einwendungen unbegründet seien. Er sprach ferner die Ansicht aus, daß, wenn der Dortmund-Emskanal die Fortsetzung der Rheinschiffahrt nach den deutschen Nordseehäfen bilden solle, auch bei diesem die Anwendung größerer Abmessungen, als der ins Auge gefaßten, erforderlich sei, während er andererseits anerkannte, daß, wenn und soweit der Dortmund-Emskanal das erste Glied in der Wasser Verbindung zwischen dem Rhein und der Weser und Elbe bilden solle, die gewählten Abmessungen ausreichend erscheinen.

In der daran sich anschließenden Erörterung wurde es für geboten erachtet, daß die in betreff der Verbindung des Dortmund-Emskanals mit dem Rhein früher angestellten Untersuchungen energisch weiter fortgeführt und so bald wie möglich zum Abschluß gebracht würden, da der Ems-Kanal erst durch diese Verbindung seine volle Bedeutung gewinnen könne, und es wurde als zweckmäßig bezeichnet, daß bei diesen technischen Erhebungen auch die Vorschläge des Herrn Greve mit in den Kreis der Erörterung gezogen würden. Es werde dabei die Aufgabe des Vereins bzw. seiner technischen Kräfte sein, die Einwendungen, welche gegen die Ausführung sowohl des Emscherkanals als auch des Stichkanals von Steele nach Herne vom Standpunkte der bergbaulichen Sicherheit erhoben seien, einer kritischen Beleuchtung zu unterziehen.

Was den Dortmund-Emskanal anbetrifft, so war der Vorstand einmütig der Ansicht, daß man alles und jedes vermeiden müsse, was die Ausführung dieses wichtigen Unternehmens gefährden oder auch nur wieder um einige Zeit hinauschieben könne. Das schlechte indes nicht aus, daß man dem Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten die Greve'schen Vorschläge zur Erwägung unterbreite.

Die Ergebnisse der Erörterung wurden schließlich in folgender Resolution niedergelegt.

Der Vorstand beschließt:

1. Unter dem Ausdruck seiner lebhaften Freude über die endliche gesetzliche Sicherung des westfälischen Kanals nach Emden die Interessenten dringend zur endgültigen Regelung der Beitragspflicht zu den Grunderwerbskosten aufzufordern.

*) Paul Rohns, Ruhr-Kanalisierung oder Emscher-Kanal. Hannover 1888.

- II. den Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten zu bitten,
- balddmöglichst die Fortsetzung des westfälischen Kanals nach dem Rhein vorzubereiten und die mit Bezug hierauf von dem Regierungsbaumeister Greve gemachten Vorschläge einer eingehenden Prüfung zu unterziehen;
 - wiederholt zu erwägen, ob im Hinblick auf die Erfahrungen bei der Main-Kanalisation die für den Bau des westfälischen Kanals geplanten Abmessungen, namentlich die der Schleusen, dem Zweck entsprechen.

III. die vom Herrn Regierungsbaumeister Greve vorgeschlagene Linie eines Kanals von Steele nach dem Bergrevier von Herne, Welsenkirchen u. s. w. unter dem Gesichtspunkt der bergbauartigen Sicherheit öffentlich zu behandeln.

2. Die neuen Allgemeinen Bedingungen für die Anlage, Bedienung und Unterhaltung von Anschlußgeleisen, Ladebühnen u. s. w.

Die Verhandlungen, welche die vom Vereinsvorstande s. Z. niedergesetzte Kommission mit Vertretern der königlichen Bahnverwaltungen Elberfeld und Köln (rechtsrh.) geführt hat, um eine Milderung einzelner Bestimmungen in den neuen allgemeinen Bedingungen für die Anlage, Bedienung und Unterhaltung von Anschlußgeleisen herbeizuführen, haben, wie aus der den Vereinszechen ausgestellten Niederschrift über diese Verhandlungen hervorgeht, zu keinem befriedigenden Ergebnis geführt, da die Vertreter der Bahnverwaltungen eine Abänderung der Bestimmungen sowohl in §. 6 als auch in §. 14 glaubten ablehnen zu müssen.

Auf Beschluß des Vorstandes hat die gedachte Kommission (bestehend aus den Herren Vergrat von Velsen, Bergassessor Rrabler, Bergwerksdirektor Kirdorf, Generaldirektor Schulz-Briesen und dem Geschäftsführer) in einer erneuten Beratung, an welcher auch der Herr Geheimrat Finanze die Freundlichkeit hatte sich zu beteiligen, die Frage erörtert, welche Schritte weiter zu thun seien, um die gewünschten Änderungen herbeizuführen.

Die Kommission stellte in der heutigen Sitzung den Antrag, in einer Vorstellung an den Herrn Minister darzulegen, daß die in §. 6 und 14 der allgemeinen Bedingungen erhobenen Forderungen nicht bloß den Grundsätzen der Billigkeit widersprechen, sondern zum Teil für die Zechen unausführbar seien, und damit das Gesuch zu verbinden, abgesehen von etwaigen sonstigen Abänderungen, in Absatz 1 des §. 6 die Worte „wie der Anschlußanlagen“ ganz zu streichen und an Stelle derselben zu setzen: „(sowohl der Hauptbahn) wie der Einführung der Anschlußgeleise in die Hauptbahn“, so daß hiernach die Anschlußgeleise selbst von den in dem gedachten Paragraphen vorgesehenen Anordnungen der Bahnverwaltungen ausgeschlossen sein würden, wie sie ja in Wirklichkeit auch der Aussicht der Bergbehörden und nicht der Bahnverwaltungen unterstehen. Eine weitere Bitte würde sich auf eine gänzlich andere Fassung des zweiten und dritten Absatzes des §. 14 zu richten haben, da das Verlangen an die Zechen, die beladenen Wagen so aufzustellen, „daß ein weiteres Rangieren nicht erforderlich ist“, über jedes billige Ziel hinaus schießt und auch insofern ungerechtfertigt erscheint, als es mit der Erhebung einer Abfertigungsgebühr seitens der Bahnverwaltungen in Widerspruch steht.

Der Vorstand stimmte den Anträgen seiner Kommission bei und beschloß, demgemäß eine Eingabe an den Herrn Minister zu richten.

3. Einführung ermäßigter Frachtsätze in dem Verkehr mit der Belgischen Staatsbahn.

Seit dem 1. April 1888 sind in dem Verkehr von rheinisch-westfälischen Stationen nach Stationen der Großen Belgischen Centralbahn für Kohlensendungen Ausnahme-Tarife zur Einführung gelangt, welche nicht unwesentliche Ermäßigungen gegen die früheren Frachtsätze enthalten.

Die rheinisch-westfälischen Bahnverwaltungen sind nun auch mit der belgischen Staatsbahn in Verhandlung getreten, um ähnliche Frachtermäßigungen auch für die Stationen der letztgedachten Bahn zu erzielen. Die belgische Staatsbahnverwaltung hat zu solchen Ermäßigungen ihre Einwilligung gegeben und würden die deutscherseits in den neuen Tarifen zur Anwendung kommenden Tarife nach folgenden Grundsätzen berechnet werden:

1) Ein-Wagen-Tarif (10 000 kg) im Verkehr nach allen belgischen Stationen.

Einheitsatz 2,1 \mathcal{M} das Tonnenkilometer.

Abfertigungsgebühr 40 \mathcal{M} die Tonne.

2) Fünf-Wagen-Tarif (50 000 kg)

a. im Verkehr mit den bedeutenderen belgischen Binnenstationen.

Einheitsatz 1,9 \mathcal{M} das Tonnenkilometer.

Abfertigungsgebühr 40 \mathcal{M} die Tonne.

b. im Verkehr mit den belgisch-französischen Grenzstationen (Übergänge zur franz. Nordbahn).

Einheitsatz 1,8 \mathcal{M} das Tonnenkilometer.

Abfertigungsgebühr 40 \mathcal{M} die Tonne.

Zechenfrachten zu 1 und 2 wie im Verkehr nach Stationen der Großen Belgischen Centralbahn.

Die belgische Staatsbahn-Verwaltung knüpft indes die Einführung dieser neuen Tarife an die Bedingung, daß auch die Tarife für den Verkehr von Belgien nach den deutschen Stationen nach denselben Grundsätzen geregelt werden.

Die königliche Eisenbahn-Direktion Köln (linksrheinisch) ersucht den Vereinsvorstand um eine gutachtliche Äußerung darüber, ob gegen eine solche Ermäßigung der Frachten für Kohlensendungen von Belgien nach Deutschland vom Standpunkte der westfälischen Steinkohlenindustrie etwas zu erinnern sei.

Der Vorstand sprach sich in bezug auf diese Frage verneinend aus. Er erachtet die Vorteile, welche aus einer Ermäßigung der Frachten nach Stationen der belgischen Staatsbahn der westfälischen Kohle erwachsen, für so erheblich, daß dagegen die Nachteile, welche die Ermäßigung der Frachten in umgekehrter Richtung nach sich ziehen kann, nicht in Anschlag gebracht werden können. Schon bisher bei gleichen Frachtsätzen auf beiden Seiten wurde der Bedarf an Kohlen in den nach der belgischen Grenze zu belegenen Ortschaften in ganz überwiegendem Maße von deutschen Werken gedeckt.

Der Vorstand beschloß deshalb, in seiner Antwort an die linksrheinische Eisenbahn-Direktion sich für die Annahme der von der belgischen Staatsbahn gemachten Vorschläge auszusprechen.

4. Antrag des Oberschlesischen Vereins für die berg- und hüttenmännischen Interessen, betreffend die Bergwerkssteuer.

Von dem gedachten Vereine war dem Verein die Mitteilung gemacht, daß er die Absicht habe, an die königliche Staatsregierung das Gesuchen zu richten, die im Februar d. J. im Abgeordnetenhaus in Aussicht gestellte Beseitigung der Bergwerkssteuer bald vorzunehmen.

Der Vorstand beschloß, diesem Vorgehen sich anzuschließen und gleichfalls eine Vorstellung an den Herrn Minister zu richten.

5. Das Kohlenlager auf der Station Sternschanze in Hamburg.

Der Geschäftsführer berichtete über die in betreff dieser Angelegenheit gepflogenen Verhandlungen. Dieselben sind nunmehr soweit zum Abschluß gebracht, daß sich eine Anzahl von Zechen bereit erklärt hat, die Herstellung des Kohlenschuppens, welche etwa 40 000 *M.* beanspruchen wird, zu übernehmen. Der Königlichen Eisenbahn-Direktion Altona ist davon Mitteilung gemacht und dieselbe von dem Vereinsvorstande ersucht worden, nunmehr den Entwurf eines zwischen der Direktion und den vereinigten Zechen abzuschließenden Vertrages vorzulegen.

Sobald der Kohlenschuppen in seiner Ausführung gesichert sein wird, darf man sich der Hoffnung hingeben, daß der Frachtsatz für Kohlendungen nach dem Plaz Hamburg eine Ermäßigung von 50 *S.* die Tonne erfahren wird.

6. Geschäftliche Mitteilungen.

Der Geschäftsführer legte die Abrechnung über den Fonds für Unfälle mit tödlichem Ausgange und über die seit Erschöpfung dieses Fonds aus dem Konventionalstrafenfonds zu demselben Zwecke geleisteten Unterstützungen vor.

Nach derselben beläuft sich die Summe der aus dem erstgenannten Fonds gewährten Unterstützungen auf 37 235,01 *M.*, die aus dem Konventionalstrafen-Fonds gewährte Summe auf 28 958,65 *M.*, so daß also insgesamt an Unterstützungen bewilligt wurden 66 193,66 *M.*

Der Vorstand beschloß, um die Prüfung der Rechnung die Rechnungs-Kommission zu ersuchen.

Ferner wurde vorgelegt ein Verzeichnis der Beiträge, welche auf Aufforderung des Vorstandes vom 12. April 1888 von den Vereinszechen zur Unterstützung der von den Überschwemmungen im Osten der Monarchie betroffenen Bevölkerung geleistet worden sind.

Nach demselben sind eingezahlt von den in Westfalen gelegenen Zechen 9170,40 *M.*, von den in Rheinland gelegenen 2003,76 *M.* Erstere wurden an den Herrn Oberpräsidenten von Westfalen, letztere an den Herrn Regierungspräsidenten in Düsseldorf überwiesen. Nach den dem Vereinsvorstande zugegangenen Schreiben haben viele Zechen ihre Unterstützungsbeiträge direkt an die betreffenden Sammelstellen abgeführt.

Auch diese Abrechnung wurde der Rechnungs-Kommission zur Prüfung und Entlastung überwiesen.

Dem in der letzten Sitzung gefaßten Beschlusse gemäß ist an den Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten eine Eingabe gerichtet worden, in welcher derselbe unter Hinweisung auf den starken Wagenmangel, der Wochen lang in dem diesseitigen Bergbaubezirke geherrscht hat, ersucht wird, eine erhebliche Verstärkung des Wagen- und Lokomotivparks anzuordnen.

Dieselbe Angelegenheit ist auch von dem Geschäftsführer in der letzten Sitzung des Bezirks-Eisenbahnrates zu Köln zur Sprache gebracht und um Unterstützung des Gesuches des Vereins durch die Eisenbahnverwaltungen ersucht worden.

Dem Vernehmen nach sind den früher bereits angeordneten Bestellungen von neuen Wagen auf Anordnung des Ministers neuerdings weitere Bestellungen gefolgt.

Im Anschluß hieran kamen die ungewöhnlich häufigen Verkehrsstörungen zur Sprache, welche während der letzten

Monate in den Rheinhäfen zutage getreten sind und einen Versand dahin Tage lang ganz unmöglich machten. Es wurde dabei der Mangel an Kippern sowohl wie an Kippwagen beklagt und beschlossen, auf die in den Häfen herrschenden Unzuverlässigkeiten die Aufmerksamkeit sowohl der Königl. Eisenbahn-Direktionen als auch der Königlichen Regierung zu Düsseldorf zu richten und beide Körperschaften um schnellste Abhülfe zu ersuchen.

Seit der letzten Sitzung des Vorstandes ist ein Wechsel in der Leitung des Königlichen Oberbergamtes in Dortmund eingetreten. Der Vorstand nahm Veranlassung, den neuen Leiter der Bergoberbehörde, Herrn Berghauptmann Gilert, telegraphisch zu begrüßen. Herr Berghauptmann Gilert hat noch an demselben Tage dem Vereinsvorstande für dessen Gruß seinen Dank ausgesprochen und damit den Wunsch verbunden, daß die Mühen und Arbeiten des Vereins reich gesegnet sein möchten.

Um 3 Uhr nachmittags wurde die Sitzung geschlossen.

Über den Wagenmangel auf den preussischen Staatsbahnen

schreibt der „Berliner Aktionär“ in seiner Nummer vom 14. Juli d. J.:

„Der angebliche (?) Wagenmangel auf den preussischen Staatsbahnen ist von dem Sekretär der Handelskammer in Posen zum Gegenstand einer Darstellung gemacht worden, die nach dem Stande der Betriebsmittel vom 1. April 1887 einen Mangel von 11 600 Wagen vorrechnet. Dieser Nachweis wird auf den Vergleich der Ausrüstungsziffer für den Kilometer, einerseits der bis 1885 verstaatlichten Privatbahnen, und andererseits des am 1. April 1887 vorhandenen Staats-Eisenbahnnetzes gegründet, indem der Bestand jener Privatbahnen mit 8287 Güterwagen für den Kilometer als normaler Bestand angenommen und demgegenüber für den am 1. April 1887 vorhandenen Durchschnittsbestand aller Staatsbahnen von 7746 Wagen für den Kilometer ein Fehlbetrag von 11 600 Wagen berechnet wird. Man braucht wirklich nicht Fachmann zu sein, um zu erkennen, daß die Streckenlänge einen Maßstab für die Bemessung des Wagenparks einer Bahn nicht abgeben kann, und daß, wenn für die verstaatlichten Privatbahnen, welche größtenteils zu den verkehrsreichsten deutschen Bahnen zählen, ein Bestand von etwa 8,3 Wagen wirklich als „normaler“ anzusehen wäre, die Ausrüstung der neugebauten Staatsbahnen, fast durchweg Nebenbahnen mit größtenteils überaus schwachem Verkehr, mit 7,1 Wagen per Kilometer recht reichlich erscheinen muß. Die Rechnung des Verfassers erweist sich aber, auch abgesehen von dieser unzutreffenden Grundlage, in ihrem Ergebnis schon durch die Thatsache widerlegt, daß, während für den 1. April 1887 ein Fehlbetrag von 11 600 Wagen berechnet wird, der Wagenpark der Staatsbahnen zu jener Zeit und schon mehrere Jahre vorher den Anforderungen des Verkehrs genügt. Zum Beweise dessen dienen die Berichte der Handelskammer zu Essen, also in einem der verkehrsreichsten Bezirke, welche von Jahr zu Jahr eine immer größere Befriedigung über die glatte Bewältigung des Güterverkehrs äußern. Auch im Winter 1887/88 reichte der Wagenbestand der Staatsbahnen aus, um z. B. im Ruhrkohlenrevier einen Mehrverkehr von mehr als 8 pCt. und im oberschlesischen Kohlenrevier einen Mehrverkehr von über 10 pCt. gegenüber der gleichen Periode des Vorjahres zu bewältigen, während nach der im Frühjahr 1887 mit Vertretern der großen Industriebezirke

wie alljährlich vorgenommenen Abschätzung der voraussichtlichen Verkehrssteigerung für das Ruhrrevier eine solche von nur 2 bis 3 pCt. und für das oberschlesische Revier eine solche von höchstens 5 pCt. vorauszu sehen war. Wenn trotzdem nicht allen Anforderungen rechtzeitig genügt werden konnte und auch jetzt noch über Mangel an Wagen hier und da Klage geführt wird, so ist doch nicht zu übersehen, daß der Verkehr der großen gewerblichen Bezirke des Landes zur Zeit einen zwar sehr erfreulichen, aber in solchem Grade völlig überraschenden und von den berufensten Vertretern der Industrie selbst nicht vorausgesehenen Aufschwung genommen hat. Dazu kommt, daß durch die beispiellosen, zum Teil Monate lang anhaltenden Unterbrechungen des Verkehrs vieler Strecken infolge von Hochwasser und Schneeverwehungen die rechtzeitige Wagenzufuhr zu den Bedarfspunkten empfindlich beeinträchtigt wurde, und daß zur Wiederherstellung der beschädigten Strecken auch jetzt noch der Arbeitswagenpark in ganz ungewöhnlichem Maße verstärkt werden muß. Die von der Staatsbahnverwaltung zur Förderung einer ausgiebigen Ausnutzung des Wagenparks getroffenen Maßregeln haben sich durchaus bewährt. Die Wagenausnutzung hat sich ganz wesentlich gebessert. Nach den eigenen Angaben des Verfassers ist die Leistung der Staatsbahnen 1886/87 gegen 1880/81 um 120 pCt., der Wagenpark aber nur um 86 pCt. gestiegen. Eine weitere beträchtliche Verstärkung des Wagenparks der Staatsbahnen, den weiteren Erfahrungen entsprechend, ist in der Vorberatung begriffen. Natürlich hat es damit nicht sein Bewenden, sondern es wird neben einer angemessenen Vermehrung der Lokomotiven, der Geleise, einer Erweiterung der Aufstellungsschuppen, der Reparaturwerkstätten auch noch auf andere wirksame Maßregeln Bedacht genommen werden."

Sollten diese Ausführungen, wie es fast den Anschein hat, amtlichen oder halbamtlichen Ursprunges sein, so können wir es nur bedauern, daß die Verkehrsstockungen, über welche die Industrie in verschiedenen Landes teilen schon seit längerer Zeit klagt, nicht in ihrem vollen Umfange an maßgebender Stelle

gewürdigt zu werden scheinen. Der beklagte Wagenmangel ist nicht, wie der Artikel meint, ein „angeblicher“, sondern in den letzten Monaten vielfach ein recht handgreiflicher und empfindlicher gewesen, und den Bahnverwaltungen mögen dafür, daß sie sich außerstande zeigten, demselben abzuhelfen, manche entschuldigende Gründe zur Seite stehen. Allein das Übel ist da und kann nicht ernst genug genommen werden. Haben sich die von der Staatsbahnverwaltung zu einer ausgiebigen Ausnutzung des Wagenparks getroffenen Maßnahmen, wie behauptet wird, durchaus bewährt, so ist das ein Beweis dafür, daß die schleunige Beschaffung neuen Betriebsmaterials in umfassendem Maße dringend geboten ist, denn jene ausgiebige Ausnutzung hat es nicht fertig gebracht, daß die Bahnverwaltungen sich dem steigenden Güterverkehr gewachsen zeigten.

Korrespondenzen.

Einfuhr polnischer Kohle nach Deutschland. Die bekannte Petition des Oberschlesischen berg- und hüttenmännischen Vereins an den Eisenbahnminister, „betreffend die Einfuhr polnischer Kohlen“ etc., ist nicht ohne Erfolg geblieben. Durch ein vom 23. Juni datiertes Schreiben der königlichen Eisenbahndirektion Breslau wird — wie wir erfahren — dem genannten Verein mitgeteilt, daß mit Inkrafttreten zum 5. Juli c. „eine Frachtermäßigung für oberschlesische Kohle nach dem von der polnischen Kohle bedrohten Gebiet in der Weise genehmigt worden ist, daß die bestehenden Frachtsätze nach Thorn durchgehends um 21 $\frac{1}{2}$ pro 100 kg ermäßigt und die Frachtsätze nach den übrigen in Frage kommenden Stationen gegenüber den Thorner Sätzen immer um die Beträge höher gehalten werden, um welche sich die Sätze des Spezialtarifs III von Alexandrowo nach diesen Stationen gegenüber dem Frachtsätze Alexandrowo-Thorn erhöhen.“ „Ausdrücklich vorausgesetzt“ ist, wie der königliche Eisenbahndirektion weiter mitgeteilt, bei der Gewährung dieser Ermäßigung, „daß die Gruben und Händler beim Absatz nach dem fraglichen Grenzgebiet ihrerseits keine höheren Sätze, als im Verkehr nach dem Gebiete der Massentariife in den Provinzen Ost- und Westpreußen anrechnen werden.“ Die Tarifiermäßigung von 21 $\frac{1}{2}$ pro 100 kg dürfte ausreichend sein, um bei dem inzwischen gestiegenen Rubelkurse die Einfuhr polnischer Kohlen unmöglich zu machen, denn es ist nicht anzunehmen, daß die Warschau-Wiener Bahn, beziehungsweise die Warschau-Bromberger Bahn ihre Tarife auf neue ermäßigen werden.

* Ein- und Ausfuhr von Steinkohlen, Koks, Briquettes etc. im deutschen Zollgebiet.

Für den Monat Mai 1888 (a) und für die Zeit vom 1. Januar bis Ende Mai 1888 (b).

	Eingeführt aus:					
	a.			b.		
	Steinkohlen	Koks	Briquettes	Steinkohlen	Koks	Briquettes
	t	t	t	t	t	t
Bremen	270,1	168,1	4,0	1 355,9	457,3	6,1
Hamburg-Altona	58 547,1	669,6	137,6	130 063,2	5 840,5	720,8
den übrigen Zoll-Ausschlüssen	254,4	—	—	569,6	11,5	—
Belgien	16 806,3	14 746,0	10,1	80 554,5	86 432,6	464,2
Dänemark	70,8	—	—	375,5	0,3	—
Frankreich	1 567,3	10,0	0,1	12 039,7	250,6	9,4
Großbritannien	202 500,3	2 402,5	—	477 100,6	6 510,3	0,1
Italien	—	—	—	—	—	—
den Niederlanden	2 438,8	62,0	0,3	8 053,1	109,2	2,4
Norwegen	—	—	—	—	—	—
Osterreich-Ungarn	36 735,2	508,1	110,0	245 130,5	3 278,4	5 740,2
Rußland	2 796,9	60,1	—	6 579,1	242,7	—
Schweden	—	—	—	—	—	—
Schweiz	13,0	4,0	0,1	120,7	224,0	0,2
Spanien	—	—	—	—	—	—
den Vereinigten Staaten von Amerika	—	—	—	—	—	—
den übrigen Ländern und nicht ermittelt	—	—	—	—	—	—
Summa	322 000,2	18 630,4	262,2	961 942,4	103 357,4	6 943,4
In demselben Zeitraum des Vorjahres	230 081,1	17 304,4	436,4	812 323,6	92 825,7	5 415,3

	Ausgeführt nach:					
	a.			b.		
	Stein- kohlen	Rohs	Bri- quettes	Stein- kohlen	Rohs	Bri- quettes
Bremen	31 488,7	777,9	542,0	143 888,2	7 106,6	3 513,4
Hamburg-Altona	26 383,0	3 650,0	1 700,6	119 603,0	16 426,2	7 397,0
den übrigen Zoll-Ausflüssen	3 940,0	990,0	—	12 107,5	1 335,0	540,2
Belgien	47 780,4	2 015,0	15,0	246 229,1	13 766,0	474,2
Dänemark	484,9	270,0	0,2	1 048,2	1 840,0	195,4
Frankreich	84 676,7	30 274,3	20,2	335 639,2	120 979,4	2 807,5
Großbritannien	—	—	—	120,7	10,0	479,3
Italien	6 010,0	1 440,0	510,0	29 770,0	10 420,1	1 730,2
den Niederlanden	275 197,5	7 844,2	4 261,5	1 280 645,0	41 396,2	25 894,6
Norwegen	180,0	380,0	—	742,0	1 565,0	230,0
Osterreich-Ungarn	170 901,4	12 481,1	0,1	1 184 398,2	69 975,5	3,0
Rußland	12 710,2	4 992,8	—	68 002,2	27 628,8	8,8
Schweden	129,5	650,0	—	610,2	1 020,0	0,6
Schweiz	51 039,6	2 475,0	582,4	242 723,1	20 059,4	9 085,3
Spanien	10,0	—	—	213,0	—	—
den Vereinigten Staaten von Amerika	20,7	—	—	20,7	—	—
den übrigen Ländern und nicht ermittelt	220,0	80,0	—	3 350,0	120,0	—
Summa	711 172,6	68 320,3	7 632,0	3 639 110,3	333 648,2	52 359,5
In demselben Zeitraum des Vorjahres	667 156,2	59 254,9	6 733,7	3 572 470,5	289 482,2	50 330,5

	Eingeführt:		Ausgeführt:	
	a.	b.	a.	b.
	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen
Roh Eisen aller Art	23 056,3	63 673,4	9 824,7	55 591,9
Schmiedbares Eisen in Stäben	913,0	5 267,5	11 887,3	56 096,2
Eisenbahnschienen	57,4	639,0	10 991,0	42 823,9
Eisen- und Stahlbraht	223,8	1 541,3	16 956,3	79 012,6
Eisenbahnachsen, Eisenbahnräder u.	51,4	133,7	1 126,7	6 226,5
Röhren aus schmiedbarem Eisen	100,7	511,1	2 004,0	8 487,5
Grobe Eisenwaren, andere	779,0	3 330,8	7 516,0	32 674,7
Feine Eisenwaren mit Ausnahme von Nähnadeln, Schreibsebern, Uhr- fournituren u.	47,2	437,2	722,9	3 147,6
Braunkohlen	487 326,9	1 982 755,0	1 867,5	6 192,9

Vermischtes.

Internationaler Binnen-Schiffahrts-Kongress. Der in Frankfurt a. M. am 20. August stattfindende II. Internationale Binnenschiffahrts-Kongress begegnet einer außerordentlich regen Teilnahme. Schon heute sind 400 Teilnehmer aus den Kreisen der Technik, der Volkswirtschaft, der Industrie, des Handels angemeldet. Auch die Staatsregierungen haben ihre Delegierten zum Teil schon ernannt. Seitens der preussischen Staatsregierung hat der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten den Herren Ober-Baudirektor Wiebe und Geh. Ober-Baurat Bänisch den Auftrag erteilt, sich an dem Kongress zu beteiligen. Die königlich sächsische Regierung hat den Wasserbaudirektor Ober-Baurat Schmidt in Dresden delegiert. Das bairische Ministerium hat Herrn Baudirektor Prof. Honsell und Herrn von Stöber als Delegierte bevollmächtigt. Seitens der belgischen Regierung sind die Herren Geheimer Ministerialrat von Werner und der Ministerialrat Doktor Schäffer delegiert. Für England sind zwei königliche Beamte angekündigt, Frankreich sendet eine spezielle Delegation, bestehend aus 15 Ingenieuren, Belgien wird durch zwei höhere Beamte vertreten.

L. Bitterfeld (Reg.-Bez. Merseburg), 30. Juni. Auf einen Fahrstuhlschachtverschluss ist Herr M. Martin hierf. ein Patent vertriehen worden. Eine biegsame Wand, welche unten im Schacht befestigt ist und oben durch Rollen und ein Sperrrad straffgespannt werden kann, ist durch vier Rollen so um die Rückseite des Fahrstuhls herumgeführt, daß sein Eingang stets frei bleibt, während alle übrigen Schachtöffnungen dauernd verschlossen sind. Beim Fahrstuhl selbst verhindert ein im Stuhlrahmen selbst gelagerter Schlagbaum, der leicht zum vollkommeneren Schutz als Hubgitter ausgeführt werden kann, zunächst unbefugtes Einsteigen während der Fahrt. Um

während des Be- und Entladens des Fahrstuhles den Betrieb im ganzen Schacht zu sperren, ist die Einrichtung getroffen, daß das Steuerungsseil beim Zurückschlagen des Schlagbaumes zwischen zwei Baden geklemmt wird, welche durch die Einwirkung eines exzentrischen Schließes in der Schlagbaumnabe auf die Nase eines Schubriegels zusammengebrängt werden. Um den Betrieb wieder aufnehmen zu können, muß also der Schlagbaum auch zunächst wieder in seine Abschlußstellung gebracht werden. Sollte während des Betriebes der Schlagbaum unbefugterweise geöffnet werden, so würde die hierdurch eintretende Klemmung des Steuerungsseils letzteres mit dem Stuhle kuppeln und dadurch selbsttätig die Überführung der Steuerung in die Mittelstellung veranlassen, wodurch der Auszug sofort zum Stillstand gelangt.

Sicherheitsklappen für Dampfkessel. Die in Frankreich erlassene Vorschrift zur Anwendung solcher Klappen oder Ventile hat zur Ausführung und Erprobung einer ganzen Anzahl von Konstruktionen Veranlassung gegeben,*) welche dem Zwecke in verschiedener Art zu entsprechen suchen. Die Mehrzahl derselben ist mit zwei Sieflächen ausgestattet, so daß sich das Ventil nach beiden Seiten schließen kann; auch sind die meisten solcher Ventile durch Handräder oder Hebel von außen beweglich und unterliegen daher nicht dem Übelstande, daß sie nach erfolgtem Schlusse von außen her gar nicht geöffnet werden können. Jedoch erscheinen unsere sonstigen, gegen die Sicherheitsklappen ausgesprochenen Bedenken dadurch bekräftigt, daß sich im Revier von St. Etienne eine starke Agitation gegen die obligatorische Einführung derselben, mindestens für Kessel von Schachtanlagen, entwickelt hat, indem betont wird,

*) „Comptes rendus mensuels de la Soc. de l'ind. minérale“, 1886, S. 251 und 264; 1887, S. 6, 19, 32, 41, 48, 75, 121, 152

daß die richtige Funktion der Klappen nicht sichergestellt sei, und daß diese sich namentlich auch ohne vorausgegangene Explosion gerade dann schließen können, wenn Personal aus der Grube gefördert wird, in welchem Falle der Dampfzutritt zur Maschine plötzlich abgesperrt wird, der Wärter dieselbe nicht mehr dirigieren, ja selbst nicht hemmen kann, falls hierzu nur eine Dampfbremse vorhanden ist. (Osterr. Zeitschr. für Berg- u. Hüttenwesen.)

Kohlenproduktion der Vereinigten Staaten von Amerika im Jahre 1887. Die Lebhaftigkeit in allen Industriezweigen, namentlich in der Eisenindustrie, ist im vergangenen Jahre der Kohlenindustrie sehr zu gute gekommen; die Kohlenproduktion war größer als je zuvor, und Preise und Löhne waren befriedigend. Die Kohlenproduktion des Jahres 1887 wird geschätzt auf 120 146 738 t (von 2240 Pfund) gegen 106 548 329 t im Jahre 1886, 102 148 883 t im Jahre 1885 und 65 198 402 t im Jahre 1880. Hiervon entfallen auf:

	Anthrazit	Bituminöse Kohle
1887	34 641 017	85 505 721 t
1886	32 136 362	74 643 671 "
1880	23 437 242	41 761 160 "

Die Anthrazitkohle wird ausschließlich im Staate Pennsylvania gewonnen. Die Hauptproduzenten von weicher Kohle waren im Jahre 1887 die Staaten Pennsylvania (30 000 000 t), Ohio (11 000 000), Illinois (10 500 000), West-Virginia (4 400 000), Iowa (4 014 490), Missouri (3 500 000), Indiana (3 217 711) und Alabama (3 000 000 t). Die Zahl der in der Kohlenindustrie der Vereinigten Staaten im Jahre 1887 beschäftigten Personen wird auf 273 800 geschätzt gegen 232 300 im Vorjahre. Von ersterer Zahl treffen auf die Anthrazit-Kohlenlager des Staates Pennsylvania 110 000, auf die bituminösen Kohlenlager desselben Staates 52 000, auf Illinois 26 000, auf Ohio 24 000, auf Iowa 10 000. Die Koksproduktion des Jahres 1887 wird auf 8 000 000 t (von 2000 Pfund) geschätzt; drei Viertel davon wurden im Staate Pennsylvania, namentlich im Connellsvillebezirk hergestellt. Die Preise, welche während des ganzen vorigen Jahres auf 2 Dollars für die Tonne sich gehalten hatten, gingen, da das Syndikat sich auflöste, zu Anfang d. J. zu sinken an; im April d. J. kostete die Tonne 1 Dollar. Während die Eisenindustrie Störungen infolge von Arbeitseinstellungen seitens der in dieser Industrie beschäftigten Arbeiter im Jahre 1887 nicht ausgesetzt war, haben in der Kohlenindustrie zahlreiche Arbeitseinstellungen stattgefunden, unter welchen auch die Eisenindustrie zu leiden hatte. Die Koksarbeiter im Connellsvillebezirk hatten in der Zeit vom 1. Februar bis Anfang Juli v. J. wegen Lohnbifferenzen die Arbeit eingestellt; infolgedessen mußten zahlreiche Hochöfen, welche auf Koks als Feuerungsmittel angewiesen waren, ausgeblasen werden. In den letzten Monaten des vorigen Jahres und zu Anfang dieses Jahres waren viele Hochöfen, welche mit Anthrazitkohle feuern, außer Arbeit infolge ausgedehnter Arbeitseinstellungen in dem Anthrazitbezirke.

Magnetische Beobachtungen.

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

1888	um 8 Uhr vorm.	um 1 Uhr nachm.	im Mittel		
			o	e	z
Monat	Taa				
Juli	8.	13 44 55	13 53 20	13 49	8
"	9.	13 42 45	13 55 5	13 48	55
"	10.	13 43 35	13 52 15	13 47	55
"	11.	13 44 10	13 55 35	13 49	53
"	12.	13 45	13 56 40	13 50	50
"	13.	13 43 55	13 52 25	13 48	10
"	14.	13 44 15	13 55 45	13 50	—
			Mitte	=	13 49 16
				=	hora 0 14,7
				=	16

Tarife.

Saarkohlenverkehr nach Bayern. Mit Gültigkeit vom 6. d. M. ist zum Saarkohlenausnahmetarife Nr. 10 der IV. und zum Saarkohlenausnahmetarif Nr. 11 der V. Nachtrag ausgegeben worden. Dieselben enthalten ermäßigte Sätze für einige bayerische Stationen und können unentgeltlich von den Verbandsstationen bezogen werden.

Rheinisch-westfälisch-belgischer Kohlenverkehr. Die in den Spezialtarifen für die Beförderung von Steinkohlen und dergl. im rheinisch-belgischen und bergisch-märkisch-belgischen Verkehr vom 15. und 20. Februar 1877, sowie in dem Ausnahmetarif für die Beförderung derselben Artikel im rheinisch-westfälisch-belgischen Verkehr vom 1. August 1881 enthaltenen Frachtsätze für den Verkehr nach Boom, Station der belgischen Staatsbahn, werden mit Gültigkeit vom 10. Juli d. J. bis zum 1. März 1889 um 7,50 Franken für 10 000 kg ermäßigt.

Litteratur.

Die Steinkohlen, ihre Eigenschaften, Vorkommen, Entstehung und nationalökonomische Bedeutung. Von Franz Toula Mit 20 geolog. Profilen und Karten im Texte, einer Produktions-tabelle und 6 lithogr. Tafeln. Wien 1888, Eduard Hölzel.

Die sehr zeitgemäße und inhaltlich gebiegene kleine Monographie der Steinkohlen ist aus zwei Vorträgen im „Vereine zur Verbreitung naturwissenschaftlicher Kenntnisse“ in Wien hervorgegangen, welche der Verfasser im Februar und März d. J. vor einer allgemeinen Zuhörerschaft gehalten hat. Franz Toula ist Professor der Geologie an dem Polytechnikum in Wien und seit einer Reihe von Jahren an der geologischen Erforschung der Balkanländer beteiligt gewesen, bei welcher Gelegenheit er der Auf-sindung von nutzbar zu machenden Steinkohlenlagern wiederholt seine Aufmerksamkeit geschenkt hat. Das kleine, nur 13 Bogen umfassende Werkchen zerfällt in die folgenden 7 Abschnitte, welche behandeln: 1. Die physikalischen und chemischen Verhältnisse der Steinkohlen; 2. Die allgemeinen geologischen Verhältnisse; 3. Die wichtigsten Steinkohlenreviere der Erde; 4. Die physikalischen Verhältnisse während der Steinkohlenperiode; 5. Die Flora der Steinkohlenperiode; 6. Die Entstehung der Kohlenflöße, Art der Anhäufung; 7. Die Entstehung der Kohlenflöße, Art der Umwandlung. Die letzte, 8. Abteilung enthält die Erklärungen zu den Darstellungen der Steinkohlenpflanzen auf den vorzüglich gezeichneten und ausgeführten 6 Steindrucktafeln, welche nicht weniger als 187 Figuren enthalten. So giebt das Buch in engem Rahmen eine Fülle von bisher beobachteten Thatsachen, sowie von den theoretischen Betrachtungen über ihre Ursachen, wie sie in den Köpfen der scharfsinnigsten und angeesehensten Naturforscher entstanden und von Zeit zu Zeit der Öffentlichkeit übergeben wurden. Für die Leute von Fach, nicht minder wie für das große Publikum, können solche Darstellungen nur von Nutzen sein, da über den Charakter und den Ursprung der Steinkohlen irrige Anschauungen noch immer eine sehr weite Verbreitung haben. G.

Am t l i c h e s.

Se. Maj. der König haben Allergnädigt geruht, dem Vergrat Zimmermann zu Waldenburg i. Schl. und dem Ober-Bergamts-Sekretär a. D., Rechnungs-Rat Erbs zu Breslau, den Kgl. Kronen-Orden dritter Klasse zu verleihen.

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

Nr. 13. Nr. 44 434. Neuerung an der durch Patent Nr. 39 068 geschützten Schutzvorrichtung für Wasserstandsgläser. D. Engel in Berlin, Aderstr. 68. Vom 25. Dezember 1887 ab. - Nr. 44 477. Speiseapparat für Dampfkessel; Zusatz zum Patente Nr. 43 605. W. Schmidt in Halberstadt, Plantagenstr. 8. Vom 1. Februar 1888 ab. - Nr. 44 478. Dampfasser-Ableiter für Cylinder von Dampfmaschinen. W. Krauß in Halle a. S. und W. Kumpfmüller in München. Vom 12. Februar 1888 ab. - Nr. 35. Nr. 44 516. Not-Fangleine für die unter Nr. 38 278 patentierte Fangvorrichtung für Schachtfördergestelle und Fahrstühle; Zusatz zum Patent Nr. 38 278. M. Hoßbach in Erfurt. Vom 3. Mai 1887 ab.

Verlag von G. D. Baedeker in Essen, zu beziehen durch alle Buchhandlungen:

Die Calculation in der Eisen-Giesserei

und
bei Form-Maschinen-Betrieb,
sowie

Accordverträge und Bestimmung aller Accord-Gedinge der Formstücke wie der Modelltschlerei,

erläutert durch vielfache Beispiele und Skizzen

nebst

Einführung in alles Wissenswerthe der Giesserei-Technik, Anhang über die Inoxydation des Gusseisens

und

die gebräuchlichsten Giesserei-Schmelzöfen und den Formmaschinenbetrieb nebst Zeichnungen.

Herausgegeben von

A. Messerschmitt,
Ingenieur in Dortmund.

Mit verschiedenen Holzschnitten und Tafeln.

2., durchgesehene u. sehr erweiterte Auflage. Preis: geb. in ganz Leinen 7 Mk.

Veranlasst durch die allseitig günstige Beurtheilung und Aufnahme, welche der ersten Auflage der „Giesserei-*Calculation*“ allerorts zu Theil wurde, und bestärkt durch den grossen Erfolg, welcher in kurzer Zeit schon eine zweite Auflage nothwendig machte, hat der Verfasser den Entschluss gefasst, aus dem Rahmen des Inhalts der 1. Auflage herauszutreten und eine Erweiterung des Werkchens um mehr als das Doppelte in dem Sinne eintreten zu lassen, dass auf fast alles Wissenswerthe der ganzen Giesserei-Technik und deren calculatorische Beziehung möglichst Bezug genommen wurde. Hervorgehoben mögen werden die Kapitel über „Brandeisens“, „Stäuben“ und „Schwärzen“ der Gussformen, sowie über die „Inoxydation des Gusseisens“ mit besonderer Berücksichtigung der calculatorischen Zwecke

Werkzeugmaschinenfabrik u. Eisengiesserei in Dortmund

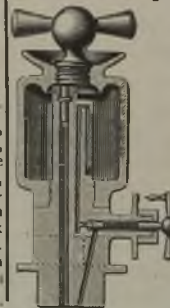
Wagner & Co.

gegründet 1865.

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

Patent-Dampf-Oelungs-Apparat

für
Cylinder und Schieberkasten von Dampfmaschinen



jeder Anordnung, Locomotiven, Dampfhammer etc. von

Jos. Wildemann jr.
BERLIN

Kronprinzen-Str. 25.

Deutsches Reichspatent No. 41448.

Patentirt in allen europäischen Staaten und Amerika.

Atteste und Prospekte gratis und franco.

Vorräthig 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 Rohns,
Königl. Wasserbau-Inspektor zu Ruhrort.

Preis 1,20 Mk.
Franco per Post 1,30 Mk.

Cokesöfen

mit beliebig zu fraktionirenden 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, Kostenanschläge gratis.

Rath in Patentsachen

ertheilt

M. M. Rotten,

diplomirter Ingenieur,

früher Dozent an der technischen Hochschule in Zürich.

Berlin NW.

Schiffbauerdamm. 29 a

Für Bergwerke.

Zwillingsfördermaschine, garantirt 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.

Drei ganz neue ungebrauchte

Schleudermühlen

(Desintegratoren) vorzüglichster Construction, sich zum Zerkleinern von Kohlen, Steinen etc. eignend, wenig Verschleiss u. Reparaturen verursachend und wenig Raum beanspruchend, sind billigst zu 2300 Mk pro Stück zu verkaufen. Die Schlagstäbe und Wellen dieser Mühlen sind aus bestem Gusstahl, die Wellen aufs Sorgfältigste justirt und abgedreht und die Wellenlager nach jeder Richtung hin vor dem Eindringen von Staub und Schmutz gesichert. Refl. vollen Adressen gefl. unter L. A. 155 an den „Invalidentank“ Dresden einsenden.

Druck von G. D. Baedeker in Essen.

Allgemeiner Bergmannstag in Wien.

An alle Fachgenossen innerhalb und ausserhalb Oesterreich-Ungarns ergeht hiermit die freundliche Einladung, sich an dem

3. bis 7. September 1888

in Wien abzuhaltenden allgemeinen Bergmannstage

recht zahlreich zu betheiligen. Das unterfertigte, mit der Veranstaltung betraute Comité gibt sich der frohen Zuversicht hin, dass diese Einladung zum Stelldichein in der Kaiserstadt an der Donau, welche anlässlich des vierzigjährigen Regierungsjubiläums unseres Kaisers mit frischen Reizen geschmückt ist, bei Allen, welche die Fruchtbarkeit gemeinsamen Wirkens und die Anregung durch unmittelbaren Meinungsaustausch würdigen, alte Freunde wiederzusehen und neue Freunde kennen zu lernen wünschen, freundliche Aufnahme finden und geneigte Folgeleistung bewirken werde.

Die Anmeldungen werden unter der Adresse des „Comités für den allgemeinen Bergmannstag in Wien, zu Händen des Oberbergrathes C. v. Ernst, I., Herrengasse 23, bis längstens 1. Augustl. J. erbeten. Die Einhaltung dieses Termines ist dringend geboten, da das Comité genöthigt ist, die in Aussicht genommenen Veranstaltungen am 1. August mit Rücksicht auf die Anzahl der bis dahin eingelaufenen Anmeldungen und die zu Gebote stehenden Mittel endgiltig festzusetzen und daher nicht in der Lage wäre, den sich später Anmeldenden die Theilnahme an allen diesen Veranstaltungen zuzusichern.

Die in Wien wohnenden Fachgenossen werden ersucht, ihrer Anmeldung den Theilnehmerbeitrag von 6 fl. beizuschliessen.

Das Comité hat sich an die österreichisch-ungarischen Eisenbahnen wegen Fahrpreismässigungen gewendet; der Erfolg dieses Ansuchens wird bekannt gegeben werden.
Wien, am 25. Mai 1888.

Hugo Fürst und Altgraf v. Salm-Reifferscheidt.

- | | | |
|-------------------|---------------------------|------------------|
| A. v. Drasche. | M. R. v. Gutmann. | M. Wanjek. |
| A. Ecker. | F. R. v. Hauer. | I. Weinberger. |
| C. v. Ernst. | R. Jeittele. | A. Werndl. |
| R. v. Frey. | Dr. A. Pez. | A. Willigens. |
| R. v. Frise. | A. Rampelt v. Rudenstein. | C. Wittgenstein. |
| R. v. Fritsch. | A. Ronna. | V. Wolf. |
| W. R. v. Gutmann. | D. Stur. | |

Programm des allgemeinen Bergmannstages in Wien.

Sonntag den 2. September. Collegiale Zusammenkunft von 7 Uhr Abends an in den Gasthauslocalitäten des Gebäudes der Gartenbau-Gesellschaft, I., verlängerte Weiburggasse.

Montag, 3. September, 8—9 Uhr Früh: Zusammenkunft beim Frühstücke im Cursalon im Stadtpark.

10 Uhr: Generalversammlung im Festsaal des österr. Ingenieur- und Architekten-Vereines, I., Eschenbachgasse 9.

— Begrüssungen.

— Wahl des Präsidenten, zweier Vicepräsidenten und zweier Schriftführer.

— Festvortrag.

12 Uhr: Constituirung der zwei Sectionen für Berg- und für Hüttenwesen.

— Wahl je eines Präsidenten, zweier Vicepräsidenten und zweier Schriftführer.

— Sitzungen der beiden Sectionen.

2 Uhr: Gemeinsames Mahl.

4 Uhr: Besuch der Jubiläums-Gewerbe-Ausstellung im Prater.*)

Dienstag, 4. September 8—9 Uhr: Zusammenkunft im Cursalon.

10 Uhr: Sitzungen der zwei Sectionen.

3 Uhr: Ausflug zu den Hüttenwerken der österr. alpinen Montangesellschaft in Schwechat.*)

Mittwoch, 5. September, 8—9 Uhr: Zusammenkunft im Cursalon

Hierauf Besuch verschiedener Anstalten, Museen etc.*) (k. k. Militär-Arsenal, geologische Reichs-Anstalt, mineralogische und geologische Abtheilung des kais. Hof-Museums, Museum für Kunst und Industrie, Handelsmuseum, technologisches Museum, Sternwarte etc.*)

Donnerstag, 6. September, 8—9 Uhr: Zusammenkunft im Cursalon.

10 Uhr: Sitzungen der zwei Sectionen.

Nachmittags: Besuch der Jubiläums-Gewerbe-Ausstellung im Prater.*)

Freitag, 7. September, 8—9 Uhr: Zusammenkunft im Cursalon.

10 Uhr: Generalversammlung.

3 Uhr: Ausflug auf den Kahlenberg mittelst Dampfschiffs und Zahnradbahn.*)

*) Auch für die Damen der Theilnehmer am Bergmannstage.