

Mitteltheile des Schiffes auf soliden Lagern ruhen, vertical hängt und durch geeignete hydraulische Vorrichtungen trotz der seitlichen Schwingungen (dem Rollen) des Schiffes immer in verticaler Lage erhalten bleibt, während die Längenschwingungen (das Stampfen) dadurch vermindert werden sollen, daß der Bug- und Vordertheil des Schiffes sehr niedrig und scharf sind, so daß die Wellen quasi durchstochen werden und die obere Kuppe der so getroffenen Welle über Bord kommt und durch ihr Gewicht den Auftrieb des Wellenrestes, welcher den Vordertheil des Schiffes gerade heben will, äquilibriren soll. Factisch verhielten sich die Blockadebrecher zur Zeit des amerikanischen Bürgerkrieges, welche den Vordertheil in ähnlicher Weise gebaut hatten, in der See ruhiger, als gewöhnliche Hochbordschiffe; jedenfalls aber hat die Aufhängung des Salons zur Folge, daß für den Passagier nur diejenigen Unannehmlichkeiten übrig bleiben, welche von den Längenschwingungen (dem Stampfen) und von dem Heben und Senken des Schiffes herrühren. Es ist nun allerdings sehr möglich, daß gerade bei den Fahrten über den Canal la Manche, denen dieser Vorschlag zum größten Theile gilt, das Rollen des Schiffes am meisten zur Entstehung der Seekrankheit beiträgt, und es ist also vorauszusetzen, daß, wenn dieses Rollen für den Passagiersalon ausgeglichen, respective für den Reisenden unfeelbar gemacht wird, der in einem solchen hängenden Salon situirte Passagier die Seekrankheit weniger heftig oder feltener bekommen wird. Auch ist gewiß, daß, wenn diese Aufhängung des Salons, praktisch ausgeführt, den Einfluss des Rollens beseitigt, später, wenn das Stampfen des Schiffes noch immer lästig genug bleiben sollte, auch die Längenschwingung durch eine Queraufhängung ausgeglichen werden könnte.

Ein von Dudgeon vorgeschlagenes Canalschiff endlich hat 250 Fufs Länge, 45 Fufs Breite und 8 Fufs Tauchung, und den Boden des Schiffes fattel-förmig in der Weise geformt, daß hiedurch eine Höhlung entsteht, welche wie die Hälfte eines nach seiner Längennachse entzwei geschnittenen Kegels ausieht, deren Spitze nahe vor dem Buge des Schiffes in der Kiellinie endigt und am Hintertheile des Schiffes wie eine halbelliptische Tunnelöffnung von 18 Fufs Breite auf 13 Fufs Höhe sich darstellt, jedoch nach unten ganz frei und bis zur Wasserlinie von der See erfüllt ist. Vier rückwärts im gleichen Niveau angebrachte Schrauben, wovon die zwei mittleren im Bereiche des Tunnels gegenseitig circa 10, die zwei äußeren gegenseitig circa 20 Fufs entfernt, dienen zur Bewegung und nebst zwei Steuerrudern, ebenfalls rückwärts disponirt, zur Lenkung des Schiffes. Das Schiff sieht sonach von vorne wie ein gewöhnliches, recht breites Schiff aus und von rückwärts wie ein Zwillingschiff, von welchem jedes einzelne mit zwei Zwillingschrauben betrieben wäre.

Der Erfinder geht von der Meinung aus, daß zur Passirung des Canal la Manche ein stabileres Schiff nothwendig sei, und daß dies nicht anders erzielt werden könne, als indem ein großes Volumen mitgeschleppt wird, welches nicht leicht dislocirt werden kann. Er setzt nun voraus, daß die, die halbkegelförmige Einbuchtung des Schiffbodens erfüllende See diesen Wasserballast ersetzen wird. Wenn dem so ist, dann sind jedenfalls die zwei inneren seiner vier Schrauben unzweckmäsig. Denn wenn das Wasser, welches die Einbuchtung erfüllt, als Ballast mit dem Schiffe mitfährt, dann können die zwei mittleren Schrauben, welche ja im Bereiche der Kielbucht disponirt sind, kein Wasser bekommen, und consumiren also unnütz Arbeit; oder aber es bekommen, wie der Erfinder behauptet, alle vier Schrauben, auch die zwei mittleren das zu ihrer propulsirenden Wirksamkeit nothwendige Wasser, dann kann das Wasser in der Kielbucht unmöglich mit dem Schiffe mitlaufen, sondern nur von den zwei mittleren Schrauben wie von zwei mächtigen Circularpumpen nach hinten hinausgepumpt werden, die erhoffte Wirksamkeit des Wasserballastes kann dann nicht eintreten und die Einbuchtung vergrößert unnütz die Reibungsfläche zwischen dem Schiffe und der See.