

mit diesem Hochofen stand und steht noch eine Maschinenwerkstätte in Jakobeny, welche (bei sehr schwachem Betriebe) vorwiegend Reparaturarbeiten (Anfertigung von Maschinenbestandtheilen) in erster Reihe für den eigenen Bedarf des Werkes, mitunter jedoch auch für Mühlen und Sägewerke der Umgebung besorgt. Einige Eishämmer und ein in Eizenau aus einem ehemaligen Eishammer hergestelltes Eisenwalzwerk waren gleichfalls in Thätigkeit; dieselben verarbeiteten jedoch ausschließlich altes Schmiedeeisen (das Walzwerk in Eizenau vorwiegend alte Schienen der Lemberg-Czernowitz-Tassyer Bahn). Die Eishämmer erzeugten Pflugscharen, Schaufeln, Erdhauen (sogenannte Heindelri) und dergleichen für den Bedarf der umwohnenden Landbevölkerung; das Walzwerk in Eizenau erzeugt Walzeisenforten und etwas Eisendraht. Trotz dieses überaus beschränkten Betriebes gelang es den Eisenwerken doch, die Betriebskosten zu decken und einen bescheidenen Reinertrag abzuwerfen.

Einen verhältnißmäßig bedeutenden Erfolg hatte Ober-Bergrath Walter auf dem Gebiete der Mangangewinnung zu verzeichnen. Wie bereits erwähnt, war das von der k. k. Schurcommission zu Ende der Siebziger-Jahre des vorigen Jahrhunderts am Berge Arszika bei Jakobeny erschlossene Lager von Manganeisenerzen die Veranlassung zum Entstehen der Jakobenyer Eisenwerke. Man verschmolz damals das dort vorkommende Gemenge von Braunstein und Brauneisenstein auf Spiegeleisen und heutete so hauptsächlich den Eisengehalt aus. Walter entdeckte jedoch Anfangs der Siebziger-Jahre unseres Jahrhunderts und zumeist auf dem Gipfel desselben Berges Arszika bei Jakobeny ein mächtiges Lager von reinem Braunstein (Mangan) und es gelang seinen rastlosen Bemühungen (er unternahm zu diesem Zwecke wiederholt größere Reisen), bereits im Jahre 1873 ziemlich große Mengen dieses werthvollen Artikels dem Weltmarkte zuzuführen. Das Mangan wird an jener Stelle im Tagbau gewonnen, da sozusagen der ganze Gipfel des Berges eine einzige große Lagerstätte von Braunstein und Brauneisenstein bildet. Die Gewinnung erfolgt in der Weise, daß im Winter (und zwar um die Arbeiter vor Wind und Wetter zu schützen) kurze Stollen in den Berg getrieben werden und daß sodann im Sommer die zwischen den Stollen stehenden gebliebenen Partien des Gesteins abgetragen werden. Der so gewonnene Braunstein wurde (unter der Leitung Walters) auf Fuhrwerken vom Gipfel des Berges hinab nach Jakobeny befördert und dort mit der Hand (von Arbeiterinnen) fortirt. Die weitere Verfrachtung der auf diese Weise hergestellten diversen Braunsteinforten erfolgte per Achse, und zwar ging (und geht heute noch) ein geringer Theil nach Siebenbürgen, während der größere Theil bis zum Jahre 1888 bis Hatna (Station der Bahn Czernowitz-Suczawa) oder bis Suczawa geführt werden mußte. Seit der Eröffnung der Bukowiner Localbahnen, speciell seit der Eröffnung der Strecke Hatna-Kimpolung (im Jahre 1888) ist der Versandt des Braun-