

Noch 1880 war die Fracht vom Oberen See nach den Absatzhäfen am Erie-See größer als der Werth des Erzes selbst, jetzt schafft man das Erz auf 100 Meilen für weniger als 1 Cent fort. Die großen Dampfer laden 4- bis 5000 t Erz und diese Ladung wird in 55 Minuten ein- und in 10 Stunden ausge-

Die zunehmende Größe der Frachtschiffe verlangt allerdings auch eine große Sorgfalt bei Tiefhaltung der Wasserstraßen und schon hegt man Sorge, ob die Inbetriebsetzung des Mississippi-Kanals von Chicago aus nicht den Wasserspiegel zum Nachtheil der Verfrachtung senken möchte. Beständig ist man bestrebt, die Verbindung der

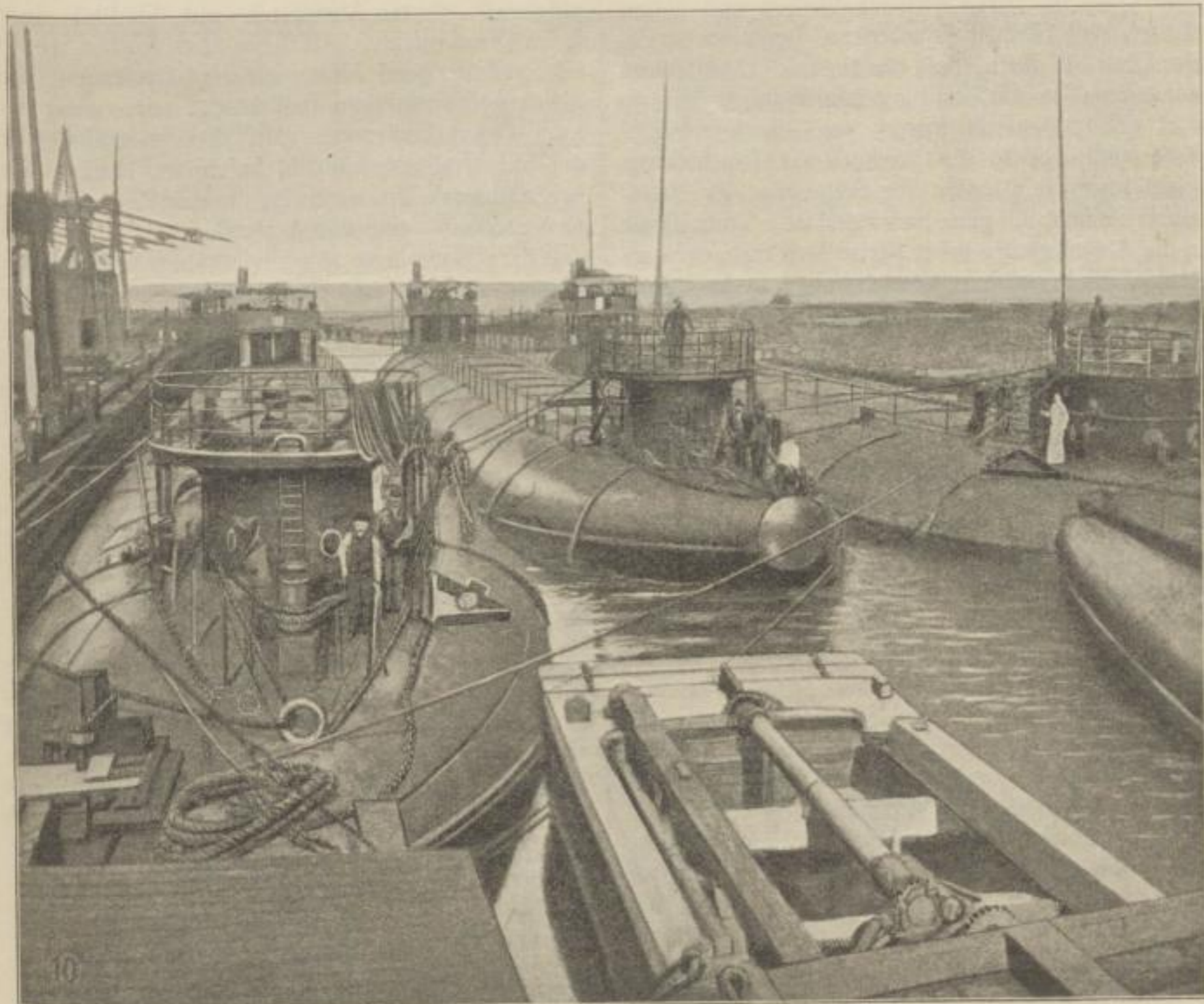


Fig. 6.*

laden. Dabei machte einer dieser großen Dampfer in einem Jahr 39 Fahrten zwischen Escanaba und Ashtabula.

Die vorstehende Abbildung Fig. 6 giebt ein gutes Hafensbild. Es stellt die sogenannten Wal-fischboote in Conneaut-Harbor dar.

* Fig. 6 ist aus „Harpers Weekly“, alle übrigen sind aus „Iron Age“ entlehnt.

Seestraßen mit dem Atlantischen Ocean zu verbessern, und wenn die neue Kanalanlage von Buffalo nach Albany gemäß der entworfenen Pläne ausgeführt wird, ist das Ziel, jedes Seeschiff von New York nach Duluth und zurück ohne Schwierigkeiten befördern zu können, wohl erreicht, aber für Europa auch die Gefahr verwirklicht, amerikanisches Roheisen in großen Mengen im Wettbewerb anlangen zu sehen.