

für Tauerer, hatte sich mit den Concessionsinhabern über Ausführung dieser und der noch zu erwerbenden Concessionen schon verständigt, als der im Juli ausbrechende Krieg solche auf unbestimmte Zeit hinausshob.

Im April 1870 erwarb die Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiff-fahrts-Gesellschaft die der Société Centrale gehörenden Patente in Oesterreich-Ungarn und stellte die Einführung der Seilschiffahrt auf der Donau durch Vertrag mit der Brüsseler Gesellschaft fest.

Das erste Seilschiff der Donau, die „Nyitra,“ welches in Fig. 1 der bezüglichen Abbildungen in der Seitenansicht, in Fig. 2 im Grundriß und in Fig. 3 und 4 in mehreren Querschnitten dargestellt ist, wurde im Wesentlichen nach Zeichnungen des technischen Bureau's der belgischen Gesellschaft ausgeführt, der Seilapparat mit Dampfmaschine in Belgien, der Schiffskörper mit Ausrüstung auf dem Schiffswerfte Alt-Ofen gebaut. Das Schiff hat eine Länge von 42 Met., eine Breite von 7,5 Met., eine Höhe an der Seite von 2,30 Met.; es ist mit zwei falschen Kielen von 180 Millimet. Höhe und zwei kräftigen Steuerrudern versehen; sein Tiefgang beträgt einschließlich der letzteren 1,125 Met. Die Dampfmaschine für den Rollenapparat ist liegend, hat gekuppelte Hochdruckcylinder und Condensation. Der Cylinderdurchmesser beträgt 360 Millimet, der Hub 600 Millimet. Außerdem sind zwei verticale Maschinen vorhanden, welche je eine Schraube von 1,20 Met. Durchmesser treiben. Cylinderdurchmesser und Hub der Schraubenmaschinen sind je 375 Millimeter. Die beiden K hrentessel haben jeder  $45\frac{1}{2}$  Quadratmeter Heizfläche und sind für  $5\frac{1}{3}$  Atmosphären Ueberdruck gebaut. Das Gewicht des ganzen Schiffes mit Kohlen und Wasser beträgt 200 Tonnen, welche sich wie folgt vertheilen:

Schiffskörper mit Ausrüstung und Inventar . . . . .	109	Tonnen
Maschine für den Rollenapparat sammt Transmission . . . . .	25	„
Rollenapparat . . . . .	14	„
Schraubenmaschinen . . . . .	10	„
Kessel mit Wasser . . . . .	32	„
Kohlen . . . . .	10	„
	<hr/>	
	=	200 Tonnen.

Um dem Schiffe große Steuerkraft zu geben, wurde abweichend von den feitherigen Constructionen die erste Rolle des Seilapparates der Art beweglich gemacht und so hoch gelegt, daß das Seil unter bedeutenden Abweichungen von der Richtung der Schiffsachse nach beiden Seiten hin dem Rollenapparate zugeführt werden kann, ohne am Schiffskörper zu reiben. Von dieser schwingenden Zuf hrungsrolle gelangt das Seil auf eine sich um einen festen Zapfen drehende Leitrolle, dann auf die Klappen-