

diesem Schiffe waren die Rohrleitungen und Saugfiebe der Pumpen im Kielraume aus Kupfer, und der Cement, mit welchem die Innenfläche der Schiffsverkleidung bestrichen ist, stellenweise losgelöst. In Folge dessen stellte das salzige Kielwasser zwischen den cementfreien Eisenblechen und den Kupferrohren eine galvanische Strömung her, durch welche diese Eisenplatten durchgefressen wurden und das Schiff, welches sonst noch in gutem Stande war, (bei Sct. Paul) zum Sinken kam.

Fast allgemein wird deshalb der Anstrich mit Miniumfarben oder guten anderen Oelfarben bewerkstelligt und werden die Kosten des häufigen Dockens nicht gescheut, weil dieser Vorgang doch der sicherere ist und die grösseren Auslagen hierfür dadurch wieder hereinkommen, das das reine Schiff leichter geht und Brennmaterial erspart.

Dieses häufige Docken kann übrigens bei grossen Dampfern, welche doch meist nur aus sehr frequenten, mit allen Hilfsmitteln ausgerüsteten Häfen auslaufen und nach Ablauf einer bestimmten Zeit nach solchen Häfen wieder zurückkehren, immer rechtzeitig bewerkstelligt werden.

Anders ist dies bei kleineren Segelschiffen, welche langsamer fahren, in den Häfen oft sehr lange das Ansammeln der nothwendigen Fracht abwarten müssen und oft erst nach Jahren in einen Hafen kommen, wo alle Hilfsmittel zur Dockung und zum Anstreichen eines Schiffes vorhanden sind. Freilich die hölzernen Segelschiffe mit Kupferverkleidung kann man, wenn sie ausgeladen haben, in Häfen, wo starke Ebbe und Fluth ist, während der Fluth auf den Sand laufen lassen und während der Ebbe deren Kupferhaut rasch waschen und reinigen. Nicht aber die eisernen Schiffe, weil beim Reinigen des Schiffes immer auch die Anstrichfarbe mitgeht, und der Intervall zwischen Ebbe und Fluth nicht Zeit genug bietet, um den später im Wasser eingetauchten Theil des Schiffes frisch anzustreichen und den Anstrich trocknen zu lassen.

Für eiserne Segelschiffe fällt also der Umstand, das sich dieselben viel mehr mit Muscheln und Gräsern belegen, als die hölzernen Schiffe, sehr ungünstig in die Wagchale, und ist es deshalb schon begreiflich, das, trotzdem hölzerne Schiffe gut hergestellt nicht bedeutend billiger sind als eiserne Schiffe und trotzdem die Dauer der hölzernen Schiffe derjenigen der eisernen weit nachsteht, dennoch das Verdrängen der hölzernen Segelschiffe durch eiserne sehr langsam vor sich gehen wird.

Für lange Fahrten ist es nichtsdestoweniger möglich, das die eisernen Segelschiffe die hölzernen verdrängen werden, selbst in den südlicheren Meeren und wärmeren Klimaten, wie z. B. in den ostindischen Gewässern, in welchen dieses Anlegen von Muscheln und Gräsern in viel höherem Grade stattfindet, als in den nördlichen Gegenden, und für welche factisch auch grosse Waarentransport-Schiffe noch immer aus Holz gebaut werden, wie solche besonders in der holländischen und italienischen Abtheilung zu sehen waren. Hiezu trägt allerdings auch der Umstand bei, das bei eisernen Schiffen das transportirte Getreide, Thee und manche andere Waaren durch den Rost und das immerdar vorhandene, schwach säurehaltige Wasser im Kielraume leiden könnten und deshalb die hölzernen Schiffe von den südländischen Verfrachtern bevorzugt werden. Dahingegen fällt gerade in diesen wenig frequenten Häfen die Ballastfrage sehr zu Gunsten der eisernen Segelschiffe aus, weil diese den Ballast leicht durch Seewasser herstellen, welches sie in hiefür abgetheilte wasserdichte, bei voller Ladung als Laderäume dienende Compartiments einlassen, während die hölzernen Schiffe festen Ballast nehmen müssen, der oft gar nicht zu beschaffen und dessen Ein- und Ausladung jedenfalls sehr kostspielig ist. Diese Umstände sind besonders für Segelschiffe von grosser Wichtigkeit, da dieselben ja ihre Waaren auffuchen und oft lange Zeit leer von Hafen zu Hafen fahren müssen, bis sie Fracht finden.

Die gemischten Schiffe aus Eisen- und Holzconstruktion wurden ursprünglich für die ostindischen Gewässer erdacht, wo, wie erwähnt, das Anlegen der Gräser