Zeitschrift: Schatzkästlein: Pestalozzi-Kalender

Herausgeber: Pro Juventute

Band: - (1927)

Artikel: Vom Dampfboot zum Riesenschiff

Autor: B.K.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-988962

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: 29.10.2025

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

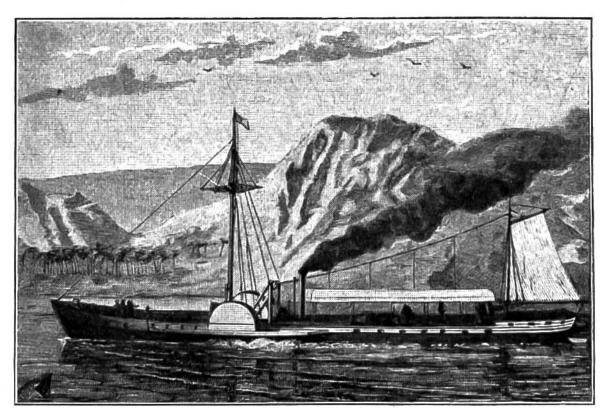


Papin, der Erbauer des ersten Dampsschiffes, wird bei seinen Dersuchsfahrten von den erzürnten Schiffern bedroht. Sie nahmen ihn gefangen und zerstörten die Maschine seines Bootes, das sie zurückehielten.

Dom Dampfboot zum Riesenschiff.

Die Geschichte der Dampsschiffahrt reicht kaum mehr als zwei Jahrhunderte zurück. Im Jahre 1707 machte Papin mit einem selbst erbauten Raddampfer die ersten Probeschrten auf der Sulda. Er beabsichtigte, nach England hinüberzuseten, aber die erbosten Suldaschiffer sahen in dem Boot eine drohende Konkurrenz und zerstörten es. — Genau ein Jahrhundert später, im Jahre 1807, fuhr Sulton mit dem von ihm erbauten Dampsschiff auf dem hudson von New York nach Albany; eine Dampsmaschine von James Watt lieferte die Triebkraft.

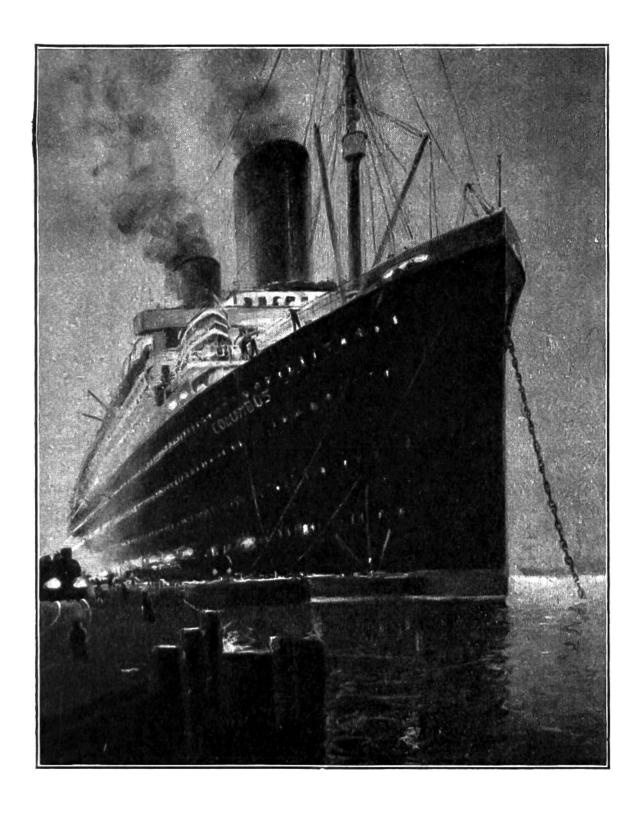
Die Dersuche verliefen so günstig, daß das Boot für den



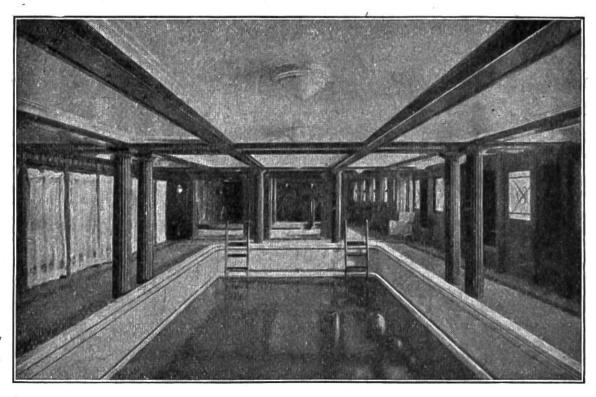
Sultons erstes Dampfschiff bei einer Sahrt auf dem hudson. Sulton hatte ihm den Namen "Clermont" gegesben, die Zuschauer nannten es aber "Sultons Torheit".

Personenverkehr benutt wurde. Die eigentliche Dampsschiffahrt war damit eröffnet. 11 Jahre später, 1818, wagte sich das erste Dampsschiff, die "Savannah", von Amerika nach Liverpool. Die Sahrt dauerte 26 Tage. Das Dampsschiff verdrängte bald das Segelschiff fast ganz aus dem Personenverkehr, etwas langsamer siegte es im Gütertransport. Eine gewaltige Erfindung war die im Jahre 1829 von Joseph Ressel in Triest erfundene Schiffsschraube, die bei Gzeandampfern an Stelle der Radruder trat. Zu Ende des 19. und Anfang des 20. Jahrhunderts wuchs der transatlantische Schiffsverkehr in ungeahnter Weise, aber auch die Konkurrenz der Schiffahrtsgesellschaften, besonders der englischen und deutschen, nahm beständig zu. Sie suchten einander durch den Bau von riesigen Luxusdampfern zu übertrumpfen.

Um die deutschen Waren zu bekämpfen, hatte England ein Gesetz erlassen, das bestimmte, ausländische Erzeugnisse müßten den Namen des Herkunftslandes tragen. Wie zum Hohn sandten die Deutschen im Jahre 1900 das damals alles überbietende Riesenschiff "Deutschland" nach England. An der Spitze seines Mastes trug es in leuchtenden Riesens



Ozeanriese am Candungsquai, der 236 m lange Passagiersdampfer "Columbus" des Norddeutschen Cloyd. Interessant ist der Größenvergleich mit den Personen und den beiden Cotomostiven. Die Schornsteine sind so weit wie ein Eisenbahntunnel.



Schwimmbad im wunderbar ausgestatteten Dampfer "Aquitania" der englischen Schiffahrtsgesellschaft "Cunard Line".

buchstaben die Aufschrift "Made in Germany" ("in Deutschland gemacht"). Die Engländer gaben bald darauf mit vier Riesenschiffen die Antwort; es waren dies die Dampfer "Cusitania" und "Mauretania", beide mit 43,500 t Wasser-verdrängung, und "Olympic" und "Titanic" mit je 46,300 t. Doch schon in den Jahren 1912 und 1914 ließen die Deutschen die Dampfer "Imperator" (52,226 t) und "Vaterland" (59,956 t) vom Stapel. Beim Friedensschluß verloren die Deutschen den Großteil ihrer Slotte; die Riesenschiffe kamen in Besitz der Sieger. Die Amerikaner tauf= ten den Dampfer "Daterland" in "Ceviathan" um, die Engsländer den Dampfer "Imperator" in "Majestic" und den Dampfer "Bismard" in "Berengaria". Doch die Deutschen ruhten nicht. Sie sowohl wie nun auch die Franzosen und Italiener haben in den letzten Jahren neue, nahezu eben= so große Riesen=Passagierschiffe gebaut. Jede Schiffahrts= gesellschaft ist bestrebt, ihren Reisenden — manchmal sind es dreitausend auf einem Schiff — das Leben so angenehm wie nur möglich zu gestalten. Konzerte, Theatervorführun= gen und Bibliotheken sorgen für die Unterhaltung, während Schwimmbäder, Turnsäle, Tennis= und Sugballpläge für die körperliche Betätigung der Passagiere bestimmt sind. B. K.