Glanzleistung im Schiffsbau

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

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Schatzkästlein : Pestalozzi-Kalender**

Band (Jahr): **- (1935)**

PDF erstellt am: **28.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-988350

Nutzungsbedingungen

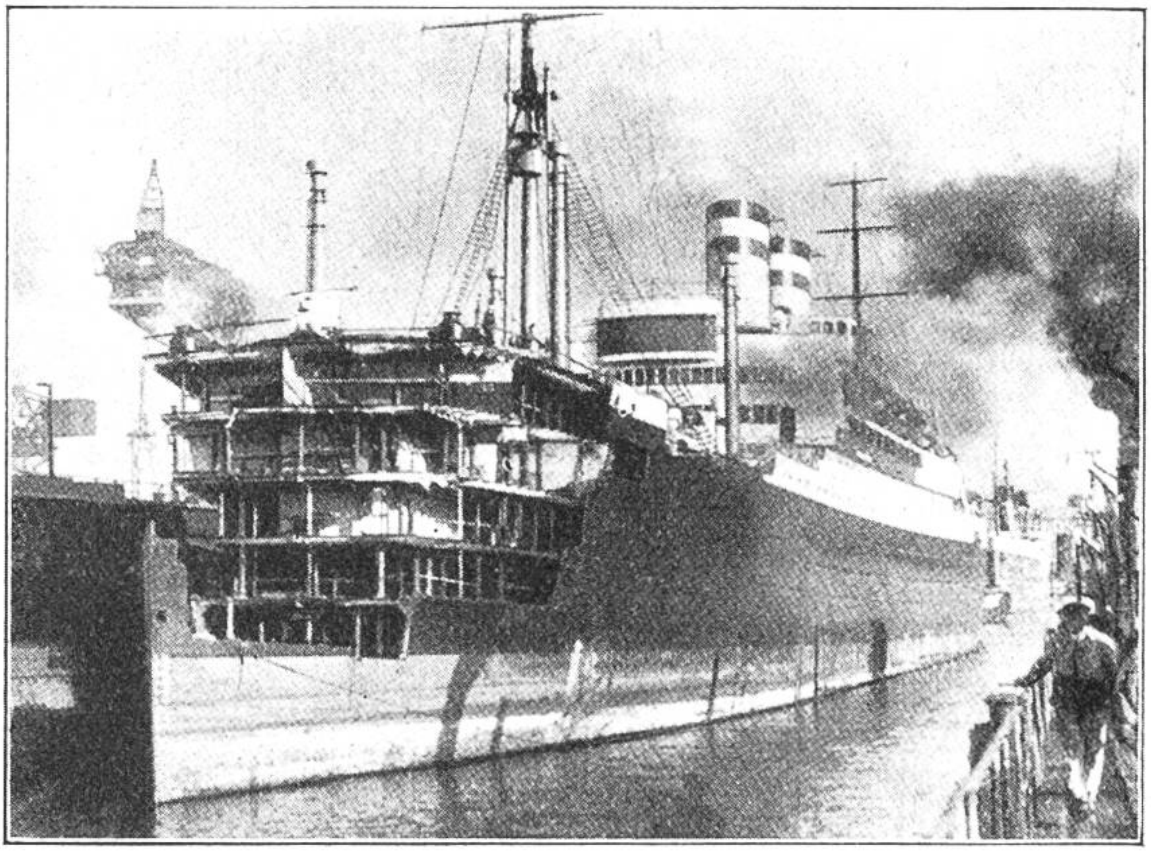
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung 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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

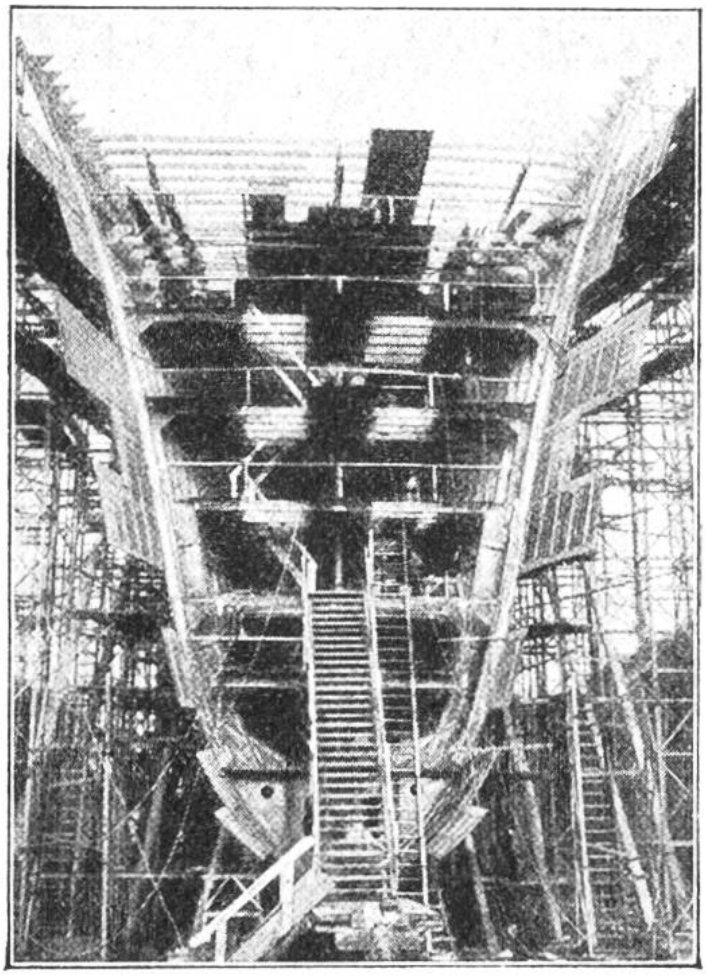


Der vordere Teil des Schiffes, der dem Wasser bei der Fahrt zuviel Widerstand bot, wird abgebrochen („abgewrackt").

GLANZLEISTUNG IM SCHIFFSBAU.

Wer mit einem modernen Riesendampfer reist, staunt über die gewaltige Grösse der schwimmenden Stadt und bewundert den Scharfsinn, der vom Maschinenraum bis zum Schwimmbad und den Spazierwegen für die Passagiere alles aufs beste ausgedacht hat. Aber die Techniker, die solch ein Wunderwerk schufen, ruhen nicht auf ihren Lorbeeren aus, immer suchen sie nach neuen Verbesserungen.

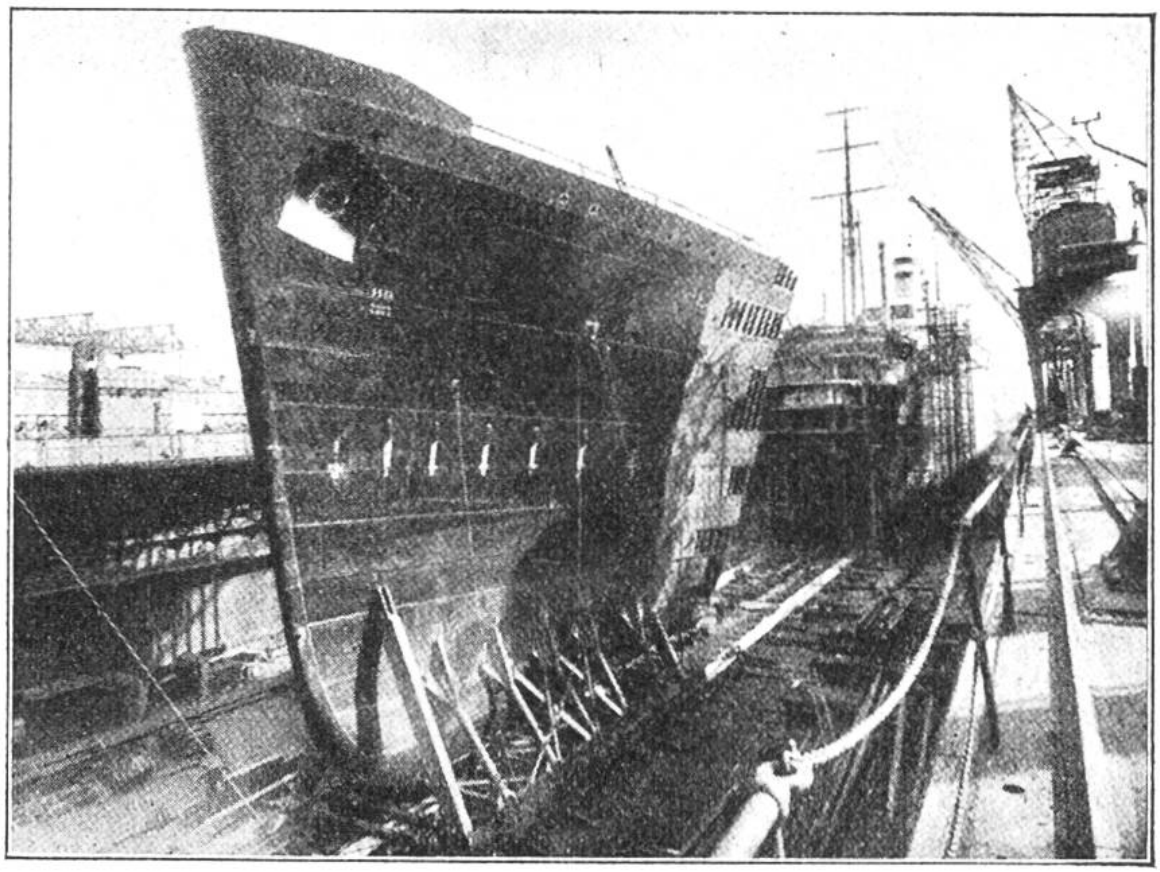
Kürzlich haben Schiffsbauingenieure einer Hamburger Schiffahrtsgesellschaft vorgerechnet, dass sie eine grosse Ersparnis mache, wenn vier ihrer gewaltigsten Schiffe umgebaut würden. Der Umbau eines einzigen Schiffes kostet zwar Millionen, aber trotzdem hat sich die Schiffahrtsgesellschaft dazu entschlossen. Nach den neuesten Forschungen und Erfahrungen hatte der vor-



Während das Schiff noch seine wöchentlichen Fahrten ausführt, wird im Dock schon das neue „Vorschiff" gebaut. Blick in das Vorschiff.

derste Teil der Schiffe nicht die beste Form, um möglichst widerstandslos durch das Wasser zu gleiten. Durch eine bessere Gestaltung des „Vorschiffes" wurde es möglich, statt einer Maschine mit 28 000 Pferdekräften eine solche mit nur 20 000 Pferdekräften zu verwenden und damit die gleiche Fahrgeschwindigkeit zu erreichen. Es ist dies um so bemerkenswerter, als die Schiffe anlässlich des Umbaues noch eine Verlängerung von 12 m erfuhren. Es wurde dadurch mehr Platz für die Kabinen der Reisenden und für einen Tanzplatz gewonnen. Die neue, kleinere Maschine braucht so viel weniger Heizöl, dass durch die Ersparnis schon in drei Jahren die gesamten Umbaukosten gedeckt werden.

Damit jedes Schiff die Fahrzeit nicht länger als zwei Monate unterbrechen musste, wurden vorerst die neuen Vorschiffe im Schwimmdock fertiggestellt. Jedes Vor-



Das neue Vorschiff wird auf einer Gleitbahn mit Hilfe von Flaschenzügen ans Schiff herangezogen, genau ausgerichtet und durch ein kurzes Zwischenstück mit ihm verbunden.

schiff ist 24 m hoch und 25 m lang und hat ein Gewicht von 600 Tonnen. Sobald eines der umzubauenden Schiffe an den Bauplatz, die „Werft", kam, wurde ihm vorn ein Stück von 22 m Länge und 500 Tonnen Gewicht abgeschnitten. Nach Entfernung des alten Vorschiffes zog und schob man das neue Vorschiff bis auf 9 m Abstand gegen den verbleibenden Schiffskörper heran. Nach sorgfältigem Ausrichten der Kolosse wurde in dem Zwischenraum von 9 m Länge ein solider Verbindungsbau erstellt. Durch die Schiffsverlängerung, das „Vorschuhen", erhielt der Schiffskörper einzig an Stahl ein Mehrgewicht von 800 Tonnen. Der vorgenommene Umbau bewährt sich.

Es ist dies ein neuer, offensichtlicher Beweis, wie nützlich sich sehr oft die wissenschaftliche Forschung in der Praxis auswirkt.