Miscellen.

Anwendung der Ketten-Dampfschleppschifffahrt in Deutschland.

Am 28. August d. Js. fand auf der Elbe zwischen der Neustadt und Buckau eine Probefahrt mit dem Kettendampfer statt, zu welcher sich die Spitzen der Civil- und Militärbehörden und andere, von der vereinigten Hamburg-Magdeburger Dampfschifffahrts-Compagnie eingeladene Gäste eingefunden hatten. Ueber das System der neuen Betriebsart haben wir wiederholt Mittheilung gemacht.[103] Die in der Elbe liegende, an ihren Endpunkten stark verankerte Kette, an welcher sich der Dampfer entlang zieht, ist 3/4 Meilen lang und wiegt 1400 Ctr. (7 1/2 Pfd. per Fuß); die Maschine, welche die beiden Trommeln, um welche die Kette drei Mal gewunden ist, dreht, hat 60 Pferdekräfte (Hochdruck mit Expansion und Condensation). Die bekannten Schwierigkeiten, welche die schräg über die Elbe führende Eisenbahnbrücke und das mangelhafte Fahrwasser oberhalb dieser Brücke darbietet, wurden überwunden, und die beiden Schleppkähne wußten den Biegungen und Wendungen, welche das schmale Fahrwasser bedingte, mit Geschick zu folgen. Ein zahlreiches Publicum an dem Ufer und auf der neuen Brücke beobachtete die Fahrt mit sichtlicher Theilnahme.

Die Ketten-Dampfschleppschifffahrt, welche sich auf der Seine zwischen Paris und Havre längst eingebürgert hat, ist für Deutschland hier zum ersten Male, abgesehen von der Benutzung bei einigen Uebergängen am Rheine, in Anwendung gebracht worden. Vorläufig wird sie nur zum Durchschleppen der Schiffsfahrzeuge von der Neustadt nach Buckau stromaufwärts dienen, um die zeitraubende und kostspielige Passage durch die Schleuße zu vermeiden, demnächst aber wird die oben genannte Compagnie weitere Ketten legen zur Verbindung mit Wittenberge und hoffentlich auch bald mit Hamburg. (Berggeist, 1866, Nr. 71.)

Kessel-Explosionen in Amerika.

Während man in Deutschland und in den europäischen Staaten überhaupt den Ursachen der Kessel-Explosionen im Ganzen und in jedem einzelnen Falle so genau als möglich nachforscht, und besorgt ist, die Oberflächlichkeit und den Leichtsinn des bestellten Wärterpersonals durch strenge Verfolgung etwaiger Verschuldung durch Fahrlässigkeit zu verringern, scheint man in Nordamerika viel weniger Gewicht hierauf zu legen, wie folgender äußerst summarische Ueberblick aus dem Scientific American beweist. — „Explosion dreier Kessel in Columbia Pa. Zwei Menschen todt und drei verwundet. Ursache unbekannt. Am 9. Januar, eine Locomotive der New-Jersey-Centralbahn geplatzt. Drei Menschen getödtet, zwei verwundet. Keine Ursache angegeben. Am 19. Januar, ein Kessel in Baltimore Md. gesprungen, drei Menschen verletzt. Keine Ursache („no cause"). Am 29. Januar, Kesselanlage von Carhart und Needham's Melodion-Fabrik, 23. Straße New-York, Kessel überhitzt durch plötzliches Fallen des Wasserstandes, Feuerröhren gesprengt, Nietköpfe herausgeschleudert, Nietungen zerbrochen. Am 30. Januar, Locomotive der Boston-Lowell-Bahn beim Stillstehen geplatzt, ein Todter, zwei Verwundete. Keine Ursache ermittelt. Am 30. Januar, schreckliche Explosion auf dem Ohiostrom, Dampfer „Missouri" zerstört, hundert Todte, keine Ursache bestimmt. Am 30. Januar, furchtbare Explosion des Dampfbootes „Miami," gesunken im Arkansas-Strom, zweihundert fünfundzwanzig Todte. Keine Ursache bekannt. Am 31. Januar, Explosion einer Locomotive auf der New-Orleans-Jackson-Bahn, drei Todte und vier Verwundete, keine Ursache ermittelt. Am 2. Februar, fürchterliche Explosion des Dampfbootes „W. R. Carter" auf dem Missouristrom. hundertundfünfzig Todte. Keine Ursache bekannt. Am 3. Februar, Dampfboot „Baltic," Kessel zersprungen beim Verlassen des Docks von New-Orleans. Drei Todte,

---

[103] Polytechn. Journal Bd. CLXXI S. 312, Bd. CLXXIII S. 311, Bd. CLXXVIII S. 410.

Sächsische Landesbibliothek - Staats- und Universitätsbibliothek Dresden gefördert von der Deutschen Forschungsgemeinschaft DFG HUMBOLDT-UNIVERSITÄT ZU BERLIN