

nommen werden kann. Das Schiff lief mit einer Geschwindigkeit von etwa $11\frac{1}{2}$ Fuß pro Secunde die Bahnen hinab. — Da sich die Wiege nicht über die ganze Länge des Schiffes erstreckte, sondern etwa 60 Fuß an jedem Ende des Schiffes nicht unterstützt waren, so war es nöthig, das Einsinken des Buges des Fahrzeuges in den Ufergrund, nachdem der Stern, welcher voran lief, bereits im Wasser und die Gleitbahnen zu Ende waren, zu verhindern; dies ward erreicht durch eine Reihenfolge von sechs gußeisernen Blöcken, etwa 5 Zoll dick, die in der Mitte des Stapels auf starke Kreuzbäume aufgelagert waren. Auf sie fiel das Schiff nach Beendigung der Gleitbahnen und führte so den Rest des Laufes auf seinem Kiele aus. Da bei früheren gleichen Gelegenheiten diese gußeisernen Blöcke gewöhnlich in der Mitte gebrochen waren, obgleich die ganze Begründung sich gut erhalten hatte, so ward der Vorschlag gemacht, sie mit einem $\frac{3}{8}$ Zoll dicken Eisenblech zu bedecken, um so den Einfluß der Hitze, erzeugt durch die Reibung des Kieles, abzuleiten, und die Ausführung zeigte guten Erfolg, denn die Blöcke blieben dieses Mal unverfehrt.

Um ein Anlaufen des Sternes des Schiffes an das gegenüberliegende Ufer des Glyde zu verhüten, war es nöthig die Bewegung des Schiffes nach seinem Ankommen im Wasser aufzuhalten; dazu wurden zwei Anker des Schiffes, jeder von $2\frac{1}{2}$ Tonnen Gewicht, in den Grund gesenkt mit zwei an ihnen befestigten Platten, im Ganzen etwa 8 Tonnen wiegend. Ketten von $2\frac{1}{2}$ Zoll Durchmesser liefen von ihnen nach beiden Seiten des Schiffes, wo sie an dasselbe befestigt waren, und nachdem das Schiff im Wasser angekommen war und die Anker mit den Platten im Erdboden 56 Fuß weit nachgewühlt hatten, spannten sich die Ketten und brachten mit anscheinend größter Gemächlichkeit den schwimmenden Kolosß unter dem frohen Hurrah der Tausende anwesender Zuschauer zur Ruhe.

II.

Verbesserter Dampfkolben; von G. Krauß.

Mit Abbildungen auf Tab. I.

Von der Ansicht ausgehend, daß die größtmögliche Leistung einer Locomotive, auch bei der besten Construction, hauptsächlich bedingt ist durch zweckmäßig construirte, stets vollkommen dicht schließende und möglichst