Zeitschrift: Am häuslichen Herd : schweizerische illustrierte Monatsschrift
Herausgeber: Pestalozzigesellschaft Zürich
Band: 16 (1912-1913)
Heft: 11

Artikel: Der Riese des Ozeans
Autor: Grempe, P.M.
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-665376

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 03.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Der Riese des Ozeans.

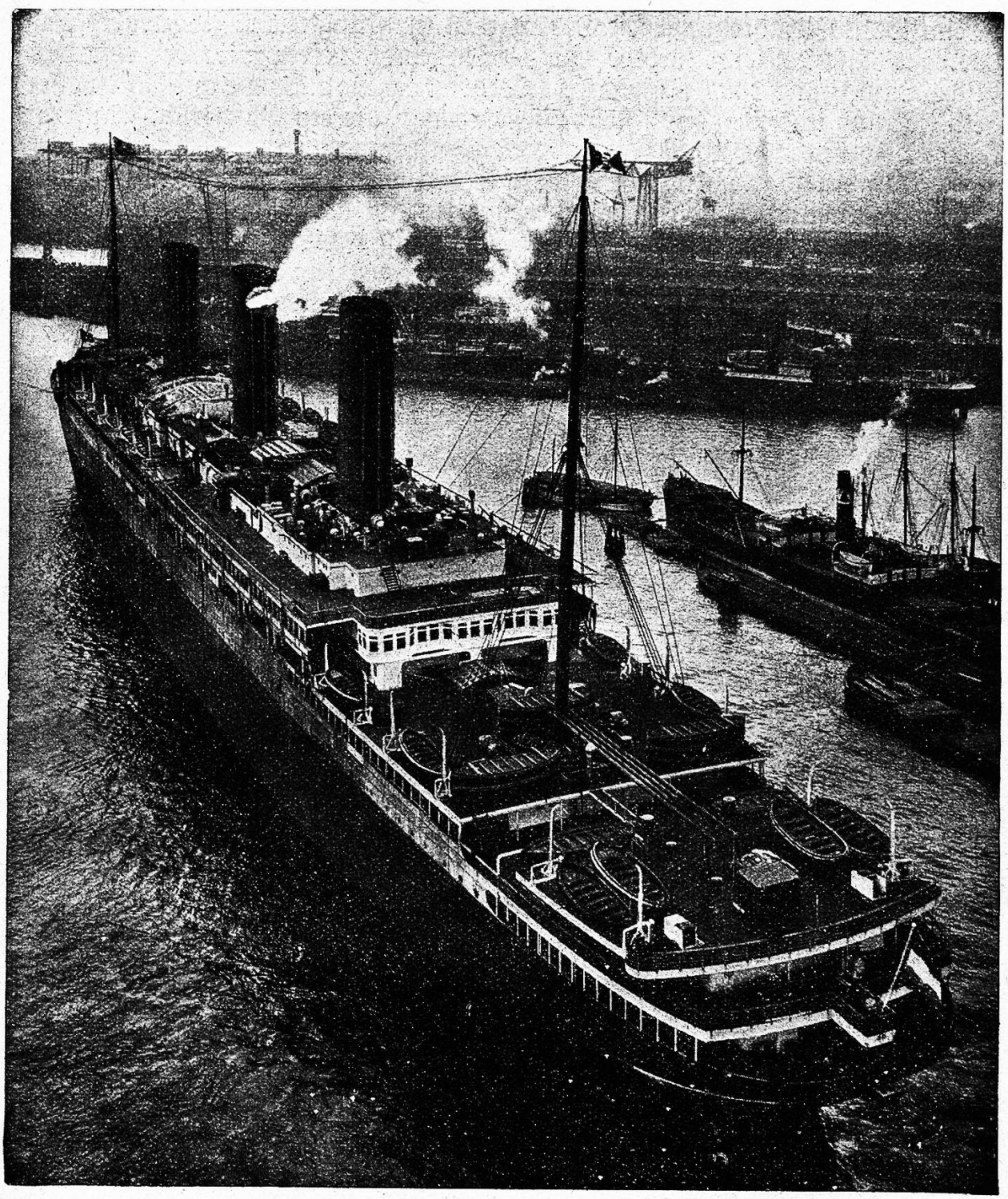
Von Ingenieur P. M. Grempe.

Der „Imperator", das bis jetzt größte Schiff der Erde, ist seiner Bestimmung übergeben worden und vermittelt den Verkehr zwischen der alten und der neuen Welt in regelmäßigen Fahrten. Aus mehr denn einem Grunde verdient dieser „Riese des Ozeans" nicht nur das besondere Interesse der Techniker, sondern auch das des großen Publikums.

Genau so, wie die Technik unserer Tage bestrebt ist, alle Einrichtungen des Eisenbahnwesens als besten Verkehrsmittels auf dem Festlande ständig zu verbessern und die Fahrgeschwindigkeiten zu erhöhen, so wird rastlos an der Vervollkommnung der Ozean-Dampfer zur Bewältigung des internationalen Verkehrs auf dem Wasser gearbeitet.

Was sowohl die Schnelligkeit der Ozeanschiffe, als auch ihre Größe anbelangt, so hat in den letzten Jahren ein recht interessanter Wettkampf zwischen der deutschen und der englischen Schiffstechnik stattgefunden. Als im Jahre 1900 der Schnelldampfer „Deutschland" mit 202 Meter Länge, 20,5 Meter Breite, 13,5 Meter Tiefe und 16,500 Tonnen Ladefähigkeit erbaut worden war, erregte diese Leistung in der ganzen Welt Aufsehen. Bald aber war dieser Vorsprung Deutschlands durch die englischen Ozeanriesen „Mauretania" (Cunard-Linie) und durch den gewaltigen Schnelldampfer „Olympia" (White-Star-Linie) wieder übertroffen. Als dann am 18. Juni 1910 die Hamburg-Amerika-Linie den „Imperator" in Auftrag gab, zeigten die Abmessungen, daß man mit dem neuen Schiff alle bisher gebauten weit übertrumpfen wollte. Der in der verhältnismäßig kurzen Bauzeit von noch nicht 3 Jahren hergestellte Ozeankoloß geht mit seinen Abmessungen in so auffallendem Maße über die bisher angeführten Größen hinaus, daß man dieses gigantische Schiff in der Tat als ein Wunderwerk der Technik bezeichnen kann.

Zahlen geben nur ungefähr einen Anhalt für die Größenabmessungen. Man tut daher immer gut, derartige Angaben in Vergleich mit solchen Bauwerken zu setzen, deren Größenverhältnisse allgemein geläufig sind. Wenn wir nun hören, daß der neue Ozeanriese bei voller Beladung 57,000 Tonnen Wasserverdrängung hat, so werden wir mit dieser Zahl allein wenig angeben können. Ziehen wir zunächst, um eine möglichst anschauliche Vorstellung zu gewinnen, die Maße des neuen Schiffs in Betracht, so hören wir die Zahlen: 280,06 Meter Länge über alles einschließlich des Adlers, 29,87 Meter Breite und 19,20 Meter Tiefe. Stellen wir uns nun vor, daß man dieses Riesenschiff neben dem Kölner Dom hochrichten würde, so reichten die 156 Meter hohen Turmspitzen dieser Kirche nur etwas über die Mitte des Ozeanfahrzeuges hinaus. Würde man aber dieses gewaltige Schiff in die Straße irgend einer Großstadt bringen, so wäre ein Häuserblock von recht erheblicher Ausdehnung verdeckt. Noch anschaulicher wird uns die Größe des „Imperators" werden, wenn wir hören, daß dieses Bauwerk nicht weniger denn 11 Stockwerke aufweist. Während der Flaggenknopf des Schiffes „Deutschland" 55 Meter über dem Kiel lag, liegen die Spitzen der Lademaste bei dem neuen Ozeanriesen noch 20 Meter höher. Berücksichtigen wir jetzt, daß das normale 5stöckige Wohnhaus einer Großstadt etwa 20 Meter hoch ist, so werden uns die Größenverhältnisse des



neuen Wasserpalastes schon verständlich. Die Dampfer, die auf dem Züricheee oder auf der Alster bei Hamburg dem Personenverkehr dienen, können bequem durch jeden der 3 Riesenschornsteine des „Imperator" hindurchfahren.

In rastloser Arbeit mit allen Hülfsmitteln der Technik ist das Riesenschiff aus Eisenplatten zusammengefügt worden. Gewaltige Nieten, mit Preßlufthämmern eingetrieben, haben die 520,000 Zentner Stahlbleche verbunden.

Der Antrieb des Schiffes erfolgt durch 4 Bronzeschrauben mit je vier Flügeln. Jede dieser Schrauben hat 5 Meter Durchmesser und macht in der

Minute 185 Umdrehungen. Die Turbinenleistung beim Vorwärtsgang beträgt 62,000 Pferdestärken. In 46 Wasserrohrkesseln wird der erforderliche Dampf mit 16 Atmosphären-Überdruck erzeugt. Das Schiff mit voller Ausrüstung und Beladung stellt eine Last dar, die ein Panzerschiff unserer Tage noch um etwa 10 Millionen Kilogramm übertrifft.

Daß ein so gewaltiges Bauwerk trotz aller technischen Hülfsmittel in allen Einrichtungen noch eine erhebliche Anzahl von Menschen zur Bedienung erfordert, ist leicht einzusehen. Der „Imperator" befördert rund 4000 Passagiere. Die Besatzung von 1180 Mann sorgt für alle Bedürfnisse des Schiffes und seiner Fahrgäste. Man muß sich vorstellen, daß dieses Riesenschiff eine Stadt von über 5000 Einwohnern darstellt. Dementsprechend werden wir uns nicht wundern, wenn wir hören, daß z. B. zur Bedienung der Telephon- und Telegraphenanlagen auf dem Schiff 5 Personen angestellt sind, daß 3 Ärzte mit 2 Gehülfen für Krankheitsfälle zur Verfügung stehen und daß die tägliche Zeitung des Schiffes von 3 Druckern hergestellt wird. Den Verschönerungsbedürfnissen ist durch 4 Coiffeure und 1 Friseuse Rechnung getragen. Von einer Kommandobrücke so hoch, wie bisher noch bei keinem schwimmenden Fahrzeug, leiten ein Kommandeur und 4 Kapitäne diesen „Windhund des Ozeans" zur neuen Welt und zurück.

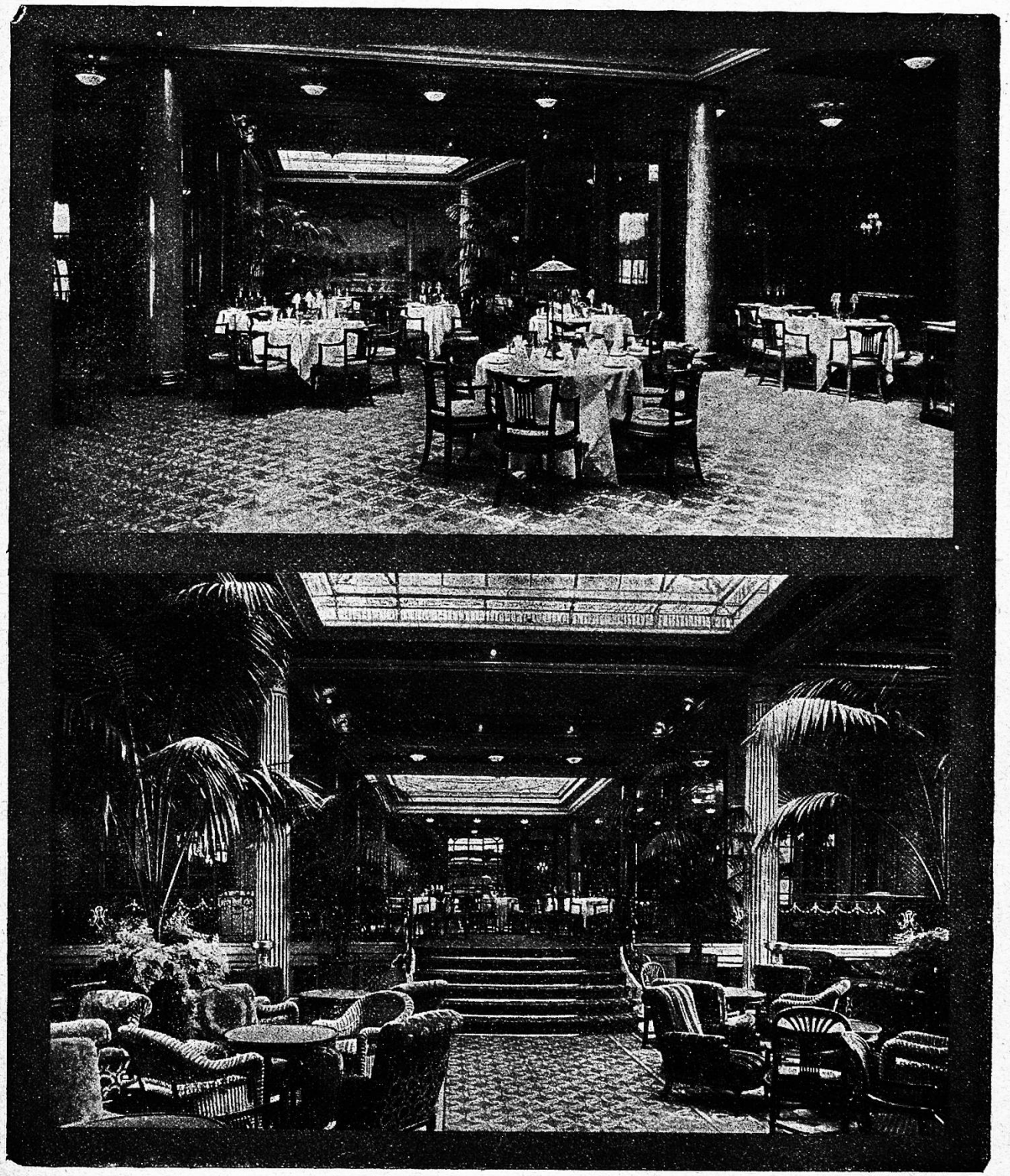
Der neue Schnelldampfer ist ein ausgesprochenes Luxusschiff. Für diejenigen glücklichen Erdenbewohner, für die Geld keine Rolle spielt, stellt eine Fahrt auf diesem Schiff über „den großen Teich" eine außerordentlich angenehme Reise dar. In allen Einrichtungen ist der „Imperator" auf die Bedürfnisse eingestellt, die der vollkommenste Luxus der raffiniertest ausgestatteten Hotels dem wohlhabenden Reisenden unserer Tage gewährt.

Wir hörten schon, daß 11 Stockwerke das Schiff durchziehen. Zwei große, elektrisch betriebene Aufzüge dienen daher im Innern als Verkehrsmittel, um den Passagieren das anstrengende Treppensteigen zu ersparen. Im übrigen aber sind die auf kleinen Schiffen üblichen unbequemen und steilen Treppen in den Prachträumen des „Imperator" nicht anzutreffen. Wer sich überhaupt noch der Mühe des Treppensteigens unterziehen will, der schreitet auf den bequemen Stufen palastartiger Treppenhäuser dahin.

Die Passagiergelasse des Dampfers erweisen ihre Wohnlichkeit schon durch Raumabmessungen, deren Größe auch dem verwöhnten Geschmack Achtung abnötigt. Die Belegziffer der Kabinen zweiter Klasse ist auf 2 bis 4 Personen, die der dritten Klasse auf 2 bis 6 Personen beschränkt. In der ersten Klasse gibt es nur noch Zimmer für 1 oder 2 Passagiere mit der entsprechenden Anzahl eleganter Metallbettstellen zu ebener Erde. Die Entwicklung der Unterkunftsräume von der notdürftigen Schiffkoje bis zu geräumigen Schlaf- und Wohnzimmern ist ein Beweis des großen technischen Fortschritts unserer Zeit. Aber auch bei den Zwischendeckern hat man auf kajütenmäßige Unterkunft Wert gelegt.

Die Passagiere finden in den Gesellschaftsräumen Erholung aller Art. Die Damen können im abgesonderten Unterhaltungssalon verweilen, während die Herren wohl den Rauchsalon bevorzugen werden. Auch ein Wintergarten von märchenhafter Pracht ladet zum Eintritt und Aufenthalt ein. Welch' ein Kontrast, wenn in den Hallen des Wintergartens auf dieser schwimmenden Insel durch die Kunst des Gärtners tropische Vegetation in vollster Blüte steht, während es draußen im Winter Schnee und Eis gibt.

Umgekehrt wird in all' diesen Räumen die erschlaffende Hitze des heißen Sommers den glücklichen Passagieren nicht zu Last fallen, da Ventilations- und Abkühlungsanlagen für angenehme Temperatur sorgen. Es fehlen weder Fontänen, noch Musikinstrumente. Die Einrichtungen der drahtlosen Telegraphie sorgen dafür, daß der schwimmenden Stadt Nachrichtenübermittlung und Gedankenaustausch mit der ganzen Welt ständig ermöglicht ist. Es mutet beinahe wie ein Märchen aus Tausend und einer Nacht an, wenn man hört, daß auf dem Hauptpromenadendeck sogar Kaffeelauben anzutreffen sind. Von diesen behaglichen Räumen hat man bei gutem und



schlechtem Wetter den weiten Ausblick von großer Höhe aufs Meer, da große verschließbare Spiegelscheiben den Unbilden der Witterung ein energisches Halt zurufen.

Ein Prachtraum ersten Ranges ist der große Speisesaal, der im Stil Ludwig XVI. durch zwei Stockwerke geführt ist. Dieser Raum erstreckt sich über die volle Schiffsbreite und erreicht mit seinem künstlich erhellten Oberlicht-Dom eine Höhe von 8½ Metern. Rings herum läuft eine Galerie, die gleich dem Hauptraum mit runden Tischen für 2 bis 8 Personen bestellt ist. Dieser Prunkraum wird durch 8 weitere Speisesäle, sowie durch besondere Eßzimmer für Kinder und Bedienstete ergänzt. (S. 347.)

Die größte Attraktion des „Imperator" ist sicherlich das Schwimmbad. Der Raum, den man für diese Anlage wählte, liegt genau in der Schiffsmitte; er beansprucht bei 12½ Meter Breite 19½ Meter Länge. Das Bassin, welches auch für Nichtschwimmer eingerichtet ist, vertieft sich bis auf 2,8 Meter. Ständiger Wasserzufluß wird durch eine Kaskade bewirkt. Um die Benutzung des Schwimmbades so hygienisch wie möglich zu gestalten, passiert jeder Badegast Douch- und Waschräume, ehe er die Halle betritt. Ein herrlicher Ruhe- und Leseraum steht nachher zur Verfügung. Ringsum schließen sich Räume für medizinische Bäder an. Außerdem aber sind 229 Wannenbäder und Duschen an Bord. (S. 349.)

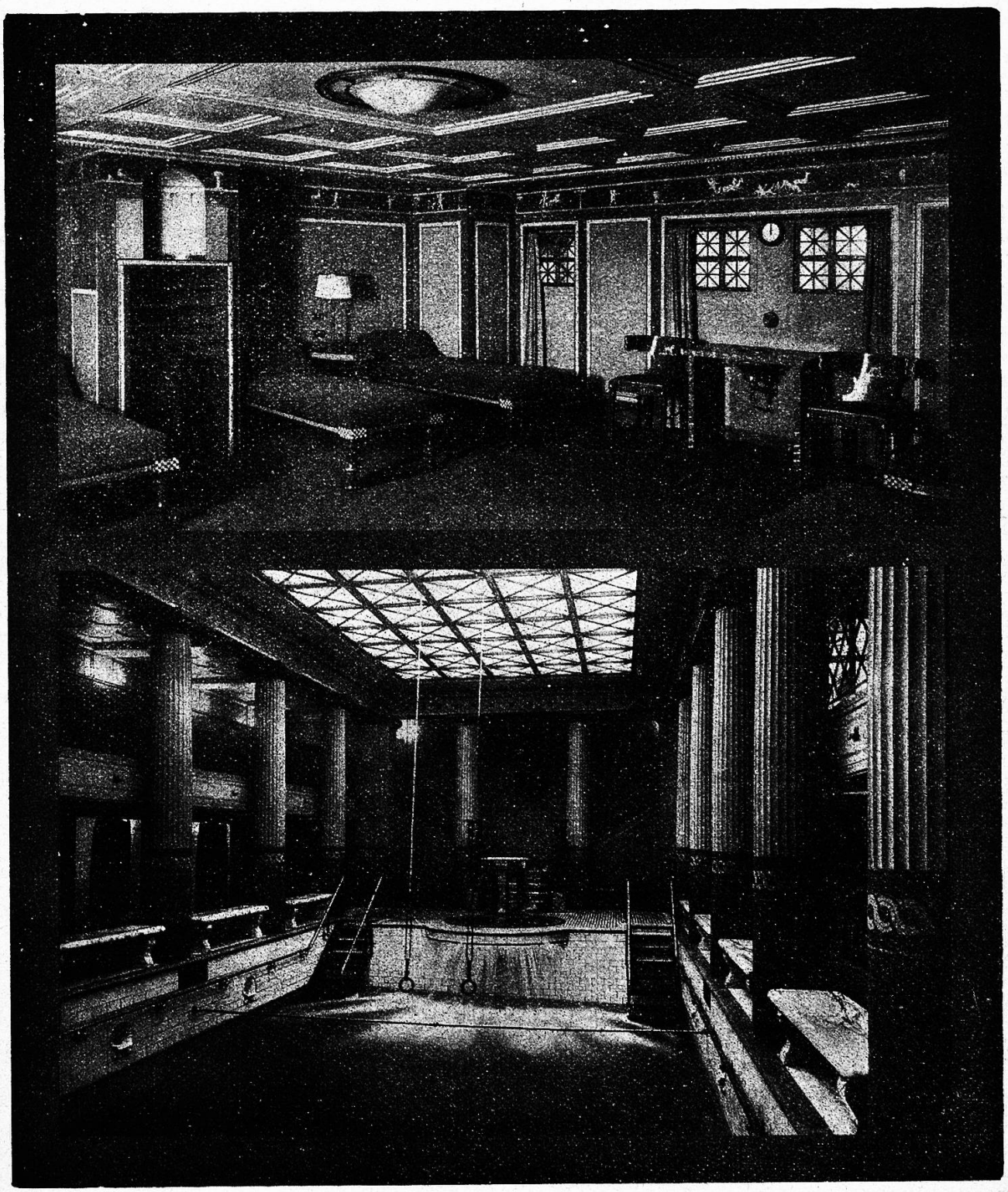
Überraschend schön ist die Ausstattung der Badehalle durch ihre farbenreiche und kostbare Nachahmung pompejanischer Vorbilder. Hierbei hat man selbstverständlich neuzeitige Techniken des Bau- und Badewesens benutzt, um prachtvolle Wirkungen zu erzielen.

Für zahlreiche Menschen ist bisher die Neigung zu Seefahrten durch die Angst vor der bösen Seekrankheit hintenangehalten worden. Der „Imperator" ist nun in seinen Größenabmessungen so gewaltig, daß an ihm gewissermaßen auch die Wogen des stürmischen Ozeans machtlos zerschellen. Aber nicht allein die Größenabmessungen gegen die Gewähr für außerordentlich ruhige Fahrt, sondern man hat auch noch sogenannte Schlingertanks eingebaut. Wasserbehälter an den Bordseiten stehen über die Mitte des Schiffes hinweg mit einander in Verbindung. 500 Kubikmeter Seewasser machen in diesen „Tanks" das Schaukeln bei Seegang mit. Aber durch die Eigenart der Anordnung wirken die Wassermassen im Schlingertank dämpfend auf die Schwankungen des Schiffes und tragen so zum ruhigen Gang erheblich bei. Also auch die Angst vor der Seekrankheit schwindet angesichts so vollkommener Einrichtungen für ruhige Fahrt über den Ozean.

Es versteht sich von selbst, daß im übrigen in dieser schwimmenden Stadt auch für die äußersten Notfälle Vorsorge getroffen ist. Nicht nur Feuermelder sind auf dem Schiff verstreut, sondern auch für die entfernte Möglichkeit eines Brandes ist sowohl in technischer, wie auch in organisatorischer Hinsicht alles getan worden.

Bei manchem unserer Leser wird vielleicht die Erinnerung an das entsetzliche Schiffsunglück der „Titanic" auftauchen. In Bezug auf den „Imperator" kann in dieser Hinsicht gesagt werden, daß er durch die Eigenart der Bauart (wasserdichte Schotten) dem Ideal der Unsinkbarkeit außerordentlich nahe kommt. Selbst wenn ein Teil des Schiffes voll Wasser läuft, ist deshalb der schwimmende Koloß noch lange nicht gefährdet. Falls

aber wirklich einmal eine Schiffskatastrophe eintreten sollte, ist für die Lebensrettung aller Passagiere und der gesamten Mannschaft durch mehr als 80 Boote reichlich gesorgt. Diese Fahrzeuge sind über mehrere Decks und nach dem Grundsatz verteilt, daß jede Passagierklasse die ihr bestimmten Boote bequem findet. Jedermann des Schiffes kennt seinen Platz und seine Aufgabe beim Rettungswerk. Bei nächtlichen Katastrophen sind die Bootsplätze und ihre Zugänge elektrisch erleuchtet. Stehen die Maschinenräume unter Wasser, so übernimmt diese



Erhellung automatisch eine elektrische Reserve-Kraftstation. Als erstes Ozeanschiff trägt der Dampfer „Imperator" auch zwei Benzin-Motor-Barkassen.

So bietet dieser Riese des Ozeans nicht nur die größten Annehmlichkeiten, sondern auch die denkbar größte Sicherheit.

Nützliche Hauswissenschaft.

Die Unterkleidung im Sommer.

Unnötig dicke Unterkleidung ist der Gesundheit gewiß nicht förderlich, weil sie die Wärmestauung begünstigt und die Wasserverdunstung von der Oberfläche des Körpers verhindert. Es soll also die Unterkleidung stets unter Berücksichtigung dieser beiden Faktoren nicht der Temperatur im Freien, sondern derjenigen im Zimmer, in welchem der Mensch den überwiegend größten Teil des Tages verbringt, angepaßt sein. Wie in den „Blättern für Volksgesundheitspflege" ausgeführt wird, ist es nicht zu billigen, wenn Sommer und Winter wollene Unterkleidung getragen wird. Die Unterkleidung soll möglichst lufthaltig sein. Die beste Gewebsart für sie ist das Trikotgewebe und der beste Stoff der Baumwollstoff. Auch ein baumwollenes Trikothemd vermag wie das wollene bei starker Schweißbildung den Schweiß aufzusaugen, ohne dadurch in dem Vermögen der Wärmeleitung so zu steigen, wie es bei einem durchschwitzten Leinenhemd der Fall ist, welches bei starkem Schweiß sofort seinen ganzen Luftgehalt im Gewebe verliert und ein so vortrefflicher Wärmeleiter wird, daß der Träger eines solchen Hemdes ein sehr unangenehmes Gefühl der Abkühlung empfindet. Mindestens solle man niemals leinene Unterhosen tragen, dieselben müßten im Sommer aus baumwollenem Trikot, im Winter aus wollenem Trikot bestehen, und wer das leinene Hemd nicht aufgeben will, muß an heißen Tagen oder bei großer körperlicher Anstrengung darauf achten, daß er sofort durch entsprechende Oberkleidung sich vor Erkältung schützt, wenn das Hemd von Schweiß durchnäßt ist und er darf nicht eher den Sommerüberzieher ablegen, als bis das Gefühl der Trockenheit und Behaglichkeit sich wieder eingestellt hat.

Ueber Fußbäder.

Unter den Teilbädern zeichnen sich die Fußbäder dadurch aus, daß sie leicht hergestellt werden können und doch zahlreichen Heilzwecken dienen. Man braucht nur eine einfache Fußbadewanne, oder es genügt schon ein hölzerner Waschbottich, ein Eimer oder eine tiefe Waschschüssel. Gewöhnlich nimmt man 6—8 Liter Wasser zu einem Fußbade. Das kalte Fußbad wird nach Prof. Winkler weniger empfindlich, wenn die Füße im Fußbad gerieben werden. Die gebräuchlichen Temperaturen wirken zwischen 10° und 20°, eiskalte Fußbäder können durch heftige Reizung und gewaltige Wärmeentziehung leicht schaden. Die Dauer des kalten Fußbades darf 15 Sekunden bis 5 Minuten betragen. Das kalte Fußbad ist imstande, die Darmtätigkeit zu regeln, das Nasenbluten zu stillen, auch sind sie am Platze bei verzweifelten Fällen von Lungenblutung. Wirksam sind kurze, kalte Fußbäder gegen das Übel der kalten Füße und Fußschweiß, wofern die Füße während der Badeprozedur stark gerieben werden. Durch leicht-