

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 15/16 (1890)
Heft: 13

Inhaltsverzeichnis

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: 16.03.2025

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

INHALT: Die neueren Schnelldampfer der Handels- und Kriegsmarine nebst deren Motoren. Von Marine-Ingenieur Busley in Kiel. (Schluss). — Wettbewerb für eine Friedhofcapelle auf dem Emmersberg bei Schaffhausen. (Schluss). — Wettbewerb für ein neues Schulgebäude am Hirschengraben in Zürich. — Necrologie: Henri Bourrit. — Mis-

cellanea: Ueber die electricische Beleuchtung des Dampfers Normannia. — Vereinsnachrichten: Schweizerischer Ingenieur- und Architekten-Verein. Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein. Stellenvermittlung.

Hiezu eine Tafel: Wettbewerb für ein neues Schulhaus am Hirschengraben in Zürich.

Die neueren Schnelldampfer der Handels- und Kriegsmarine nebst deren Motoren.

Von Marine-Ingenieur Busley in Kiel.*
(Schluss.)

Engverknüpft mit der Seetüchtigkeit ist die Wohnlichkeit eines Dampfers. Wie ich schon oben anführte, krängen die Schnelldampfer nicht sehr und schlingern in hoher See nicht heftig; hiezu kommt, dass die den meisten Reisenden unangenehmste Bewegung des „Stampfens“, d. h. Austauschens vorn und hinten, auf Doppelschraubendampfern erfahrungsmässig viel geringer ist als auf solchen mit Einzelschraube. Ich kann es aus eigener Erfahrung bestätigen, dass ein grosser Schnelldampfer auch sanfte und ruhige Bewegungen besitzt, wenn kleinere Fahrzeuge schon ganz gewaltig schlagen und stampfen. Während die ersten transatlantischen Dampfer nur eine Deckhöhe von 2 m aufweisen, ging man bald auf $2\frac{1}{4}$ m über und ist jetzt in Zwischendeck und Hauptdeck nahezu auf $2\frac{1}{2}$ m und auf einigen Schnelldampfern im Promenadendeck nahezu schon auf $2\frac{3}{4}$ m Höhe angelegt. Die Helligkeit ist bei Tage durch grössere Seitenfenster gestiegen, von solchen mit 200 mm Durchmesser im ganzen Schiff ist man heute zu 250 mm Durchmesser im Zwischendeck und bis ungefähr 400 mm in den Salons und den Kammern im Promenadendeck gekommen. Für die Nacht ist statt der früheren jämmerlichen, überreichenden Oelbeleuchtung das glänzende, reinliche, electricische Licht getreten. Auch die Lüftung hat sich wesentlich gebessert, je höher die Wohnräume der Fahrgäste über die Wasserlinie rückten. So brauchen die Fenster der im Promenadendeck liegenden Kammern erst bei recht schwerem Wetter geschlossen zu werden; diese Räume sind deshalb ganz besonders beliebt, wenn auch viel theurer, als unter dem Oberdeck liegende. Auf einigen Schnelldampfern sind die hoch gelegenen Kammern für die Aufnahme grosser Familien eingerichtet und bestehen dann aus einer grossen Kammer für die Eltern, einer daran anstossenden für die Kinder und einem daneben liegenden Badezimmer.

In noch höherem Mass als die Wohnlichkeit der Kammern hat sich die Ausstattung und Pracht der Salons entwickelt, welche man von hinten nach vorne verlegte, wodurch sie von Russ und Rauch der Schornsteine befreit und von heissen Oeldünsten der Maschine unbelästigt sind und eine schöne Seeluft erhalten haben. Ich habe die Salons fast aller neuen Schnelldampfer gesehen und muss gestehen, die glänzendsten und luxuriösesten Räume weisen die Hamburger auf. Imponirend ist ja auf den beiden Dampfern der Inman-Linie „City of Paris“ und „City of New-York“ die Höhe des Speisesaales für die Fahrgäste I. Classe, welcher in seinem mittleren Theile in einer Länge von 10 m und einer Breite von 7 m durch das Promenadendeck hindurch geführt und mit einem halbrunden Dache aus buntem Glas überspannt ist, das in der Mitte über den Planken des Oberdecks etwas über 6 m emporragt. Dies ist aber auch das einzige Bemerkenswerthe in den sonst ziemlich einfach gehaltenen Salons. Auf „Teutonic“ und „Majestic“ sind die Speisesäle an Ausdehnung und Lage etwa denen der Hamburger gleich. Ihre mehr der Renaissance angepasste Ausschmückung der Wände und Decken, welche über einem elfenbeinfarbenen Ton mit Gold bedeckt sind, rufen aber einen etwas steifen Eindruck hervor. Wahrhaft pompös sind die dem americanischen Geschmack entsprechend zopfig gehaltenen, von Bombé in Mainz decorirten Speisesäle der Hamburger Dampfer, deren Seitenwände Gemälde namhafter Künstler schmücken. In den zartesten

Farbentönen zeigt sich das über dem Speisesaal gelegene Musik- und Damenzimmer. Einer der gemüthlichsten, von den deutschen Reisenden mit Vorliebe aufgesuchten Aufenthaltsorte am Bord ist der in altdeutschem Geschmack mit einem besonderen Bierausschank eingerichtete Rauchsaal der I. Classe. Jeder, der Abends diese sämmtlich in electricischem Lichte erstrahlenden, üppig glänzenden, von eleganten Damen und Herren bevölkerten Räume betritt, glaubt sich eher in die Zauberwelt von 1001 Nacht versetzt, als an Bord eines Dampfers befindlich, der in der Dunkelheit mit so rastloser Eile den Ocean durchpflügt, dass der Wellen hochaufschäumender Gischt gegen die schützenden Wände dieses Feenpalastes trifft.

Die im Hinterschiffe belegenen Räume für die Fahrgäste II. Cl., ein Speisesaal, Damenzimmer, Rauchzimmer sind zwar einfacher, aber immerhin so elegant eingerichtet, dass sie hinter manchem Hotel I. Cl. nicht zurückstehen. Auch die Kammern II. Cl. sind so zweckmässig und elegant ausgestattet, dass sich nur ein sehr verwöhnter Geschmack nicht in denselben wohlfühlen könnte.

Dass aber nicht bloss für eine gute Unterkunft, sondern auch für des Leibes Nahrung — und zwar nicht in dem bescheidenen Umfange, als es sehr Vielen während der Seereise überhaupt möglich ist, welche zu sich zu nehmen — in wirklich grossartiger Weise gesorgt ist, davon kann sich Jeder überzeugen, der die geräumigen Küchen, die Schlächterei, Bäckerei und Conditorei an Bord der „Columbia“ besichtigen, ja sogar tief in den Wein- und Bierkeller oder noch tiefer in den Eiskeller hinabsteigen will.

Ich komme nun zum vierten Punkt, der Sicherheit. Ein vollkommen sicheres Schiff muss sehr fest gebaut sein, dass es selbst bei den stärksten Beanspruchungen in hochgehender See keine Lockerung der Verbände erleidet. Es soll durch Verletzung seiner Aussenhaut, gleichgültig ob dieselbe von Grundberührungen, Eisbergen, Granaten oder Torpedos herrührt, nicht zum Sinken kommen und muss daher möglichst viele wasserdichte Abtheilungen, Doppelböden und leistungsfähige Lenzpumpen besitzen. Auch für kräftige Dampfpumpen mit einem durch das ganze Schiff verzweigten Rohrnetz muss gesorgt werden, um jede Feuergefahr im Keime ersticken zu können. Endlich darf da, wo von der erhöhten Sicherheit der neueren Schnelldampfer die Rede ist, die Erwähnung der Doppelschrauben nicht fehlen.

Als etwa in der Mitte der siebziger Jahre das Drängen nach hohen Fahrgeschwindigkeiten begann, wuchsen die Grössenverhältnisse der Dampfer derartig an, dass sich die Schiffsclassifications-Gesellschaften die sehr wesentliche Frage vorlegen mussten, ob denn auch die Festigkeit der Schiffe mit ihrer Grösse gleichen Schritt halte, eine Frage, die in Bezug auf den Längsverband leider verneint werden musste. Es bildete sich damals für die Untersuchung dieser Fähigkeit und für ihren Vergleich zwischen verschiedenen Schiffarten folgendes jetzt fast allgemein gebräuchliches Verfahren heraus. Ein Schiff schwimmt in einer See, deren Wellenlänge gleich der Schiffslänge ist; wird es nur in der Mitte von einer Wellenlage getragen, so sind seine beiden Enden nicht unterstützt. In dieser Lage ist es einem in der Mitte unterstützten Träger gleich zu achten, weswegen die stärksten Beanspruchungen in seinen oberen Theilen auftreten müssen. Die hier liegenden Längs-Verbände des damaligen grossen eisernen Dampfers wiesen unter solchen Verhältnissen Biegunspannungen von 550 bis 650 kg/cm² auf und das war mehr als doppelt so viel, wie die gleichen Verbände des gebräuchlichen kleineren Dampfers auszuhalten hatten. Mancher grosse Dampfer musste deshalb nachträglich noch versteift werden. Jetzt werden die grossen Dampfer aus Stahl gebaut und ihre als Wasserballasträume dienenden Doppelböden werden mit

*) Vortrag, gehalten in der II. Sitzung vom 26. August der IX. Wanderversammlung des Verbandes deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine zu Hamburg. Nach dem Hamburgischen Correspondenten.