

Zeitschrift: Die Berner Woche in Wort und Bild : ein Blatt für heimatliche Art und Kunst
Band: 2 (1912)
Heft: 30

Artikel: Vom Bau eines Riesendampfers [Schluss]
Autor: E.S.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-639107>

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

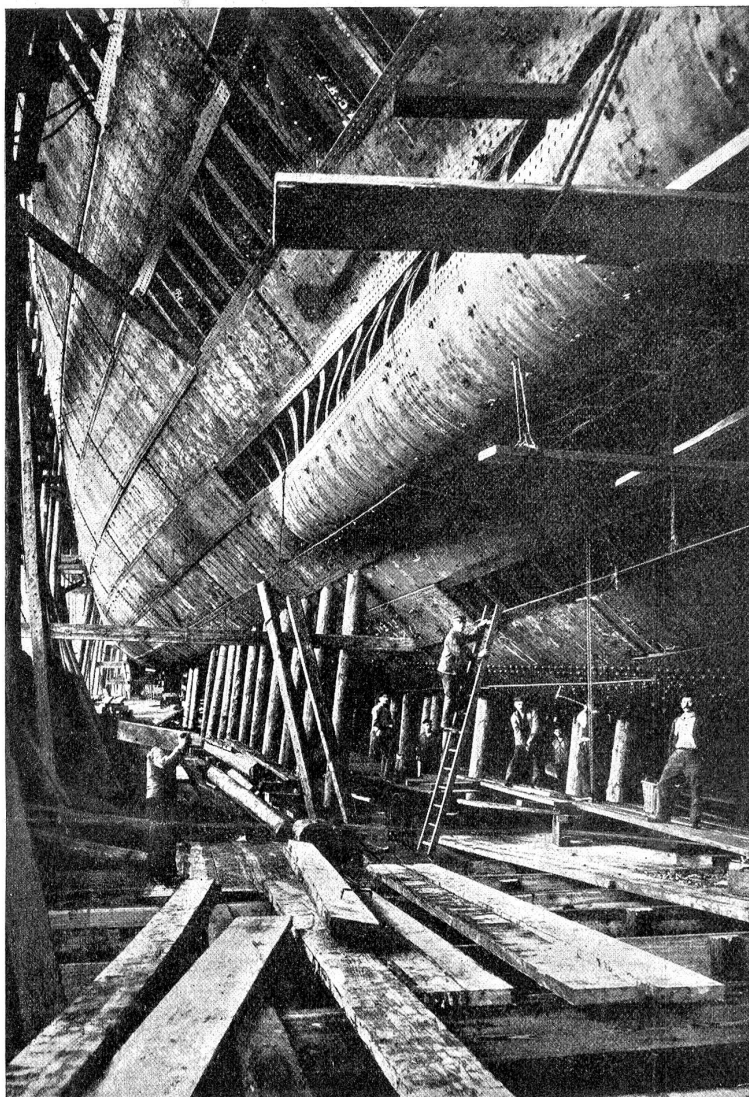
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 04.05.2025

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

Dom Bau eines Riesendampfers.

(Schluß)



Teilweise beplattetes Hinterschiff mit Backbordwellenrohr.

Der Schiffsboden, der bei Kollisionen z. B. mit Eisbergen besonders in Mitleidenschaft gezogen wird, ist durch Anbringung eines zweiten inneren, wasserdichten Bodens, dem Doppelboden, besonders geschützt, sodaß bei einer Verletzung des äußeren Bodens der innere Schiffsraum intakt bleibt.

Die Zweizahl beim „Imperator“ der Hamburg-Amerika-Linie*), sogar die Vierzahl der Schiffschrauben verhindern, daß ein Dampfer bei einem Bruch des Ruders steuerlos wird. Bereits sind einzelne Fälle bekannt, wo deutsche Kapitäne ihre Doppelschraubendampfer nach dem Verlust des Ruders nur mit Anwendung der Steuerkraft, die durch Vor- und Rückwärtsarbeiten der Propeller zu erzielen ist, ohne jede fremde Hilfe wohlbehalten an das vorgesteckte Ziel gebracht haben.

Ein sehr wesentliches Moment für die Sicherheit des Schiffes und seiner Passagiere liegt — wie jeder sich denken kann — auch in der Ausrüstung derselben mit guten nautischen Instrumenten, sowie mit Unterwasserschallapparaten und der Funkentelegraphie. Diese Erfindungen haben ihre hervorragende Nützlichkeit zur Vermeidung drohender Gefahren

wiederholt dargetan. Durch sie hat z. B. der Nebel in der Nähe der Küsten einen großen Teil seiner Schrecken eingebüßt, da durch mehrere Unterwasserglocken die Orientierung der Dampfer möglich ist. Das Herannahen von Eisschollen kann schon auf größere Distanzen hin konstatiert werden und zwar durch die Unterschiede in der Wassertemperatur, die in kurzen Zeiträumen, etwa alle 5 bis 10 Minuten, gemessen wird. Sie geben dem Schiffsführer eine fast sichere Mahnung zur Vorsicht. Die Funkentelegraphie hat die Vereinsamung der Schiffe, die über das Weltmeer fahren, aufgehoben. Ihr Wesen ist auf See so geregelt worden, daß der Notruf eines Schiffes alle sonstigen funkentelegraphischen Gespräche unterbricht, und ihre Nützlichkeit ist in neuerer Zeit außerdem sehr verbessert worden. Sie allein trägt die Schuld, daß die Katastrophe auf dem „Titanic“ nicht noch viel größer gewesen ist, da durch sie doch wenigstens einige hundert Seelen vor dem sichern Tod gerettet worden sind. Als fernere Vorkehrungen für die Sicherheit der Passagiere im Falle der Seenot müssen noch genannt werden: die Ausrüstung der Schiffe mit Rettungsbooten, Rettungsbojen, Rorkvesten und Feuerlösch-einrichtungen. Die Rettungsboote sind große, seefähige Schiffe, die auf deutschen Dampfern so berechnet sind, daß alle Passagiere und Mannschaften darin untergebracht werden können. Die Zahl der an Bord vorhandenen Rorkvesten soll gleich groß sein der Zahl, der auf einen Dampfer aufzunehmenden Passagiere und Mannschaften. Die Rettungsbojen, die sich bei Nacht selbsttätig im Wasser erleuchten, helfen den Ueberbordgefallenen, sich so lange über Wasser zu halten, bis ein Schiff Rettung bringt. Wenn man nun nach Berücksichtigung aller dieser Faktoren fast überzeugt sein sollte, daß für das Leben und das Eigentum der Menschen auf See so gesorgt ist, daß eine Gefahr für sie ausgeschlossen zu sein scheint, so hat halt doch das neueste Ereignis, der Fall „Titanic“, gezeigt, daß das Schicksal entgegen aller menschlichen Kunst und Berechnung unvermutet hereinbrechen kann, um in einer einzigen Stunde alles was menschlich ist, zu vernichten. Aber zur Beruhigung aller derer, die den Plan hegen sollten, sich nach einem überseeischen Lande zu begeben, wollen wir hier die Worte eines alten, aber mit den neuesten

Verhältnissen vollkommen vertrauten Seemanns abdrucken, der da sagte: „Werden alle nautischen Hilfsmittel sorgfältig benützt, alle internationalen Abmachungen der Seeschifffahrt und die gesetzlichen Vorschriften, die strengen Instruktionen der Reedereien hinreichend befolgt, wird namentlich auch das nötige Maß von Vorsicht und Wachsamkeit angewandt, so ist nach menschlichem Ermessen eine Gefahr so gut wie ausgeschlossen. Das gilt selbst für die Eisberggefahr, da sie in bestimmter, jedem Kapitän genau bekannter Zone der nordatlantischen Fahrt von jeher bestanden hat, ohne Unheil anzurichten.“

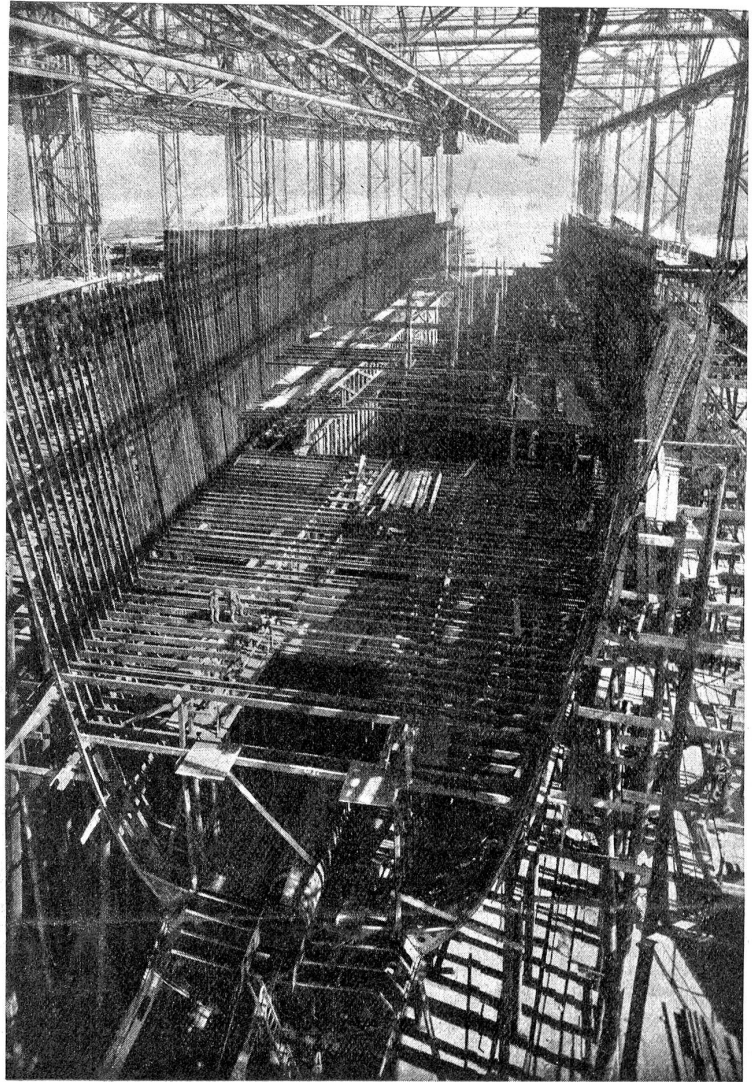
Nun noch einiges zu unseren Illustrationen. Sie stammen wie eingangs erklärt, aus der Bauperiode des Dampfers „Imperator“, dessen Stapellauf am 23. Mai leztthin stattgefunden hat. Am 18. Juni 1910 begann die Kielllegung unter der 50 m hohen Helgenkrananlage der Vulkanwerke. Der Rumpf entwickelte sich von unten und von seinen mittleren Teilen her. Um an Kiel und Bodenwangen, oben und unten die Stahlplatten anzubringen, die man sich 10 m lang, 2 m breit und 4300 kg schwer vorstellen muß, wurden Rieten verwendet, die ein Einzelgewicht von 2 1/2 kg besitzen. Erst

*) Vertreter in der Schweiz: Eugen Bär in Luzern.

im Sommer 1911 konnte mit dem Einbau der Schotten begonnen werden, die einzeln den Dampfer um etwa 1200 Zentner belasten. Die Wellenblöcke, d. h. die gußstählernen Bauteile, durch die die Schraubenwellen aus dem Schiffsrumpf heraustreten, sind 560 Zentner schwer. Noch viel mächtiger aber sind die inneren Wellenblöcke, da sie einen einzigen Stahlguß bilden und mit dem Ruderstegen, d. h. dem Träger des Steuerruders zusammengefügt sind. So ein Ruderstegen hat mit den Wellenblöcken 17½ Meter Höhe und ein Gewicht von 2200 Zentner. Das Ruder selbst wiegt 1800 Zentner. Am Bug und Heck werden 5 Anker angebracht, deren größter 240 Zentner und deren kleinster 45 Zentner wiegt. Es könnten hier noch Zahlen bis ins Aschgrau angegeben werden, denn alles, was mit diesem Riesen zusammenhängt, sind gigantische Wirklichkeiten. Aber die Mathematik lehrt, daß die Größe kein Wert an sich ist, sondern sich erst durch den Vergleich ergibt. Also, der „Imperator“ ist 268 Meter lang und unser Münsterturm mißt von der Plattform bis zur Spitze 100 Meter. Man stelle sich nun den Dampfer neben dem Münster aufgestellt vor und denke sich dann, wie winzig klein unsere prächtige Kathedrale daneben erscheinen würde. Der „Imperator“ mißt 50,000 Registertonnen, seine Breite mißt 29,9 Meter und seine Seitentiefe vom Kiel bis zum Oberdeck 19,5 Meter. Wenn die Amerikaner ihre Riesengeschäftshäuser „Sky-scrapers“ nennen, das gemeinhin mit „Wolkenkratzer“ übersetzt wird, so muß gesagt werden, daß der „Imperator“ für das Meer etwas ähnliches ist. In dem schwimmenden Palast türmen sich nicht weniger als 11 Stockwerke übereinander. Das Gesamtgewicht des Schiffes beläuft sich zurzeit ohne Maschinen, Kessel und Ladung auf 34 Millionen Kilogramm.

Ueber seine innere Einrichtung werden wir erst reden können, nachdem der Ausbau sich vollendet haben wird, was voraussichtlich anfangs 1913 der Fall sein wird. Heute aber schon wünschen wir zuversichtlich, daß seine erste stolze Fahrt von einem schöneren Erfolge gekrönt sein möge, als dies bei der Erstfahrt des unglücklichen „Titanic“ der Fall war.

E. Schr.



Baufstadium vom Juli 1911; das Bild läßt die Balkenanlagen des 6., 5., 4. und 3. Decks erkennen.

Der zweite Villmergenkrieg von 1712.

Don Dr. H. Zefiger.

Nach dem denkwürdigen Januartag des Jahres 1656, an welchem auf dem schneebedeckten Hügel von Villmergen die 4000—5000 entschlossenen geführten „Fünffürstlichen“ (die Luzerner, Urschweizer und Zuger mit Beihilfe der katholischen Freiamter) die überlegenen Berner in der Zahl von 6000 bis 8000 Mann in die Flucht geschlagen hatten, ertönte gar oft auf der Taggung der Ruf: „Mehren wir's ab,“ worauf dann die geschlossenen sieben katholischen Stimmen die vier rein evangelischen ohne weiteres meisterten. Die beiden geteilten Stände Glarus und Appenzell konnten nicht einmal das Zünglein an der Waage bilden. Dieser Mehrheit der Stimmen entsprach aber keineswegs die Mehrheit der Macht, indem die vier Stände fast zwei Drittel der Bevölkerung in den dreizehn Orten darstellten, während die neun übrigen mit den gemeinen Vogteien zusammen nur den Rest ausmachten. Mit der Vervollkommen des Heerwesens, mit der allmählichen Steigerung des Wohlstandes, mußte auch die Herrschaft der etwas zurückgebliebenen VII Orte den reichen

IV Orten immer unerträglicher werden. Zweimal (1531 und 1656) hatte das Kriegsglück gegen sie entschieden, zum dritten Mal nahmen sie den Kampf am Anfang des XVIII. Jahrhunderts auf.

Die gemeinen Vogteien und Schutzherrschaften galten wohl als das mächtigste Band, das die alte Eidgenossenschaft zusammenhielt; zugleich aber waren sie auch der richtige Zankapfel. Die Religionskriege waren alle ihretwegen entstanden, auch der letzte entbrannte dort. Draußen im Toggenburg wehrten sich die Landleute gegen Uebergriffe ihres Herrn, des Abts in St. Gallen; erst unterstützt von ihren Schutzherrn, entzweiten sie sich bald um der Religion willen, sodas anfangs 1712 sich glücklich wiederum reformierte und katholische Eidgenossen feindlich gegenüberstanden. Im Frühling erhoben sich die reformierten Toggenburger, Zürich und Bern zogen ihnen zu Hilfe und der Krieg war ausgebrochen. Am 1. April stellte Bern ein Heer von 4800 Mann und 12 Geschützen auf, das durch allmähliche Aufgebote bis im Juli