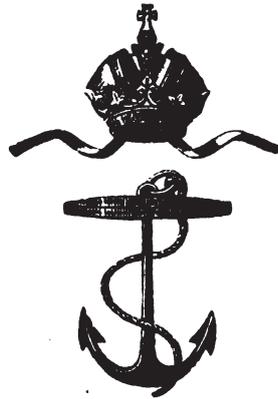


MITTHEILUNGEN
AUS DEM
GEBIETE DES SEEWESENS.

HERAUSGEGEBEN
VOM
K. K. HYDROGRAPHISCHEN AMTE,
MARINE-BIBLIOTHEK.



JÄHRGANG 1882.
X. BAND.

POLA.

DRUCK UND COMMISSIONS-VERLAG VON CARL GEROLD'S SOHN IN WIEN.

1882.

Handelsverkehrs der Vereinigten Staaten und eine erstaunliche Zunahme in der Anzahl und Tragfähigkeit der jährlich in amerikanischen Häfen einlaufenden Schiffe. 1860 hatte die Waarenausfuhr einen Wert von 333,576.057 Doll., der Import von 353,616.119 Doll., zusammen 687,192.176 Doll. In dem am 30. Juni 1882 zu Ende gegangenen Fiscaljahr betrug der Wert des Exports 750,351.173 Doll., derjenige des Imports 724,623.317 Doll., zusammen 1.474,974.490 Doll. oder mehr als das Doppelte wie 1860. Dagegen stieg zwischen 1864 und 1881 die einclarierte amerikanische Tonnenzahl (Segler und Dampfer) nur von 1,655.434 Tons auf 2,919.149 Tons, während die einclarierten fremden Schiffe in 1864 einen Gehalt von 2,512.047 Tons, in 1881 einen solchen von 12,711.392 Tons hatten; amerikanische und fremde Schiffe zusammen stiegen von 4,167.481 Tons auf 15,630.541 Tons. Während der amerikanische Tonnengehalt nur von 1,655.434 Tons auf 2,919.149 Tons stieg, betrug der einclarierte englische Gehalt in 1864 1,909.859 Tons, in 1881 8,457.797 Tons, der deutsche stieg von 315.566 auf 1,172.563 Tons, der skandinavische von 56.366 auf 1,035.078 Tons.

(n *Weser Zeitung.* u)

Tauereibetrieb in Europa und Nordamerika. -- Der gegenwärtige Umfang des Tauereibetriebes auf den wichtigsten europäischen, beziehungsweise nordamerikanischen Wasserstraßen ergibt sich aus nachstehender vom „Centralverein für Hebung der deutschen Fluss- und Canalschiffahrt“ veröffentlichten Übersicht, aus deren, wenn auch nur beiläufigen Angaben sich ein annähernd zutreffendes Bild über die gegenwärtige Ausdehnung der Ketten- und Seilschiffahrt gewinnen und folgern lässt, dass beide Systeme trotz mannigfacher Mängel sich betriebsfähig erwiesen haben.

Betrieb der Kettenschiffahrt.

In Deutschland:	Kettenlänge
Auf der Elbe, von der böhmischen Grenze bis Magdeburg	331 km
„ „ „ „ Magdeburg bis Hamburg	298 „
„ „ Saale von Barby bis Kalbe	22 „
„ „ Brahe von der Brahemündung bis Bromberg	13 „
„ dem Neckar von Mannheim bis Heilbronn	113 „
In Österreich:	
Auf der Elbe von Aussig bis zur böhmischen Grenze	39 „
„ „ Donau von Pressburg nach Wien	80 „
„ „ „ „ Wien bis Stein	80 „
In Frankreich:	
Auf der Seine von Montereau bis Paris	105 „
„ „ „ „ Paris bis Conflans	72 „
„ „ „ „ Conflans bis Rouen	171 „
„ „ Yone von Laroche bis Montereau	93 „

In Russland:

Auf der Wolga von Rybinsk bis Twer..... 375 *km*
 " " Schecksna von der Wolga bis St. Petersburg..... 167 "

Betrieb der Seilschiffahrt.

In Deutschland:

Auf dem Rhein von Bingen bis Obercassel 120 "

In Österreich:

Auf dem Donaucanale von Nussdorf bis Ebersdorf..... 17.55 *km*

In Nordamerika:

Auf dem Eriecanale von Buffalo bis Lockport und bis Rochester. 593 *km*

Wegen starker Versandung ist die frühere Kettenschiffahrt auf der Strecke Rouen bis Havre, sowie wegen zu geringen Gefälles in einer Länge von 278 *km* auf der Schecksna eingestellt worden. Bei der Seilschiffahrt dagegen war auf verschiedenen Strecken der Betrieb nur von geringer Dauer; auch wurde auf einzelnen das Seil wieder beseitigt, während es auf anderen noch unbenutzt liegt oder zur Kettenschiffahrt eingerichtet wurde. Von diesen außer Betrieb gesetzten Theilstrecken mögen hier besonders hervorgehoben werden: Die Linien von Obercassel nach Köln, Köln-Emmerich, Ruhrort-Emmerich, Emmerich-Rotterdam, Cüstrin-Güstebiese, Spandau-Deetz, Pressburg-Günyö und Lüttich-Namur.

Über die zerstörende Einwirkung des Seewassers auf Stahl und Eisen.

Um die zerstörende Einwirkung des Seewassers auf Stahl und Eisen allein oder auf deren Vereinigung zu untersuchen, wurden gleichgroße Eisen- und Stahlplatten von 48 \square ' Oberfläche nach sorgfältiger Reinigung mit Salzsäure und vorhergegangener Wägung im Hafen zu Portsmouth in Seewasser versenkt. Je eine Stahl- und Eisenplatte dreier Paare wurde mittels Eisenblech am oberen Theile verbunden. Die Platten der Paare waren zu einander parallel mit 1" Entfernung zwischen ihren Innenflächen angeordnet. Weitere drei Stahl- und drei Eisenplatten wurden getrennt belassen. Sowohl die Stahl- als auch die Eisenplatten waren einem gleichen Material entnommen und giengen aus einer und derselben Erzeugung hervor.

Nach sechsmonatlicher Einwirkung des Seewassers hatten die Platten die folgenden Gewichtsverluste:

Die drei Eisenplatten verloren im Contacte mit Stahl 21 Unzen 57 *g*, die drei getrennt aufgehängten Eisenplatten bloß 11 Unzen 137 *g*.

Das Gegentheil wurde bei den Stahlplatten constatirt, von welchen die mit Eisenplatten verbundenen bloß 5 Unzen, 187 *g*, gegenüber 12 Unzen 60 *g* der getrennt aufbewahrten, im Gewichte verloren. Dieses merk-