

Es ist anzunehmen, daß es dem Visitator auf seinen Reisen gelingen wird, weitere Mitglieder für den Verein zu gewinnen.

Nach den ersten Wahrnehmungen des Visitators sollen die meisten vorgefundenen Mängel darauf beruhen, daß viele der Industriellen, sowie der Vorstände öffentlicher Anstalten (z. B. Krankenhäuser) um den Betrieb ihrer Dampfessel sich selber zu wenig bekümmern, dieß vielmehr als eine Nebensache an irgend ein Individuum von untergeordneter Stellung und mangelhaftem Verständniß überlassen. Soweit die Erfahrung jetzt reicht, sollen übrigens die angezeigten Bemängelungen überall gut aufgenommen und die meisten sofort abgeändert worden sein, ohne daß es eines Zwanges für den Vollzug der Reparaturen bedurfte.

Bei den größeren Fabriken, welche ihre eigenen Mechaniker haben, zeigen sich durchschnittlich weniger Anstände, als in kleineren Gewerbeanlagen. Da der aus dem Ingenieursfache entnommene Visitator sich stets auf dem neuesten Stande der Kessleinrichtungen u. erhält, so treffen bei ihm zahlreiche Anfragen für beabsichtigte Abänderungen oder neue Anlagen ein, und die lebendige Mittheilung der Fortschritte dieser Technik dient hauptsächlich dazu, zur Theilnahme an dem Vereine aufzumuntern.

Der Mannheimer Verein erkennt es als seine Pflicht an, keinem badi-schen Kesselbesitzer den Eintritt zu versagen, da ihm die von der Großh. Badi-schen Regierung zu Theil gewordene Unterstützung wohl in der Voraus-sehung geleistet wurde, daß alle Badener der dargebotenen Vortheile theilhaftig werden könnten. Allein der Umstand, daß die weit entfernten Distrikte am Bodensee u. die Unkosten bedeutend erhöhen, wird den Verein vielleicht nöthigen, einen Prämien-Zuschlag für entfernter liegende Kessel zu bestimmen.

Im Laufe dieses Monats wird die Versammlung des Vereins zusam-mentreten und hiebei soll auch die Frage einer von dem Verein zu begrün-denden Versicherungsanstalt wieder aufgenommen werden.

Nachtrag zu dem Aufsatz: „Ueber Wasserstraßen und deren Verhältniß zu den Eisenbahnen“.

Der Veröffentlichung dieses Aufsatzes verdankt der Verfasser einige in-teressante Mittheilungen über die neuesten Fortschritte des Prinzips der Schiff-fahrt mit versenkter Kette und die Bestrebungen, demselben in veränderter Gestalt weitere Verbreitung zu verschaffen.

Das neue patentirte System der Herren de Mesnil und Cyt h (letz-terer aus Württemberg), welches in einer von ihnen herausgegebenen Bro-

schäre *) näher beschrieben ist, unterscheidet sich von der durch Bouquie auf der Seine eingeführten Rettenschiffahrt hauptsächlich dadurch, daß die Kette durch ein Drahtseil ersetzt ist und die zur Vermeidung des Gleitens des Taus nöthige Reibung durch eine eigenthümliche Konstruktion der Trommel erzeugt wird. Die Vortheile der Verwendung von Drahtseilen anstatt der Ketten sollen aber hauptsächlich darin bestehen, daß erstere bei gleicher Festigkeit 4–5mal leichter sind als letztere, was der möglichst vollständigen Ausnützung der Betriebskraft zu gut kommt. Ferner ist bei Drahtseilen die Möglichkeit gegeben, zwei oder mehrere Tawe in die Sohle eines Flusses oder Kanals zu legen, weil die Tawe über einander weggleiten ohne sich zu verwirren, was bei Ketten nicht der Fall ist; es ist dieses aber da von Werth, wo wegen geringen Gefälls auch die Thalfahrt mit Hilfe des Tauschleppers zu geschehen hat.

Mit diesem neuen System wurde nach dem „Commercial Advertiser von Buffalo“ am 2. Juni 1867 auf dem Kanal zwischen Buffalo und Albany eine Probe gemacht, welche namentlich auch deshalb von allgemeinerem Interesse ist, weil die Wassertiefe des Kanals zur Zeit dieses Versuchs nur $2\frac{1}{2}$ Fuß betrug. Ein Drahtseil von $\frac{5}{8}$ Zoll Durchmesser war auf die Länge von einer Meile im Kanal versenkt. Das mit etwa zweihundert Tonnen Kohlen beladene Boot Elisa hatte eine kleine Dampfmaschine von 4 Pferdekraften auf dem Verdeck, in der Nähe des Bugs. Neben der Schleufe, von welcher aus die Fahrt begann, ist ein langes Wehr, dessen überfließendes Wasser auf eine größere Entfernung eine starke Strömung im Kanal verursacht; die Fahrt abwärts ging demnach hauptsächlich mit deren Hilfe.

Als das Boot sich dem unteren Ende des Taus genähert hatte, wurde es angehalten und die Maschine umgekehrt. Ein von vier Pferden gezogenes und mit 110 Tonnen Kohlen beladenes Boot, das eben ankam, wurde der Elisa nun angehängt. Mit Hilfe der schwachen Dampfmaschine und des Taus wurde nun die ganze Last von 310 Tonnen Kohlen gegen eine starke Strömung in 28 Minuten eine englische Meile (1609 Meter) weit zu Berg gefördert; bei dem gewöhnlichen Leinizug wären hiezu 8 Pferde nöthig gewesen.

Weitere Versuche mit diesem System wurden in Belgien (bei Lüttich, wo ein regelmäßiger Dienst mit 1 Tauschlepper und 10 angehängten Booten eingeführt ist) und der Normandie angestellt, welche von dem besten Erfolg begleitet gewesen sein sollen und geeignet erscheinen, die großen Erwartungen zu verwirklichen, welche von diesem neuen System der Fluß- und Kanalschiffahrt gehegt werden.

*) Steam Cable-Towing, a new system of towing on canals and rivers. Patented by O. de Messin and M. Eyth. New-York 1868.