

1868.

An der Schemnitzer Bergacademie befinden sich aus den deutsch-slavischen Provinzen:

Im ersten Jahrgange	12
„ zweiten „	15
„ dritten „	8
„ vierten „	3
Ausserordentliche Eleven und Gäste	3
	Zusammen 47
Hiezu Ungarn und Siebenbürgen	45
	Totalsumma 92

Dagegen befinden sich unter den circa 35 Forsteleven nur 7 Ausländer, u. z. im dritten Jahrgange 3, im zweiten 1 und im ersten 4.

Nachschrift. Seit dieser mit Anfang des Studienjahres zusammengestellten Uebersicht haben sich einige kleine Veränderungen ergeben. An der Pübramer Academie hat sich die Zahl der ausserordentlichen Zöglinge dadurch vermindert, dass einige derselben nach Ablegung rückständiger Prüfungen des Vorurses als ordentliche Zöglinge immatriculirt wurden. In Leoben ist ein Ausländer (Sachse) neu eingetreten, wodurch sich die Summe auf 15 erhöht hat. Die Red.

Ein Unglücksfall in Leoben. Ein Unglücksfall, der sich in dem Franz v. Mayr'schen Kohlenwerke „Seegraben“ am 30. November ereignete, verdient vielleicht einige Aufmerksamkeit, nicht wegen seiner tragischen Grossartigkeit, sondern wegen der eigenthümlichen Umstände, unter denen er stattfand, die nach menschlicher Berechnung selbst die Möglichkeit eines derartigen Unglückes ausgeschlossen hätten. Nördlich von Theodora-Schlacht in einer Entfernung von 15 Klaftern wird beiläufig nach 6^h ein Stollen getrieben, der dem Zwecke dienen soll, nach Abteufung eines Schachtes aus demselben, die Wetterführung in der Grube zu begünstigen, und vor Allem durch ihn Versatzberge vom Tage zum tiefsten Punkte der Grube, dem Theodora-Horizonte zu fördern, um die gegenwärtig nöthige Versatzförderung in der Grube durch eine zweckmässiger ober Tags zu ersetzen. Der Stollen, in den schönsten Dimensionen angelegt, 8' an der Sohle, 6' an der First breit, bei einer gleichzeitigen Höhe von 5 1/2', und bis nun in einer Gesamtlänge von 40 Klaftern, führt zunächst durch eine 6^o mächtige Conglomeratschichte und dann durch 34^o eines dichten Sandsteines, der so fest ist, dass er an anderen Strecken der Grube bis auf Längen von 20^o ohne alle Zimmerung gelassen werden konnte. Dennoch wurde aber hier in diesem Stollen eine äusserst solide Zimmerung von 8 und 9zölligen Stempeln und Kappen mit Rücksicht darauf ausgeführt, dass man dem Nachsetzen des Gebirges bei Eröffnung tieferer Verhaue thunlichst begegnen wollte. Von 5 zu 5' stand je ein vollständiges 9" Gruben- und dazwischen immer je ein 5zölliges Einstrichzimmer bis unmittelbar vor Ort, so zwar, dass sich vom letzten vollständigen Zimmer bis vor Ort eine 2^o 1' lange Strecke befand, die überdiess durch eine 1^o 4' vor Ort eingesetzte Hilfskappe und darüber eingezogene Schwartlinge von der First her vollständig versichert schien. Um die Stempel für die eigentliche Zimmerung setzen zu können, musste noch eine Brust, die die Tagschichtler übriggelassen, weggesprengt werden, was durch 2 Schüsse geschah, worauf die Häuer das Ort verliessen, um das zur Zimmerung nöthige Holz vorzurichten und herbeizuführen, und der zur Wegfüllung verwendete Grubenarbeiter sich an die Arbeit machte, das etwa einen Hund voll betragende losgeschossene Gestein auf den Hund zu laden.

Kaum weilten die Häuer einige Minuten vor dem Stollenmundloch, als sie ein schweres Stöhnen und Aechzen aus dem Stollen vernahmen; — im Anfange hielten sie es für einen unpassenden Scherz von Seite ihres Kameraden, so entfernt lag ihnen die Vermuthung eines möglichen Unglückes; — als sich aber das Wimmern wiederholte, eilten sie besorgt vor Ort und fanden den Mann, ohne eine Vorlehnung oder ein niedergegangenes Gestein zu bemerken, regungslos in einer liegenden Stellung, mit dem Kopfe gegen den rechten Uln gewendet, nur ein ganz „kleines Pazel“, wie sich die Arbeiter ausdrückten, lag theilweise auf und neben ihm. Was war da geschehen?! Die Commission ergab folgenden Thatbestand: Als der Zurückgebliebene in einer vorgebeugten Stellung, den linken Fuss voran nach

einem Steine langte, fiel von der First in plötzlicher Ablösung ein kleines nur ungefähr tellergrosses, etwa 2" dickes Sandsteinstück, schalenförmig abgetrennt herab, und dem Verunglückten mit der scharfen Kante und solcher Wucht auf den Oberschenkel, dass dieser gebrochen wurde. Im Niederfallen stürzte der Mann so unglücklich auf ein Steinstück, dass er überdiess noch eine 5" lange Kopfwunde und einen Schädelbruch erlitt, Verletzungen, die sein Aufkommen sehr in Frage stellen. Die Erklärung dieses räthselhaften Unglücksfalles, bei welchem Niemanden der Vorwurf irgend einer Fahrlässigkeit gemacht werden kann, der sich auf einer Strecke ereignete, die mit Recht für die sicherste im ganzen Baue galt, an einem Orte, wo der Schichtenmeister bei der Befahrung um 9 Uhr desselben Abends beim sorgsamem Beklopfen der ganzen First keine laute Stelle entdecken konnte, mag vielleicht dahin lauten, dass durch die Erschütterung bei den beiden zum Abräumen der stehen gebliebenen Brust nöthigen Schüssen, die Lostrennung des fraglichen Sandsteinstückes vom anstehenden Gesteine bis auf einen geringen Theil erfolgte, so dass es in jenem unglückseligen Augenblicke sich vollständig loslösen und niedergehen konnte.

Leoben, 1. December 1867.

E. L.

Gussstahl-Scheibenräder. Die K. Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn hat seit dem J. 1861 eine beträchtliche Anzahl von Achsen mit Gussstahl-Scheibenrädern bezogen und zwar 1711 Stück vom Bochumer Verein und 625 Stück von Krupp. Bis Ende Juni 1867 waren von den ersteren 1461, von den letzteren 375 Stück in Betrieb genommen. Es sind aber nur die Räder der vier ersten Lieferungen genügender Zeit im Betrieb, um aus deren Leistung Resultate ziehen zu können. Diese vier Lieferungen umfassen, wie Obermaschinenmeister Wöhler in der Ztschr. d. Vms. D. Eisenbahnverwaltungen. 1867 S. 603 mittheilt, 591 Räderpaare, vom Bochumer Verein geliefert, von denen erst 153 Paar zum Abdrehen gekommen sind; unter letzteren befinden sich aber 53 Paar (41 auf Personenwagenachsen und 12 auf Güterwagenachsen), welche unter Bremswagen liefen und in Folge der Bremswirkung abgedreht werden mussten. Die 53 Achsen hatten bis zum ersten Abdrehen im Durchschnitt 8.590 Meilen durchlaufen, die übrigen 100 dagegen 13.130 M. Bei der Mehrzahl der letzteren ist das Abdrehen nur nöthig gewesen, weil die Radflansche einseitig scharf gelaufen waren. 34 von den 153 Räderpaaren sind bereits zum zweiten Mal abgedreht, nachdem sie wieder im Durchschnitt 11.500 M. durchlaufen und 8 zum dritten Mal nach durchschnittlich weiteren 10.900 M. Die überhaupt noch nicht nachgedrehten 438 Räderpaare der ersten vier Lieferungen haben durchschnittlich bereits 15.400 M. durchlaufen und zwar:

60 Achsen über 20.000 Meilen.
74 Achsen über 18.000 „
91 Achsen über 16.000 „
50 Achsen über 14.000 „
54 Achsen über 12.000 „
55 Achsen über 10.000 „

Zum Vergleich ist anzuführen, dass sämmtliche Wagenräder der Niederschlesisch-Märkischen Bahn bis zum Abdrehen der Reifen durchschnittlich durchliefen:

im J. 1862	2795 Meilen
im J. 1863	3684 „
im J. 1864	4439 „
im J. 1865	4494 „
im J. 1866	4507 „

(Deutsche Industrie-Ztg.)

Jährliche Production und Consumption des Quecksilbers. Anschliessend an die sehr interessante Tabelle über die Quecksilberproduction Neu-Almadens und deren Vertheilung im Handel in Nr. 31 dieses Jahrganges, wollen wir als Ergänzung noch folgende Ziffern mittheilen. Die gesammte jährliche Production der Erde an Quecksilber schätzt man auf 61.000 Ztr., wovon auf Spanien 30.000, auf Californien (Neu Almaden) 25.000, auf andere californische Gruben 7.500, auf Peru 3.000, und auf Deutschland mit Oesterreich und Frankreich 2.500 Ctr. kommen. Man nimmt an, dass Mexico, Peru, Cili und Bolivia jährlich zur Silbergewinnung 23.000, China und Japan zur Zinnoberfabrikation und Silbergewinnung 10.000, Australien und Californien zur Silber- und Goldgewinnung, Europa und die Ver-