

Zeitschrift: Schatzkästlein : Pestalozzi-Kalender
Herausgeber: Pro Juventute
Band: - (1935)

Artikel: Glanzleistung im Schiffsbau
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-988350>

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

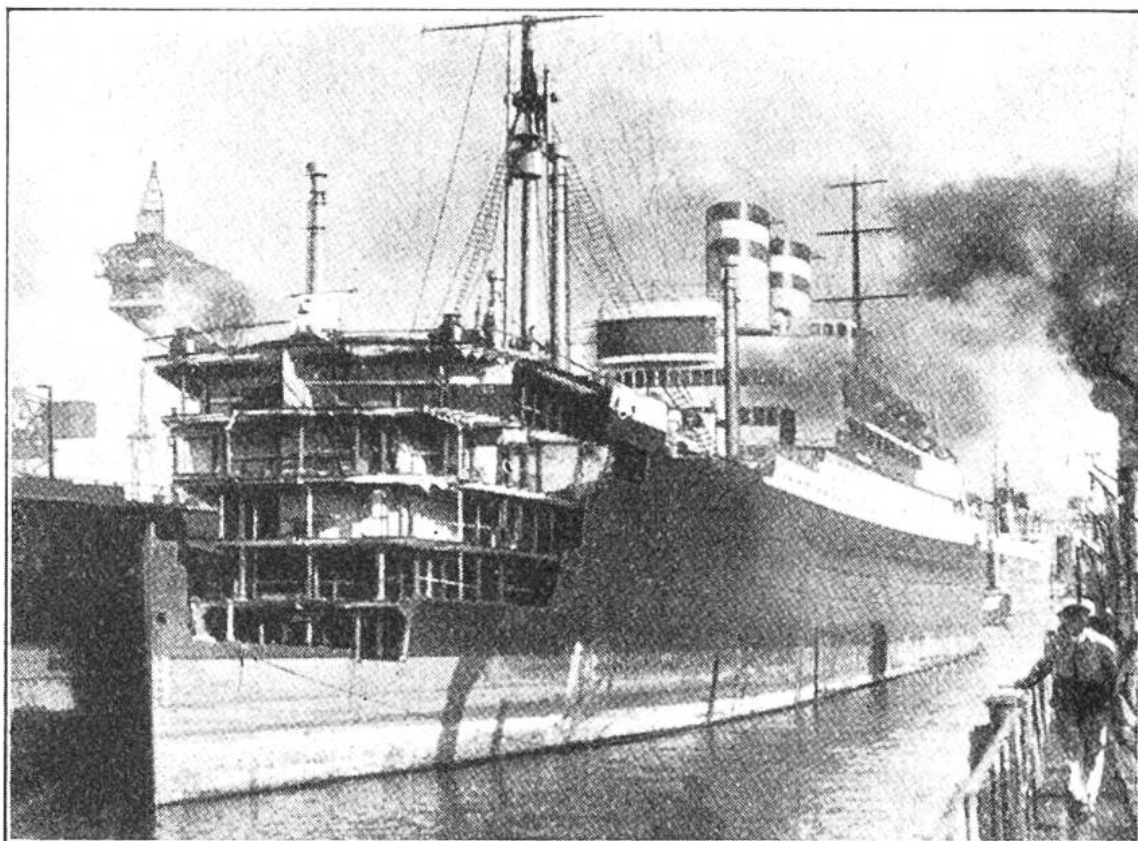
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées 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: 12.01.2026

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

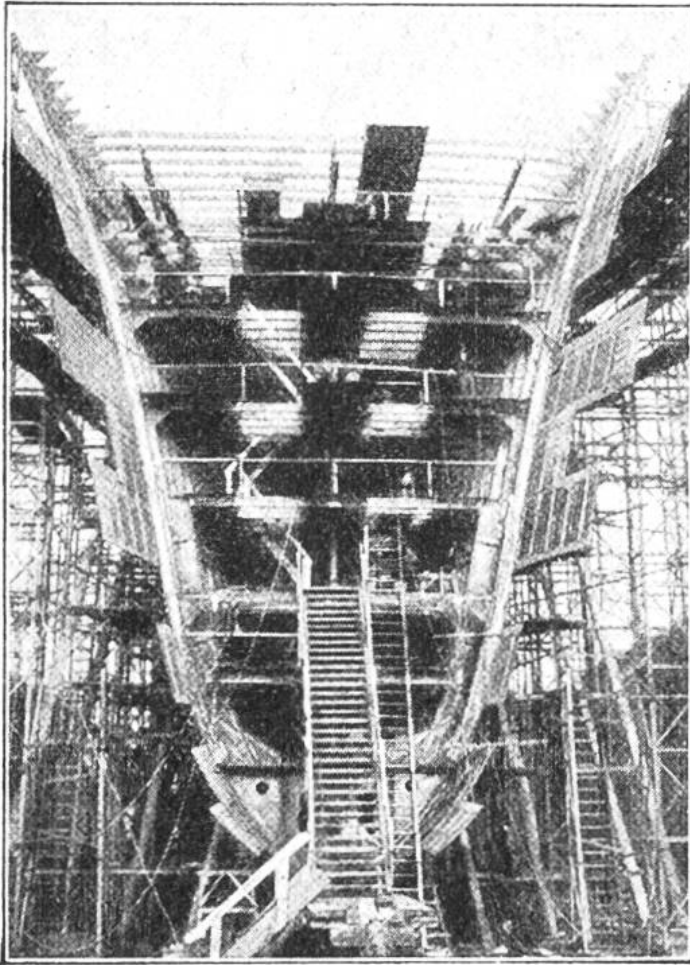


Der vordere Teil des Schiffes, der dem Wasser bei der Fahrt zuviel Widerstand bot, wird abgebrochen („abgewrackt“).

GLANZLEISTUNG IM SCHIFFSBAU.

Wer mit einem modernen Riesendampfer reist, staunt über die gewaltige Grösse der schwimmenden Stadt und bewundert den Scharfsinn, der vom Maschinenraum bis zum Schwimmbad und den Spazierwegen für die Passagiere alles aufs beste ausgedacht hat. Aber die Techniker, die solch ein Wunderwerk schufen, ruhen nicht auf ihren Lorbeeren aus, immer suchen sie nach neuen Verbesserungen.

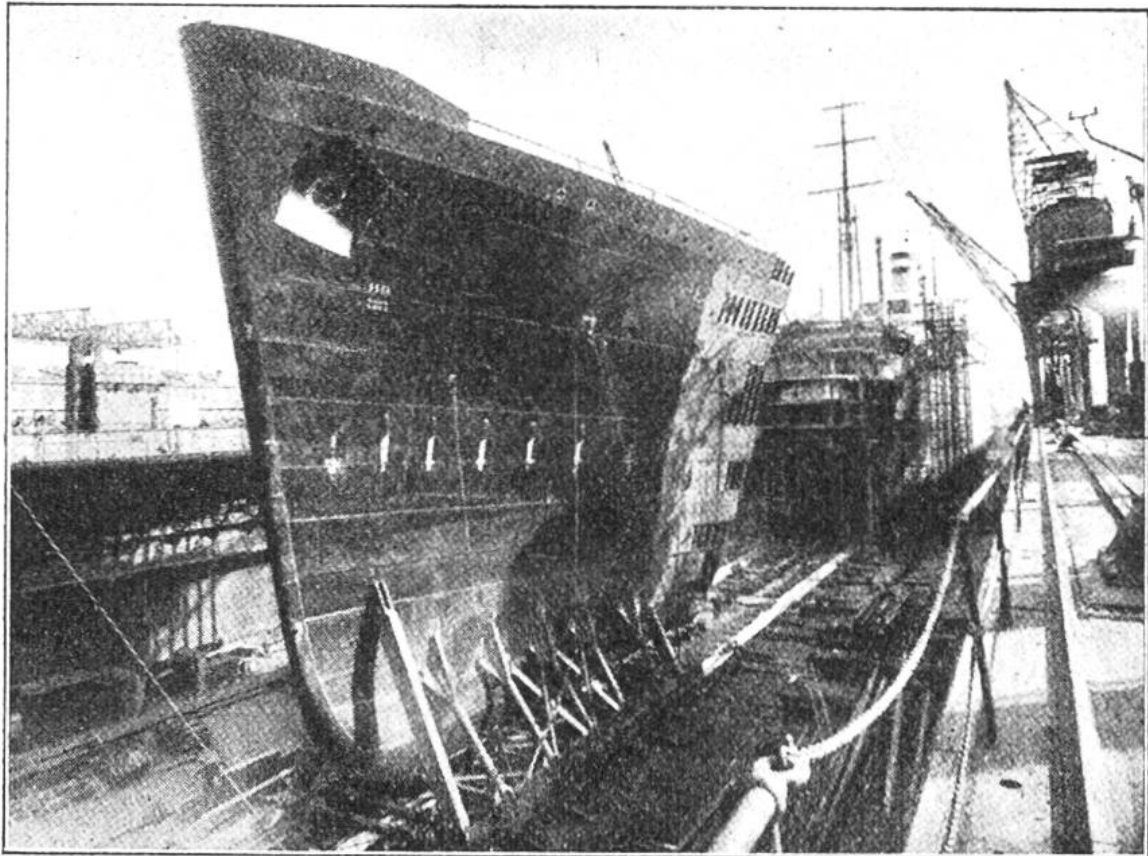
Kürzlich haben Schiffsbauingenieure einer Hamburger Schifffahrtsgesellschaft vorgerechnet, dass sie eine grosse Ersparnis mache, wenn vier ihrer gewaltigsten Schiffe umgebaut würden. Der Umbau eines einzigen Schiffes kostet zwar Millionen, aber trotzdem hat sich die Schifffahrtsgesellschaft dazu entschlossen. Nach den neuesten Forschungen und Erfahrungen hatte der vor-



Während das Schiff noch seine wöchentlichen Fahrten ausführt, wird im Dock schon das neue „Vorschiff“ gebaut. Blick in das Vorschiff.

derste Teil der Schiffe nicht die beste Form, um möglichst widerstandslos durch das Wasser zu gleiten. Durch eine bessere Gestaltung des „Vorschiffes“ wurde es möglich, statt einer Maschine mit 28 000 Pferdekraften eine solche mit nur 20 000 Pferdekraften zu verwenden und damit die gleiche Fahrgeschwindigkeit zu erreichen. Es ist dies um so bemerkenswerter, als die Schiffe anlässlich des Umbaus noch eine Verlängerung von 12 m erfuhren. Es wurde dadurch mehr Platz für die Kabinen der Reisenden und für einen Tanzplatz gewonnen. Die neue, kleinere Maschine braucht so viel weniger Heizöl, dass durch die Ersparnis schon in drei Jahren die gesamten Umbaukosten gedeckt werden.

Damit jedes Schiff die Fahrzeit nicht länger als zwei Monate unterbrechen musste, wurden vorerst die neuen Vorschiffe im Schwimmdock fertiggestellt. Jedes Vor-



Das neue Vorschiff wird auf einer Gleitbahn mit Hilfe von Flaschenzügen ans Schiff herangezogen, genau ausgerichtet und durch ein kurzes Zwischenstück mit ihm verbunden.

schiff ist 24 m hoch und 25 m lang und hat ein Gewicht von 600 Tonnen. Sobald eines der umzubauenden Schiffe an den Bauplatz, die „Werft“, kam, wurde ihm vorn ein Stück von 22 m Länge und 500 Tonnen Gewicht abgeschnitten. Nach Entfernung des alten Vorschiffes zog und schob man das neue Vorschiff bis auf 9 m Abstand gegen den verbleibenden Schiffskörper heran. Nach sorgfältigem Ausrichten der Kolosse wurde in dem Zwischenraum von 9 m Länge ein solider Verbindungsbau erstellt. Durch die Schiffsverlängerung, das „Vorschuh“, erhielt der Schiffskörper einzig an Stahl ein Mehrgewicht von 800 Tonnen. Der vorgenommene Umbau bewährt sich.

Es ist dies ein neuer, offensichtlicher Beweis, wie nützlich sich sehr oft die wissenschaftliche Forschung in der Praxis auswirkt.