

# Deutschlands Montan-Production 1877

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Die Eisenbahn = Le chemin de fer**

Band (Jahr): **8/9 (1878)**

Heft 26

PDF erstellt am: **21.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-6889>

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

A la fin de 1878 elle sera de 331 583<sup>1)</sup>  $\frac{7}{1000}$  m, si on suppose que la longueur des chemins de fer augmentera de 1875 au 31 décembre 1878 proportionnellement à ce qu'elle s'est accrue de 1870 à 1875.

D'un autre côté la Grande Bretagne possède 27 358  $\frac{7}{1000}$  m de chemins de fer qui sont pour la plupart à une ou deux voies et quelques uns à quatre voies.

En comprenant toutes les voies courantes, les voies de garage et celles des stations, on peut estimer que l'Angleterre est dotée 54 716  $\frac{7}{1000}$  m de voies.

Si nous retranchons de la longueur totale des chemins de fer du monde	331 583 $\frac{7}{1000}$ m
la longueur des lignes anglaises	27 358

il reste pour la totalité des autres pays	304 225
---	---------

En comptant 25 0/0 de voies doubles, de garage et de stations, soit	76 056
---	--------

On peut conclure que la longueur des voies du globe, abstraction faite de celles de l'Angleterre, est de 380 281  $\frac{7}{1000}$  m.

En admettant un poids moyen de 70  $\frac{7}{1000}$  par  $\frac{7}{1000}$  m de voie, il ressort de ce qui précède que :

1 <sup>o</sup> Les 54 716 $\frac{7}{1000}$ m de voie de la Grande-Bretagne pèsent	3 830 120 $\frac{7}{1000}$
---	----------------------------

2 <sup>o</sup> Les 380 281 $\frac{7}{1000}$ m de voie de tous les autres pays entrent pour	26 619 670 $\frac{7}{1000}$
--	-----------------------------

3 <sup>o</sup> Le poids des voies des chemins de fer du monde entier est de	30 449 790 $\frac{7}{1000}$
---	-----------------------------

En 1877 la production des rails en fer et en acier a été la suivante :

Différents Etats de l'Amérique <sup>2)</sup>	879 000 $\frac{7}{1000}$
Belgique	300 000 "
Grande-Bretagne (exportation)	586 000 "
Grande-Bretagne (entretien)	450 000 "
Grande-Bretagne (lignes neuves)	30 000 "
Ensemble des autres pays	500 000 "

Total 2 745 000  $\frac{7}{1000}$

(Engineering, 5 avril 1878.) (R. gén. d. Ch. d. F.)

1) D'après M. Jacquin, directeur des chemins de fer de l'Est, à la fin de 1877 il y avait dans le monde environ 300 000 Km. de chemins de fer répartis de la manière suivante :

Amérique	143 000 Km.
Asie (principalement l'Inde anglaise)	11 000 "
Océanie (principalement l'Australie)	2 500 "
Afrique (principalement l'Algérie et l'Egypte)	2 500 "
Europe	140 000 "

2) De 1866 à 1876 la longueur des chemins de fer américains s'est accrue de 68 759 Km. (Extrait de l'Iron, 15 juin 1878).

\* \* \*

### Deutschlands Montan-Production 1877.

Das kaiserliche statistische Amt veröffentlicht in dem jetzt herausgegebenen Octoberheft der Monatshefte zur Statistik des Deutschen Reiches für 1878 u. a. Uebersichten über die Production der Bergwerke, Salinen und Hütten im Deutschen Reiche für das Jahr 1877, denen wir nachfolgende Angaben entnehmen :

Die Ergebnisse des Bergbaues haben sich hinsichtlich des Gesamtwertes der geförderten Producte in den letzten Jahren 1875—1877 weniger günstig, als in den vorhergehenden Jahren 1872 bis 1874 gestaltet, diejenigen der Jahre 1868 bis 1871 aber immer noch übertroffen. In den letzten zehn Jahren war nämlich der Gesamtwert aller im Reiche beförderten Montanproducte in Millionen Mark folgender: 1868 220,6, 1869 234,8, 1870 241,9, 1871 307,0, 1872 405,3, 1873 525,9, 1874 496,8, 1875 408,2, 1876 372,2, 1877 322,9. Stellt man die Werthe für 1868 und 1877 einander gegenüber, so ergibt sich für letzteres Jahr immer noch eine Produktionszunahme von fast 47 0/0, an welcher in erster Linie der Kohlenbergbau beteiligt gewesen ist. Der Werth der im Jahre 1877 im Deutschen Reiche geförderten Stein- und Braunkohlen war 253,9 Mill. Mk. oder 78,9 0/0 des Wertes sämtlicher Bergbauprodukte, 1868 dagegen nur 165,8 Mill. Mark; die Produktionszunahme betrug

hier also in zehn Jahren etwas über 53 0/0. Beim Erzbergbau wurden gefördert :

	1868	1877	Zunahme
	Mark	Mark	
Eisenerze für	17,9 Mill.	20,6 Mill.	15,1 0/0
Zinkerze für	7,6 "	11,1 "	46,0 "
Bleierze für	15,7 "	22,7 "	44,6 "
Kupfererze für	5,0 "	7,7 "	54,0 "
			Abnahme
Silber- und Golderze für	4,7 "	4,0 "	15,0 0/0
Sonstige Erze für	3,8 "	2,8 "	26,3 "

Die Förderung von Mineralsalzen, welche in den obigen Gesamtwerten nicht eingerechnet ist, stieg von 2,9 Mill. Mk. in 1868, auf 7,6 Mill. Mark in 1877; mithin Zunahme 162 0/0; es befanden sich darunter Steinsalz 1868 für 1,0 Mill. Mark, 1877 für 1,1 Mill. Mark, und Kalisalze 1868 für 1,8 Mill. Mark, 1877 für 6,5 Mill. Mark. Den bedeutendsten Antheil an dem Gesamtwerte der Bergwerksproduction einschliesslich der Mineralsalzförderung hatte das Königreich Preussen (1868 mit 188,0 Mill. Mark, 1877 mit 279,0 Mill. Mark). Von den übrigen deutschen Staaten kommen folgende vorzugsweise in Betracht :

	1868	1877
	Mark	Mark
Baieren mit	3,4 Mill.	4,7 Mill.
Das Königreich Sachsen	25,5 "	29,4 "
Hessen	0,6 "	0,9 "
Thüringen	0,8 "	1,6 "
Braunschweig	1,3 "	1,3 "
Anhalt	2,5 "	6,9 "
Elsass-Lothringen	1872 mit 5,4 "	5,0 "

An dem vorstehend für Preussen angegebenen Gesamtwerte waren hauptsächlich folgende Provinzen beteiligt :

	1868	1877
	Mark	Mark
Rheinland mit	71,7 Mill.	91,6 Mill.
Westfalen	41,6 "	67,6 "
Schlesien	41,3 "	66,2 "
Sachsen	16,6 "	32,3 "
Hannover	7,1 "	9,6 "
Hessen-Nassau	7,0 "	7,6 "
Brandenburg	2,5 "	4,0 "

Der Gesamtwert der von sämtlichen Hüttenwerken im Deutschen Reiche erzeugten Producte war in den zehn letzten Jahren folgender :

1868	159,3 Mill. Mark	1873	335,9 Mill. Mark
1869	172,1 "	1874	252,7 "
1870	169,3 "	1875	249,3 "
1871	198,9 "	1876	219,9 "
1872	304,2 "	1877	221,8 "

Hiernach ergibt sich bei Gegenüberstellung der Productionswerte von 1868 und 1877 für letzteres Jahr eine Zunahme um 62,5 Mill. Mark oder 39,2 0/0. Im Einzelnen sind von den Hüttenwerken hergestellt worden :

	1868	1877	Zunahme
	Mark	Mark	
Roheisen (Masseln, Gusswaren 1. Schmelzung, Bruch- und Wascheisen)	88,1 Mill.	103,3 Mill.	17 0/0
Zink in Blöcken	24,2 "	33,8 "	40 "
Blei in Blöcken u. Kaufglätte	19,3 "	34,4 "	78 "
Kupfer	6,8 "	13,2 "	94 "
Silber	16,8 "	23,8 "	42 "

Von den einzelnen deutschen Staaten waren an dem Werthe der Hüttenproduction hauptsächlich folgende beteiligt :

	1868	1877
	Mark	Mark
Preussen	137,1 Mill.	2,0 Mill.
Königreich Sachsen	12,6 "	12,1 "
Württemberg	1,7 "	2,2 "
Hessen	0,9 "	1,0 "
Thüringen	0,02 "	1,0 "
Braunschweig	2,0 "	4,0 "
Elsass-Lothringen	1872 22,8 "	7,7 "

Von dem für Preussen angegebenen Werthe der Hüttenproduction entfallen auf nachbenannte Provinzen:

	1868	1877
	Mark	Mark
Rheinland	47,1 Mill.	70,7 Mill.
Schlesien	36,0 "	46,9 "
Westfalen	26,4 "	29,6 "
Sachsen	8,5 "	16,8 "
Hannover	12,9 "	16,5 "
Hessen-Nassau	6,0 "	8,5 "
Brandenburg	0,1 "	0,7 "

In Ost- und Westpreussen, Pommern, Posen und Hohenzollern war die Hüttenproduction ohne alle Bedeutung. M.-Ztg.

\* \* \*

### Kleine Mittheilungen.

**Das Ablassen der Dampfkessel.** Ein französischer Ingenieur, der sich besonders mit der Wartung der Dampfkessel beschäftigt, sagt, dass man häufig das Ablassen des Kesselwassers gleich nach Löschen des Herdes vornimmt, was eine schnelle Vernichtung des Materials mit sich führt; denn man hat beobachtet, dass in Dampfkesseln, die nur bei Tag in Betrieb sind, sich nach dem Auslösen der Feuerung am Abend so viel Dampf entwickelte, dass sogar die Sicherheitsventile zu blasen angingen. Diese Erscheinung ist darin begründet, dass das Mauerwerk, von dem der Kessel eingeschlossen ist, so viel Wärme aufnimmt und durch längere Zeit als schlechter Wärmeleiter behält, dass es nach Abstellung der Feuerung die Dampferzeugung mit der aufgespeicherten Wärme fortsetzt. Dieser Umstand muss nun beim Ablassen eines Dampfkessels berücksichtigt werden. Wird nämlich aus dem Innern des Kessels das Wasser entfernt, so wird die ganze vom Mauerwerke abgegebene Wärme zur Erhitzung des Eisens aufgewendet, welches dadurch oxydirt, abbröckelt und schwache Stellen erhält, die einem grösseren Drucke nicht widerstehen können und den ganzen Kessel nach kurzer Zeit unbrauchbar machen. So lange aber Wasser im Kessel enthalten ist, wird, wie schon bemerkt, die Wärme aus dem gut leitenden Eisen in's Wasser übertragen, wo sie Dampf erzeugt. Es ist daher nöthig nach Ablösen der Feuerung zuerst einen Luftstrom durch die Rauchkanäle zu leiten bis diese gehörig abgekühlt sind und die Pressung im Kessel nicht über eine Atmosphäre beträgt. Erst wenn die Rauchkanäle soweit abgekühlt sind, kann man ohne Gefahr das Kesselwasser ablassen. Bei Kesseln mit innerer Feuerung oder Rohrkesseln muss natürlich der kalte Luftstrom durch die Rauchrohre geleitet werden bis die nothwendige Abkühlung derselben erreicht ist.

\* \* \*

### Submissionsanzeiger.

#### Canton St. Gallen.

Termin 31. Dezember. — Bezeichnung: *Röhrenleitung für die Gädmenquellfassung* an den Präsidenten der Gädmenwassercommission Hrn. Gemeindegammann Steiger in St. Gallen. 2000 m<sup>3</sup> Cementröhren von 100—180 m<sup>3</sup>m Lichtweite. 3 200 Drainröhren von 120—150 m<sup>3</sup>m Lichtweite. Lieferungsbedingungen bei dem bauleitenden Ingenieur E. Züblin.

#### Canton Glarus.

Termin 15. Januar 1879. — Bezeichnung: *Eingabe für Eisenarbeit für die Kantonskrankenanstalt in Glarus* an den Präsidenten der Baucommission Hrn. Gallati in Glarus. 1) I-Eisenträger, ca. 56 000 <sup>1</sup>/<sub>2</sub>g. 2) Gusseisen, ca. 6 600 <sup>1</sup>/<sub>2</sub>g. 3) Laschen, Schrauben, Nieten, ca. 300 <sup>1</sup>/<sub>2</sub>g. Volleisensäulen, ca. 800 <sup>1</sup>/<sub>2</sub>g. Offerten für gesammte Lieferung oder nach den drei Rubriken getrennt jeweils incl. Arbeit. Pläne und nähere Bedingungen im Regiergebäude in Glarus oder auf dem Bureau von Architect P. Reber in Basel, woselbst weitere Auskunft.

#### Canton Thurgau.

Termin 31. Dezember. — Bezeichnung: *Eingabe für Schulhausbaute Frittschi* an den Baupräsidenten Hrn. J. U. Bartholdi in Frittschi. Maurer-, Steinhauer-, Zimmermanns-, Schreiner-, Schlosser-, Glaser-, Gypser-, Spengler-, Hafner- und Malerarbeiten. Plan und Baubeschrieb dortselbst.

#### Canton Genf.

Termin 31. Dezember. — Bezeichnung: *Eingabe für Heizapparate* an den Maire der Stadt Carouge bei Genf, Herrn A. Matthieu. Heizungen in die neuen Stadtschulen. Die Eingaben sollten enthalten: 1. Genaue Bezeichnung des Systems mit einem Plan. 2. Den Kostenvoranschlag. 3. Die ungefähre Dauer und Haltbarkeit der Apparate und den täglichen Verbrauch an Brennmaterial. 4. Aufgabe von Referenzen und ausgeführten Arbeiten dieser Art. Die Gebäudepläne liegen dortselbst auf.

#### Canton Bern.

Termin 1. Januar 1879. — Bezeichnung: *Eingabe für Strassenbaute* an Hrn. J. Kellerhals, Lehrer in Arch (Amt Büren). Neue Strasse nach dem Bucheggberg. Plan und Devis dortselbst.

Termin 12. Januar 1879. — Bezeichnung: *Angebot für die Simmenbrücke bei Garstatt* an die Direction der öffentlichen Bauten des Cantons Bern. Neue hölzerne, gedeckte Brücke über die Simmen an der Garstatt bei Boltigen. Spannweite 19 m<sup>3</sup>. Devis: Unterbau sammt Schwellen und Anfahrten Fr. 7655.85. Gedeckter Oberbau Fr. 5 982.30, zusammen Fr. 13 638.15. Pläne, Voranschlag und Bedingnisheft auf dem Bureau von J. Zürcher, Ingenieur des zweiten Bezirks.

\* \* \*

### Chronik.

#### Eisenbahnen.

*Gotthardtunnel.* Fortschritt der Bohrung während der letzten Woche: Göschenen 21,50 m<sup>3</sup>, Airola 31,20 m<sup>3</sup>, Total 52,70 m<sup>3</sup>, mithin durchschnittlich per Arbeitstag 9,83 m<sup>3</sup>.

\* \* \*

### Eisenpreise in England

mitgetheilt von Herrn Ernst Arbenz (Firma: H. Arbenz-Haggenmacher) Winterthur.

Die Notirungen sind Franken pro Tonne.

#### Masseguss.

Glasgow	No. 1	No. 3	Cleveland	No. 1	No. 2	No. 3
Gartsherrie	63,15	58,15	Gute Marken wie:	48,75	—	44,40
Coltness	64,40	58,75	Clarence, Newport etc.	49,40	—	45,65
Shotts Bessemer	61,25	55,65	f. a. b. in Tees			
f. a. b. Glasgow						
Westküste	No. 1	No. 3	South Wales			
Glegarnock	58,75	55,00	Kalt Wind Eisen	im Werk		
Eglinton	54,15	52,90				
f. a. b. Ardrossan						
Ostküste	No. 1	No. 3	Zur Reduction der Preise wurde nicht der Tageskurs, sondern 1 Sch. zu Fr. 1, 25 angenommen.			
Kinneil	—	59,40				
Almond	57,50	56,25				
f. a. b. im Forth						

#### Gewalztes Eisen.

	South Staffordshire	North of England	South Wales
Stangen ord.	150,00 — 162,50	131,25 — 137,50	125,00 — 137,50
" best	181,25 — 187,50	143,75 — 150,00	—
" best-best	187,50 — 203,125	168,75 — 175,00	—
Blech No. 1—20	187,50 — 212,50	181,25 — 187,50	—
" " 21—24	237,50 — 250,00	—	—
" " 25—27	250,00 — 275,00	—	—
Bandeisen	168,75 — 187,50	—	—
Schienen 30 Kil. und mehr franco Birmingham		125,00 — 137,50 im Werk	125,50 — 125,00 im Werk

\* \* \*

### Verschiedene Preise des Metallmarktes.

pro Tonne loco London.

Kupfer.			
Australisch (Walloo)	Fr.	1700,00	1725,00
Best englisch in Zungen	"	1575,00	1600,00
Best englisch in Zungen und Stangen	"	1725,00	—
Zinn.			
Holländisch (Banca)	Fr.	—	—
Englisch in Zungen	"	1650,00	1675,00
Blei.			
Spanisch	Fr.	368,75	—
Zink.			
Englisch in Tafeln	Fr.	503,15	— 512,50

Alle Einsendungen für die Redaction sind zu richten an JOHN E. ICELY, Ingenieur, Zürich.