

Ausfuhr.

	I. d. Monaten Jan. b. April	
	1904 tons	1905 tons
Alteisen	49 777	47 229
Roheisen	273 549	266 645
Schmiedestücke*	—	2 037
Eisenguß*	—	192
Schweißisen (Stab-, Winkel-, Profil-)	37 114	41 399
Gußeisen, nicht besond. gen.	18 362	13 723
Schmiedeisen, „ „ „	20 549	13 264
Schienen	141 324	170 776
Schienenstühle und Schwellen	10 295	22 857
Sonstiges Eisenbahnmaterial nicht besonders genannt . .	22 805	20 796
Draht	18 909	11 645
Drahtfabrikate	—	12 325
Bleche nicht unter 1/8 Zoll . .	33 191	35 693
Desgl. unter 1/8 Zoll	12 056	14 845
Verzinkte usw. Bleche	129 268	132 617
Schwarzbleche zum Verzinnen	20 943	18 485
Panzerplatten	—	101
Verzinte Bleche	109 584	127 734
Bandeisen und Röhrenstreifen	11 582	10 293
Anker, Ketten, Kabel	8 983	8 962
Röhren und Fittings aus Schweißisen	56 573	27 404
Desgleichen aus Gußeisen)	—	25 027
Nägeln, Holzschrauben, Niete	6 869	8 182
Schrauben und Muttern	5 208	5 854
Bettstellen	5 023	5 185
Radsätze	8 862	7 925
Radreifen, Achsen	5 106	4 066
Rohblöcke, vorgewalzte Blöcke, Knüppel	1 324	3 791
Stahlguß*	—	266
Stahlschmiedestücke*	—	289
Stahlstäbe, Winkel, Profile . .	37 527	40 006
Träger	14 908	19 435
Fabrikate von Eisen u. Stahl, nicht besonders genannt . .	21 164	22 114
Insgesamt Eisen und Eisen- waren	1 079 855	1 138 162
Im Werte von £	9 195 223	9 723 198

Eine neue erfreuliche Vermehrung der Rheinflotte.

Aus deutschem Stahl auf deutscher Werft gebaut und mit deutschen Kesseln und deutschen Maschinen versehen, machte der neue Dampfer „Elberfeld“ am 6. Mai d. J. von Düsseldorf aus seine wohlgelungene Probefahrt. Diesen Dampfer hat die Direktion der Dampfschiffahrtsgesellschaft für den Nieder- und Mittelrhein auf der Werft von Sachsenberg in Deutz bauen lassen. Der neue Dampfer soll dem Personen- und Frachtverkehr dienen. Die Materialien für den Schiffskörper sind durchweg aus Siemens-Martin-Flußeisen hergestellt und entsprechen den Anforderungen des Germanischen Lloyd. Der Schiffsförm nach ist das Boot ein Glattdeckschiff und zählt zu der Deutschland-Klasse der Gesellschaft. Seine Länge in der Wasserlinie beträgt 71 m, die ganze Länge über Deck 73 m, die Breite zwischen den Radkasten 8,25 m, die Breite über alles 15,75 m und die Höhe mitten unter Deck 2,80 m. Der Tiefgang im dienstbereiten Zustande, d. h. bei Normalwasser in den Hauptkesseln, 15 t Kohlen in den Bunkern, 4 t Inventar des Restaurateurs und der gesamten Ausrüstung einschließlich Personal beträgt 950 mm am tiefsten Punkte. Die Hauptantriebsmaschine ist schrägliegend, gehört zu dem System

* Vor 1905 nicht getrennt aufgeführt.

der Verbundmaschinen mit Kondensation und indiziert bis 750 P. S. Die Fortbewegung des Bootes wird durch zwei Seitenräder, welche mit beweglichen eisernen Schaufeln versehen sind, bewirkt. Außer der Hauptmaschine sind noch verschiedene Hilfsmaschinen, wie Dampfsteuer, Lichtmaschine, Dampfkran, Dampfblende, Feuerspritze und Dampfentzunder, vorhanden. Die beiden Hauptdampfkessel haben eine Gesamtheizfläche von 266 qm und sind für einen Überdruck von 8 1/2 Atm. konstruiert. Außer diesen ist noch ein kleiner Hilfskessel vorhanden, welcher für die Hilfsmaschinen benutzt wird, sobald die Hauptkessel außer Tätigkeit sind. Die Heizung sämtlicher Räume wird durch Dampf bewirkt. Unter Deck befinden sich die von der Firma J. C. Pfaff in Berlin vornehm ausgestatteten Räume für den Personenverkehr, im Radkasten liegt das Rauchzimmer in üblicher Anordnung. Über den Radkastenaufbauten erhebt sich in der Länge derselben und das Mittelschiff überdeckend ein geräumiges Promenadendeck, das vom Hauptdeck durch eine sehr bequeme Treppe zu erreichen ist. Ausstattung, Ausrüstung und Leistung entsprechen in allen Teilen den Anforderungen der Neuzeit. Mit diesem Neubau ist der Bestand der Flotte, der dem Personen- und Frachtverkehr dient, vervollständigt. Wie sehr die Leistungsfähigkeit der neuen Boote gegenüber den alten gewachsen ist, zeigt folgende Gegenüberstellung: Die Boote Bismarck, Deutschland, Arnold Walpod, Gutenberg, Parcival und Elberfeld haben eine Gesamtladefähigkeit von 1750 t, während früher die demselben Verkehr dienenden Boote: Victoria, Stadt Bonn, Elisabeth, Gutenberg, Concordia und Mathilde nur eine Gesamtladefähigkeit von 438 t hatten. Die höchst zulässige Personenzahl, welche mit den neuen Booten befördert werden kann, beträgt 8630, während die alten Boote insgesamt nur 4000 Personen aufnehmen konnten. Ein Hauptvorteil der neuen Schiffe besteht aber noch darin, daß dieselben einen ganz wesentlich geringeren Tiefgang haben als die alten und so auch noch bei kleinstem Wasser den Verkehr ungestört aufrecht erhalten können.

Schwebbahnen nach Art der Bleichertschen Drahtseilbahnen.

Zu diesem in Heft 9 Seite 555 gebrachten Referat, das uns vom Verein für Eisenbahnkunde zugegangen war, wird uns von der Firma Adolf Bleichert & Co. in Leipzig-Gohlis mitgeteilt, daß sich in den Bericht infolge ungenauer Aufnahme seitens des Stenographen einige Irrtümer eingeschlichen haben.

Die Erztransportanlage, die sich nach dem Bericht in Korsika befindet, ist in Wirklichkeit auf der Insel Elba, und ebenso ist die Landungsanlage mit der Drahtseilbahn nicht, wie angegeben, in Neu-Kalifornien, sondern für die Gesellschaft Le Nickel in Neu-Kaledonien im Bau. Sodann wird über die Drahtseilbahn von Chilecito gesagt, die Kosten derselben einschließlich aller Erdarbeiten betragen 36 Millionen Mark. In Wirklichkeit sind es aber nur 3,6 Millionen Mark, von welchen auf die Lieferung der Eisenteile, der eigentlichen Drahtseilbahn, rund 1 Million Mark entfallen, während die Förderkosten sich gegenüber von 50 M früher, bei nur halber Belastung der Bahn auf 11 M, bei voller Belastung auf 5,30 M stellen.

Zu der Karte Tafel XI in Heft 9.

Durch ein bedauerliches Versehen wurde bei Wiedergabe der dem letzten Heft als Tafel XI beigefügten Karte: „Übersicht der Eisenindustrie in Lothringen und Luxemburg sowie im angrenzenden Longwyer und Nancyer Erzbecken“ unterlassen anzugeben, daß die Karte nach den Angaben des Hrn. Verkehrsinspektor Krell in Metz gezeichnet und ursprünglich für den letzten Bergmannstag in Saarbrücken hergestellt ist.

*