Zeitschrift: Die Berner Woche in Wort und Bild : ein Blatt für heimatliche Art und

Kunst

Band: 2 (1912)

Heft: 30

Artikel: Vom Bau eines Riesendampfers [Schluss]

Autor: E.S.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-639107

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

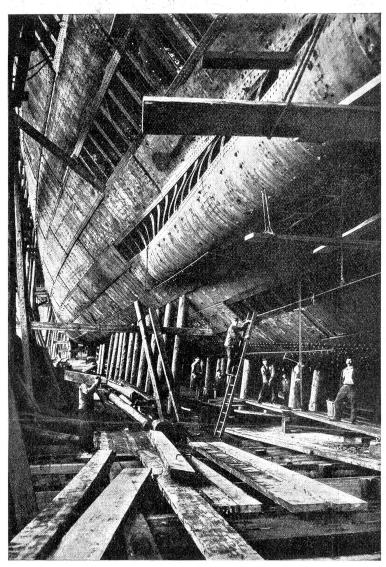
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media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

Download PDF: 22.11.2025

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

Dom Bau eines Riesendampsers.

(Schluß)



Ceilweise beplattetes Binterschiff mit Backbordwellenrohr.

Der Schiffsboden, der bei Kollifieren z. B. mit Eisbergen besonders in Mitleidenschaft gezogen wird, ist durch Anbringung eines zweiten inneren, wasserdichten Bodens, dem Doppelsboden, besonders geschützt, sodaß bei einer Verletzung des äußeren Bodens der innere Schisskraum intakt bleibt.

Die Zweizahl beim "Imperator" der Hamburg-Amerika-Linie*), sogar die Vierzahl der Schiffsschrauben verhindern, daß ein Dampfer bei einem Bruch des Ruders steuerlos wird. Bereits sind einzelne Fälle bekannt, wo deutsche Kapitäne ihre Doppelschraubendampser nach dem Verlust des Ruders nur mit Anwendung der Steuerkraft, die durch Bor- und Rückwärtsarbeiten der Propeller zu erzielen ist, ohne jede fremde Hilfe wohlbehalten an das vorgesteckte Ziel gebracht haben.

Ein sehr wesentliches Moment für die Sicherheit des Schiffes und seiner Passagiere liegt — wie jeder sich denken kann — auch in der Ausrüftung derselben mit guten naustischen Instrumenten, sowie mit Unterwasserschallapparaten und der Funkentelegraphie. Diese Erfindungen haben ihre hervorragende Nütslichkeit zur Vermeidung drohender Gesahren

wiederholt dargetan. Durch sie hat z. B. der Nebel in der Nähe der Kuften einen großen Teil seiner Schrecken eingebugt, da durch mehrere Unterwasser= glocken die Orientierung der Dampfer möglich ist. Das Herannahen von Eisschollen kann schon auf größere Distanzen hin konstatiert werden und zwar durch die Unterschiede in der Wassertemperatur, die in kurzen Zeiträumen, etwa alle 5 bis 10 Minuten, gemessen wird. Sie geben dem Schiffssührer eine saft sichere Mahnung zur Vorsicht. Die Funkenstelegraphie hat die Vereinsamung der Schiffs, die über das Weltmeer fahren, aufgehoben. Ihr Wefen ift auf See so geregelt worden, daß der Notrus eines Schiffes alle sonstigen funkentelegraphischen Gespräche unterbricht, und ihre Nutbarmachung ist in neuerer Zeit außerdem sehr verbessert worden. Sie allein trägt die Schuld, daß die Katastrophe auf dem "Titanie" nicht noch viel größer gewesen ist, da durch sie doch wenigstens einige hundert Seelen vor dem sichern Tod gerettet worden sind. Als fernere Vorkehrungen für die Sicherheit der Passa giere im Falle der Seenot müssen noch genannt werden: die Ausrüstung der Schiffe mit Nettungss boten, Nettungsbojen, Korkwesten und Feuerlöschs einrichtungen. Die Rettungsbote sind große, see-fähige Schiffe, die auf deutschen Dampsern so be-rechnet sind, daß alle Passagiere und Mannschaften darin untergebracht werden können. Die Zahl der an Bord vorhandenen Korkwesten soll gleich groß sein der Zahl, der auf einen Dampser aufzunehmens den Passagiere und Mannschaften. Die Rettungssbosen, die sich bei Nacht selbstätig im Wasser ersleuchten, helsen den Ueberdordgefallenen, sich so sange über Wasser zu halten, bis ein Schiff Rettung bringt. Wenn man nun nach Berücksichtigung aller dieser Faktoren fast überzeugt sein sollte, daß für das Leben und das Eigentum der Menschen auf See so gesorgt ist, daß eine Gesahr für sie ausgeschlossen zu sein scheint, so hat halt doch das neueste Ereignis, der Fall "Titanic", gezeigt, daß das Schicksal entgegen aller menschlichen Kunft und Berechnung unvermutet hereinbrechen kann, um in einer einzigen Stunde alles was menschlich ist, zu vernichten. Aber zur Beruhigung aller derer, die den Plan hegen sollten, sich nach einem überseeischen Lande zu begeben, wollen wir hier die Worte eines alten, aber mit den neue-

ften Verhältnissen vollkommen vertrauten Seemannes abdrucken, der da sagte: "Werden alle nautischen Hilfsmittel sorgfältig benütt, alle internationalen Abmachungen der See-schiffahrt und die gesetzlichen Vorschriften, die strengen Instruktionen der Reedereien hinreichend befolgt, wird nament= lich auch das nötige Maß von Borsicht und Wachsamkeit angewandt, so ist nach menschlichem Ermessen eine Gefahr so gut wie ausgeschlossen. Das gilt selbst für die Gisberg= gefahr, da sie in bestimmter, jedem Kapitan genau bekannter Bone der nordatlantischen Fahrt von jeher bestanden hat,

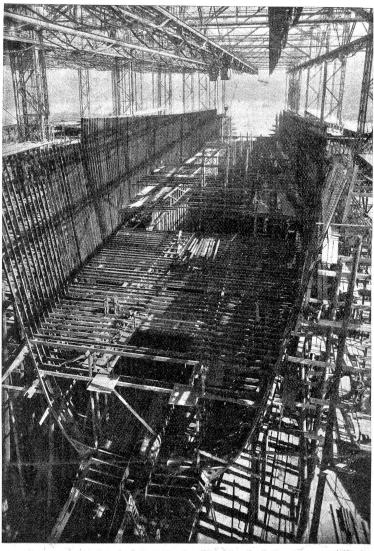
ohne Unheil anzurichten."

Run noch einiges zu unseren Illustrationen. Sie stammen wie eingangs erklärt, aus der Bauperiode des Dampfers "Imperator", bessen Stapellauf am 23. Mai letthin stattgesunden hat. Am 18. Juni 1910 begann die Kiellegung unter der 50 m hohen Helgenkrananlage der Bulkanwerke. Der Rumpf entwickelte sich von unten und von seinen mittlern Teilen her. Um an Kiel und Bodenwrangen, oben und unten die Stahlplatten anzubringen, die man sich 10 m lang, 2 m breit und 4300 kg schwer vorstellen muß, wurden Nieten verwendet, die ein Sinzelgewicht von 21/2 kg besitzen. Erst

^{*)} Bertreter in ber Schweig: Eugen Bar in Lugern.

im Sommer 1911 konnte mit dem Einbau der Schot= ten begonnen werden, die einzeln den Dampfer um etwa 1200 Zentuer belasten. Die Wellenblöcke, d. h. die gußstählernen Bauteile, durch die die Schraubenwellen aus dem Schiffsrumpf heraustreten, sind 560 Zentner schwer. Noch viel mächtiger aber sind die inneren Wellenblöcke, da sie einen einzigen Stahlguß bilden und mit dem Rudersteven, d. h. dem Träger des Steuerruders zusammengesügt sind. So ein Rudersteven hat mit den Wellenblöcken 17½ Meter Höhe und ein Gewicht von 2200 Zentner. Das Ruber selbst wiegt 1800 Zentner. Am Bug und Heit sein song in Seithet. Ein Sing ind Heit werden 5 Anker angebracht, deren größter 240 Zentner und deren kleinster 45 Zentner wiegt. Eskönnten hier noch Zahlen bis ins Aschgraue anges geben werden, denn alles, was mit diesem Riesen zusammenhängt, sind gigantische Wirklichkeiten. Aber die Mathematik sehrt, daß die Größe kein Wert an sich ist, sondern sich erst durch den Vergleich ergibt. Also, der "Imperator" ift 268 Meter lang und unser Münsterturm mißt von der Plattsorm bis zur Spiße 100 Meter. Man stelle sich nun den Dampfer neben dem Münster aufgestellt vor und denke sich dann, wie winzig klein unsere prächtige Kathedrale daneben erscheinen würde. Der "Imperator" mißt 50,000 Registertonnen, seine Breite mißt 29,9 Meter und seine Seitentiese vom Kiel bis zum Oberdeck 19,5 Meter. Wenn die Amerikaner ihre Riesengeschäfts häuser "Sky-scrapers" nennen, das gemeinhin mit "Wolkenkrazer" übersett wird, so muß gesagt werden, daß der etwas ähnliches ist. In dem schwimmenden Palast türmen sich nicht weniger als 11 Stockwerke übereinander. Das Ge-samtgewicht des Schiffes besäuft sich zurzeit ohne Maschinen, Kessel und Ladung auf 34 Millionen Kilogramm.

Ueber seine innere Einrichtung werden wir erst reden können, nachdem der Ausbau sich vollendet haben wird, was voraussichtlich ansangs 1913 der Fall sein wird. Heute aber schon wünschen wir zuwersichtlich, daß seine erste stolze Fahrt von einem schöneren Ersolge gekrönt sein möge, als dies bei der Erstsahrt des unglücklichen "Titanic" der Fall war.



Bauftadium vom Juli 1911; das Bild läßt die Balkenanlagen des 6., 5., 4. und 3. Decks erkennen.

Der zweite Dillmergenkrieg von 1712.

Don Dr. A. Zesiger.

Nach dem denkwürdigen Fanuartag des Jahres 1656, an welchem auf dem schneebedeckten Hügel von Villmergen die 4000—5000 entschlossen geführten "Fünsörtischen" (die Luzerner, Urschweizer und Zuger mit Beihülse der katholischen Freiämter) die überlegenen Berner in der Zahl von 6000 dis 8000 Mann in die Flucht geschlagen hatten, ertönte gar ost auf der Tagsahung der Ruf: "Mehren wir's ab," worauf dann die geschlossen sieden katholischen Stimmen die vier rein evangelischen ohne weiteres meisterten. Die beiden geteilten Stände Glarus und Appenzell kounten nicht einmal das Zünglein an der Waage bilden. Dieser Mehrheit der Stimmen entsprach aber keineswegs die Mehrheit der Macht, indem die vier Stände fast zwei Drittel der Bevölkerung in den dreizehn Orten darstellten, während die neun übrigen mit den gemeinen Vogteien zusammen nur den Rest ausmachten. Mit der Vervollkommung des Heerwesens, mit der allmählichen Steigerung des Wohlstandes, mußte auch die Herrschaft der etwas zurückgebliebenen VII Orte den reichen

IV Orten immer unerträglicher werden. Zweimal (1531 und 1656) hatte das Ariegsglück gegen sie entschieden, zum dritten Mal nehmen sie den Kampf am Ansang des XVIII. Jahrshunderts auf.

Die gemeinen Vogteien und Schutherrschaften galten wohl als das mächtigste Band, das die alte Eidgenossenschaft zusammenhielt; zugleich aber waren sie auch der richtige Zanksapsel. Die Religionskriege waren alle ihretwegen entstanden, auch der letzte entbrannte dort. Draußen im Toggendurg wehrten sich die Landseute gegen Uebergriffe ihres Herrn, des Abts in St. Gallen; erst unterstützt von ihren Schutzherren, entzweiten sie sich bald um der Religion willen, sodas anfangs 1712 sich glücklich wiederum resormierte und kathoslische Eidgenossen sien seindlich gegenüberstanden. Im Frühling erhoben sich die resormierten Toggendurger, Zürich und Bern zogen ihnen zu Hisse und der Krieg war außgebrochen. Um 1. April stellte Bern ein Heer von 4800 Mann und 12 Geschützen auf, das durch allmähliche Ausgebote bis im Juli