Zeitschrift: Pestalozzi-Kalender
Herausgeber: Pro Juventute
Band: 32 (1939)
Heft: [2]: Schüler

Rubrik: Vom Schiffsmodell zum Ozeandampfer

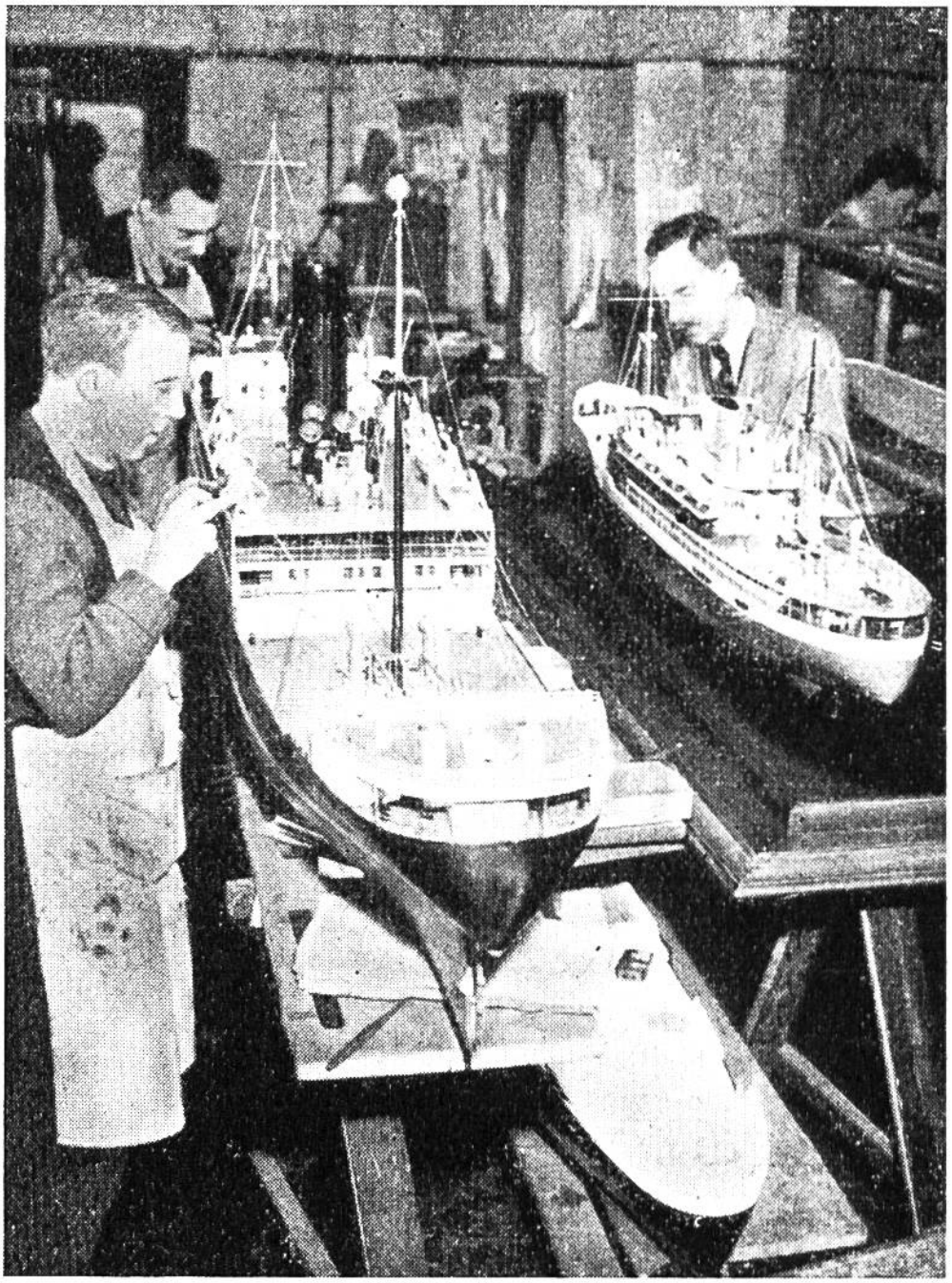
Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. 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: 11.07.2025

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



Bevor mit dem Bau eines grossen Dampfers begonnen wird, lassen die Schiffahrtsgesellschaften meistens ein Modell des Schiffes anfertigen. Die kleinsten Einzelheiten werden dabei berücksichtigt; jede Lichtleitung, jedes Möbelstück ersteht in mühevoller Kleinarbeit. Ein solches Schiffsmodell kostet Zehntausende von Franken.

VOM SCHIFFSMODELL ZUM OZEANDAMPFER.

Der Bau eines modernen Überseedampfers kostet an die 100 Millionen Franken und mehr. Das ist eine riesige Ausgabe, die wohl überlegt sein will. Es genügt nicht, dass die besten Ingenieure und Architekten ihre Berechnungen und Pläne mit peinlichster Sorgfalt ausführen, ehe mit dem Bau des Schiffes begonnen wird. Oft haben sich beim fertigen

Der neue Anker für den englischen Dampfer „Queen Mary" wiegt nicht weniger als 14000 kg. Der Arm des befördernden Riesenkrans reicht bis zu dem im Hintergrunde liegenden Schiff.

Dampfer trotzdem Mängel gezeigt, die man nicht voraussehen konnte, die aber für die Schiffsbauer Millionenverluste bedeuteten. Um solche kostspieligen Erfahrungen zu vermeiden, wird daher nach den Plänen zuerst ein Modell des Ozeanriesen gebaut. In 50facher Verkleinerung entsteht das Schiff mit allen Einzelheiten. Nicht nur die grossen Maschinen und wichtigen Geräte werden nachgebildet, jedes Möbelstück, jeder Lichtschalter ersteht in mühevoller Kleinarbeit. Ein solches Modell kostet bis zu 50 000 Franken. Eine riesige Summe und doch im Verhältnis zu den Gesamtkosten nicht mehr, als wenn ein Bauherr für sein Haus von 40 000 Franken einen Plan für 20 Franken anfertigen liesse.

Das Schiffsmodell, so verlockend es für Buben und Bastler auch aussehen mag, ist wahrhaftig kein Spielzeug. An ihm werden alle Eigenschaften erprobt, die der grosse Dampfer besitzen soll: Widerstandsfähigkeit, Gleichgewichtslage, Tragfähigkeit usw. Erst wenn das Modell allen Ansprüchen gewachsen ist und allfällige Fehler behoben sind, wird in der Werft, der Schiffsbau-Werkstätte, mit dem eigentlichen Bau begonnen. Den Anfang macht der Kiel, das „Rückgrat" des Schiffes. Daran schliessen sich gleich Rippen die Spanten, die dem stählernen Rumpf als Stütze dienen. Wenn diese Arbeit beendet ist, erfolgt der Stapellauf: der Schiffsrumpf wird zu Wasser gebracht. Damit können die Bauleute das „Richtfest" ihres Dampfers feiern. Der gesamte Innenausbau erfolgt dann auf dem Wasser.

Die französische „Normandie" und der englische Dampfer „Queen Mary", die beide den Atlantischen Ozean zwischen Europa und Nordamerika befahren, sind heute die grössten Schiffe der Welt. Bei einer Länge von etwa 300 m beträgt ihr Fassungsvermögen je über 70 000 Registertonnen (1 Registertonne = 2,83 Kubikmeter). Jeder dieser Luxusdampfer, die 1935 und 1936 in Betrieb genommen wurden, hat weit über 100 Millionen Franken gekostet. Der englische Dampfer „Sirius", der im Jahre 1838 als erstes Dampfschiff 100 Passagiere von England nach New York brachte, hatte ein Fassungsvermögen von 700 Registertonnen. Dieser Vergleich zeigt am deutlichsten die mächtige Entwicklung des Schiffbaues in den letzten hundert Jahren.

JAGD UND KAMPF IN ALTEN FELSZEICHNUNGEN.

Bis vor wenigen Jahrzehnten wusste man über die Menschen, die in vorchristlicher Zeit Europa bewohnten, nichts Genaues. Erst die gescheite Arbeit fleissiger Altertumsforscher brachte Kunde vom Leben der Pfahlbauer in der Schweiz und ihrer Zeitgenossen im Westen und im Norden. Wo sich Spuren alter Wohnstätten und Gräber fanden,