

nicht gestattete solche Schiffe aus Eisen herzustellen — eine Ansicht, die allmählich aufgegeben ward. Schiff und Maschinen der „Persia“ sind, wie alle Maschinen der übrigen Schiffe dieser Compagnie, aus den wohlbekanntesten Werkstätten der Hrn. Robert Napier und Söhne in Glasgow hervorgegangen und nach den Constructionen der Hrn. Napier und des Hrn. Elden, früher Dirigent des Geschäftes, erbaut. Die Dimensionen des Schiffes sind folgende (sämmtliche Angaben beziehen sich auf englisches Maas und Gewicht):

Totallänge	390 engl. Fuß,
Länge zwischen den Perpendikeln	360 " "
Breite des Rumpfes	45 " "
Breite, gemessen über den Radkasten	71 " "
Durchmesser der Schaufelräder	41 " "
Tragfähigkeit	3600 engl. Tonnen.

In Betreff der Angabe der Kraft mit welcher die Maschinen arbeiten, findet in England in Folge der verschiedenen gebräuchlichen Grundlagen der Berechnung, stets eine große Verschiedenheit statt. Nach der ursprünglichen, von Watt aufgestellten Regel, wobei eine Pferdekraft = 33000 Pfd. pro Minute einen Fuß hoch gehoben, angenommen ist, arbeiten diese Maschinen mit 4 bis 5000 Pferdekraften; nach der Regel aber, welche die englische Regierung zur Berechnung ihrer Maschinen festgesetzt hat, wobei die Geschwindigkeit des Kolbens stets in bestimmtem Verhältniß zum Kolbenshub und der Dampfdruck auf den Kolben constant zu 7 Pfd. angenommen ist, ohne Rücksicht darauf, wie viel beides in Wirklichkeit seyn mag, arbeiten sie mit 900 bis 1000 Pferdekraften; endlich nach dem Plan, welchen Earl of Hardwicke in seiner Bill niedergelegt hat, arbeiten sie mit 1200 Pferdekraften.

Bevor wir zur speciellen Beschreibung des Schiffes schreiten, wollen wir die Gründe angeben, weshalb die „Persia“ nicht mit einer Schraube, sondern mit Schaufelrädern als Treibapparat ausgerüstet ward. Das Hauptbestreben obiger Compagnie ist, mit ihren Schiffen als Postschiffen die Reise in möglichst kurzer Zeit zurückzulegen und dabei die zuverlässigste Pünktlichkeit einzuhalten. Ungeachtet der großen Vollkommenheit, welche die Schraubendampfer bereits erlangt haben, können sie doch die Geschwindigkeit der Schaufelraddampfer noch nicht erreichen, wenn ihnen nicht günstiger Wind zu Hülfe kommt, in welchem Falle sie allerdings letztere oft bedeutend übertreffen. Da im gegebenen Falle jedoch die große Geschwindigkeit auch zuverlässig seyn mußte, so durften solche Nebenumstände nur benutzt werden, nicht aber erforderlich seyn. Ueberdies machte die