

andern vorzüglich ein bedeutendes Quantum Eisennägel, wodurch in diesem Artikel eine Beschäftigung von drei Monaten im Voraus bedingt erscheint, während die Schienen-Produktion im verflossenen Monate Januar um  $\frac{1}{3}$  weniger ausfiel, als solche in gleichem Monate des vorhergehenden Jahres gewesen ist. — Im Staffordschire-Distrikte, wo gegenwärtig 1600 Puddlingsöfen im Gange sind, welche einen augenommenen wöchentlichen Bedarf von 16.000 Tonnen = 288.000 Wiener Zentner Roheisen haben, ist die Frage nach diesem Rohmaterial sehr bedeutend, da die nachbarlichen Hochofen nicht mehr als beiläufig 13.000 Tonnen = 234.000 Wr. Zentner Roheisen in Folge des Mangels an Eisensteinen und der Kohle liefern können, und das Roheisen aus Schropshire mit L. 6. 10 = fl. 3. 36 $\frac{2}{3}$  kr., jenes aus Staffordschire mittelst warmer Luft um L. 5. — = fl. 2. 46 $\frac{2}{3}$ , und dasjenige, mit kalter Luft erblasen, mit L. 5. 15 = fl. 3. 11 $\frac{2}{3}$  der Wr. Zentner in Silbergeld bezahlt wird. Uebrigens sind alle Werke derart mit Bestellungen versehen, daß jede prompte Ausfuhrung vor der Hand zurückgewiesen wird.

Schottisches Roheisen kostet in Glasgow zwischen 78 bis 86 Schilling die Tonne = fl. 2. 10 bis fl. 2. 23 $\frac{1}{2}$  kr. der Wr. Zentner in Silbergeld. Die weiteren Preise sind:

Ab Glasgow:

	die Tonne	d. Wr. Ztr.	Silberg.
Schottisch Stabeisen	L. 10. —	= fl. 5. 33 $\frac{1}{3}$	kr.
do. Kesselpplatten	„ 13. —	= „ 7. 13 $\frac{1}{3}$	„
ab Hull:			
Staffordschire, Stabeisen	„ 11. 5	= „ 6. 15	„
do. Kesselpplatten	„ 13. 10	= „ 7. 30	„
do. Eisenbahnschienen	„ 8. 10	= „ 4. 43 $\frac{1}{3}$	„
ab Newport:			
Wales, Stabeisen	„ 9. —	= „ 5. —	„
do. Eisenbahnschienen	„ 8. —	= „ 4. 26 $\frac{2}{3}$	„
ab New-Castle:			
Sunderland, Stabeisen	„ 9. 10	= „ 5. 16 $\frac{2}{3}$	„
do. do. Dest.	„ 10. 10	= „ 5. 50	„
do. Kesselpplatten	„ 13. 10	= „ 7. 30	„
do. Eiseisen	„ 12. —	= „ 6. 40	„

Zugleich bringen wir noch zur Kenntniß, daß Herr Rudolf Desterlein, Geschäftsleiter der Berg- und Hüttenwerke der Frau Anna Desterlein, und Herr Franz Eder, Direktions-Ausschuß der k. k. privil. Wöllersdorfer Blechfabrik-Aktiengesellschaft in Wien, als Komitemitglieder gewählt wurden, und dieselben die Wahl bereitwillig angenommen haben.

Schließlich halten wir es noch nöthig, auf den Erlaß des k. k. Finanzministeriums unterm 23. Februar l. J. aufmerksam zu machen, wodurch die Ausfuhr von Waffen, Munition, Blei, Schwefel, Salpeter, Stahl,

Schmiedeeisen und Sensen in die angrenzenden türkischen Provinzen verboten wurde.

Das Komite für die General-Agentie der Eisenindustrie des österr. Kaiserreiches.

Karl Schndl, } Komitemitglieder. Ignaz Walland, }  
H. Zinburg, } Generalagent.

## Notizen.

**Das Kohlenrevier zu Köflach und Voitsberg in der Steiermark.** In der Steiermark ist jener geschlossene Thalkessel, der sich vom Fuße der Stubalpe bis nach Krems in Rainachthale hinabzieht, von solcher Ausdehnung und Mächtigkeit in seiner Kohlenablagerung, daß er jeder Berücksichtigung werth ist.

Nur 5 $\frac{1}{2}$  Meilen von der Provinzial-Hauptstadt Graz entfernt, zieht sich in den ebenso anmuthigen als fruchtbaren und bevölkerten Thälern der Salla und Rainach ein Braunkohlenflöz jüngerer Formazion (Vignit), vom Orte Rankowitz angefangen, über Köflach und Voitsberg bis Krems in einer Längenausdehnung von beinahe 4000 Klaftern hindurch, und in der Breite von oft 1000 bis 1200 Klaftern. — Seine Mächtigkeit beträgt durchschnittlich 8—10 Klafter, und sein Körperinhalt berechnet sich nach den dormaligen Aufschlüssen, welche in neuerer Zeit der Professor an der Montanschule zu Leoben, Hr. Sprung, zusammenstellte, auf mehr als 48 Millionen Kubiklasten, und es ist bei dem bekannten Gewichtsinhalte von 100 Ztr. pr. Kubiklasten ein Kohlenquantum von 4800 Mill. Zentner brauchbarer Kohle anzunehmen.

Da die Fortsetzung des Kohlenlagers in der Tiefe noch gar nicht bekannt ist, da die wenigsten Gewerken bei ihren Abbauten das Liegende erreicht haben, ist die oben angeführte Quantität an Kohle noch gar nicht als abgeschlossen zu betrachten, und es wird sich erst in der Folge zeigen, welches ungeheure Quantum Brennstoff der Schöpfer in diesem begünstigten Thale zum Wohle der künftigen Generationen geschaffen hat.

Erst in jüngster Zeit hat Herr J. C. Ritter v. Pittoni, k. k. Truchseß und st. st. Beordneter, auf seinem Grubenkomplexe zu Rosenthal bei Köflach, auf der Grenzlinie seiner beiden Josef- und Otto-Behen einen Schachteinbau von 23 $\frac{1}{2}$  Klafter Tiefe angelegt; mit 6 Klstr. 1 Schuh Tiefe das Kohlenflöz angefahren, eine Kohlenmächtigkeit von 17 Klstr. 3' in reiner kompakter Kohle, ohne irgend eine taube Zwischenlagerung aufgedeckt und das aus Grobkalk bestehende Liegende erreicht. Dakhierdurch aufgedeckte Kohlenquantum beträgt nach berggerichtlicher Schätzung in seinen 2 Doppelmassen und 2 Ueber-schaaren über 100 Mill. Zentner Kohle, die bei der günstigen abhängigen Lage durch Tagbau gewonnen werden können.

Die vom Professor Dr. Gottlieb am Johanneum ange-stellten Versuche zeigen in dieser Kohle nur 4.95 Aschengehalt und 30% hygnoskopisches Wasser, das durch Trocknen in einer

Temperatur von 40—50° R. entfernt werden kann. Da die Braunkohle des Revieres keine Spur von Schwefelkies enthält und nach den mit derselben auf verschiedenen Eisenwerken angestellten Versuchen sowohl zum Puddlingsprozeß, als zum Schmelzen des Eisens vollkommen geeignet gefunden wurde, sich auch auf dem Hochofen Sr. kaiserlichen Hoheit dermalen schon in ihrem rohen, nur lufttrockenen Zustande als Zuschlag zur Holzkohle bis zu 25 % als Schmelzmittel bewährt hat, steht dieser Kohle, wenn die Graß-Röslacher Eisenbahn ins Leben tritt, woran nicht mehr zu zweifeln ist, eine große Zukunft bevor. — Auch ist zu erwarten, daß im Raimachthale, wo Bauholz, Kalk, der beste feuerfeste Lehm, hinlängliche Wasserkraft und Grund und Boden billig zu haben sind, sich bei den ungemein billigen Erzeugungskosten der Kohle selbst, so wie der so nahe gerückten Provinzial-Hauptstadt von 70.000 Bewohnern baldigst industrielle Unternehmungen aller Art etabliren werden.

**Davy's Verbesserung der Sicherheitszündler für die Sprengarbeit.** Herr Davy zu Camborne in England überzieht die Sicherheitszündler mit einer Substanz, welche sie gegen die Einwirkung der Feuchtigkeit schützt.

Nachdem der Zündler verfertigt ist, bringt man ihn in ein trichterartiges Gefäß, dessen untere engere Oeffnung nur wenig weiter als der Zündler stark ist. Der Trichter ist mit einer flüssigen Substanz versehen, welche zusammengesetzt ist aus:

- 1 Theil Harz,
- 1 Theil burgundischem Oel,
- 4 Theile Gutta-percha.

Dieses Gemisch wird in einem mit Dampf geheizten Kessel bereitet, und es wird derselbe Dampf auch mittelst einer Röhre zur Warmerhaltung desselben in dem Trichter benutzt. Der Zündler ist auf einer großen Walze aufgewickelt, und mittelst einer Kurbel wickelt man ihn ab, läßt ihn durch den Trichter gehen, um dort den wasserdichten Ueberzug zu erhalten. Aus dem Trichter geht er über eine Rolle durch ein Gefäß mit kaltem Wasser und wird alsdann von einer andern Walze außerhalb dieses Gefäßes aufgenommen. (Armenyand's Génie industriel, Dezbr. 1853. S. 327.)

(Ueber die zweckmäßigste Anfertigung der Sicherheitszündler mittelst einer einfachen Maschine hat Hr. Kontrolleur Feil zu Feubach in Tyrol eine Abhandlung in dem berg- und hüttenmännischen Jahrbuch des Herrn Direktor Lunner zu Leoben, Bd. III S. 275 veröffentlicht. S. \*) (Dingl. pol. Journ.)

**Eisenverbrauch für die Eisenbahnen.** Für die jetzt im Bau begriffenen Eisenbahnen in den Vereinigten Staaten und Europa ist die überraschend große Eisenquantität von 2,400.000 engl. Tonnen erforderlich, deren Fabrikation alle Schienenwalzwerke der Welt für mindestens sechs Jahre beschäftigen wird. Diese Quantität gibt — 100 Tonnen für 1 engl.

\*) Wir verweisen auf einen diesen Gegenstand betreffenden Aufsatz des k. l. Bergmeisters Jantsch in Nr. 1 dieses Jahrganges unserer Zeitschrift.

Meile gerechnet — 24.000 engl. Meilen einfacher Spur, hinreichend, den ganzen Erdball zu umringen! Doch da etwa die Hälfte des Eisens zu Doppelspur verwandt wird, so beträgt die ganze Länge der projektirten Bahnen 18.000 engl. Meilen.

Die Kosten dafür, einschließlich der nöthigen Lokomotiven, Personen- und Güterwagen, belaufen sich auf etwa 900 Mill. Dollars, und die der Eisenbahnschienen allein auf beiläufig 120 Mill. Bei dieser Schätzung sind folgende amerikanische und europäische Bahnen noch nicht in Anschlag gebracht worden: die spanische Nordbahn, zur Verbindung der französischen Grenze mit Madrid, die Central-italienischen Eisenbahnen, und ferner eine Eisenbahn zum stillen Meere, welche weitere 5000 Meilen zu 225 Mill. Dollars Kosten ergeben. (Nach dem New York Mining Journal durch das Notizblatt des hannoverschen Ingenieurvereins, 1853, Bd. III S. 252.) (Dingl. pol. Journ.)

Auf Grundlage Allerhöchster Bestimmungen sind in Absicht auf die Fragen über **Eigenthum, Benützung und Erhaltung der Staatsgebäude** von Seite des h. Finanzministeriums bei verschiedenen Anlässen die nachstehend zusammengesetzten Grundsätze ausgesprochen worden:

1) Das Eigenthum aller Staatsgebäude vereinigt sich im allgemeinen Staatsvermögen.

2) Da die Besorgung der Angelegenheiten des Staatsvermögens überhaupt, so ferne selbe nicht dem Bereich eines anderen Ministeriums ausdrücklich zugewiesen sind, in den Wirkungskreis des Finanzministeriums gehört, so steht diesem zunächst die Verfügung über die Staatsgebäude zu.

3) Für die ganz oder theilweise in der Benützung der verschiedenen Zweige der Staatsverwaltung stehenden Staatsgebäude ist, so weit selbe nicht jure privatorum besessen werden, von Seite der Ersteren kein Zins zu entrichten.

4) Wenn die Benützung eines Staatsgebäudes ganz oder theilweise, bleibend oder vorübergehend von Seite eines bestimmten Verwaltungszweiges aufhört, fällt dieses Gebäude ganz oder theilweise in die weitere Verfügung der Finanzverwaltung, u. z. ohne Ablösung oder Entschädigung an den aus der Benützung desselben tretenden Verwaltungszweig zurück, das Gebäude mag auf Rechnung was immer für eines Budgets errichtet worden, oder es mag als Eigenthümer desselben was immer für ein spezieller Verwaltungszweig angeschrieben sein; indem die Auslage für die Errichtung des Gebäudes eben auch aus den Mitteln einer dem allgemeinen Staatsvermögen entnommenen Dotazion bestritten worden war.

5) Die Kosten für Erhaltung und Adaptirung der Staatsgebäude sind auf den Aufwand des dieselben benützenden Verwaltungszweiges und, wenn die gleichzeitige Benützung desselben Staatsgebäudes für Zwecke verschiedener Verwaltungszweige stattfindet, auf den Aufwand dieser Letzteren, nach auf das Maß ihrer bezüglichen Betheiligung an der Erhaltung oder Adaptirung gegründeten Quoten, zu verrechnen.

6) Zinse für Wohnungen in Staatsgebäuden, wenn sie im In-