

gebaut, ist ähnlich wie der vorbeschriebene „Pollux“ lediglich für Waarentransport eingerichtet. Es bewerkstelligt die Fahrt von London nach dem Cap der guten Hoffnung regelmäßig in  $22\frac{1}{2}$  Tagen, ist somit der rascheste Dampfer dieser Linie und befährt auch die Linie Calcutta-London angeblich mit größerer Geschwindigkeit als die concurrirenden Waarendampfer. Es ist jedenfalls im Verhältnisse zu seiner Maschine, welche nur 1200 Pferdekräfte indicirt, geschwind. Besonders beachtenswerth ist die Anordnung der Commandobrücke bei diesem Schiffe. Dasselbe hat im Mittelschiffe eigentlich zwei Commandobrücken, die eine im gewöhnlichen Niveau, die andere um Manneslänge höher disponirt; ebenso sind zwei Steuerruder, eines wie gewöhnlich im Ruderhause rückwärts und eines auf der ersten Commandobrücke angebracht. In der Nähe der Küsten, bei den Einfahrten in Häfen, bei Passirung des Suez-Canales, überhaupt in Passagen, wo größere Achtbarkeit erheischt wird, besteigt der Steuermann die erste und der Capitän die höhere zweite Brücke, so daß letzterer über das vordere Castell hinweg eine bessere Ueberficht hat, und der Steuermann in seiner nächsten Nähe die Befehle unmittelbar mündlich bekommen kann.

Das Schiff „The Anglian“ von Attkin und Mansel, Glasgow, gebaut und der Union Steam Ship Co. gehörig, besorgt Waarentransporte von Southampton übers Cap der guten Hoffnung nach Zanzibar. Es bietet nichts Neues, ist aber richtig und dem Stadium, auf welchem sich der Schiffsbau heute befindet, entsprechend eingerichtet und sind dessen Dimensionen, wie die der anderen Schiffe in der am Schlusse dieses Abschnittes befindlichen Tabelle angegeben, geeignet, die Urtheilskraft über derartige Schiffe zu vervollständigen.

Das Thurm-Panzerschiff „Peter der Große“, vom kaiserlich-russischen Admiral Popoff construirt, ist als Gegensatz des früher beschriebenen Bugcasematt-Schiffes „Erzherzog Albrecht“ und Typus einer ganzen Classe von Schiffen besonders interessant. Authentische Zeichnungen oder sonstige ausführlichere Mittheilungen konnten nicht rechtzeitig beschafft werden, die wohl lehrreich gewesen wären, da Popoff als einer der besten Schiffskonstructeure anerkannt ist und demnach vorausgesetzt werden kann, daß bei diesem Schiffe manche Unzukömmlichkeiten, welche viele bisherige Thurm-Panzerschiffe geboten haben, vermieden sind. Um übrigens eine Idee von dem Schiffe zu geben, ist auf Seite 21 in *Fig. 8* eine Skizze des ausgestellt gewesenen Blockmodelles veranschaulicht.

Ein Kanonenboot, von der Mekaniska Werkstad von Motala für die schwedische Scheerenflotte construirt, sah ungefähr wie ein unterseeisches Seeschiff aus, dessen über Wasser ragender Theil lediglich ein hölzerner massiver, mit schwachen Panzern verkleideter Aufbau war, aus welchem in der Mitte des Schiffes ein fixer Thurm hervorragte, dessen Stückpforte in der Kielrichtung sich befindet und mit einer kräftigen Kanone armirt war. Das Schiff hatte vorne ein Steuerruder mit Handbühne und das Hauptsteuer wie bei dem Donaumonitor „Maros“ im Thurme durch den Panzer gedeckt.

Ein Blockmodell der kaiserlich brasilianischen Schaluppe „Trajano“, war durch die neue Form des Schiffskörpers interessant, welche nach einer Erfindung des Chefingenieurs der brasilianischen Marine Augusto de Carvalho construirt ist. Die Constructionslinien dieses Schiffes sind auf beistehender Seite 32 veranschaulicht. Herr Carvalho geht von der Ansicht aus, daß die jetzigen Seeschiffe durch die V-Form, welche die Spanten des Vorderschiffes darstellen, bei Vorwärtsbewegung des Schiffes zur Bildung von Verticalcomponenten des Widerstandes der zu verdrängenden Wassermasse Anlaß geben, welche zur Folge haben, daß das Schiff vorne, je größer die Geschwindigkeit ist, umsomehr gehoben wird und hiedurch der Geschwindigkeit des Schiffes sehr nahe Grenzen setzen. Herr Trajano substituirt deshalb den üblichen V-Spanten des Vordertheiles des Schiffes U-Spanten, welche die Bildung dieser Verticalcomponenten verhüten und in Folge dessen dem Schiffe bei gleichem Kraftaufwande eine