

Zeitschrift: Illustrierte schweizerische Handwerker-Zeitung : unabhängiges Geschäftsblatt der gesamten Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe

Herausgeber: Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe

Band: 18 (1902)

Heft: 21

Artikel: Ein Triumph deutscher Schiffsbaukunst

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-579400>

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: 29.12.2025

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

Noch möchte ich das lautsprechende Mikrofon (Gröper) mit Kohlenkorn-Kontakten als neueste Verbesserung hier erwähnen. Die Stimmübertragung ist intensiv und rein, ein Mikrofon mit unbedingtem Nebenschluß. Die Glimmermembrane mit Unterlufthülle bewirkt größte Empfindlichkeit, auch ist die Feuchtigkeit der Schallplatte vollkommen ausgeschlossen und die Entfernung stört die Lautwiedergabe nicht. Man hat auch nicht mehr nötig in einen Trichter hineinzusprechen, sondern spricht vollständig frei.

Natürlich ist noch Manches und Interessantes zu sehen und zu lernen, Vorstehendes soll uns ein Einblick ins Beste sein.

W.

Marconi, der sich an Bord des „Carlo Alberto“ in Kiel aufhält, ist gegenwärtig Tag und Nacht an der Herstellung eines selbsttätigen Alarmapparates zur Verhinderung von Schiffszusammenstößen thätig. Nähern sich zwei mit diesem Apparat versehene Schiffe einander, so beginnt auf beiden ein elektrisches Läutewerk in Aktion zu treten, das die Bedrohten warnt. Die zweite Aufgabe, mit deren Lösung er beschäftigt ist, ist die Erhöhung der Leistungsfähigkeit seiner drahtlosen Telegraphen von 2600 auf 4000 und mehr Kilometer und diese Wirkung soll nicht durch eine Komplizierung, sondern seltsamerweise durch eine Vereinfachung seines Apparates erzielt werden.

Arbeits- und Lieferungsübertragungen.

(Amtliche Original-Mitteilungen.) Nachdruck verboten.

Die Heizeinrichtung für das Schulhaus und die Turnhallen an der Kernstraße Zürich an Gebrüder Sulzer in Winterthur.

Neue Schibrücke Zürich. Die Lieferung der eisernen Gelente und Gelenkbolzen an H. Schiblnecht, Seefeldstraße 11, Zürich V.

Wagenremise und Sargmagazin an der Hugasse in Zürich V. Erd- und Maurerarbeiten an J. Weiz und Sohn, Baumeister, in Zürich V; Zimmerarbeiten an Zimmermeister Landolt, Zürich V.

Bau des Bürgerheims auf dem Spitalgut St. Gallen. Zimmerarbeit an Gebr. Berly, St. Gallen; Steinmauerarbeit an Meisterverband St. Gallen.

Sensetalbahn. Der Bau der Teilstrecke Neuenegg-Flamatt an Minder u. Gali in Hüttohl.

Schulhaus Wilrenlos. Maurerarbeit an Widmer, Maurermeister, Dietikon; Zimmerarbeit an A. Hüser, Zimmermeister, Wettingen; Steinmauerarbeit an A. Regensburger, Steinmauermeister, Baden; Eisenlieferung an Knechli u. Cie, Zürich; Granit an Aktiengesellschaft der Granitbrüche in Lavorgo; Mägenwiler-Sandstein an Widmer, Bader, Olhmarsingen.

Schulhausbau Wängi. Glaserarbeit an Peter Müller, Wängi; Schreinerarbeit an Johann Windler, Wängi; Schlosserarbeit an August Camper, Wängi; Parquetarbeit an Gilg-Steiner, Winterthur; Malerarbeit an Gubler, Mazingen; steinerne Böden an Huldreich Graf, Winterthur; Abriteinrichtung an Guggenbühl u. Müller, Zürich.

Aufbau des Kirchturmhelmes in Unterägeri. Zimmerarbeit an Bumbühl, Zimmermeister, Zug; Eindecken mit Kupferschindeln an Häusler und Iten, Spanglermeister in Unterägeri.

Straßenbau Wald (Zürich). Errichtung des Sanatoriumsstraße an Math. Epting, Bauunternehmer, Rad-Gebenvit bei Wald.

Neues Gemeindeschulhaus in Baden. Maurerarbeit an Louis Mäder, Baumeister in Baden; Steinmauerarbeit: Granit an Daldini u. Rossi in Osogna und die Aktiengesellschaft der Granitbrüche von Lavorgo; Savonnière an R. Kappeler in Zürich und A. Voer in Baden.

Arbeiten am Schloßgebäude in Hüttlingen. Verputzarbeit an Spengler, Maurermeister, Langdorf-Frauenfeld; Dachkennel an Züf, Spanglermeister, Müllheim.

Errichtung eines schmiedeeisernen Portals zur Einfahrt des Desinfektionsgebäudes Chur an Fr. Behrndt, Schlossermeister, Chur.

Israel. Altersasyl Lengnau. Maurerarbeit an Gustav Strittmatter, Baumeister in Baden; Steinmauerarbeit: Granit an Daldini u. Rossi in Osogna, Savonnièrestein an H. Egolf, Steinmeier in Baden.

Wasserförderung Döttingen. Sämtliche Arbeiten an Gebr. Meier, Bauunternehmer in Schwaderloch.

Wasserversorgung Herdern (Thurgau). Sämtliche Arbeiten an Carl Frei, Ingenieur, Döschach.

Bau eines neuen Alpshofes für die Ortsgemeinde Oberterzen in der Alp „Grub“. Maurerarbeit an J. Manhart, Maurermeister, Flums; Zimmerarbeit an Zimmermeister Bleß, Flums-Großberg;

Dachdeckerarbeit an J. Gubser, Dachdeckermeister, Unterterzen; Lieferung des Eisenmaterials an A. Gubser, Schlossermeister, Oberterzen.

Einfriedungen für einen Neubau in Bern. Errichtung von circa 150 Meter Holz-Palissadeineinfassung, auf Eisenstäben in Betonsockel, 56 Meter Eiseneneinfassung mit Drahtgeflecht, an Ernst Ott, Bern, Standweg 52. Die Preise für die gleiche Arbeit variierten zwischen Fr. 7 bis Fr. 15.75 per laufenden Meter.

Ein Triumph deutscher Schiffsbaukunst.

Der „Leuchtturm“ berichtet:

Der neue Schnelldampfer des Norddeutschen Lloyd „Kaiser Wilhelm II.“ lief bekanntlich am 12. August in Anwesenheit des Kaisers auf der Werft des „Vulcan“ in Bredow bei Stettin vom Stapel. Dieser Tag kann als ein Werkstein in der Geschichte der deutschen Schiffahrt und der deutschen Schiffbaukunst betrachtet werden. Deutschland hat mit dem Bau dieses Dampfers einen weiteren Schritt auf dem Wege getan, seiner Handelsmarine immer größere Geltung neben und vor den Flotten der übrigen Nationen zu verschaffen. Mit dem Dampfer „Kaiser Wilhelm II.“ sieht sich Deutschland jetzt im Besitz von vier Dampfern, die an Schnelligkeit alle Dampfer der Welt übertrifft. Es sind dies neben Dampfer „Kaiser Wilhelm II.“ die Dampfer „Kaiser Wilhelm der Große“ und „Kronprinz Wilhelm“ des Norddeutschen Lloyd und „Deutschland“ der Hamburg-Amerika Linie. Sämtliche vier Dampfer sind vom „Vulcan“ in Stettin gebaut worden, der im gemeinsamen Wirken mit unseren großen Schiffahrtsgesellschaften eine so große Bedeutung gewonnen hat.

Es wird unsere Leser gewiß interessieren, eine nähere Beschreibung des neuen Dampfers kennen zu lernen, aus welcher hervorgeht, daß die neue Schöpfung zugleich ein Fortschritt und eine Weiterentwicklung gegen sämtliche bisher in Fahrt befindlichen Dampfer darstellt. Die Hauptdimensionen des Dampfers sind folgende: Länge 216 m, Breite 22 m, Tiefe 16 m.

Die Wasserverdrängung (Displacement) des voll beladenen Schiffes beträgt 26,000 Tonnen. Die Vermessung des Schiffes ergibt einen Tonnengehalt von rund 20,000 Brutto Reg.-Tons.

Das Schiff übertrifft in seiner Größe alle bisher in Fahrt befindlichen Schnelldampfer der Gegenwart und dürfte auch in Bezug auf Geschwindigkeit den deutschen Schnelldampfern „Kronprinz Wilhelm“ und „Deutschland“, welche die hohen Ozeangeschwindigkeiten von 23,5 Knoten besitzen, zum mindesten gewachsen sein.

Das Ablaufgewicht des Schiffes beträgt 11,200 Tonnen, während dasjenige des Schnelldampfers „Deutschland“ 9300 und dasjenige des Schnelldampfers „Kronprinz Wilhelm“ 8950 Tonnen betrug.

Der Schnelldampfer „Kaiser Wilhelm II.“ ist aus bestem deutschen Stahlmaterial erbaut, mit einem sich über die ganze Schiffslänge erstreckenden, in 26 wasserdichte Abteilungen geteilten Doppelboden versehen und durch 16 bis zum Oberdeck hinauf geführte Querschotte und ein Längsschott im Bereich der Maschinenräume in 19 wasserdichte Abteilungen geteilt. Die Schotte sind so verteilt, daß selbst beim Volllaufen zweier benachbarter Abteilungen das Schiff noch schwimmfähig bleibt.

Bis zum Oberdeck sind in dem Schiffe 4 stählerne durchlaufende Decks eingebaut. Oberhalb des Oberdecks befinden sich noch folgende Aufbauten:

1. Ein von vorn bis hinten durchlaufendes Spardeck, dessen mittlerer Teil als unteres Promenadendeck dient.
2. Eine Back, ein 135 m langes und 15 m breites Mittschiffshaus und ein 24 m langes hinteres Deckshaus; auf dem Spardeck über dem Mittschiffshaus.

haus und dem hinteren Deckshaus ist auf eine Länge von 164 m ein oberes Promenadendeck erbaut.

3. Ein 136 m langes Deckshaus auf dem oberen Promenadendeck, über welchem das Bootsdeck liegt.

Auf diese Weise sind in 2 Decks seitlich der Deckshäuser zwei übereinander liegende breite, bequeme und geschützte Promenaden zum Aufenthalt der Passagiere im Freien geschaffen, während alle bisher in Fahrt gestellten Schnelldampfer nur über je ein solches Promenadendeck verfügen. Als Promenadendeck ist teilweise auch noch das Sonnendeck verfügbar.

Es können auf dem Schiffe im Ganzen 775 Passagiere 1. Klasse in 290 Kammern, 343 Passagiere 2. Klasse in 107 Kammern und 770 Passagiere 3. Klasse untergebracht werden. Hierzu kommt noch die Schiffsbesatzung, welche aus 600 Köpfen besteht. Das vollbesetzte Schiff wird also gegen 2500 Menschen über den Ozean tragen.

Außer gewöhnlichen bequem und wohnlich eingerichteten Kammern für 1, 2, 3 und 4 Personen sind für 1. Klasse-Passagiere 2 ganz besonders komfortable Wohnungen, dazu 8 Luxusräume, 8 Staatszimmer und 4 mit nebenliegendem Badezimmer versehene Kammern eingerichtet. Den Passagieren 1. Klasse stehen für allgemeinen Gebrauch folgende luxuriös eingerichtete Räume zur Verfügung: Ein im Hauptdeck liegender Speisesaal mit 554 Sitzplätzen, ein Rauchzimmer, ein Gesellschafts- und ein Lese- und Schreibzimmer auf dem oberen Promenadendeck, ein Kindersalon auf dem unteren Promenadendeck, sowie ein Café-Salon auf dem Sonnendeck.

Die Kammern für Passagiere 2. Klasse sind ebenso eingerichtet, wie die Wohnkammern 1. Klasse, nur etwas einfacher gehalten. Den 2. Klasse-Passagieren stehen für gemeinsame Benutzung folgende Räume zur Verfügung: Ein auf dem Hauptdeck befindlicher Speisesalon mit 190 Sitzplätzen, ein Gesellschaftssalon und ein Rauchzimmer, welche beide auf dem hinteren Teile des Promenadendecks liegen. Zum Aufenthalt im Freien dient der hintere Teil des Promenadendecks vor und seitlich des Gesellschafts- und Rauchzimmers, welcher durch das obere Promenadendeck, und der hintere Teil des oberen Promenadendecks, welcher durch ein Sonnendeck geschützt ist.

Ebenso ist für die gesunde und bequeme Unterbringung der Passagiere 3. Klasse und der Mannschaften von der Reederei die größte Sorge getragen worden.

Von den 52 wasserdiichten Türen sind 24 Schotttüren, mit Dörr'scher Türschließvorrichtung versehen, welche es ermöglicht, diese 24 Türen vom Steuerhaus aus zu schließen. Aus einem im Kartensaal befindlichen Schottentableau kann der Kapitän sofort ersehen, ob alle, bezw. welche der wasserdiichten Türen geschlossen sind.

Alle bewohnten Räume sind mit elektrischer Beleuchtung, Dampfheizung, ausgiebigster Ventilation usw. und den höchsten Anforderungen der Neuzeit entsprechenden Einrichtungen versehen. Im ganzen dienen ca. 2700 elektrische Lampen zur gesamten Schiffsbeleuchtung; zur Erzeugung des elektrischen Stromes sind 5 Dynamomaschinen aufgestellt. Die Elektrizität findet auf dem Schiffe ausgiebigste Verwendung, teils zur Bequemlichkeit für die Passagiere, teils zur Sicherheit für das Schiff. Ebenso ist das Schiff mit Telephon-Anlagen reichlich versehen.

Die Zahl der Badezimmer für allgemeinen Gebrauch 1. und 2. Klasse beträgt 28, außer den Bädern der Luxuskammern usw.

Der Dampfer ist ferner in Übereinstimmung mit

den Anforderungen der Kaiserlich Deutschen Marine mit den Einrichtungen zur Ausstellung einer größeren Anzahl Geschüze versehen, um im Kriegssalle als Hilfskreuzer verwendet werden zu können.

Die gleichfalls vom „Vulcan“ erbaute Maschinen- und Kesselanlage besteht aus 4 vierzylindrischen, drei-kurbeligen Vierfach-Expansions-Hammermaschinen mit Oberflächenkondensation und Massenausbalancierung nach Schlick's System, welche zusammen 38—40,000 Pferdekräfte indizieren werden.

Je 2 dieser Maschinen sind hintereinander aufgestellt um es zu ermöglichen, zwischen ihnen ein wasserdiichtetes Querschott aufzubauen und hierdurch die Zahl der wasserdiichten Abteilungen und dadurch die Unsinkbarkeit des Schiffes zu vergrößern.

Je 2 dieser mächtigen Maschinen treiben mittelst einer circa 42 m langen Wellenleitung eine vierflügelige Bronzeschraube von 7 m Durchmesser. Bekanntlich ist auf der Düsseldorfer Ausstellung im Gebäude der Firma Fried. Krupp eine vollständige Wellenleitung zu sehen und erregt dort das größte Interesse aller Besucher.

Den Dampf liefern 12 Doppel- und 7 Einschakelkessel, welche mit 15 Atmosphären Überdruck arbeiten, 10,000 qm Heizfläche, 124 Feuerungen und 290 qm Rostfläche besitzen.

Die Kessel sind in 4 Gruppen angeordnet, deren jede einen Schornstein von 5,0 m Durchmesser und 40 m Höhe erhält.

Die größten Schnelldampfer.

Dampfer	Länge über Deck	Breite auf Spannen	Brutto-Zoll	Gesamt-tief	Indirekt Maschinen höhe
Lucania und Campania (Cunard Linie)	189,59 m 622'	19,81m 65'	12,950	22	27,000
Kaiser Wilhelm der Große (Norddeutscher Lloyd)	197,720 m 649' 5"	20,1 m 66'	14,349	23	30,000
Kronprinz Wilhelm (Norddeutscher Lloyd)	202,17 m 663' 4"	20,1 m 66'	14,908	23,5	36,000
Deutschland (Hamb.-Amerika Linie)	208,5 m 684'	20,42m 67'	16,502	23,5	37,000
Oceanic (White Star Linie)	214,58 m 704'	20,73m 68'	17,040	21	28,000
Kaiser Wilhelm II. (Norddeutscher Lloyd)	215,54 m 706' 6"	21,94m 72'	20,000	23,5	40,000

Verschiedenes.

Das Innere der Kirche in Brienz erhält dekoratives Schnitzwerk, das sie zu einem der freundlichsten Gotteshäuser des Landes gestalten wird. Die betreffenden Arbeiten, welche von der Schnitzlerschule ausgeführt werden, sind gegenwärtig in vollem Gange.

Bauwesen in Graubünden. In Davos sind ein „Sanatorium Schweizerhof“ und ein „Sanatorium Clavadel“ im Bau. Das neue Schulhaus am Platz ist vollendet. Es ist ein Musterbau.

Anfang August ist die Wirtschaft des neuen, seiner Vollendung entgegengehenden Hotels Belvedere auf der Gadestätt bei Panz eröffnet worden. Der aus solidem Mauerwerk und bestem Strichholz aufgeföhrte stattliche Bau präsentiert sich aufs vorteilhafteste. Es soll die Acetylenbeleuchtung eingeführt werden.

Man schreibt dem „Fr. Rh.“: Sobald die Bahnanbindung hergestellt ist, wird in St. Moritz viel gebaut werden müssen, um den das Tal dann in Massen