

kommen entsprechen, der Reisende, dem die Schwingungen auch dieser Schiffe noch immer häufig die Seekrankheit erzeugen, noch lange nicht damit zufrieden sein kann. Und da die Seekrankheit ein mächtiges Hinderniß für den Personenverkehr zur See darstellt, so sei nachstehend der seit der 1867er Ausstellung gemachten Vorschläge Erwähnung gethan, welche der Ueberfahrt zwischen England und dem Continente gelten, und, obgleich nicht auf der letzten Weltausstellung repräsentirt, doch sowohl wegen der Bedeutung der Urheber als wegen des wichtigen Zweckes, den sie verfolgen, hier nicht gut übergangen werden können.

Der erste Vorschlag rührt von Scott-Ruffel her. Scott-Ruffel schlägt vor, ein Schiff nach Art der Flussschiffe, nur dem Seebedarfe entsprechend, zu construiren und durch bewegliche, schiefe Ebenen abwechselnd mit den Eisenbahn-Stationen Calais und Dover so in Verbindung zu bringen, daß die Eisenbahn-Züge vom Lande direct auf das Fährschiff, respective von diesem aufs feste Land fahren können und also die Reisenden, wenn sie nicht auf der Fähre selbst gerne aussteigen wollen, ohne den Waggon zu verlassen, jedenfalls aber ohne Wagenwechsel die See passiren können.

Auf einem sehr breiten großen Schiffe, wie eine solche Fähre dies sein müßte, würde höchst wahrscheinlich die Seekrankheit sich weniger geltend machen. Gleichzeitig wären auch die großen Widerwärtigkeiten behoben, denen zu Folge der Reisende, selbst in den besseren Häfen, vom Eisenbahnhofe im Winter, bei Nacht und Regen mit dem Handgepäck ins Schiff hinunter oder noch halb seekrank aus dem Schiffe in die Höhe klettern, in Boulogne und Calais gar noch zwischen Schiff und Bahnhof eine Fahrt auf fürchterlichen Omnibussen, der Glückliche innen, der weniger Glückliche oben auf dem Imperial, durchmachen und die Proceduren des Auf- und Absteigens mit diversem Reisegepäck unter oft recht fatalen Zwischenfällen wiederholen muß.

Der Vorschlag des Herrn Scott-Ruffel gilt überdies auch dem Waarentransporte und hat diesbezüglich, insofern seine Begründung als für eine so kurze Strecke wie über den Canal la Manche die doppelte Umladung von der Eisenbahn zum Schiffe und vice versa relativ sehr kostspielig und zeitraubend ist und durch dieses oder ein ähnlich realisirtes Project die Waaren ohne Umladung über See an ihren Bestimmungsort sollen gelangen können.

Ein Haupteinwand gegen diesen Scott-Ruffel'schen Vorschlag ist jedenfalls der, daß für seine Durchführung erst die Häfen von Boulogne oder Calais umgebaut werden müßten, da gegenwärtig ein so großes Schiff während der Ebbe nicht ein- oder auslaufen könnte, diese Neubauten aber viele Jahre erheischen, und für ebensolange die Beibehaltung der jetzigen in fürchterlichster Primitivität Speisefalon, Schlaffalon, Conversationszimmer und Krankenzimmer in ein einziges Gemach vereinigen Calais oder Ostendeer Boote zur Folge haben würde. Weiters wären die Schiffsfähren, beweglichen Brücken, Brückenköpfe, Verlegungen der Bahntracen etc. so kostspielig, daß der Personenverkehr die Anlagekosten nicht rentiren würde, während eine bedeutende Verminderung der Seekrankheit, welche hier durch die Größe der Fähre angestrebt wird, in gleichem Grade wohl auch durch ein anderes großes, solche Prämissen nicht erheischendes Schiff erzielt werden kann.

In diesem Sinne ist der von Grantham vorgeschlagene, 45 Fufs breite, $7\frac{1}{2}$ Fufs tauchende, 400 Fufs lange, zur besseren Lenkbarkeit vorne und hinten mit Steuerrudern versehene Canaldampfer zeitgemäßer, obgleich seine innere, nach Art der amerikanischen Eisenbahn-Wagen getroffene Sitzeintheilung besser durch eine genügende Anzahl kleiner, dem Seekranken — denn deren wird es auch auf diesem Schiffe, wenn auch nicht so viele, geben — ein entsprechendes Refugium bietender, abgeschlossener Cabinen zu ersetzen wäre.

Ein Vorschlag, von Bessmer erdacht, besteht darin, daß der Passagierfalon 70 Fufs lang und 30 Fufs breit an zwei Zapfen, welche in der Längsachse im