

jetzt aber, nachdem stark phosphorhaltiges Eisen im Bessemer-Konverter zu Stahl verarbeitet werden kann, gewinnen die großen Halden von Puddelschlacken in unserem Industriebezirk einen gewissen Werth und werden als Eisenerze gehandelt. In Schlesien, wo man bekanntlich Mangel an guten Erzen hat, verwendete man allerdings seit langer Zeit die Puddelschlacke zum Theil zur Möllierung für gewöhnliches Roheisen.

Wir gelangen endlich zu den unter Gruppe 10 zusammengefaßten fremdländischen Erzen, welche für unsere Eisenindustrie zur Zeit noch eine sehr große Bedeutung haben und deshalb von vielen Ausstellern zur Anschauung gebracht sind. Die in unserem Bezirk verwendeten fremdländischen Erze sind bei sehr hohem Eisengehalt praktisch phosphorfrei und dienen deshalb hauptsächlich zur Herstellung von Bessemer-Roheisen, zu welchem auf einzelnen Werken bis 60% ausländische Erze benutzt werden. Die Firma KRUPP hat bekanntlich einen sehr bedeutenden Grubenbesitz bei Bilbao in Spanien und führt aus demselben eine Reihe vorzüglicher Erzproben vor. In der Ausstellung des Phönix finden wir von spanischen Erzen Venanegra mit 58% Eisen, Bilbao-Brauneisenstein mit 50% Eisen, Somorostro Campanile mit 54% Eisen. Ferner ist hier wie auch in der Ausstellung der Gutehoffnungshütte vertreten Stückerz von Elba-Eisenglanz mit 60% Eisen und feiner Elba-Eisenglanz mit ebenfalls 60% Eisen, endlich von algerischen Erzen der berühmte Magnet- resp. Brauneisenstein von Mokta. Die Gutehoffnungshütte zeigt noch prächtigen Roth- resp. Brauneisenstein von Vena dulce in Spanien. Alle diese Erze werden zusammen mit Schwelmer Brauneisenstein, purple ore und den edelsten nassauischen Rotheisensteinen resp. Siegener Spathen zu Bessemer-Roheisen verschmolzen.

Eine zweite Gruppe von ausländischen Erzen bilden die Manganerze, welche besonders von Phönix, Gutehoffnungshütte und Hörde

zur Darstellung des Ferromangans verwendet werden. Phönix führt eine große Kollektion solcher Manganerze, die auch zu einem beträchtlichen Theile aus Spanien kommen, vor, z. B. Villaria carbonera mit 8% Mangan und 44% Eisen, Huelva mit 47% Mangan, ferner noch spanische Manganerze mit 28, 53, 56 und 60% Mangan, ein portugiesisches Erz mit 45% Mangan, ein Manganerz von Neu-Seeland mit 56% Mangan, von Canada mit 53% Mangan, endlich den schwedischen Hausmannit mit 50% Mangan. Wenn wir daneben ein hessisches Manganerz mit 22% Eisen und 28% Mangan sehen, so fällt der große Werth der ausländischen Manganerze für diese Spezialität besonders ins Auge. Die Gutehoffnungshütte zeigt noch ein prächtiges Stück Carthagena-Erz mit 28% Mangan und 20% Eisen, welches mit großen Kalkspathkrystallen durchsetzt ist.

Im Allgemeinen also ist zu konstatiren, daß unsere Eisenindustrie für die Herstellung von phosphorfreiem Bessemer-Roheisen und von Ferromangan wesentlich auf den Bezug ausländischer Erze angewiesen ist. Da wir Manganerze, welche für die Darstellung von sehr hochmanganhaltigem Spiegeleisen brauchbar sind, in Deutschland nur sehr vereinzelt finden, so wird dieses Verhältniß bezüglich der Manganerze wohl bestehen bleiben, was dagegen das Bessemer-Roheisen angeht, so ist zu erwarten, daß mit der Entwicklung und Ausbreitung des THOMAS'schen Entphosphorungsverfahrens immer mehr auch nassauische und Siegener, phosphorreiche Erze für Bessemer-Roheisen verwendet werden. Es wird dann der Zustand eintreten, daß die Eisenerze wesentlich nur nach ihrem Eisengehalt ohne besondere Rücksicht auf den Gehalt an Phosphorsäure gehandelt und bezahlt werden, ja unter Umständen letzterer dem Erz noch besonderen Werth verleiht.

(Fortsetzung folgt.)

Verein für Eisenbahnkunde.

Versammlung am 11. Mai 1880.

Vorsitzender Herr STRECKERT, Schriftführer Herr G. MEYER.

Herr KRAEFFT giebt ein ausführliches Referat über die Verhandlungen der in voriger Sitzung gewählten Kommission zur Berathung des Antrages des Herrn Dr. WEDDING:

«Der Verein für Eisenbahnkunde beantragt an maßgebender Stelle eine Vereinfachung des bestehenden Systems der **Beförderung von Personengepäck** nach Maßgabe des Nordamerikanischen Systems für denselben Zweck in hochgeneigte Erwägung zu nehmen».

Der Wortlaut des Referates und des motivirten abweichenden Votums des Referenten ist folgendes:

In der Sitzung des Vereins vom 13. April wurde von Herrn Dr. WEDDING empfohlen, zu erwägen,

ob der Verein nicht beschließen wolle, an maßgebender Stelle den Antrag zu stellen, den Versuch zu machen, an den besonders lebhaften Reisetagen das amerikanische System der Gepäckbeförderung einzuführen.

Nachdem Herr Dr. WEDDING seinen Vorschlag eingehend motivirt und über denselben eine Diskussion stattgefunden hatte, beschloß die Versammlung, die Angelegenheit einer Kommission zur Vorberathung und mit dem Auftrage zu überweisen, in der nächsten Sitzung des Vereins formulirte Vorschläge über die für zweckmäßig erachtete Art der Gepäckabfertigung zur Beschlußfassung vorzulegen.

Die Kommission, in welche die Herren Bau-Inspektor BARTELS, Reg.-Rath HARTNACK, Geh. Ober-Reg.-Rath KINEL, Geh. Ober-Reg.-Rath KRAEFFT, Betriebsdirektor H. MÖLLER, Geh. Reg.-Rath QUASSOWSKI, Geh. Berg-Rath H. WEDDING und Reg.-Rath WITTICH gewählt wurden, hat am 17. April unter dem Vorsitz des Herrn KINEL eine Berathung gehabt, an welcher mit Ausnahme des verhinderten Herrn QUASSOWSKI die vorgenannten Herren theilnahmen.

Vor Eintritt in die Berathung des Vorschlags WEDDING wurde von einer Seite unter Berufung auf die Festsetzungen im § 1 des Vereinsstatuts der Auffassung Ausdruck gegeben, daß der Verein zwar die Frage, ob und in welcher Weise eine Vereinfachung in der Gepäckabfertigung und insbesondere, ob eine Uebertragung des amerikanischen Systems auf deutsche Verhältnisse möglich und rathlich erscheine, erörtern und darüber einen Beschluß fassen könne, daß er seine Thätigkeit aber auch hierauf zu beschränken und sich insbesondere der Stellung von Anträgen auf Abänderung bestehender Gesetze und Reglements umso mehr zu enthalten habe, als er damit nicht nur die im Vereinsstatut gesteckten Grenzen überschreiten, sondern auch eine Richtung einschlagen würde, die vielen Mitgliedern in Rücksicht auf ihre amtliche Stellung unerwünscht sein könnte. Die im Verein durch Besprechung des Gegenstandes gegebene Anregung werde ohnehin nicht wirkungslos bleiben, zumal der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten selbst Mitglied des Vereins sei und von dessen Drucksachen Kenntniß erhalte. Diese Auffassung fand in der Kommission nur zum Theil Billigung. Zur Widerlegung derselben wurde insbesondere auf die Praxis in anderen gleichartigen Vereinen, wie namentlich in dem Verein für Gewerbleiß und auch im Architekten-Verein hingewiesen und schließlic vereinbart, auf die Kompetenzfrage zurück-

zukommen, sobald die Spezial-Diskussion zur Formulirung von bestimmten Anträgen geführt haben würde. Sodann wurden Mittheilungen gemacht über die auf den amerikanischen Bahnen bestehende Art der Gepäckabfertigung und zwar aus den Werken von KUPKA und PONTZEN, die von den Kommissionsmitgliedern, welche Amerika bereist haben, als zutreffend bezeichnet wurden.

KUPKA bemerkt darüber Folgendes:

«Was das Gepäckwesen betrifft, so berechtigt eine ganze Fahrkarte zur unentgeltlichen Beförderung von 100 Pfd., eine halbe dagegen von 50 Pfd. Im Osten ist man dabei sehr liberal, denn es wird das Gepäck nicht gewogen, sondern von dem Gepäckmeister (Baggage-master) durch Heben mit der Hand abgeschätzt, welche Coullance durch fortgesetzte Uebung heute geradezu Norm geworden ist; im Westen dagegen ist man viel strenger, das Gepäck wird ziemlich genau abgewogen, und man zahlt für jedes Pfund Uebergewicht; so z. B. auf den Pacific-Bahnen für die ganze Strecke von Omaha nach San-Francisco für 1 Pfd Uebergewicht 15 Cents.

Die Art der Gepäckbehandlung verdient alle Anerkennung, weil dabei jede unnöthige Schreiberei umgangen wird.

Bei Vorweisung der Fahrkarte, welche gleichzeitig markirt wird, erhält man für jedes Stück, anstatt des bei uns gebräuchlichen Gepäckscheines, eine kleine viereckige Blechmarke, «Check» genannt, die den Namen der Eisenbahngesellschaft, den Bestimmungsort und eine Nummer enthält; eine ganz gleiche wird mittels eines am oberen Ende geschlitzten Lederstreifens an das betreffende Gepäckstück befestigt.

Ist für Uebergewicht gezahlt worden, so wird noch eine zweite Blechmarke über den Lederstreifen geschoben, die durch die Aufschrift «Extra-Baggage paid» die Mehrzahlung bestätigt.

Eine Uebervorteilung der Eisenbahn-Gesellschaften kann wohl auch hier stattfinden und zwar geht das mit Einverständnis des Baggage-masters recht leicht, wenn von demselben ein Gepäckstück zum Transport nach einem bestimmten Orte aufgenommen wird, ohne daß eine Fahrkarte gelöst wurde.

Im Gepäckwagen werden die einzelnen Stücke und die Nummern sofort gebucht.

Die Bahngesellschaft haftet so lange für das Gepäck, als man den auf sie lautenden Check besitzt; geht man auf eine andere, mit der früheren nicht in Verrechnung stehende Bahn über, so wird diese Blechmarke gegen eine andere einfach umgetauscht und damit erlischt dann die Verbindlichkeit der ersten Gesellschaft.

Eine oder zwei Stationen vor Ankunft auf der Endstation geht ein Bediensteter einer sogenannten Transfer-Comp. oder Exprefs-Comp., das sind Privat-Gesellschaften, welche das Abholen und Zuführen von Gepäck etc. in Hôtels, Privathäuser und Bahnhöfe besorgen, durch den Zug und fragt jeden Passagier, ob und wohin er sein Gepäck gebracht zu haben wünscht; er notirt sich die genaue Adresse, man verabreicht ihm dann die Checks, für welche er einen Gegenchein ausfolgt, der den Namen der Transfer-Comp., die Anzahl