

mich gerade wieder in derselben Lage wie in England, und nie, gelobte ich, wieder unter solchen Umständen einen Bau von solcher Wichtigkeit für mich anzunehmen. Der Schiffbau hatte einen so trüben Eindruck auf meinen Geist und mein Herz gemacht, daß ich bald nach Vollendung desselben einen gleichen Bau nach Schwerin mit wahrem Grauen zurückwies, und schwer werde ich mich überhaupt entschließen, einen solchen nochmals durchzumachen, es müßten denn ganz andere freundlichere Verhältnisse eintreten, und meinen Muth wieder beleben. Ich kann meinen Geistes- und Gemüthszustand beim Bau dieses Schiffes nicht besser bezeichnen, als wenn ich sage: ich war mürbe, mürbe an Geist und Gemüth, an Eifer und Muth, an Erfindungstalent und an Scharfsicht. Die letzten Jahre vor diesem Bau hatten schon an meinem Frieden genagt, mir die Freudigkeit des Lebens geraubt, jetzt blieb nur noch die Bitterkeit desselben in mir zurück, und das auf lange Zeit.

Auf beiden Enden des Maschinenraumes sind zwei starke Duchten quer durch das Schiff gelegt, an die sich die vordern und hintern Wandschienen anlegen und durch Hafenbolzen mit Krampen angebolzt sind. Da nämlich das Schiff bei den Cajüten übergebaut ist, wie man bei g, g in Fig. 4 und 5 sieht, der Ueberbau bei den Rädern aber aus begreiflichen Gründen wegfallen muß, so reichen die hintern und vordern Wandschienen nur bis an die Duchten, und da sie in dieselben eingelassen und mit denselben verbolzt sind, so befestigen sich Duchten und Wandschienen gegenseitig an einander. Durch die Wandschienen sind aber alle übrigen Rippen des Schiffes miteinander verbunden und dienen sich wechselsweise zum Stützpunkt. Die Duchten ragen auf beiden Seiten des Schiffes so weit vor, als die Räderkasten breit sind, und haben quer über vor Ende wieder eine Verbindung, die von zwei starken Stücken gebildet wird, welche wie verzahnte Träger in einander gefämmt sind. Von diesen Stücken hat das obere zugleich eine nach beiden Enden hin abgedachte Form, um seine Stärke noch zu vermehren. In diese Querstücke nach innen ist der excentrische Zapfen für die Räder eingesetzt, von dem unten weiter die Rede seyn wird. Alle Verbindungen sind, um alles recht sicher und fest zu machen, hier möglichst verbolzt. In Fig. 6, Tab. I, sieht man einen perpendiculären Querschnitt des Schiffes in der Gegend einer dieser Duchten. a ist hier eine der Duchten, b der über die Seiten des Schiffes hervorragende Theil derselben, c, c sind Durchschnitte der Verbindungsstücke für den excentrischen Zapfen d. Unter den Duchten liegt zur mehreren Stützung derselben quer durchs Schiff noch eine Sohle, die auf den Kiel und die Kielschweine niedergebolt ist, auf beiden Enden an die Rippen stößt und