

größer die Geschwindigkeit der Schiffe ist. Es ist sonach anzunehmen, daß bald Versuche mit großen Schiffen nachfolgen werden und wäre es sehr glücklich, wenn nach so vielen unglücklichen Versuchen, betreffend die Modificationen der Schiffsförmlichkeiten, endlich eine Verbesserung, auch im großen Maßstabe angewendet, sich als dauernd zweckmäßig erweisen sollte.

Sehr interessant war auch eine vom Stabilimento tecnico Triestino, dem größten und mit Recht berühmten Schiffsbau-Etablissement Oesterreichs, ausgestellte Modellcollection von Schiffen vom Jahre 1600 bis heute.

Außer den bisher beschriebenen und zumeist in Zeichnung veranschaulichten Schiffen waren noch eine große Anzahl Schiffe ausgestellt, welche die einen oder anderen der für die früheren Schiffe erwähnten Vorzüge besaßen oder absolut nichts Neues boten, oder deren Verbesserungen, namentlich bei Segelschiffen, welche seit der Erfindung der Klipper an das Maximum ihrer Leistungsfähigkeit gelangt zu sein scheinen, ganz untergeordnete ohne besondere Tragweite sind, so achtenswerth sie auch sein mögen. So hat der bekannte holländische Schiffbauer Smit & Sohn in Kinderdyk unter Anderem Zeichnung und Modell seines Dreimast-Klippers „Noah“ (900 Tonnen Gehalt) ausgestellt, welcher schon seit dem Jahre 1857 allerdings sehr erfolgreich seine Reisen von Batavia nach Holland binnen durchschnittlich 84 Fahrtagen bewerkstelligt, aber für heute nur insofern Neues bietet, als diese Leistungen auch von heute gebauten Segelschiffen nicht übertroffen werden können.

Nur in der italienischen Abtheilung waren sehr schöne Blockmodelle für Schiffskörper von Segelschiffen mit Aushilfsmaschinen ausgestellt und zu ersehen, daß in diesem Lande die Wichtigkeit solcher Schiffe sehr richtig erkannt und benutzt wird. Da aber diese Schiffe nie im Längenschnitt und auch von den Aushilfsmaschinen weder die Art ihrer Unterbringung im Schiffsraume noch sonstige Details angegeben waren, so können diese sonst für den Waarenhandel höchst wichtigen Schiffe an dieser Stelle nicht durch Specialzeichnungen veranschaulicht werden. Doch sei ganz kurz erwähnt, daß für Segelschiffe mit Aushilfsmaschinen die Maschine am besten im Achter, respective in den hinteren Räumen des Schiffes, nahe dem Steuerruder untergebracht wird und im Allgemeinen die Anzahl der indicirten Pferdekräfte derselben bei kleineren Segelschiffen mit $\frac{1}{6}$, bei größeren mit $\frac{1}{10}$ und noch weniger der Anzahl Pferdekräfte eines gleich großen Personendampfers bemessen wird.

Endlich sei noch beigefügt, daß für Segelschiffe mit Aushilfsmaschinen jene Vorrichtungen besondere Bedeutung haben, welche es ermöglichen die Schiffschraube für die Zeit, da mit Segel gefahren wird, leicht und rasch auszulösen und aus dem Wasser zu heben, und ebenso jene Schraubenconstructions wichtig sind, welche, ohne ihre Festigkeit zu schmälern, es ermöglichen, die Flügel leicht und bequem in eine solche Stellung zu bringen, daß sie nicht, wie jetzt die fixe Schraube, während der Segelfahrt den Wasserwiderstand steigern und die Lenkbarkeit des Schiffes beeinträchtigen. Es waren auf der Ausstellung diesbezüglich mehrere Vorschläge vorgebracht, doch war keiner derselben noch vollkommen genug, um hier gut empfohlen werden zu können.

Sicherheitsapparate auf Schiffen.

Für die Sicherheit der Schiffe und Personen auf denselben bei Unfällen sind vielfache Vorkehrungen getroffen. Wenn dieselben manchmal unzureichend sich erweisen, so liegt dies weniger an den Apparaten selbst, als an der Art ihrer Verwendung. So macht die bisherige Gewohnheit, die Rettungsgürtel in den Cabinen unter den Matratzen oder Kopfkissen der Bettstellen unterzubringen, oft den ganzen Rettungsgürtel nutzlos. Bei Unfällen kommen die aufgeschreckten Passagiere meist erst auf das Deck, um sich über das Vorgefallene zu erkundigen, und wenn