

ringe an Bord, welche aus Kork oder Rennthierhaaren mit geeigneter Hülle bestehen. Der Dampfer des Norddeutschen Lloyd's Kaiser Wilhelm II beispielsweise führt 12 Ringe mit.

Auch Ball- und Kissenform unter dieser Art Rettungsvorrichtungen sind lange bekannt. Macintosh⁶ hatte aus einer Doppellage Leinwand, welche mit einer Kautschukcomposition luftdicht gemacht war, ein cylindrisches Kissen hergestellt; dasselbe wurde bei Gebrauch aufgeblasen. Schnüre dienten zum Anfassen an dem 24 bis 26 Loth schweren Schwimmkörper.

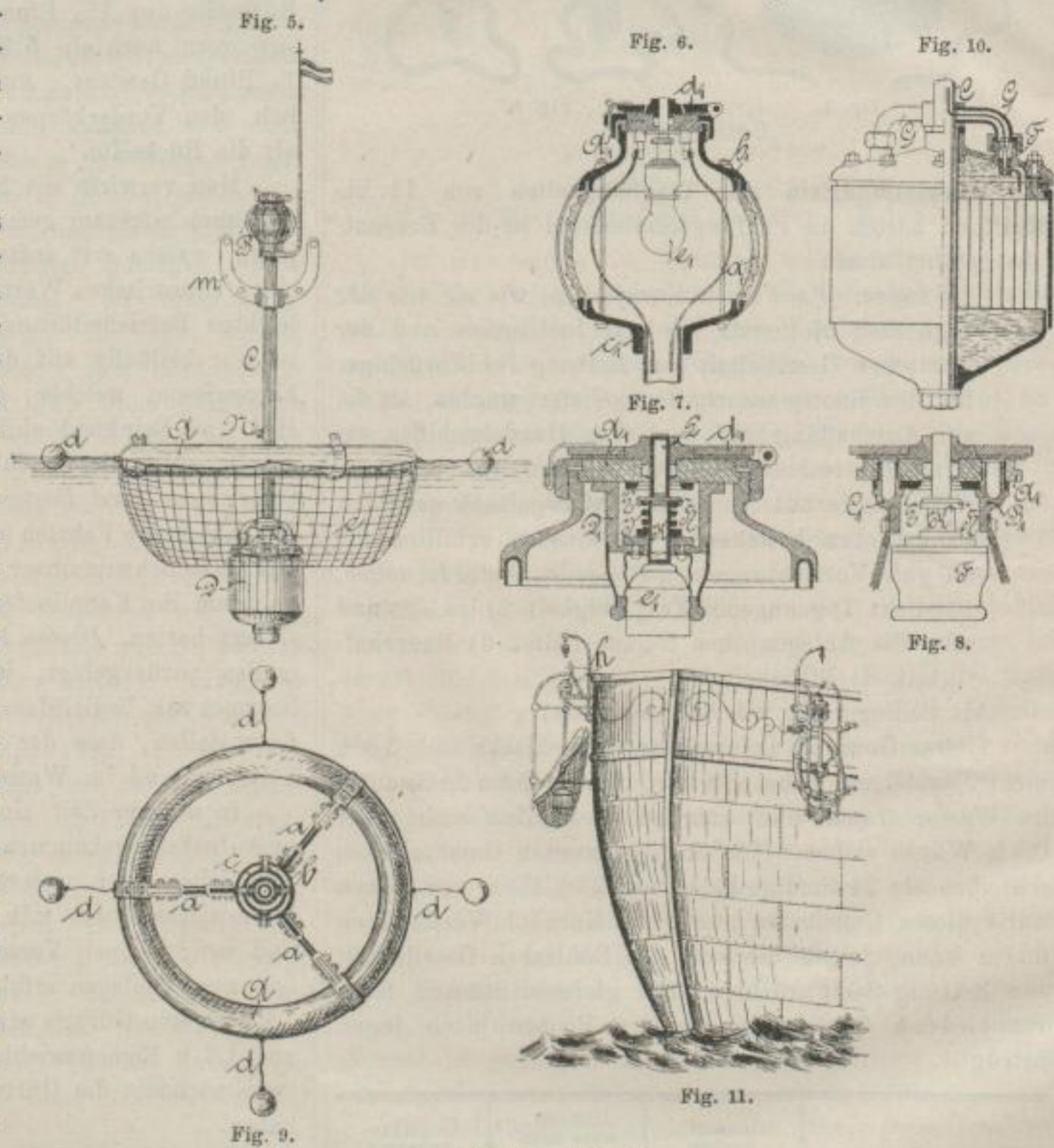
Von einer Reihe italienischer Schiffahrtsgesellschaften ist vor Jahren der Frattini-Ingaramo'sche Rettungsgürtel eingeführt worden, welcher aus einem hohlen, aus elastischem Material erzeugten Gürtel von 15 cm Breite besteht. Derselbe enthält in getrennten Abtheilungen verschiedene Chemikalien — Säuren und Basen —, welche, durch Zug an zwei Schnüren mit einander in Berührung gebracht, den Ring aufblähende Gase entwickeln. Die Einrichtung ist wohl auch dahin abgeändert worden, dass die Chemikalien ohne weiteres zusammen kommen, wenn eine in Wasser lösliche Sperrvorrichtung die Scheidewand freigibt.

Eine Unzahl solcher theils mit Luft, theils mit besonders präparirten Gasen abblähbaren Bojen ist in die Welt geschleudert worden, ohne dass der Schiffsbetrieb ihnen grossen Werth beigemessen hätte. Denn in der That hat sich die stete Bereitschaft mit wachsendem Verkehr zu einer der wichtigsten Eigenschaften der Rettungsmittel entwickelt. So sind specifisch leichte, massive Medien bei Herstellung auch der Bojen herrschend geblieben. Von dem englischen Admiral Ryder rührt der Vorschlag her, die Hängematten aus Netzwerk mit Korkmatratzen zu versehen, so dass die Schlaflager selbst zu Rettungsmitteln werden. Ueberhaupt wird man ja danach streben, soviel wie thunlich Gebrauchsgegenstände, insbesondere leicht transportable, wie Kissen, Stühle, aber auch Schiffstheile, wie Reelings u. dgl., zum gleichen Zweck geeignet zu machen.

Rotationskörper, deren Rotationsachse im Wasser wagerecht zu liegen kommt, wie es bei Bällen und Cylindern der Fall ist, werden gern gemieden, weil sie stets das Bestreben haben, sich zu drehen, wenn eine Person sich einseitig anzuklammern versucht. Man müsste denn geeignete Mittel benutzen, um diesem Uebelstande zu steuern, und eines davon besteht darin, dass man die Körper unten beschwert, d. h. ihre Schwerachse nicht mit der Drehachse zusammenfallen lässt. Ein österreichischer Officier

hatte im J. 1871 als Boje einen hohlen Balken mit excentrischer Bohrung und einer Metallschiene als Kiel vorgeführt. Als Stütze für zwei bis drei Personen musste der Balken 9 Fuss Länge und 9 Zoll Durchmesser haben; in seinem Inneren waren Blechbehälter für Nahrungsmittel vorgesehen. Er sollte auf Deck an den Reelings oder hinter der Schanzverkleidung aufbewahrt werden.

Um den Werth der Rettungsbojen, die ja vom Bord aus zugeworfen werden, nicht illusorisch zu machen, ist es erforderlich, dass dieselben auch sichtbar sind, dass ihr Standort im Wasser bezieh. der Weg, den sie nehmen, sowohl für den Rettung Suchenden, wie für das Schiff erkennbar bleibt. Am Tage wird ja die gegen das Meerwasser abstechende Farbe der Schwimmkörper diesen zu erkennen geben; in der Dunkelheit dagegen muss man zum künstlichen Licht seine Zuflucht nehmen, man muss die Boje beleuchten. Die Schwierigkeit einer solchen Be-



Rettungsboje von Meller.

leuchtung liegt aber darin, dass Wind und überstürzende Wellen gleich störend einwirken.

Soweit feststellbar die älteste, in Anwendung gekommene Rettungsboje mit Leuchtapparat ist wohl die vom Engländer Cook, vermuthlich 1822 construirte. Dieselbe bestand in der Hauptsache aus einem hölzernen Kreuz, dessen unteres Ende beschwert war und dessen wagerechte Arme zwei kupferne Schwimmkugeln aufnahmen. An dem oberen aus dem Wasser ragenden Ende

⁶ Glasgow Mechanics Magazine, Nr. 128 S. 212.