

Zeitschrift: Am häuslichen Herd : schweizerische illustrierte Monatsschrift
Herausgeber: Pestalozzigesellschaft Zürich
Band: 5 (1901-1902)
Heft: 7

Artikel: Das Viertage-Schiff
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-663344>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 13.03.2025

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

leute ausfragen zu können. Da vernahm er denn, daß der frühere Wirt und seine Frau wegen einer Menge schwerer Vergehen gegen das Gesetz in's Zuchthaus gewandert seien, wo sie noch sitzen. Er nahm Abschied von seiner freundlichen Gesellschafterin und hatte die Ueberzeugung gewonnen, daß sich der „Lindwurm“ verändert habe wie er selbst auch.

Das Vierteltag-Schiff.

Die bisher weder von den Engländern, noch von irgend einer andern Nation erreichten Fahrtleistungen der deutschen Schnelldampfer, besonders der Deutschland mit ihren $23\frac{2}{3}$ Knoten Fahrgeschwindigkeit, haben die Amerikaner zu Untersuchungen darüber veranlaßt, unter welchen technischen Bedingungen ein Dampfer mit 30 Knoten Fahrgeschwindigkeit, der in vier Tagen den Atlantischen Ozean durchqueren würde, herstellbar, und welcher wirtschaftliche Erfolg von einem solchen Schiffe zu erwarten wäre. Der Zeitschrift „Schiffbau“ entnehmen wir hierüber das folgende: Bei Erhöhung der Geschwindigkeit eines Schiffes hat man zu berücksichtigen, daß der Wasserwiderstand und damit auch der Kohlenverbrauch (letzterer im cubischen Verhältnis der Geschwindigkeit) in steigendem Maße zunehmen. So würde man z. B., nur um die Schnelligkeit von 28,5 auf 30 Knoten, also um 1,5 Knoten zu steigern, eben so viel Kohlen aufwenden müssen als erforderlich sind, um demselben Schiffe eine Geschwindigkeit von überhaupt nur 15 Knoten zu verleihen. In Folge dieses bedeutenden Kohlenverbrauches, der sich gegenüber dem jetzigen bei der „Deutschland“ verdreifachen würde, müßte die Ladefähigkeit des Schiffes auf mindestens 40,000 Tonnen erhöht werden. Die Maschinen müßten die hübsche Summe von 110,000 Pferdekraften leisten, und die Baukosten würden etwa 25 Millionen Mark betragen, ein Preis, der wahrscheinlich viel zu niedrig veranschlagt ist. Trotz dieser Vergrößerung des Laderaumes würde doch von ihm für Güter nichts mehr übrig bleiben und jedes Winkelchen mit Kohlen ausgefüllt werden müssen. Daß natürlich ein solches Schiff, selbst wenn die Fahrpreise um 60 Prozent erhöht werden und die Zahl der Reisenden von 1000 auf 1500 steigt, sich nicht mehr rentiert, wird wohl begreiflich sein, zumal die Besatzung mit 750 Köpfen, von denen weitaus die Mehrzahl zur Bedienung der Maschinen erforderlich ist, nicht zu hoch berechnet sein dürfte. In der Besatzung der „Deutschland“ von 547 Köpfen gehören 252 Mann zum Maschinenpersonal, von diesen sind 84 Heizer und 96 Kohlenzieher und doch hat die „Deutschland“ nur Maschinen von 35,600 Pferdekraften. Aus alle-

dem geht hervor, daß wir einstweilen uns wohl noch mit den bisher gewohnten Geschwindigkeiten der Handelsschiffe werden begnügen müssen, abgesehen vielleicht von geringen Steigerungen derselben wie sie die Entwicklung der Technik mit sich bringt. Aber das Viertage-Schiff mit seiner Geschwindigkeit von 30 Knoten, wird erst dann zur Ausführung kommen können, wenn wir entweder gelernt haben, die Dampfkraft besser auszunützen, als dies heutzutage der Fall ist, oder wenn wir eine neue Kraft gefunden haben, die mit größerem Nutzen an die Stelle des Dampfes treten könnte.

Die Verlassene.

Von H. Huggenberger, Bewangen.

Nun schmückt der Frühling Tal und Höhn,
Weckt auf des Waldes Lustgetön.

Wer heimlich Glück im Busen hegt,
Darf jauchzen, wenn die Amsel schlägt.

Mein Liebster hat mich angeschaut,
Hat mir ein golden Schloss gebaut:
„Wenn lind des Maien Lüfte wehn,
Wirst du an meiner Seite gehn“.

Wie hat mein Herz den Tag ersehnt,
Hat still für sich geträumt, gewähnt!
Wie wollt' ich jubeln und selig sein —
Nun geh' ich traurig und allein.

Dort unten ziehn, die glücklich sind,
Manch frischer Bursch, manch blondes Kind.
Die Glücklichste im lauten Schwarm,
Die geht an meines Liebsten Arm.

Viel tausend Blumen auf dem Plan
Schaun mich mit treuen Aeuglein an:
Du kannst nicht ganz verloren sein —
Vergiss, ein ander Glück wird dein!

Jetzt fang' ich an zu singen gar —
Mein Stimmlein klingt so sonderbar.
Ich schau' mich um — ein Lüftchen rauscht —
Nein, Niemand hat mein Leid erlauscht . . .