



Berg- und Hüttenmännische Zeitung für den Niederrhein und Westfalen.

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

Verantwortlich für die Redaktion: Dr. Ratorp in Essen.

Verlag von G. D. Bädeker 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.-Zeile oder der Raum 25 S.

Inhalt: Ein- und Ausfuhr im Deutschen Reich im Jahre 1889. — Das preussische Eisenbahnetz im Jahre 1890/91 — Stundung der Forderungen an Fracht, Nebengebühren, Nachnahmen u. s. w. — Neueste Flözlarie des Ruhrkohlenbeckens — Der rheinisch-westfälische Eisenmarkt im Juli 1890. — Niederrheinisch-westfälischer Kohlenmarkt im Monat Juli 1890. — Vermischtes — Westfälische Steinkohlen, Koks und Briquettes in Hamburg, Altona, Harburg u. s. w. — Brennstoff-Verbrauch der Stadt Berlin im Monat Juni 1890. — Wagengestellung der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn vom 16.—31. Juli 1890 — Amtliches. — Anzeigen.

Der Wiederabdruck größerer Original-Aufsätze aus „Glückauf“ oder ein Auszug aus denselben ist nur mit vollständiger Quellenangabe gestattet.

Ein- und Ausfuhr im Deutschen Reich im Jahre 1889.

Die definitiven Nachweisungen über die Einfuhr des deutschen Zollgebiets in den freien Verkehr und die Ausfuhr aus demselben im Jahre 1889 nach Menge und Wert (mit Ausschluß des Veredelungsverkehrs) liefern nachstehendes Resultat:

Für das Jahr 1889 belaufen sich die berechneten Wertsummen der Einfuhr in den freien Verkehr auf 4087,1 Millionen Mark der Ausfuhr aus dem freien Verkehr auf 3256,4 „ „ „ „
sodas sich ein Plus der Einfuhr von 830,7 Millionen Mark ergibt. Wenn aber der Wert der deklarierten Ein- und Ausfuhr von Gold und Silber in Barren und Münzen, als wenigstens zum Teil lediglich zur Ausgleichung von Zahlungsverbindlichkeiten dienend, in Abzug gebracht wird, so ergibt sich der Wert der Einfuhr in den freien Verkehr zu 4015,1 Millionen Mark der Ausfuhr aus dem freien Verkehr zu 3166,7 „ „ „ „
das Plus der Einfuhr daher zu 848,4 Millionen Mark

Im Vergleich zum Jahre 1888 berechnet sich die Einfuhr im Jahre 1889 der Menge nach um 4 744 269 Tonnen, dem Werte nach um 651,2 Millionen Mark höher, die Ausfuhr dagegen der Menge nach um 2 447 797 Tonnen und dem Werte nach um 96,2 Millionen Mark niedriger. Nach Abzug von Gold und Silber in Barren und Münzen stellt sich das Plus der Einfuhr der Menge nach auf 4 744 333 Tonnen, dem Werte nach auf 724,4 Millionen Mark, das Minus der Ausfuhr dagegen der Menge nach auf 2 447 805 Tonnen und dem Werte nach auf 39,2 Millionen Mark.

Diese Ergebnisse haben der Hauptsache nach ihren Grund einerseits in der außergewöhnlich starken Einfuhr von Nahrungs- und Genussmitteln, sowie von Rohstoffen und Halbfabrikaten der Textil-, Holz- und Metallindustrie; andererseits in einem Rückgang der Ausfuhr,

weniger von industriellen Erzeugnissen, als vielmehr von Schlachtvieh und Nahrungsmitteln, beziehungsweise in einer Zunahme des Veredelungsverkehrs besonders hinsichtlich der Veredlung im Inlande.

Zur richtigen Würdigung der Zahlen für 1889, insbesondere auch der Ergebnisse des Vergleichs mit denjenigen für 1888, ist darauf hinzuweisen, daß Hamburg und Bremen, sowie einige preussische und oldenburgische Gebietsteile mit einer höchst konsumfähigen Bevölkerung von rund 800 000 Köpfen am 15. Oktober 1888 dem deutschen Zollgebiet angeschlossen worden sind. Selbstverständlich ist diese Territorialänderung des Zollgebiets von wesentlichem Einfluß auf den Warenverkehr desselben gewesen. Speziell in der Ausfuhr bewirkte sie einen Ausfall; denn diejenigen Warenmengen, welche früher aus dem freien Verkehr des deutschen Zollgebiets nach den Zollauschüssen an der Elbe und Weser zum Verbrauche daselbst ausgeführt und demzufolge in die Ausfuhrnachweisungen aufgenommen wurden, kommen seit dem Zollanschluß nicht mehr zum Nachweis.*)

Die Einfuhr in den freien Verkehr wurde dagegen durch die Territorialänderungen des Zollgebiets gehoben, und zwar nicht nur durch den Zutritt einer so hervorragend kaufkräftigen Bevölkerung, wie die Hamburgs und Bremens, zur Bevölkerung des Zollgebiets, sondern auch durch die Erstreckung der statistischen Nachweise seit dem Zollanschluß auf die als Stapelartikel dieser Städte in großen Mengen zur Einfuhr kommenden Warenartikel fremden Ursprungs.

*) Dies tritt auch vornehmlich bei den Ziffern der Aus- und Einfuhr der Steinkohlen zu Tage. So wurden im Jahre 1889 1 913 887 t oder 17,8 pCt. mehr eingeführt, die Ausfuhr stellte sich auf 731 831 t oder 7 pCt. niedriger als in 1888, weil inzwischen der wichtige Verbrauchsort Hamburg seit dem 15. Oktober 1888 in das Zollgebiet aufgenommen war.
Die Red.

Von zoll- oder steuerrechtlichen Maßregeln, welche den deutschen Einfuhr- oder Ausfuhrhandel im Jahre 1889 mehr oder minder beeinflusst haben, sind anzuführen: das Verbot der Einfuhr von lebenden Schweinen aus Rußland, Österreich-Ungarn und den Hinterländern Österreich-Ungarns in Deutschland vom 14. Juli 1889, die Verbote der Einfuhr von Vieh aus Deutschland in Belgien, Frankreich und Großbritannien, das italienische Gesetz vom 11. Juli 1889, betr. Abgaben von Spirituosen, die Abänderungen des deutschen Zolltarifs durch den Zusatzvertrag vom 11. November 1888 zu dem Handelsvertrage zwischen Deutschland und der Schweiz vom 23. Mai 1881, sowie die Abänderungen, welche die Zolltarife der Schweiz, von Rußland, Schweden und Norwegen, sowie von Peru und Mexiko in den beiden letzten Jahren erfahren haben.

(Reichs- u. Staats-Anzeiger.)

Das preußische Eisenbahnetz im Jahre 1890/91.

Am 1. April d. J. umfaßte das preußische Staatsbahnetz, einer Aufstellung im neuesten Heft des „Archivs für Eisenbahnwesen“ (4. Heft, 1890) zufolge: a) für eigene Rechnung verwaltete Strecken 24 323 km, b) mittbetriebene Strecken 1 km, c) für fremde Rechnung verwaltete Strecken 63 km, zusammen 24 387 km. Davon waren 8790 km zwei- und mehrgleisige Vollbahnen, 9239 km eingleisige Vollbahnen und 6358 km Nebenbahnen (einschl. Vollbahnen mit Nebenbahnbetrieb). Rechnet man hierzu die verpachteten Strecken (mit Ausnahme der 111 km Schmalspurbahnen im oberschlesischen Bergwerks- und Hüttenbezirk) in Länge von 123 km, und den preußischen Anteil der Main-Neckarbahn mit 9 km, so erhält man 24 519 km. Die im Bau gewesenen und zum Bau vorbereiteten Strecken mit einer Länge von 1602 km dazu genommen, ergibt 26 121 km. Die Zahl der zum Teil im Staatsbetrieb befindlichen Anschlußbahnen für nicht öffentlichen Verkehr betrug 2408 mit 1513 km Länge und 3643 Stationen. Unter Privatverwaltung (einschl. außerpreussischer Staatsverwaltung) standen ferner 2586 Betriebsstrecken (davon 1313 km Vollbahnen und 1273 km Nebenbahnen) und 36 km Neubaustrecken, zusammen 2622 km.

Das ganze preußische Eisenbahnetz umfaßte daher am 1. April d. J.: 27 105 km Betriebsstrecken und 1638 km Neubaustrecken, insgesamt 28 743 km.

Die Staatsbahnen wurden verwaltet von 11 Direktionen, 75 Betriebsämtern und 222 Bauinspektionen.

An Werkstätten waren vorhanden 246, und zwar 58 Hauptwerkstätten, 23 Nebenwerkstätten und 165 Betriebswerkstätten.

Die 2586 km Privatbahnen (einschl. außerpreussischer Staatsbahnen) wurden von 61 Verwaltungen betrieben.

Im Rechnungsjahr 1890/91 gestaltet sich das Verhältnis folgendermaßen:

1. Staatsbahnen: a) für eigene Rechnung verwaltete Strecken 25 172 km (849 km mehr als Ende 1889/90), b) im Mittbetrieb 2 km (1 km mehr), c) für fremde Rechnung verwaltete Strecken 63 km (unverändert), zusammen 25 237 km (850 km mehr als Ende 1889/90).

Zwei- und mehrgleisige Vollbahnen sind davon 8981 km (191 km mehr), eingleisige Vollbahnen 9569 km (330 km mehr), Nebenbahnen 6687 km (329 km mehr).

Hierzu die verpachteten Strecken und der preussische Anteil der Main-Neckarbahn mit 123 bzw. 9 km, ergibt 25 369 km. Noch im Bau und zum Bau vorbereitet sind 2192 km (590 km mehr); rechnet man diese hinzu, so erhält man 27 561 km.

Die Anschlüsse für nicht öffentlichen Verkehr beziffern sich auf 2572 (164 mehr) mit 1672 km Länge (159 km mehr) und 3870 Stationen (227 mehr).

2. Privatbahnen (einschl. außerpreussischer Staatsbahnen): a) Betriebsstrecken 2169 km (417 km weniger), davon 1068 km Voll- und 1101 km Nebenbahnen, b) Neubaustrecken 67 km (31 km mehr), zusammen 2236 km (386 km weniger).

Der Umfang des ganzen preussischen Eisenbahnnetzes im Rechnungsjahre 1890/91 beträgt hiernach: a) Betriebsstrecken 27 538 km (433 km mehr), b) Neubaustrecken 2259 km (621 km mehr), insgesamt 29 797 km (1054 km mehr).

Die Staatsbahnen werden auch im laufenden Jahre von 11 Direktionen und 75 Betriebsämtern verwaltet. Das bisher bestandene Betriebsamt zu Essen des Eisenbahn-Direktionsbezirks zu Elberfeld ist am 1. April d. J. aufgelöst und die zu demselben bis dahin gehörigen Strecken sind mit dem Betriebsamt zu Essen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrh.) vereinigt worden, so daß die im Ruhrkohlenbezirk belegenen Linien jetzt unter Leitung einer und derselben Direktion und eines und desselben Betriebsamtes stehen. Mit Rücksicht auf den bedeutenden Umfang des vereinigten Betriebsamtes zu Essen, welches mit seinen 496 km, wenn auch nicht nach der örtlichen Ausdehnung, so doch nach der Dichtigkeit und Lebhaftigkeit des Verkehrs der unterstellten Strecken, das größte Betriebsamt in der Staats-Eisenbahn-Verwaltung ist, sind bei demselben nach dem Vorbilde der bei den Direktionen bestehenden Einrichtung drei besondere Abteilungen unter je einem Vorstände gebildet worden. Der Betriebsdirektor ist zugleich Vorstand der Betriebsabteilung. Ein neues Betriebsamt ist ferner am 1. Juli d. J. für die Verwaltung des an diesem Tage auf den Staat übergegangenen westholsteinischen und schleswig-holsteinischen Marschbahn-Unternehmens im Direktionsbezirk Altona mit dem Sitz in Glückstadt errichtet worden.

Die Zahl der Bauinspektionen ist von 222 auf 229 gestiegen und hat sich mithin um 7 vermehrt.

An Werkstätten sind vorhanden 251 (5 mehr) und zwar 60 Haupt- (2 mehr), 23 Neben- und 168 Betriebswerkstätten (3 mehr).

Die Privatbahnverwaltungen haben sich an Zahl um 2 (von 61 auf 59) vermindert.

Von den zur Ausführung genehmigten Neubaustrecken der Staatsbahnen sind zur Betriebseröffnung im Laufe des Rechnungsjahres 1890/91 in Aussicht genommen bzw. schon eröffnet: im Eisenbahn-Direktionsbezirk: 1. Altona 13,80 km (holsteinische Schweiz Lütjenburg), 2. Berlin 148,59 km (7 Strecken, darunter die Strecke Bergen [Rügen]-Grampas-Sahnitz mit 22,28 km Länge, die am 1. April 1891 eröffnet werden soll), 3. Breslau 4 Strecken von insgesamt 95,46 km Länge, 4. Bromberg 131,60 km (4 Strecken, darunter die 69,30 km lange Strecke Labiau-Tilsit), 5. Köln (linksrh.) 2 Strecken, 28,61 km, 6. Köln (rechtsrh.) 2 Strecken, 46,16 km, 7. Elberfeld 4 Strecken, 43,70 km (darunter die am 1. Juli d. J. eröffnete 25,70 km lange Linie Sarnau-Frankenberg), 8. Erfurt

41,75 km (die Strecke Bratau = Torgau), 9. Frankfurt a./M. 24,08 km (Bieberstein-Hilders-Tann), 10. Hannover 73,50 km (die am 1. Juli d. J. teilweise, von Walsrode an, eröffnete Linie Hannover-Bisselhövede), 11. Magdeburg 5 Strecken, 73,15 km. Die Gesamtlänge dieser Strecken beträgt 720,40 km.

Im Bau begriffen bzw. zum Bau vorbereitet sind ferner 2191,84 km, und zwar im Eisenbahn-Direktionsbezirk: 1. Altona 5 Strecken mit 129,45 km Länge (darunter die Vollbahn Hagenow = Oldesloe mit einer Länge von 77,70 km), 2. Berlin 8 Strecken, 249,20 km (darunter die 55,80 km lange Strecke Richtenberg-Friedrichsfelde-Briezen), 3. Breslau 12 Strecken, 216,80 km, 4. Bromberg 11 Strecken mit einer Gesamtlänge von 596,70 km (darunter die 137,80 km lange Linie Hohenstein-Osterode = Marienberg mit Zweigbahn nach Maldeuten, ferner die drei ziemlich gleich langen Linien Rakel-Könitz von 72,60 km, Rogasen-Draszig [Kreuz] von 76,40 km und Tilsit-Stallupönen von 76,20 km, endlich die Strecke Kallies-Wulkow von 56,40 km Länge, 5. Köln (linksrh.) 6 Strecken mit 142,90 km (unter ihnen Hermeskeil = Wemmetzweiler von 53 km und Mayen-Gerolstein von 66,50 km Länge), 6. Köln (rechtsrh.) 2 Strecken mit 21 km Länge, 7. Elberfeld 6 Strecken 92,31 km, 8. Erfurt 18 Strecken mit insgesamt 386,20 km Länge (davon nur eine von über 50 km Ausdehnung, und zwar Triptis = Blankenstein mit 55,14 km, ferner die Vollbahn Arnstadt = Saalfeld von 48,50 km), 9. Frankfurt a. M. 3 Strecken mit 56,48 km, 10. Hannover 7 Strecken mit 165,10 km (von ihnen die größte Lage = Hameln mit 49,80 km), 11. Magdeburg 6 Strecken mit 135,70 km Gesamtausdehnung.

(Bzg. d. Ber. deutsch. Eisenb.-Verw.)

Stundung der Forderungen an Fracht, Nebengebühren, Nachnahmen u. s. w.

Im Bereich der Königlich preussischen Staats-Eisenbahn-Verwaltung werden die für Eisenbahntransporte von und nach einer und derselben Eisenbahnstation erwachsenden Forderungen an Fracht, Nebengebühren, Nachnahmen und dergl. unter nachstehenden Bedingungen auf die Dauer eines Monats gestundet: 1. Die zu stundende Summe muß monatlich wenigstens 300 *M.* betragen. 2. Der Stundungsnehmer hat Sicherheit mindestens für den 1½fachen Betrag der monatlichen Stundungssumme zu bestellen. Als Sicherheit werden angenommen: a) die von dem Deutschen Reich oder von einem deutschen Bundesstaate ausgestellten oder garantierten Schuldschreibungen zum vollen Kurswert, sowie andere bei der Deutschen Reichsbank beleihbare Wertpapiere zu dem dort beleihbaren Bruchteile des Kurswertes; b) ein an die stundende Behörde bei Sicht zahlbarer, gezogener und angenommener oder ein eigener verbürgter Wechsel; c) ein nach bestimmtem Muster auszustellender Bürgschein eines der Eisenbahnverwaltung genehmen größeren, im Deutschen Reich ansässigen Bankhauses. Die Eisenbahnverwaltung behält sich das Recht vor, jederzeit und ohne Angabe von Gründen an Stelle einer in Wechseln oder Bürgscheinen bestellten Sicherheit anderweite Sicherheit zu fordern. 3. Die Stundungskonten werden allmonatlich abgeschlossen. Die Saldobeträge zu gunsten der Stundungsnehmer werden nach dem Abschlusse sofort durch die Güterkasse beglichen, während die Zahlung der Saldobeträge zu Lasten der Stundungsnehmer durch letztere bis zum 10., und wenn der 10. ein Sonn- oder Festtag ist, bis zum 9. des auf den Stundungsmonat folgenden Monats erfolgen muß, und

zwar: a) ausschließlich bei der betreffenden Güterkasse, wenn der ein- für allemal bewilligte Stundungsbetrag 3000 *M.* oder weniger beträgt und die Zahlung in der vorstehend festgesetzten Zahlungsfrist erfolgt, b) ausschließlich bei der Betriebskasse (bzw. der Hauptkasse), wenn der monatliche Stundungsbetrag mehr als 3000 *M.* beträgt, sowie, wenn er zwar 3000 *M.* nicht übersteigt, die vorstehend auf den 10., bzw. 9. des dem Stundungsmonat folgenden Monats festgesetzte Zahlungsfrist aber bereits abgelaufen ist. Abschlagszahlungen sind zulässig; dieselben müssen im Falle zu a) bei der Güterkasse, zu b) bei der Betriebskasse erfolgen. An Stelle der Barzahlungen kann in den Fällen zu a) und b) die Ausgleichung des Saldos durch Bankvermittlung zugelassen werden. Anträge auf Frachtstundung sind an die Königlichen Eisenbahn-Betriebsämter zu richten, von welchem auch die ausführlichen Bedingungen bezogen werden können.

Die neueste Flözkarte des Ruhrkohlenbeckens.

„Flözkarte des Ruhrkohlenbeckens, auf grund der oberbergamtlichen Karten zusammengestellt mit Genehmigung des Ministers der öffentlichen Arbeiten von dem Königlichen Geheimen Bergrat Dr. Runge und den Königlichen Oberbergamts-Marktscheidern Zittner, Fink, Haase und Hünnebeck. Dortmund 1888. Im Maßstabe von 1:50 000, gezeichnet von den Königlichen Oberbergamts-Zeichnern Dorfl, Gelleck, Müller und Beerenzmann“ — lautet der vollständige Titel der neuen Karte, mit welcher das Königliche Oberbergamt zu Dortmund die industriellen und wissenschaftlichen Kreise erfreut hat.

Nachdem uns Gelegenheit geworden, diese Karte näher und eingehender zu studieren, können wir es nicht unterlassen, größeren Kreisen einige nähere Details derselben mitzuteilen.

Die eigentliche Karte ist in 3 Blättern von 80 cm Höhe und 58 cm Breite ausgeführt. Derselben liegt das von dem Großen Generalstabe der Armee in den Jahren 1876 bis 1878 in den rheinisch-westfälischen Steinkohlenrevieren bestimmte Dreiecksnetz zu Grunde, welches seit jener Zeit durch sehr zahlreiche Katastermessungen der Gemeindefluren ausgefüllt wurde, so daß die neue Karte auf große Vollständigkeit und Zuverlässigkeit Anspruch machen kann. Es sind in derselben nicht nur alle Wege, Eisenbahnen, industriellen Anlagen, Ansiedelungen u. s. w. bis in die neueste Zeit nachgetragen, sondern es sind auch die Terrainverhältnisse, das Oberflächenrelief, das tiefeingeschnittene Ruhrthal, sowie dessen Seitenthäler u. s. w. ersichtlich gemacht; wodurch sich die neue Karte von allen ähnlichen, früher erschienenen derartigen Übersichtskarten vorteilhaft unterscheidet.

Dieselbe ist ferner mit einem im Meridian liegenden Quadratnetz überzogen, dessen Nullpunkt in dem durch den Thurmknopf der katholischen Kirche von Bochum gehenden Meridian, und zwar 135 401,394 m nördlich von letzterem Punkte im Breitengrade 29 42' 2", 53 251 liegt. Der Abstand der Netzlinien beträgt 5000 m.

Die neue Karte ist wie die im Jahre 1858 erschienene Lottner'sche Flözkarte nicht nach dem Meridian, sondern nach dem Hauptstreichen der Flöz-Mulden und Flöz-Sättel des Steinkohlenbeckens orientiert, welches mit dem Meridian einen Winkel von 58,25° bildet. Durch diese Orientierung ist der Vorteil erreicht, daß der Raum der Kartenblätter vollständig ausgenutzt werden konnte, so daß die Karte dadurch eine möglichst geringe Ausdehnung erhielt; und was für die Verbreitung derselben wichtig ist, billiger wurde. Abweichend von allen früheren Flözkarten des Ruhrkohlenbeckens sind auf denselben nicht die zahlreichen einzelnen Flöze, sondern nur die bekannten fünf Haupt-Etagen der Ruhrkohlen = Ablagerung, und zwar in verschiedenen Farben angegeben. Die tiefste,

sogenannte Magere Partie grau; die Gf- oder Flammkohlen-Partie terra sienna; die Fettkohlen-Partie kassie; die Gas-kohlen-Partie blau; die Gasflammkohlen-Partie grün. Innerhalb dieser Hauptflöz-Stagen bezw. an deren Grenzen sind nur die bekanntesten Leitflöze Mausegatt (Hundsnocken), Sonnenschein, Röttgersbank, Laura, Bollverein Nr. 1 in starken zinnoberroten Linien, andere Flöze aber nur insoweit angegeben, als dies erforderlich erschien, um die Lagerungsverhältnisse zu veranschaulichen.

Hierdurch ist ein außerordentlich übersichtliches Bild der ganzen Flözlagerung erlangt worden, welches besonders dann sehr schön und deutlich hervortritt, wenn die drei Blätter der Karte, als Wandkarte adjustiert, zusammengestellt werden, so daß sie mit einem Blick übersehen werden können; und zwar wird der wissenschaftliche und technische Wert der Karte dadurch erheblich erhöht, daß die einzelnen, örtlich getrennten Aufschlüsse nicht willkürlich zusammengezogen, sondern nur insoweit angegeben wurden, als dieselben im Jahre 1888 thatsächlich vorhanden waren. Infolgedessen treten auch die sehr erheblichen Querstörungen oder Verwerfungen dem Sachverständigen-Blick an gewissen Stellen sehr deutlich hervor.

Einen außerordentlich wichtigen Fortschritt aber weist die Karte durch die Angabe sehr zahlreicher Höhenzahlen nach, und zwar nicht nur der Tagesoberfläche (blau), sondern auch der unterirdischen Flözaufschlüsse (zinnober); sämtlich auf Normal-Null (Amsterdamer Pegel) bezogen. Wenn diese Höhenzahlen früheren Karten fehlten, so trifft deren Bearbeiter dieserhalb kein Vorwurf, denn derartige Angaben waren früher für das Ruhr-Steinkohlenbecken einfach unmöglich, weil die Höhenlage der einzelnen Tiefbau-sohlen früher stets von der Schachtmündung (Hängebank) aus bestimmt war, die Niveau sich also auf 100 verschiedene Nullpunkte bezogen. Erst nachdem die Bergwerksbesitzer auf Ersuchen des Oberbergamtes zu Dortmund sämtliche Bau-sohlen gegen Normal-Null festgelegt haben, ist eine einheitliche Angabe der Höhenlagen, sowie die gegenseitige Beziehung der einzelnen bergbaulichen Aufschlüsse aufeinander möglich geworden. Da bei den letzteren auf der neuen Karte auch die Fallungswinkel angegeben sind, so lassen sich die einzelnen Aufschlüsse auch in höhere oder tiefere Horizonte bezw. benachbarte Aufschlüsse in gleiche Horizonte projektieren.

Außer den Flözaufschlüssen sind aber auf der neuen Karte die vier großen Hauptmulden des Ruhrkohlenbeckens in deutlich hervortretenden, breiten blauen Linien angegeben; die Wittener Mulde, die Bochum-Baader Mulde, die Stoppenberger Mulde und die Horster Mulde.

Die ganze Steinkohlenablagerung des Ruhrkohlenbeckens ist bekanntlich sehr intensiv gefaltet, und zwar streichen die Mulden- und Sattel-Linien im allgemeinen von Westsüdwest nach Ostnordost, bergestellt, daß sich die Sättel im allgemeinen gegen Osten einseitig oder verslachen, die Mulden aber öffnen oder verbinden. Die zahlreichen Spezial-Sättel und Spezial-Mulden treten auf der Karte durch die farbige Unterscheidung der Flözestagen und der Aufschlüsse auf den Leitflözen bei näherer Betrachtung sehr deutlich hervor, während das Bild durch die Angabe der vier großen Hauptmulden übersichtlich zusammengefaßt erscheint.

Außerdem läßt die Karte die Grenzen der Mergelbedeckung, sowie die Grenze zwischen dem produktiven Steinkohlengebirge und dem flözleeren Sandstein deutlich ersehen.

Am unteren Rande links ist der Karte endlich als kleinere Karte ein im Meridian orientiertes Übersichtskärtchen im Maßstabe von 1 : 500 000 beigelegt. Dasselbe macht ebenfalls die Grenze zwischen flözleerem Sandstein und produktivem Steinkohlengebirge, sowie die Grenzen der Mergelbedeckung, außerdem aber auch die nördliche Grenze der unterirdischen Grubenbaue und die Linie der nördlichsten Bohrlöcher ersichtlich.

Nach der diesem Karton beigelegten Bemerkung beträgt die Ausdehnung der Fläche

- 1) auf welcher die Steinkohlenformation zu Tage tritt oder nur von Diluvial- und Alluvialschichten überdeckt wird, 532,42 qkm,
- 2) innerhalb welcher sich die unterirdischen Grubenbaue bewegen, 1185,26 qkm, und
- 3) innerhalb welcher das Steinkohlengebirge überhaupt nachgewiesen ist, 1923 qkm

Außerdem sind auf diesem Karton drei streichende Hauptstörungen und elf Querstörungen unter Angabe der Fallungsrichtung verzeichnet.

Von großem wissenschaftlichem und technischem Werte sind aber die der Karte beigegebenen zwei Blatt Grund- und Längsprofile.

Dieselben sind von dem königlichen Oberbergamts-Marktscheider Friedrich Hünnebeck in wirklich mustergültiger Weise ebenfalls im Maßstabe von 1 : 50 000 ausgeführt.

Auch auf diesen Profilen sind nicht alle einzelnen Flöze angegeben, sondern nur die bemerkenswerten fünf Flözestagen mit ihren Leitflözen in den Farben der Karte unterschieden. Die Projektionen, welche erforderlich waren, um überhaupt ein zusammenhängendes Bild zu liefern, sind soviel als möglich beschränkt und durch punktierte Linien von den thatsächlichen Aufschlüssen unterschieden.

Die Linien der Querprofile sind auf der Karte in starken blauen Linien deutlich angegeben und mit großen römischen Zahlen I bis XIV bezeichnet. Dieselben durchschneiden die Gebirgs- und Flözefalten quer in Abständen von 3 bis 6 km und lassen die intensive Gebirgsfaltung, sowie die zahlreichen streichenden Störungen, Wechsel und Sprünge deutlich erkennen.

Die drei Längsprofile sind durch die Wittener, die Bochum-Baader und die Stoppenberger Hauptmulde gelegt, und es ist nach der denselben beigelegten Bemerkung behufs Erreichung eines zusammenhängenden übersichtlichen Bildes bei deren Zusammenstellung die Verbindung der einzelnen Aufschlüsse durch Projektionen in noch ausgedehnterem Maße notwendig gewesen, wie bei den Querprofilen, weil die Muldentiefsten nur an wenigen Punkten durch den Bergbau erreicht sind.

In den 3 Längsprofilen ist aber die Lage der 14 Querprofile mit römischen Zahlen bezeichnet, sowie andererseits die Lage der Hauptmulden und Hauptsättel in den Querprofilen angegeben ist. Hierdurch wird die gegenseitige Beziehung der Quer- und Längsprofile zu einander ersichtlich.

Auch die Herstellung dieser Quer- und Längsprofile ist erst möglich geworden, nachdem der Horizont Normal-Null auf allen Gruben des Ruhrkohlenbeckens bestimmt worden ist. Dieselben geben zum ersten Male ein richtiges anschauliches Bild der thatsächlichen Lagerungsverhältnisse; und man darf nur die der Lottnersche Karte im Jahre 1853 beigelegten 3 Querprofile mit den neuen Profilen vergleichen, um den erheblichen Fortschritt zu erkennen.

Dies ist aber kein Vorwurf für Lottner. Derselbe hat in seiner außerordentlich sorgfältigen und fleißigen Arbeit vor 30 Jahren alles dasjenige zusammengetragen, was er nach den damaligen Aufschlüssen und dem damals vorhandenen Kartenmaterial überhaupt liefern konnte; und wenn auch die neue Karte die Lottnersche Karte ersetzt oder an ihre Stelle tritt, so kann dieselbe das große Verdienst Lottners in keiner Weise verbunkeln. Dasselbe bleibt vielmehr für alle Zeit bestehen; denn Lottner lieferte bereits vor 30 Jahren und zwar zum ersten Male auf grund mangelhaften Materials ein völlig klares und richtiges Bild der Flözlagerung im Ruhr-Steinkohlenbecken, dessen Grundzüge sich bis zum heutigen Tage nicht verändert haben; nur die Zeit und der Bergbau sind fortgeschritten; und Lottner konnte nur bis zum Abend seines fleißigen Lebens beobachten. Die neue Karte enthält daher nicht sowohl eine Verächtigung, als vielmehr nur eine Ergänzung und Neubearbeitung der Lottnerschen Flöz-karte.

Mit dieser Anerkennung Lottners wollen wir diese Besprechung der neuen Kungeschen Karte schließen.

Wir hören, daß die neue Karte binnen kurzem im Verlage von J. Bädeler in Leipzig erscheinen *) und damit den Interessentenkreisen zugänglich gemacht werden wird, und wir erfahren ferner, daß wir baldigst auch einen Text zu der neuen Karte und zwar ebenfalls aus der Feder des Geheimen Bergrats Runge erwarten können. Der Genannte hat im Jahre 1868 als Anhang zur geognostischen Beschreibung Oberschlesiens von Ferdinand Römer die Mineral-Industrie Oberschlesiens beschrieben und hierbei auch eine Beschreibung der oberschlesischen Steinkohlenablagerung geliefert, welche sich sowohl in wissenschaftlichen wie in technischen Kreisen ungeteilter Anerkennung zu erfreuen hatte. Seine Feder ist daher mit derartigen Dingen vertraut, und wir sehen dem baldigen Erscheinen des Textes mit Freude entgegen, da derselbe gewiß manche wichtige neue Gesichtspunkte bezeichnen wird. W. J.

*) Zum Preise von 20 *M.* roh, 25 *M.* auf Leinen aufgezogen, von G. D. Bädeler in Essen zu beziehen.

Der rheinisch-westfälische Eisenmarkt im Juli 1890. Essen, 4. August.

Der abgelaufene Monat war seinem Vorgänger in den meisten Zügen recht ähnlich. Die Haltung des Marktes ist noch dieselbe wie im Vormonat und eine Besserung hat der Juli ebenso wenig gebracht wie der Vormonat. Die Preise haben sich vielfach weiter abgeschwächt und die Abnehmer sind aus ihrer Zurückhaltung noch nicht herausgetreten.

Eisenerze wurden im Juli nur spärlich gekauft und die Lager-vorräte im Siegerländischen und Nassauischen haben mittlerweile zugenommen, obgleich die Förderung eine beschränkte war. Viele Arbeiterkräfte werden zudem auch im Spätsommer durch die Landwirtschaft in Anspruch genommen, so daß dadurch eine naturgemäße Regelung statt hat. Die Preise behaupteten sich nur schwach und es ist für die meisten Sorten bereits billiger anzukommen als im Vormonat. Luxemburger Minette hatte in der letzten Zeit zwar noch flotten Absatz, doch sind die Preise, wenn auch nicht gerade wesentlich, gemichen.

Das Roheisengeschäft hat seine bisherige Stille beibehalten. Die letzten Preisermäßigungen haben, wie dies auch die Erfahrungen früherer Jahre hinlänglich bestätigen, nicht den Erfolg gehabt, die Käufer auf den Markt zurückzubringen, im Gegenteil erwarten dieselben noch immer weitere Preisrückgänge und üben durch ihre Zurückhaltung noch weiteren Druck auf den Markt aus. Wer nicht kaufen muß, kauft nur von der Hand zum Munde und eine Übersicht über die zukünftige Gestaltung des Marktes ist gerade bei diesem Verfahren unmöglich. Jeder glaubt, daß im nächsten Monat in diesem oder jenem Rohstoffe noch billiger anzukommen sei, und während so von der einen Seite die Kohlenindustrie angeklagt wird, daß sie ihre Preise zu hoch halte, betont man von der anderen Seite, daß im Roheisengeschäfte erst dann ein festerer Ton sich geltend machen werde, wenn man mit Gewißheit auf stetige Kohlenpreise rechnen könnte. Daß die Lager im Juni stärker zunehmen würden, als in den Vormonaten, war vorauszusehen. Für Puddelroheisen allein nahmen die Lagerbestände von 19 500 t auf 24 700 t zu, ein Zeichen, welches geringer Bedarf von Seiten der Walzwerke vorhanden ist. Die Gesamtagerbestände stiegen von 57 000 t auf 71 700 t. Im einzelnen über die Roheisensorten zu berichten, hat wenig Zweck, da alle unter derselben Flaue zu leiden hatten. Es sei nur noch bemerkt, daß bei der letzten Festsetzung der Preise von Seiten des Roheisenverbandes letzterer von dem Gesichtspunkte geleitet wurde, der Einfuhr englischen Roheisens, die in letzter Zeit im Zunehmen begriffen war, einen Damm entgegenzusehen. Der günstige Einfluß, den in unserm Distrikte der rheinisch-westfälische Roheisenverband ausgeübt hatte, veranlaßte die Siegerländer Roheisen-

produzenten den Versuch zu machen, eine ähnliche Einrichtung auch für die dortige Gegend ins Leben zu rufen. Es scheint jedoch das Projekt an den Sonderinteressen wieder gescheitert zu sein. Gerade weil im Rheinlande diese Einrichtung schon besteht, so wäre es um so wünschenswerter gewesen, im Siegerlande eine ähnliche Einrichtung ins Leben zu rufen. Gerade die augenblicklich notierten Ziffern beweisen, daß der gegenseitige Wettbewerb im Siegerlande die Preise stärker drückt, als selbst nach der augenblicklichen Marktlage zu erwarten wäre. Der rheinisch-westfälische Roheisenverband hat zwar über Qualitätspuddelroheisen bei seiner letzten Verhandlung keine neue Ziffer mitgeteilt, nur die dritte Sorte Puddelroheisen Luxemburger Beschaffenheit ist auf 55 *M.* ermäßigt worden, aber selbst wenn man annimmt, daß die höchste Ziffer, 72 *M.*, den nächsten Abschlüssen nicht mehr zu Grunde gelegt wird, so liegt doch zwischen den hiesigen und Siegerländer Notierungen ein zu großer Abstand. Im Siegerlande wurde in der letzten Woche Qualitätspuddelroheisen zu 58—60 *M.* notiert. In anbetracht der starken Zunahme der Lager-vorräte in Puddelroheisen hat übrigens der Verband beschlossen, die Erzeugung für das dritte Vierteljahr um ein Fünftel einzuschränken.

Das Walzeisengeschäft entsprach im allgemeinen den Verhältnissen des Roheisens. Für Stabeisen begann um die Mitte des Monats hin die inländische Nachfrage sich zu heben, wenn dieselbe auch noch keineswegs eine befriedigende zu nennen war. Die Werke sind noch auf einige Zeit mit Aufträgen versehen, einige können bis Ende September ihren Betrieb damit sichern, und während dieser Zeit müssen doch wohl die Lager der Großhändler einer Ergänzung bedürfen. Allgemein wurde über das langsame Eingehen der Spezifikationen geklagt. Die Preise waren in Verhältnis zu den Rohstoffpreisen nur mäßig lohnend. Von großem Vorteil würde es sein, wenn die geplante Errichtung gemeinsamer Lager an verschiedenen Stellen Deutschlands ins Leben träte, dadurch würde dem Geschäfte ein noch viel festerer Halt gegeben, als es durch die Einzelverbände schon bewirkt wurde. Für Form- und Band Eisen gilt im ganzen und großen dasselbe. Die Lage des Grobblechgeschäftes ließ im Juli gleichfalls zu wünschen übrig und im Feinblechgeschäfte herrschte ziemlich starke Flaue. Die Händler bedeten nur den nötigsten Bedarf, obwohl die Lager so gut wie geräumt sein müssen. Die Lagerposten sind nicht bedeutende, sie entsprachen Anfangs Juli etwa einer vierzehntägigen Erzeugung, ein Posten, den die Werke um diese Zeit beständig auf Lager zu haben pflegen. Walzdraht, gezogene Drähte und Drahtstifte waren stark vernachlässigt. Die Werke haben ihren Betrieb schon beträchtlich einschränken müssen. Man erwartete Anfangs des Monats von den in Amerika heraufgegangenen Walzdrahtpreisen einen günstigen Einfluß auf die Nachfrage; bislang hat sich derselbe jedoch nicht gezeigt.

Die Maschinenfabriken und Eisengießereien waren im Juli gut beschäftigt, doch waren die Preise der Fertigfabrikate für Guß- und Schmiedestücke nicht in der Lage sich zu behaupten. Die Preisrückgänge wurden von diesem Teile der Industrie um so schwerer empfunden, als dieselben noch vielfach Abschlüsse für Rohstoffe zu höheren Preisen gethätigt hatten und Kohle noch hoch im Preise blieb.

Die Beschäftigung der Bahnwagenfabriken ist eine anhaltend befriedigende. Als Zeichen der Zeit ist es zu betrachten, daß bei einer Schienenverbindung, wo 152,50 *M.* pro Tonne als niedrigstes Angebot abgegeben wurde, die Bahnverwaltung sämtliche Forderungen als zu hoch ablehnte, wiewohl dieselben gegen die letzten abgegebenen Preise einen erheblichen Rückgang zeigten. Bei einer anderen Verbindung ergaben sich denn auch Preise von 146—151 *M.*, ein kleiner Posten wurde sogar zu 138 *M.* angeboten. Unterlagsplatten stellten sich auf 152,75—180 *M.*

Zur Vergleichung der Preisbewegung im Juli mit der der Vormonate stellen wir in folgendem die Endnotierungen der letzten

3 Monate aus den Marktberichten der „Rheinisch = Westfälischen Zeitung“ gegenüber:

	2. Juni <i>M.</i>	1. Juli <i>M.</i>	4. August <i>M.</i>
Spateisenstein geröstet	150—160	130—135	125—130
Spiegeleisen mit 10—12 pSt. Mangan	95	90	78
Rubdelroheisen Nr. I, rhein.-westfäl. Marken	78	72	72
Desgl. Nr. II	76,50	70,50	70,50
Giebereiroheisen Nr. I	82	78	75
„ III	65	60	61
Bessmereisen	82	78	75
Thomas-eisen	68	60	55
Stabeisen (gute Handelsqualität)	180—185	165—170	165—170
Winkel-eisen	190—195	175	175
Bauträger	150	150	150
Band-eisen	190—195	175—180	175—180
Kesselbleche von 5 mm Dicke und stärker	240	240	240
Behälterbleche	200	200	200
Siegener Feinbleche	225	220—225	190—200
Kesselbleche aus Flußeisen und Bessmerstahl	205	205	205
Walzdraht in Eisen	170—180	155—160	145—150
„ „ Stahl	170—180	155—160	135—140
Drahtstifte	200	170—175	170—175
Rieten (gute Hblsqual.)	290	250—265	230—240
Bessmerstahlschienen	160—166	160	146—151
Flußeiserne Querschwell. (Verbindungsergebn.)	—	—	140—148

** Niederrheinisch = westfälischer Kohlenmarkt im Monat Juli 1890.

Von seiten der kohlenverbrauchenden Industrien sowohl, als auch von seiten des Kohlenhandels ist fast während des ganzen Berichtsmonats die abwartende Haltung weiter beobachtet worden, welche man vordem eingenommen hatte. Die Zechen haben nicht immer den gleichen Standpunkt behauptet, sich vielmehr bezüglich der Preise vielfach nachgiebig gezeigt und dabei dann meistens die Erfahrung gemacht, daß auch ihre ermäßigten Preise nicht zu dem beabsichtigten Ziel des Geschäftsabschlusses führten. Im letzten Drittel des Monats trat dann endlich eine etwas festere Stimmung ein, hervorgerufen durch vermehrte Einzelnachfrage seitens der Privat-kundenschaft und auch durch häufigere Nachfrage der Großverbraucher. Einerseits drängte die Verminderung der Bestände dazu, neue Abschlüsse einzuleiten, andererseits hielt man den Zeitpunkt für gekommen, um vor Beginn des Herbstgeschäftes noch einen letzten Preisbruch zu versuchen. Noch aus den letzten Tagen können wir das Beispiel anführen, daß eine ausländische Firma, die mit einer rheinischen Zeche eine größere Sommerlieferung abgeschlossen hatte, für namhafte Erweiterung der letzteren einen um 1 *M.* pro Tonne ermäßigten Preis limitierte und rundweg abgewiesen wurde; die betr. Zeche erklärte sich dagegen bereit, zu dem alten, Mitte Juni vereinbarten Preise das neue Geschäft mitzuübernehmen. Zu der besseren Gestaltung der Lage hat nicht unwesentlich die seitens einer größeren Reihe von Zechen des Dortmunder Reviers während des Berichtsmonats zustande gebrachte Verkaufsvereinigung beigetragen, welche zwar erst mit dem 1. Oktober ihre volle Wirksamkeit beginnen wird, die aber auch schon von jetzt bis dahin den vereinigten Werken bezüglich ihrer zwischenzeitlichen Verkäufe eine starke Stütze gewährt. Diese Verkaufsvereinigung hat auch bereits mit Zechen außerhalb ihres engeren Bezirks Fühlung genommen, sodas die von ihr festzusetzenden Preise und Lieferbedingungen, sowie die Beteiligung am Gesamtab-satz, auf Vereinbarungen zwischen ihr selbst und anderen Zechen bezw. Zechengruppen beruhen werden. Es ist hierdurch ein Beispiel gegeben, welches in weiteren Revieren des Oberbergamts-bezirks Dortmund Nachahmung finden und dann dem Kohlen- und

Kohlsmarkt für die Zukunft eine festere Haltung gewährleisten dürfte. Die täglichen Versandmengen haben sich auch während des Juli in unverhältnismäßig hohen Ziffern bewegt, „unverhältnismäßig“ im Hinblick auf die Jahreszeit, sowie auf die Zurückhaltung der Käufer. Der letzteren wäre man am besten mit allgemeinen starken Förderbeschränkungen begegnet, die zwar von einzelnen Zechen durchgeführt worden sind, eine durchschlagende Wirkung aber deswegen nicht ausüben konnten, weil von anderen Seiten auf die allgemeine Markt-lage nicht die gebührende Rücksicht genommen worden ist. Die Durchschnitts-Lagesversandziffer an Kohle und Koks wird sich auf mehr als 9000 Doppelwagen stellen, der höchste Versand betrug über 9600 Doppelwagen. Das Herbstgeschäft steht nunmehr vor der Thür und es handelt sich für die Zechen nur noch um eine kurze Spanne Zeit ruhigen Aus-harrens. Sobald die Deckung des Hausbedarfs ihren Einfluß geltend machen wird, muß der Umschlag der Markt-lage von selbst kommen und wir dürfen es wohl erleben, daß diejenigen, welche heute noch am besten abwarten zu können vorgehen, dann am meisten auf Lieferung drängen.

Vermischtes.

Kieselguhr-Dynamit erweist sich nach einer Mitteilung an die Zechenverwaltungen beim Abteufen von Schächten z. als gefährlich. Bei einem Unfall, der sich im Stübe-Schacht bei Danabrück ereignete, ist durch Versuche festgestellt worden, daß das Sprengen mit Kieselguhr-Dynamit unter Wasser, überhaupt in mit Wasser angefüllten Bohrlöchern, sehr gefährlich ist, da das Wasser das Nitroglycerin leicht aus der Patrone auslaugt, dann in Gebirgsspalten eindringt und nach Wegthun des Schusses durch Schlag oder Stoß leicht zur Explosion gelangen kann. Jener Unfall im Stübe-Schacht war auf diese Weise veranlaßt. Die Zechen werden deshalb gut thun, in Zukunft bei Abteufarbeiten nur Gelatine-Dynamit zu verwenden.

Westfälische Steinkohlen, Koks und Briquettes in Hamburg, Altona, Harburg u. s. w.

Die Mengen westfälischer Steinkohlen, Koks und Briquettes, welche während des Monats Juli 1890 (1889) in dem hiesigen Verbrauchsgebiet laut amtlicher Bekanntmachung eintrafen, sind folgende:

	1890	1889
In Hamburg Platz	38 420 t	29 970 t
Durchgangsverkehr p. Altona-Kieler Bahn	22 320 „	19 710 „
„ „ Lübeck-Hamb.	6 340 „	6 750 „
„ „ Berlin-	2 160 „	2 160 „
Insgesamt	69 240 t	58 590 t
In Harburg Platz	2 721 t	2 181 t
Durchgangsverkehr Unterelbe-Straße	2 220 „	3 530 „
Insgesamt	4 941 t	5 711 t
Durchgangsverkehr Oberelbe nach Berlin	2 010 t	2 070 t
Zur Ausfuhr wurden verladen	3 210 „	1 260 „

Die Einfuhr betrug im Monat Juli 1890 gegen voriges Jahr desselben Monats im ganzen 9880 t oder 988 D.-M. und im Juli 1890 gegen Juni 1890 im ganzen 2432 t oder 243,2 D.-M. mehr für Hamburg und Harburg zusammen Platz und Durchgangsver-sand.

Die Mehrzahl der Verbraucher hält noch immer mit Kaufen und namentlich mit Abschlüssen zurück, weil solche stets noch auf billigere Preise rechnen. Dieselben dürften indes wohl den niedrigsten Standpunkt erreicht haben, und in anbetragt dessen, daß die Zechen ihre Förderungen jetzt einschränken, auch demnächst wieder anziehen. Dazu kommt, daß diese billigen Preise nur von solchen ausgehen bezw. ausgingen, welche noch nicht alles verlaufen, wodurch die Kauflust naturgemäß immer geringer wurde.

(Mitgeteilt durch Anton Günther, Hamburg und Harburg.)

Brennstoff-Verbrauch der Stadt Berlin im Monat Juni 1890.

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

	Steinkohlen, Koks und Darreine.					Braunkohlen und Darreine.				
	Englische.	Westfälische.	Sächsische.	Oberschlesische.	Nieder-schles.	In Summa.	Böhmische.	Preussische u. sächsische		In Summa.
								Darreine.	Kohlen	
Tonnen										
I. Empfang	18 850	8 500	240	99 004	21 105	147 699	12 369	37 783	1 570	51 722
Hiervon ab die den nicht im Reichsbilde von Berlin liegend. Ringbahn-Stationen zugeführten Mengen	—	2 350	60	3 018	2 209	7 637	523	1 470	—	1 993
bleibt Summe des Empfanges	18 850	6 150	180	95 986	18 896	140 062	11 846	36 313	1 570	49 729
II. Versand	570	990	50	18 496	365	20 471	2 004	2 790	40	4 834
Bleiben im Juni 1890 in Berlin	18 280	5 160	130	77 490	18 531	119 591	9 842	33 523	1 530	44 895
Im Juni 1889 blieben in Berlin	23 320	5 630	110	77 852	13 899	120 811	7 677	22 201	1 711	31 589
Wüthin im Juni 1890 gegen Juni 1889	- 5 040	- 470	+ 20	- 362	+ 4 632	- 1 220	+ 2 165	+ 11 322	- 181	+ 13 306

Wagengestellung der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn in der Zeit vom 16.—31. Juli 1890.

Verlangt. Abgefahren.		Verlangt. Abgefahren.	
Labungen à 10 t.		Labungen à 10 t.	
16. Juli	233	233	24.
17. "	216	216	25. "
18. "	214	214	26. "
19. "	238	238	27. "
20. "	258	258	28. "
21. "	250	250	29. "
22. "	237	237	30. "
23. "	258	258	31. "
in Summa		3329	3329
Durchschnittlich		238	238

U m t l i c h e s.

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

Kl. 13. Neuerung an Wasserstandszeigern mit selbstthätig absperrenden, in den Hahnkufen gelagerten Kugelventilen. Nels August Svensson in Lübeck, Gr. Burgstr. 20. — Kl. 18. Verfahren zur Darstellung von Eisen unmittelbar aus Erzen. Josef von Ehrenwerth, k. k. Professor, in Leoben, Steiermark; Vertreter: Hugo Knoblauch u. Co. in Berlin SW., Königärgerstr. 44. — Verfahren zur Abscheidung des Schwefels aus schwefelhaltigem Eisen. Hörder Bergwerks- und Hütten-Verein in Hörde i. Westf. — Klasse 20. Auslassventil für Luftdruckbremsen. Bruno Kunze in Altona, Königstr. 27 II. — Klasse 40. Vorrichtung zur Extraktion der Edelmetalle aus Erzen, Konzentrationssteinen und anderem ähnlichen Material. K. E. Schill in East Dulwich, 37 Worlingham Road, Grassh. Surren, Engl.; Vertreter: Karl Pieper in Berlin NW., Hinderstr. 3. — Kl. 49. Dampfmaschine mit Wasserdrucküberhebung; Zusatz zum Patent Nr. 37 917. Kalker Werkzeugmaschinenfabrik in Kalk bei Köln a. Rh. — Kl. 60. Hydraulischer Regulator für Dampfmaschinen. R. Marggraf in Berlin SW., Tempelhofer Ufer 16 a.

Patent-Erteilungen. Auf die hierunter angegebenen Gegenstände ist den Nachgenannten ein Patent von dem angegebenen Tage

ab erteilt. Die Eintragung in die Patentrolle ist unter der angegebenen Nummer erfolgt.

Kl. 14. Nr. 53 533. Einfach wirkende Dampfmaschine mit stoßfreiem Gange bei großer Geschwindigkeit. G. Kapp in Erba Vineyard Hill, Wimbleton, Surren, England; Vertreter: H. u. W. Patatz in Berlin NW., Luisenstr. 23. Vom 29. August 1889 ab. — Nr. 53 583. Steuerung für Dampf- und andere Kraftmaschinen. Th. Deakin in Gees bei Manchester, Borman Str. 3, Grassh. Lancaster, England; Vertreter: C. Rob. Walber in Berlin SW., Großbeerstr. 96. Vom 26. Januar 1890 ab. — Nr. 53 584. Vorrichtung zum plötzlichen stoßfreien Abstellen von Dampfmaschinen mittelst Gegen dampfes und Rückschlagventile. L. Schäfer in Halle a. S. Vom 1. Februar 1890 ab. — Nr. 53 586. Kondensator für Dampfmaschinen. J. Chételat in Fontaines, Ranton Neuenburg, Schweiz; Vertreter: C. Patatz in Berlin S., Prinzenstraße 100. Vom 23. Februar 1890 ab. — Kl. 20. Nr. 53 553. Lüftungseinrichtung für Eisenbahnwagen. W. F. L. Beth in Lübeck, Fadenburger Allee Nr. 50. Vom 20. Oktober 1889 ab. — Kl. 49. Nr. 53 532. Maschine zur Herstellung von Eisen- und Stahlrohren mit schraubenlinienförmiger Schweignah; Zusatz zum Patente Nr. 51 069. J. Wüste nhöfer in Arnsherg i. W. Vom 22. August 1889 ab.

△* **Leoben**, 25. Juli. Ein Doppelschachtöfen ist Herrn J. v. Ehrenwerth hier selbst patentiert worden. Zwei Schachtöfen nebst Wärmespeichern zum Wärmen von Ingots, Glühen oder Schmelzen werden so betrieben, daß abwechselnd ein Ofen mit aus dem Verbrennungsraume austretender Flamme fertig erhitzt, der andere mit den aus dem ersten abziehenden Verbrennungsgasen vorgewärmt wird, zu welchem Zwecke sie entweder an ihrem oberen Ende oder an ihrem unteren Ende durch einen Kanal mit einander in Verbindung stehen, während an ihrem anderen Ende Gas und Luft vorgewärmt eintreten.

△* **Halberstadt**, 25. Juli. Herr W. Schmidt hier selbst hat auf eine verbundene Dampf- und Heißluftdampfmaschine ein Patent erhalten. Der Kessel dampf treibt eine Dampfmaschine und verwertet dann als Abdampf das Wasser in zwei mit Rohrschlangen versehenen Gefäßen. Die Dampfmaschine treibt mittels Luftpumpe verdichtete Luft durch das Wasser jener Gefäße; die mit Wasserdunst gesättigte Druckluft wird in einem Überhitzer von den Abgasen der Feuerung überhitzt und treibt dann eine Heißluftdampfmaschine. Es findet also eine doppelte Ausnutzung, sowohl der Wärme des Dampfes als derjenigen der Feuerung statt.

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

Elementarbuch
der
Steinkohlen-Chemie
für Praktiker

von
Dr. F. Muck.

Zweite vermehrte Auflage.

Preis geb. in ganz Leinen mit Goldtitel 1 Mk. 60 Pfg.

In der Zeitschrift für das Berg-, Hütten- und Salinenwesen im Preussischen Staate wird folgendermassen über das Buch geurtheilt: „Wir stehen nicht an, das treffliche Büchlein nach Form und Inhalt zu dem Besten zu rechnen, was seit längerer Zeit erschienen ist, um die Ergebnisse der Wissenschaft dem „Praktiker“ zugänglich zu machen und verfehlen daher nicht, die Aufmerksamkeit aller Fachgenossen angelegentlichst auf das Schriftchen hinzulenken.“

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 Modelltschleierei,
erläutert durch vielfache Beispiele und Skizzen
nebst

Einführung in alles Wissenswerthe der Giesserei-Technik,
Anhang über die Inoxydation des Guss Eisens
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 M.

Veranlasst durch die allseitig günstige Beurteilung 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 Werkes um mehr als das Doppelte in dem Sinne einzutreten zu lassen, dass auf fast allen Wissenswerthe der ganzen Giesserei-Technik und deren calculatorischer Beziehung möglichst Bezug genommen wurde. Hervorgehoben mögen werden die Kapitel über „Brandeisens“, „Stäuben und Schwärzen“ der Gussformen, sowie über die „Inoxydation des Guss Eisens“ mit besonderer Berücksichtigung der calculatorischen Zwecke.

Gruben-Ventilatoren.

Deutsche Reichs-Patente Friedr. Pelzer.



Gruben-Ventilatoren mit allein richtigem weil verstellbarem Diffusor, daher allen anderen Systemen hinsichtlich des Nutzeffectes weit überlegen, demgemäss geringster Dampfverbrauch u. kleinste Maschinen- und event. Kessel-Anlage; für die höchsten beim Bergbau zulässigen Depressionen sicher u. dauerhaft construirt.

Friedrich Pelzer

Civil-Ingenieur und Ventilatoren-Fabrikant
Dortmund.

Bergschule zu Bochum.

Zu der am Freitag den 15. August dieses Jahres, Morgens 8 1/2 Uhr, beginnenden Abgangsprüfung der Bergschul-Unterklasse des Kursus 1888/1890 beehre ich mich hierdurch ergebenst einzuladen.

Schultz,
Bergschuldirektor.

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

Bergwerks- und Hütten-Karte
des
Rheinischen Ober-Bergamts-Bezirks.

Zweite neubearbeitete Auflage. Aus 4 Sectionen bestehend.

- | | |
|---------------------|-----------------------|
| 1. Aachener Bezirk. | 3. Nassauer Bezirk. |
| 2. Siegener Bezirk. | 4. Saarbrücker Bezirk |

Preis der Karte complet (4 Sectionen) 7 M. 50
Preis jeder Section apart 3 M. (incl. Verzeichniss.)

Enthält die in diesen Bezirken befindlichen Steinkohlen-Gruben-Eisenerz-Gruben, Blei-erz-Gruben, Kupfererz-Gruben, Zinkerz-Gruben, Braunkohlen-Gruben, Silbererz-Gruben, Manganerz-Gruben, Dachschiefer-Gruben, Schwefelkies-Gruben. — Ferner: Hohöfen, Kupferhütten, Bleihütten, Zinkhütten und sonstige Eisenwerke.

Die „Berg- und Hüttenmännische Zeitung“ schreibt: Die Karte besteht aus den vier Sectionen: Aachen, Siegen, Nassau, Saarbrücken nebst alphabetischem Verzeichniss der in den Jahren 1883 und 1884 betriebenen Gruben und Hütten aller Art. Das Verzeichniss erleichtert in Verbindung mit der auf den Kartenrändern angebrachten Zeichnung der Quaträte mit Buchstaben und Zahlen das Auffinden des Namens einer Grube auf der Karte. Ein weiterer Vorzug derselben ist die deutliche Unterscheidung nicht allein der Landesgrenzen, sondern auch der Grenzen der Regierungsbezirke, Kreise, Oberbergamtsbezirke und Bergreviere. Dabei haben die Bezeichnungen dieser Bezirke und ihrer Grenzen verschiedene Farben und Buchstaben, was die Karte ungemein übersichtlich macht. Gruben und Hütten haben schwarze, Städte und Ortschaften rothe Benennungen. Unter Fortlassung aller für den vorliegenden Zweck unnöthigen Sachen enthält die Karte in der vollständigsten Weise alle Verkehrsmittel, wie Chausseen, sonstige Wege, Eisenbahnen, in Betrieb stehende und projectirte, Bahnhöfe und Tunnel, Pferdebahnen und Seilbahnen, ausserdem in blauer Farbe die Flüsse und Bäche. Fügen wir dem noch hinzu, dass auf der Karte die Längen- und Breitengrade und zwar die ersteren in Abständen von 0,10 Grad, die letzteren von 0,5 Grad, angegeben sind, sowie dass die Ausführung von dem Berliner lithographischen Institut in Bezug auf Klarheit und Sauberkeit von Farbe und Schrift eine vorzügliche ist, so erscheint es gerechtfertigt, die Lüling'sche Bergwerkskarte zu den besten Werken ihrer Art zu zählen.

2 Neuhaus'sche Pulsometer Nr. 10,

2000 Liter Wasser in der Minute liefernd, und 3 desgleichen Nr. 11, 3450 Liter liefernd, sind sofort nebst Rückschlagklappen preiswerth abzugeben von der **Friedrich Wilhelms-Hütte** zu Mülheim a. d. Ruhr.

Eine deutsche Zeitung sucht einen gut unterrichteten, in jeder Hinsicht unabhängigen

Berichterstatter

über den rheinisch-westfälischen Eisenmarkt. Offerten unter K. H. 688 an Haasenstein & Vogler, A.-G., Berlin.

Materialverwalter

zum sofortigen Antritt gesucht. Bewerber mit Praxis auf Berg- und Hüttenwerken bevorzugt.

Harzer Bergwerksverein „Naudorf“ Aktiengesellschaft.

Zur Leitung eines grösseren Blei-erzbergwerks wird ein im Gangbergbau, im Aufbereitungs-wesen, Kessel-, Maschinen- u. Pumpen-betrieb praktisch erfahrener Betriebs-führer gesucht.

Angebote unter Einschluss von Zeugnis-abschriften, Angabe der bisherigen Thätigkeit, Gehaltsansprüche etc. werden unter W. 684 an die Exped. dieses Blattes erb-

Ein Posten

Zimmerthüren,

2, 3, 4feldige, trockene, solide gearbeitete, geben, solange Vorrath, zu ermässigten Preisen ab.

Preise u. Grössen-Vorrath versenden auf Wunsch

Zippmann & Furtmann,
Düsseldorf, Oststr. 126.

Bei der Oberbayerischen Actiengesellschaft für Kohlenbergbau in Miesbach kommt die Stelle eines

Bergingenieurs

mit einem Jahres Einkommen an Gehalt und Tantème von ca. 4000 Mark nebst Wohnungs- u. Brennstoff-Erschädigung zur Besetzung.

Bewerber um diese Stelle wollen ihre Gesuche unter Nachweis bergakademischer Studien und mindestens fünfjähriger Praxis beim Kohlenbergbau-betriebe Tiefbau bis längstens 31 August d. J. an den Vorstand der Gesellschaft richten, welcher nähere Auskünfte brieflich ertheilt.

Wasserstandsgläser

an beiden Enden verschmolzen und dreifach gekühlt, empfiehlt per Kilo zu **Mark 3**, in allen Dimensionen
Eduard Heinsberger, Bochum.

Druck von G. D. Baedeker in Essen.