

I. B. Concurrentzfähigkeit verschiedener Schiffstypen.

Was zunächst die Concurrentzfrage zwischen Dampf- und Segelschiffen anbelangt, so ist gegenwärtig für den Personenverkehr das Dampfschiff fast ausschließlich in Verwendung. Diefes ist heute wohl selbstverständlich, aber noch gar nicht seit so langer Zeit entschieden. Im Jahre 1853 z. B. wurde den Dampfschiffen der Postdienst von England nach Australien abgenommen und den Segelschiffen übertragen, weil diese pünktlicher und regelmässiger einliefen als die Dampfer.

Freilich waren damals die Dampfschiffe noch unvollkommen, sie verbrauchten relativ enorme Quantitäten von Brennstoff, waren dadurch gezwungen, während der Reise oft Station zu machen, um frische Kohle einzuschiffen, fanden mitunter keine, weil die Kohlenzufuhr noch nicht gut organisiert war, und verloren viel Zeit, während gerade die Segelschiffe durch die von den Amerikanern eingeführten Klipper und die damals zuerst erfolgte Anwendung wissenschaftlicher Principien auf ihre Formgebung und Ausrüstung so vorgeschritten waren, dass sie auf langen Fahrten bezüglich der Pünktlichkeit und sogar durchschnittlichen Schnelligkeit mit den damaligen Dampfern erfolgreich concurriren konnten. Seither ist das Verhältniss natürlich bedeutend geändert; die Geschwindigkeit der Dampfer ist eine ungleich grössere und regelmässiger und das Einhalten der Fahrzeit ein viel bestimmteres.

Doch ist in Bezug auf Waarenverkehr die Entscheidung zwischen Segelschiffen und Dampfschiffen noch bei Weitem nicht bestimmt, und gerade auf sehr langen Strecken, wo die Dampfer durch die Nothwendigkeit, Kohlenvorrath für ganze Reisen an Bord zu nehmen, viel Laderaum verlieren, den Kohlenverbrauch möglichst niedrig halten müssen und die Geschwindigkeit nicht weit treiben können, sind die Segelschiffe im Vortheil, umsomehr, als die Fortschritte, welche in der Navigation gemacht wurden, den Segelschiffen mehr zu Statten kommen als den Dampfern.

Die Segelfahrer haben jetzt ganz genaue Karten und Aufzeichnungen, durch welche sie die constanten Winde, welche zu einer bestimmten Zeit in einer bestimmten Gegend nach einer bestimmten Richtung wehen, benutzen und ihren Curs demgemäss einrichten können.

Wie weit die Vollkommenheit in dieser Beziehung gelangt ist, kann man jedes Jahr bei der Einbringung der neuen Thee-Ernte erkennen, um welche Zeit alljährlich ein bedeutender Preis für das Segelschiff ausgeschrieben ist, welches den ersten neuen Thee durch die rascheste Fahrt nach England bringt. Die wettfahrenden Segelschiffe verlassen alle an einem Tage gleichzeitig den chinesischen Hafen, kommen meist nach Verlauf der ersten Nacht gegenseitig aufser Sicht und laufen durchschnittlich nach 82 Tagen mit solcher Regelmässigkeit an der Themsemündung ein, dass gewöhnlich zwischen dem Schiffe des ersten und dem des zweiten Preises ein Intervall von nur wenigen Stunden sich ergibt.

Das Rationellste scheint allerdings, dass, so gut alle Dampfer Hilfssegelwerk haben, um die günstigen Winde zu benützen, die Segelschiffe kleine Aushilfsmaschinen haben, welche sie bei Windstille, beim Einlaufen in die Häfen etc. in Anwendung bringen können, und deren Dampfkessel ihnen auch beim Aus- und Einladen für die Krahn und sonstigen Vorrichtungen den Dampf liefern.

Wenn bei Windstille ein Segelschiff durch seine Aushilfsmaschine 5 bis 6 Seemeilen in der Stunde vorwärts gebracht wird, so ist dies vollkommen genügend, und hiefür werden die Dimensionen der Maschine und der Kohlenräume so klein, dass deren Unterbringung keinerlei Schwierigkeiten bietet. So würde ein Segelschiff von der Grösse des später beschriebenen Dampfers „Pollux“ von 4000