

Vom Bau eines Riesendampfers

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **2 (1912)**

Heft 29

PDF erstellt am: **25.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-638637>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

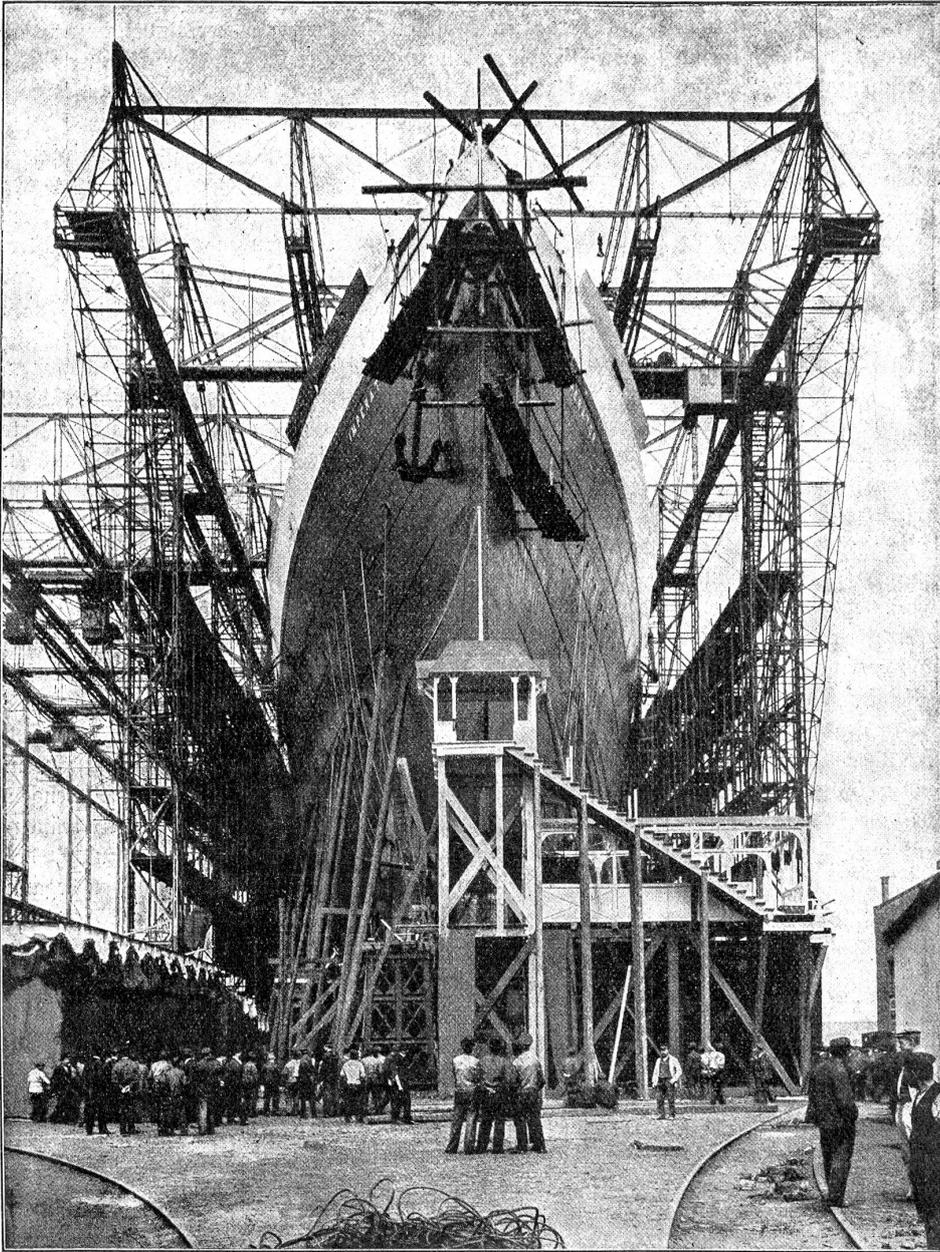
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Dem Bau eines Riesendampfers.



Vordersteven des „Imperator“ auf dem Helling.

Die welterschütternde Katastrophe des Unterganges des „Titanic“, des schwimmenden Kolosses zur See, und der in den letzten Waiatagen erfolgte Stapellauf des nunmehr größten Schiffes der Welt, das vom deutschen Kaiser „Imperator“ getauft wurde, hat begreiflicherweise mit einmal das Interesse für die Schiffbaukunst in weitere Kreise getragen und geweckt. Wir glauben deshalb unsern Lesern einen Dienst zu erweisen, wenn wir ihnen anhand unserer Illustrationen, die an Ort und Stelle, d. h. während des Baues des „Imperators“ in den Vulkanwerken in Hamburg, aufgenommen wurden, einmal etwas aus der Entstehung eines schwimmenden Riesen zeigen.

Bei dieser Gelegenheit dürften auch die beiden Fragen zu beantworten sein: Warum werden Schiffe von immer größern Dimensionen gebaut? und welche Vorkehrungen werden

getroffen, um Unfälle an Bord der modernen Ozeandampfer zu verhüten.

Die erste Frage hat ein berühmter Fachmann, Professor Pagel, Direktor des germanischen Lloyd, vor ganz kurzer Zeit im allgemeinen dahin beantwortet, daß die Sicherheit der Schifffahrt mit der Größe der Schiffe wachse. Und im Einzelnen wies er nach, warum die Stabilität sowie die Reserveschwimmfähigkeit eines modernen Riesendampfers die aller kleineren Fahrzeuge übertrifft. Als plausible Tatsache machte er geltend, daß die großen Schiffe den Einwirkungen von See und Wind einen besonders wirksamen Widerstand entgegenzusetzen vermögen und daß ferner ihre ruhige Gangart ihnen namentlich bei allen Passagieren, die leicht zur Seekrankheit neigen, eine unübertroffene Beliebtheit eingetragen habe. Also die Passagiere ziehen die Fahrzeuge vor, die ihnen während der Reise in ein überseeisches Land die größten Annehmlichkeiten bieten. Sie drängen zu denjenigen Schiffen, die ihnen die freundlichste Unterkunft und die angenehmsten Reisetage versprechen, und das ist begreiflich, denn aus den wachsenden Ansprüchen erblüht und entfaltet sich unsere Kultur, auf dem Wasser sowohl, wie auf dem Lande. Nun ist aber auch leicht einzusehen, daß sich keine Reederei dieser Forderung der Passagiere entziehen kann, wenn sie im internationalen Wettbewerbe bestehen will, und daß aus dieser Forderung der Passagiere mit der Sicherheit eines Naturgesetzes jene stetige Vervollkommnung der Ozeanfahrzeuge vor sich gehen muß, wie in jedem anderen blühenden Gewerbe Fortschritt um Fortschritt erfolgt. Der Stillstand einer

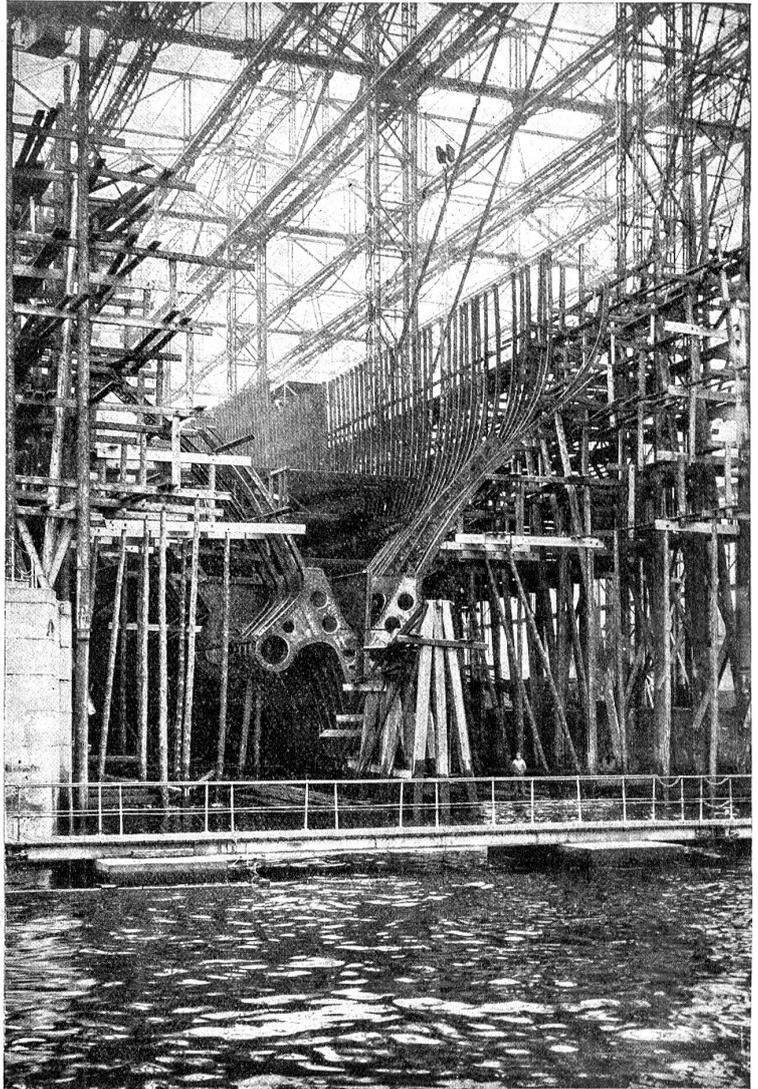
Reederei unter dem Angebot, daß der Höhepunkt des berechtigten Reiseluzus nunmehr erreicht sei, wäre für sie gleichbedeutend einem Rückschritt. Nur technisch oder wirtschaftlich gezogene Grenzlinien können hier, wie in jedem anderen Sondergebiet der Industrie wirksam Halt gebieten, sonst aber gibt es kein Hindernis in der Aufwärtsbewegung, denn die mächtige Triebfeder im Wettstreite mit der Konkurrenz, das liebe Publikum will es so und sein Wort ist Macht.

Die Beantwortung der zweiten Frage ist von größter Wichtigkeit, obwohl seit der Einführung der drahtlosen Telegraphie, der Unterwasserhallensignale, der Schottenschließvorrichtungen Unfälle auf modernen Transportschiffen zu den Seltenheiten gehören. Die Statistik hat vielmehr ergeben, daß der Jahresdurchschnitt der Unglücksfälle im Eisenbahn-

betrieb diejenigen der Seeschifffahrt bedeutend an Zahl übersteigen. Aber angesichts des schrecklichen, jüngsten Unglückes, das den „Titanic“ betroffen hat, ist die beunruhigte Frage begreiflich. Um zu der letzteren Stellung nehmen zu können, ist es nötig, die Hilfsmittel zu betrachten, die geeignet sein sollen, das Leben und Eigentum der Menschen auf See zu schützen und eine Gefahr für dieselben rechtzeitig zu erkennen.

Als Schutz bei Kollisionsgefahr, d. h. der Gefahr des Zusammenstoßes zweier Schiffe, des Anfahrens oder Auffahrens dienen an erster Stelle die senkrecht in das Schiff eingebauten wasserdichten Querwände oder Schotten, wodurch der feste Schiffsrumpf in eine Anzahl vollständig abgeschlossener Räume eingeteilt wird. Die Abstände der Schotten von einander sind so berechnet, daß im Falle des Volllaufens einer oder zweier benachbarter Abteilungen das Schiff noch schwimmfähig bleibt. Die einzelnen Abteilungen sind allerdings untereinander mit Türen verbunden, um in die unten im Schiff gelegenen Kessel- und Maschinenräume zu gelangen. Aber diese Türen sind so konstruiert, daß sie im Falle der Not in wenigen Augenblicken vollkommen sicher geschlossen werden können. Die Schottenschließvorrichtung, die auf englischen Schiffen, z. B. auch bei dem „Titanic“, mit elektrischer Kraft in Tätigkeit gesetzt wird, reagiert bei den großen Dampfern der deutschen Gesellschaften aber auf hydraulischem-pneumatischem Wege. Sie wird durch eine einfache Handhabung auf der Kommandobrücke in Betrieb gesetzt. Innerhalb 30 Sekunden können sämtliche Türen geschlossen werden, und zum sicheren Zeichen, daß dies wirklich geschehen ist, leuchten auf einem Schiffsplan, dem sämtliche im untern Schiffsraum vorhandenen wasserdichten Türen eingezeichnet sind, kleine elektrische Lampen auf. Dieser Schiffsplan befindet sich im Steuerhaus der Kommandobrücke und auf ihm kann der Kapitän augenblicklich erkennen, ob sämtliche Türen geschlossen sind oder nicht. Versagt eine Schottenschließvorrichtung an einer Türe, so läßt sich diese immer noch mittels der an jeder Falltüre angebrachten Niederschraubvorrichtung von Hand vollkommen wasserdicht verschließen.

(Schluß folgt.)



Der Dampfer von hinten gesehen mit den Schraubenlagern.
Bauf Stadium vom September 1911.

□ □ heiße Tage. □ □

Don Julius Hammer.

Es regt auf dem reisenden Korngefild,
Sich kaum ein Lüftchen leis und mild;
Wie fromme Beter, stillbeglückt,
Im Gotteshause stehn gebückt,
So scheinen, von ihrem Segen trunken,
Die Ähren im Gebet versunken.

Und zwischen ihnen dort und hier
Der blauen Blümchen süße Zier,
Als ob ein jedes hold und hehr
Ein Liebesblick des Himmels wär';
Vorahnend mochte mit frommem Vertrauen
Dort gern die Lerch' ihr Nestlein bauen.

Drin wohnt sie in Demut still;
Doch wenn sie zum Schöpfer reden will,
Schwingt sie sich auf und singt ihr Lied,
Wo sie nur Gottes Auge sieht,
Und wer sie höret ihr Hochamt halten,
Den drängt es, betend die Hände zu falten.

Dein Segen, Herr, wie reich und hold!
Wie lacht und glänzt der Ähren Gold!
O, gib den Armen ihr täglich Brot,
Und lindre ihre Sorg' und Not,
Daß froh, wie Lerchengefänge schweben,
Sich aller Seelen zu dir erheben!