

Die Ungewißheit der politischen Verhältnisse und die mit Recht daraus hervorgehende Ungleichheit der Gemüther über das, was der nächste Tag bringen kann, sind Ursache, daß in den letzten 3 Tagen bei uns von vielen Seiten Anfragen über seerechtliche Verhältnisse in Kriegszeiten u. eingelassen sind.

In Folge dessen beehren wir uns, Ihnen nachstehend einige Punkte des Vertrages vom 16. April 1856, dem die meisten seefahrenden Nationen (namentlich auch Dänemark, Schweden, Norwegen, Preußen und Oesterreich) beigetreten sind, im Auszuge anzuführen:

- 1) Die Kaperei ist und bleibt abgeschafft.
- 2) Die neutrale Flagge deckt das feindliche Gut, mit Ausnahme der Kriegscontrebände.
- 3) Neutrales Gut unter feindlicher Flagge, mit Ausnahme der Kriegscontrebände, darf nicht mit Beschlag belegt werden.
- 4) Die Blokaden müssen, um rechtverbindlich zu sein, wirksam sein, d. h. durch eine Streitmacht aufrecht erhalten werden, welche hinreichend ist, um den Zugang zur Küste des Feindes wirklich zu verhindern.

Zu Nr. 1 bis 3 Interpretationen zu geben, erscheint uns überflüssig. Was jedoch den Punkt 4 anlangt, so gestatten wir uns ergebenst, das Folgende zu bemerken:

Eine Blokade ist bis heute noch nicht erfolgt, auch hat man bisher, so weit hier bekannt, noch nirgends vor Elbe und Weser Dänische Kriegsschiffe gesehen. Ob überhaupt eine allgemeine Blokade aller Deutschen Häfen erfolgt, oder ob solche eventuell nur die Ostsee und deren Hafenanlagen betrifft, darüber sind die Ansichten sehr getheilt. Niemand vermag genau zu sagen, ob die Dänische Kriegsmarine stark genug ist, eine factische Blokade aller Deutschen Häfen wirksam durchzuführen, und noch weniger läßt sich vorher bestimmen, ob Dänemark den Ausbruch der Feindseligkeiten als Krieg nur mit Preußen und Oesterreich, oder mit Deutschland ansehen wird. Je nach Auffassung des casus belli wird entweder also eine allgemeine oder nur eine partielle Blokade stattfinden. Da nun inzwischen unser Hafen wieder frei von Eis und demnach zugänglich, die Englische Flagge aber unter bewandten Umständen sicher ist, wir außerdem, so weit die Verfügung uns zufließt, schon seit einigen Tagen Deutsche und Dänische Flaggen ausgeschlossen haben, so können wir Sie vorläufig über den Bezug resp. Versand Ihrer Waaren via Hamburg vollständig beruhigen und Sie nur einladen, bis auf Weiteres diesen Weg als den kürzesten und billigsten zu benutzen.

Schließlich bemerken die Hrn. G. & B., daß sie, im Falle einer Blokade der Ost- und Nordsee, ihre Geschäfte sofort nach einem günstigen gelegenen Hafen verlegen und darüber s. Z. Mittheilung machen würden.

#### Hamburg. (Uhlmann & Co. Schiffsfahrtsbericht pro Mt. Januar.)

Der zugleich mit dem neubegonnenen Jahre aufgetretene starke Frost konnte seine Wirkung auf die Schiffsfahrtsverhältnisse nicht verschleppen; die Elbe im hiesigen Hafen froh sehr schnell und zwar bis gegen Glückstadt hin zu und der Verkehr nach und von See erlitt insofern Behinderung, als solcher ab oder bis Glückstadt und nur per Steamer zu unterhalten war, von welchem letztern Orte dann, nach hier oder umgekehrt, die Hülfen der Eisenbahn in Anspruch genommen werden mußte. Der Güterverkehr im M. Januar, also mitten im Winter, ist gewöhnlich nicht von großem Belang und beschränkt sich hauptsächlich nur auf die Hauptstraße, England und hier, auf welcher denn auch die Dampfer-Verbindung aufrecht erhalten blieb, und wenn die Steamerfahrten selbstverständlich nicht regelmäßig auf den Tag erfolgen konnten, so zeigten doch die resp. in Glückstadt expedirten Steamer nach London, Hull, Grimby und Westhampool und vice versa, daß selbige nicht allein eine den Umständen angemessene Ladung einbrachten, sondern auch durchweg sich hinreichend ausgehende Güter dahin vorfanden. Leider konnte die Weiterbeförderung, zumal der landwärts bestimmten Waaren nicht immer mit der hierorts gewohnten Pünktlichkeit erfolgen, da durch die auf der Berlin-Hamburger und Altona-Rieler Bahn in der letzten Hälfte des verflossenen Monats stattgehabten Truppentransporte der Verkehr eine sehr erhebliche Stockung empfand, indem die reinen Güterzüge auf den besagten Bahnstrecken für diese Zeit ausfielen und täglich nur eine gewisse Centnerzahl Gut zur Expedition angenommen wurde.

In Folge des gegen Ende Januar hier eintretenden Thauwetters gelang es den Anstrengungen einiger ab See kommenden Dampfern „Sitana“ (Hartlepool), „Bavaria“, „Hammonia“ (Newyork) und „Chorychase“ (Newcastle) die Eisdecke der Elbe derart zu durchbrechen, daß eine Fahrstraße ab hier nach und von See frei und für Dampfschiffe, wenn zuweilen auch noch schwer, doch immerhin passierbar wurde, was sich einige hier überwinterte Englische Steamer zum sofortigen Auslaufen, sowie wenige andere ab See einkommende Dampfer schleunigst zu Nuzen machten, weil der in den letzten Tagen des Januar plötzlich wieder hereinbrechende Frost eine nochmalige Störung der kaum so eröffneten Schiffsahrt befürchten ließ.\*)

Direct nach Newyork wurde im verflossenen Monate nur ein Steamer, am 9. Januar die „Germania“ mit 800 Tons Gütern

\*) Einer Mittheilung zu Folge, d. d. Hamburg, 6. Febr. ist die Eröffnung der Schiffsahrt zur Thatsache geworden. Die Red.

expedirte; die für den 23. Januar ursprünglich festgesetzte Fahrt der „Hammonia“ fiel „Eises halber“ aus und findet nun erst am 6. Februar eventuel ab Glückstadt statt, während die nächsten Expeditionen vorläufig wie folgt, bestimmt wurden:

„Bavaria“	Hrt. Taube,	Sonnabend	20. Februar.
„Germania“	„ Ehlers,	„	5. März.
„Teutonia“	„ Haack,	„	19. „
„Borussia“	„ Meyer	„	2. April.
„Saxonia“	„ Trautmann,	„	16. „

Bessere Gelegenheit nach Newyork auf indirectem Wege, via Liverpool, bietet sich, wie nachstehend bemerkt dar:

von Liverpool		Güterexpeditionstage für	
Post-Dampfschiffe:		nebenstehende Dampfschiffe	
		von Hamburg:	
Gtina	Mittwoch den 17. Februar	6 bis 12. Febr.	
City of Limerick	Sonnabend „ 20. „	13. „	
City of Newyork	Mittwoch „ 24. „	16. 18. 19. Febr.	
Edinburg	„ „ 2. März	23. 25. 26. „	
City of Washington	Sonnabend „ 5. „	27. Febr.	
City of Baltimore	Mittwoch „ 9. „	1. 3. 4. März.	
Glasgow	„ „ 16. „	5. 8. 10. 11. März.	
City of Cork	Sonnabend „ 19. „	12. März.	

jede Mittwoch und jeden wechselnden Sonnabend.

Der Flußschiffsverkehrs ruht unter den bewandten Witterungsverhältnissen selbstredend noch ganz und gar.

## Technische Briefe.

**Chemnitz, 4. Febr. (Doppelmaschinen.)** Bei dem Englischen Maschinenbaue zeigt sich seit einiger Zeit die Neigung, Maschinen zu construiren, die gleichzeitig verschiedene Arbeiten verrichten, z. B. combinirte Loch- und Scheermaschinen, Loch- und Nietmaschinen, die man vielleicht als Doppelmaschinen bezeichnen kann. Eine wichtige Frage für die Industrie ist es, ob sich dieses Bestreben vom ökonomischen Standpunkte aus rechtfertigen läßt; eine Frage aber auch, die erst nach sehr sorgfältigem Studium dieser Maschinen zu beantworten ist. Wenn wir sie hier natürlich auch nicht vollständig beantworten können, so wollen wir doch einige Hauptpunkte zusammenstellen, welche bei der Beantwortung in Betracht kommen müssen.

Wenn man von einer und derselben Maschine zwei oder selbst drei ganz verschiedene Arbeiten verrichten läßt, so liegt dabei offenbar die Absicht zu Grunde, die Anlagskosten zu vermindern, den Zeitverlust zu vermeiden, den der Transport eines Arbeitsstückes von einer Maschine zur andern erfordert, also die Arbeit zu beschleunigen und endlich die Aufsichtskosten zu verringern. Dazu müßte zunächst nachgewiesen werden, daß eine Doppelmaschine billiger ist, als zwei einzelne, die zwar mehr Material erfordern werden, während dagegen die Doppelmaschine mehr Handarbeit und wohl auch eine sorgfältigere erfordert. Da aber bei Maschinen der Werth des Materials im Allgemeinen geringer ist, als der der Handarbeit, so wird auch der Preis einer Doppelmaschine um so weniger von dem zweier einfachen verschieden sein, je complicirter sie ist und je mehr Sorgfalt ihre Ausführung erfordert. Unbestreitbar ist es, daß die Doppelmaschine weniger Platz wegnimmt und daß die Bewegungsübertragung leichter ist, als bei zwei einzelnen. Auch die Zeitersparnis läßt sich nicht bestreiten; vorausgesetzt nämlich, daß das Arbeitsstück, an dem der eine Maschinenteil eben eine Arbeit verrichtet hat, sofort und fast ohne Unterbrechung von einem zweiten oder selbst dritten Maschinenteile weiter bearbeitet werde. Ist die Doppelmaschine selbstwirkend, so wird sie sicher mit Zeitersparnis arbeiten, aber auch complicirter construirt sein müssen und leichter Störungen ausgesetzt sein; ein einziger Arbeiter wird dann zu ihrer Leitung und Beaufsichtigung ausreichen, der aber eine unermüdbare Aufmerksamkeit, ein scharfes Auge, große Thätigkeit und viel Übung besitzen muß, Eigenschaften, die man bei einem Arbeiter nicht zu häufig vereinigt treffen wird.

Ist die Maschine aber nicht selbstwirkend und müssen einzelne Operationen von Menschen ausgeführt werden, so machen sich mehrere Arbeiter nöthig, die vollständig gleichmäßig einander gewissermaßen in die Hände arbeiten müssen, und ein solches gleichmäßiges Zusammenarbeiten findet man ebenfalls bei den Arbeitern nicht sehr häufig.

Eine selbstthätige Doppelmaschine arbeitet nur dann vortheilhaft, wenn durchaus keine Unterbrechungen des Betriebes eintreten; zeigt sich eine Störung bei der einen von den Operationen, die sie ausführt, so müssen auch alle andern feiern; der Bruch eines Maschinenteiles kann die ganze Maschine zum Stillstande zwingen. Wollte man solche allgemeine Störungen vermeiden, so müßte man jedem selbstständigen Theile der Doppelmaschine, der eine Einzelmaschine ersetzt, eine besondere Ausrüstung geben; offenbar aber wäre das nur eine unnütze Complicirtheit, weil bei einer solchen Maschine ein Theil nicht mehr vortheilhaft fortarbeiten kann, wenn der andere beschädigt ist. Kurz, die ganze Maschine muß bei der kleinsten Störung stehen.