

# Ein Triumph deutscher Schiffsbaukunst

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

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Illustrierte schweizerische Handwerker-Zeitung : unabhängiges Geschäftsblatt der gesamten Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe**

Band (Jahr): **18 (1902)**

Heft 21

PDF erstellt am: **27.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-579400>

## **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.

Noch möchte ich das lautsprechende Mikrophon (Gröper) mit Kohlenkorn-Kontakten als neueste Verbesserung hier erwähnen. Die Stimmübertragung ist intensiv und rein, ein Mikrophon mit unbedingtem Nebenschluß. Die Glimmermembrane mit Unterluftschicht bewirkt größte Empfindlichkeit, auch ist die Feuchtigkeit der Schallplatte vollkommen ausgeschlossen und die Entfernung stört die Lautwiedergabe nicht. Man hat auch nicht mehr nötig in einen Trichter hineinzusprechen, sondern spricht vollständig frei.

Natürlich ist noch Manches und Interessantes zu sehen und zu lernen, Vorstehendes soll uns ein Einblick ins Beste sein. W.

Marconi, der sich an Bord des „Carlo Alberto“ in Kiel aufhält, ist gegenwärtig Tag und Nacht an der Herstellung eines selbsttätigen Alarmapparates zur Verhinderung von Schiffszusammenstößen thätig. Näher sieht sich zwei mit diesem Apparat versehene Schiffe einander, so beginnt auf beiden ein elektrisches Läutewerk in Aktion zu treten, das die Bedrohten warnt. Die zweite Aufgabe, mit deren Lösung er beschäftigt ist, ist die Erhöhung der Leistungsfähigkeit seiner drahtlosen Telegraphen von 2600 auf 4000 und mehr Kilometer und diese Wirkung soll nicht durch eine Komplizierung, sondern seltamerweise durch eine Vereinfachung seines Apparates erzielt werden.

## Arbeits- und Lieferungsübertragungen.

(Authentische Original-Mitteilungen.) Nachdruck verboten.

Die Heizeinrichtung für das Schulhaus und die Turnhallen an der Kernstraße Zürich an Gebrüder Sulzer in Winterthur.

Neue Sahlbrücke Zürich. Die Lieferung der eisernen Gelenke und Gelenkbolzen an H. Schildknecht, Seefeldstraße 11, Zürich V.

Wagenrennlinie und Saugmagazin an der Fufgasse in Zürich V. Erd- und Maurerarbeiten an J. Welz und Sohn, Baumeister, in Zürich V.; Zimmerarbeiten an Zimmermeister Landolt, Zürich V.

Bau des Bürgerheims auf dem Spitalgut St. Gallen. Zimmerarbeit an Gebr. Dertly, St. Gallen; Steinhauerarbeit an Meisterverband St. Gallen.

Sensetalbahn. Der Bau der Teilstrecke Neuenegg-Flamatt an Minder u. Galli in Guttwil.

Schulhaus Wiltenloch. Maurerarbeit an Widmer, Maurermeister, Dietikon; Zimmerarbeit an A. Hüser, Zimmermeister, Bettingen; Steinhauerarbeit an A. Regensburger, Steinhauermeister, Baden; Eisenerlieferung an Knechtli u. Cie., Zürich; Granit an Aktiengesellschaft der Granitbrücke in Lavorgo; Mägenwylers-Sandstein an Widmer, Vater, Döhrmaringen.

Schulhausneubau Wängli. Glaserarbeit an Peter Müller, Wängli; Schreinerarbeit an Johann Windler, Wängli; Schlosserarbeit an August Camper, Wängli; Parquetarbeit an Gilg-Steiner, Winterthur; Malerarbeit an Gubler, Mädingen; steinerne Böden an Huldreich Graf, Winterthur; Abtrittleinrichtung an Guggenbühl u. Müller, Zürich.

Aufbau des Kirchturmbelmes in Unterägeri. Zimmerarbeit an Zumbühl, Zimmermeister, Zug; Eindecken mit Kupferschindeln an Häuser und Iten, Spenglermeister in Unterägeri.

Straßenbau Wald (Zürich). Erstellung der Sanatoriumsstraße an Math. Gyting, Bauunternehmer, Mad-Gibwil bei Wald.

Neues Gemeindefschulhaus in Baden. Maurerarbeit an Louis Mäder, Baumeister in Baden; Steinhauerarbeit: Granit an Daldini u. Rossi in Dognana und die Aktiengesellschaft der Granitbrücke von Lavorgo; Sabonnidre an R. Kappeler in Zürich und A. Bosser in Baden.

Arbeiten am Schloßgebäude in Hüttingen. Verputzarbeit an Spengler, Maurermeister, Langdorf-Frauenfeld; Dachfennel an Jät, Spenglermeister, Mülheim.

Erstellung eines schmiedeeisernen Portals zur Einfahrt des Desinfektionsgebäudes Chur an Fr. Lehndt, Schlossermeister, Chur.

Israël. Alterssahl Lengnau. Maurerarbeit an Gustav Strittmatter, Baumeister in Baden; Steinhauerarbeit: Granit an Daldini u. Rossi in Dognana, Sabonnidrestein an H. Ggolf, Steinmez in Baden.

Wasser- und Gasversorgung Döttingen. Sämtliche Arbeiten an Gebr. Meier, Bauunternehmer in Schwaderloch.

Wasser- und Gasversorgung Herdern (Thurgau). Sämtliche Arbeiten an Carl Frei, Ingenieur, Norkbach.

Bau eines neuen Alpkapfels für die Ortsgemeinde Oberterzen in der Alp „Grub“. Maurerarbeit an J. Manhart, Maurermeister, Flums; Zimmerarbeit an Zimmermeister Bleß, Flums-Großberg;

Dachdeckerarbeit an S. Gubler, Dachdeckermeister, Unterterzen; Lieferung des Eisenmaterials an A. Gubler, Schlossermeister, Oberterzen.

Einfriedigungen für einen Neubau in Bern. Erstellung von circa 150 Meter Holz-Palisadeneinfassung, auf Eisenstäben in Betonsockel, 56 Meter Eiseneinfassung mit Drahtgeflecht, an Ernst Ott, Bern, Standweg 52. Die Preise für die gleiche Arbeit variierten zwischen Fr. 7 bis Fr. 15. 75 per laufenden Meter.

## Ein Triumph deutscher Schiffsbaukunst.

Der „Leuchtturm“ berichtet:

Der neue Schnelldampfer des Norddeutschen Lloyd „Kaiser Wilhelm II.“ lief bekanntlich am 12. August in Anwesenheit des Kaisers auf der Werft des „Vulcan“ in Bredow bei Stettin vom Stapel. Dieser Tag kann als ein Meilenstein in der Geschichte der deutschen Schifffahrt und der deutschen Schiffbaukunst betrachtet werden. Deutschland hat mit dem Bau dieses Dampfers einen weiteren Schritt auf dem Wege getan, seiner Handelsmarine immer größere Geltung neben und vor den Flotten der übrigen Nationen zu verschaffen. Mit dem Dampfer „Kaiser Wilhelm II.“ sieht sich Deutschland jetzt im Besitz von vier Dampfern, die an Schnelligkeit alle Dampfer der Welt übertreffen. Es sind dies neben Dampfer „Kaiser Wilhelm II.“ die Dampfer „Kaiser Wilhelm der Große“ und „Kronprinz Wilhelm“ des Norddeutschen Lloyd und „Deutschland“ der Hamburg-Amerika Linie. Sämtliche vier Dampfer sind vom „Vulcan“ in Stettin gebaut worden, der im gemeinsamen Wirken mit unseren großen Schifffahrtsgesellschaften eine so große Bedeutung gewonnen hat.

Es wird unsere Leser gewiß interessieren, eine nähere Beschreibung des neuen Dampfers kennen zu lernen, aus welcher hervorgeht, daß die neue Schöpfung zugleich ein Fortschritt und eine Weiterentwicklung gegen sämtliche bisher in Fahrt befindlichen Dampfer darstellt. Die Hauptdimensionen des Dampfers sind folgende: Länge 216 m, Breite 22 m, Tiefe 16 m.

Die Wasserverdrängung (Displacement) des voll beladenen Schiffes beträgt 26,000 Tonnen. Die Vermessung des Schiffes ergibt einen Tonnengehalt von rund 20,000 Brutto Reg.-Tons.

Das Schiff übertrifft in seiner Größe alle bisher in Fahrt befindlichen Schnelldampfer der Gegenwart und dürfte auch in Bezug auf Geschwindigkeit den deutschen Schnelldampfern „Kronprinz Wilhelm“ und „Deutschland“, welche die hohen Ozeangeschwindigkeiten von 23,5 Knoten besitzen, zum mindesten gewachsen sein.

Das Ablaufsgewicht des Schiffes beträgt 11,200 Tonnen, während dasjenige des Schnelldampfers „Deutschland“ 9300 und dasjenige des Schnelldampfers „Kronprinz Wilhelm“ 8950 Tonnen betrug.

Der Schnelldampfer „Kaiser Wilhelm II.“ ist aus bestem deutschen Stahlmaterial erbaut, mit einem sich über die ganze Schiffslänge erstreckenden, in 26 wasserdichte Abteilungen geteilten Doppelboden versehen und durch 16 bis zum Oberdeck hinauf geführte Querschotten und ein Längsschott im Bereich der Maschinenräume in 19 wasserdichte Abteilungen geteilt. Die Schotten sind so verteilt, daß selbst beim Vollaufen zweier benachbarter Abteilungen das Schiff noch schwimmfähig bleibt.

Bis zum Oberdeck sind in dem Schiffe 4 stählerne durchlaufende Decks eingebaut. Oberhalb des Oberdecks befinden sich noch folgende Aufbauten:

1. Ein von vorn bis hinten durchlaufendes Spardeck, dessen mittlerer Teil als unteres Promenadendeck dient.
2. Eine Back, ein 135 m langes und 15 m breites Mittschiffshaus und ein 24 m langes hinteres Deckshaus; auf dem Spardeck über dem Mittschiffshaus

haus und dem hinteren Deckshaus ist auf eine Länge von 164 m ein oberes Promenadendeck erbaut.

3. Ein 136 m langes Deckshaus auf dem oberen Promenadendeck, über welchem das Bootsdeck liegt.

Auf diese Weise sind in 2 Decks seitlich der Deckshäuser zwei übereinander liegende breite, bequeme und geschützte Promenaden zum Aufenthalt der Passagiere im Freien geschaffen, während alle bisher in Fahrt gestellten Schnelldampfer nur über je ein solches Promenadendeck verfügen. Als Promenadendeck ist teilweise auch noch das Sonnendeck verfügbar.

Es können auf dem Schiffe im Ganzen 775 Passagiere 1. Klasse in 290 Kammern, 343 Passagiere 2. Klasse in 107 Kammern und 770 Passagiere 3. Klasse untergebracht werden. Hierzu kommt noch die Schiffsbefahrung, welche aus 600 Köpfen besteht. Das vollbesetzte Schiff wird also gegen 2500 Menschen über den Ozean tragen.

Außer gewöhnlichen bequem und wohnlich eingerichteten Kammern für 1, 2, 3 und 4 Personen sind für 1. Klasse-Passagiere 2 ganz besonders komfortable Wohnungen, dazu 8 Luxusräume, 8 Staatszimmer und 4 mit nebenliegendem Badezimmer versehene Kammern eingerichtet. Den Passagieren 1. Klasse stehen für allgemeinen Gebrauch folgende luxuriös eingerichtete Räume zur Verfügung: Ein im Hauptdeck liegender Speisesaal mit 554 Sitzplätzen, ein Rauchzimmer, ein Gesellschafts- und ein Les- und Schreibzimmer auf dem oberen Promenadendeck, ein Kinder Salon auf dem unteren Promenadendeck, sowie ein Café-Salon auf dem Sonnendeck.

Die Kammern für Passagiere 2. Klasse sind ebenso eingerichtet, wie die Wohnkammern 1. Klasse, nur etwas einfacher gehalten. Den 2. Klasse-Passagieren stehen für gemeinsame Benutzung folgende Räume zur Verfügung: Ein auf dem Hauptdeck befindlicher Speisesalon mit 190 Sitzplätzen, ein Gesellschaftsalon und ein Rauchzimmer, welche beide auf dem hinteren Teile des Promenadendecks liegen. Zum Aufenthalt im Freien dient der hintere Teil des Promenadendecks vor und seitlich des Gesellschafts- und Rauchzimmers, welcher durch das obere Promenadendeck, und der hintere Teil des oberen Promenadendecks, welcher durch ein Sonnendeck geschützt ist.

Ebenso ist für die gesunde und bequeme Unterbringung der Passagiere 3. Klasse und der Mannschaften von der Rhederei die größte Sorge getragen worden.

Von den 52 wasserdichten Türen sind 24 Schotttüren, mit Dörr'scher Türschließe vorrichtung versehen, welche es ermöglicht, diese 24 Türen vom Steuerhause aus zu schließen. Aus einem im Kartenhause befindlichen Schottentableau kann der Kapitän sofort ersehen, ob alle, bezw. welche der wasserdichten Türen geschlossen sind.

Alle bewohnten Räume sind mit elektrischer Beleuchtung, Dampfheizung, ausgiebigster Ventilation etc. und den höchsten Anforderungen der Neuzeit entsprechenden Einrichtungen versehen. Im ganzen dienen ca. 2700 elektrische Lampen zur gesamten Schiffsbeleuchtung; zur Erzeugung des elektrischen Stromes sind 5 Dynamomaschinen aufgestellt. Die Elektrizität findet auf dem Schiffe ausgiebigste Verwendung, teils zur Bequemlichkeit für die Passagiere, teils zur Sicherheit für das Schiff. Ebenso ist das Schiff mit Telephon-Anlagen reichlich versehen.

Die Zahl der Badezimmer für allgemeinen Gebrauch 1. und 2. Klasse beträgt 28, außer den Bädern der Luxuskammern etc.

Der Dampfer ist ferner in Uebereinstimmung mit

den Anforderungen der Kaiserlich Deutschen Marine mit den Einrichtungen zur Aufstellung einer größeren Anzahl Geschütze versehen, um im Kriegsfalle als Hilfskreuzer verwendet werden zu können.

Die gleichfalls vom „Vulcan“ erbaute Maschinen- und Kesselanlage besteht aus 4 vierzylindrigen, dreiturbeligen Vierfach-Expansions-Hammermaschinen mit Oberflächenkondensation und Massenausbalancierung nach Schlick's System, welche zusammen 38—40,000 Pferdekraften indizieren werden.

Je 2 dieser Maschinen sind hintereinander aufgestellt um es zu ermöglichen, zwischen ihnen ein wasserdichtes Querschott aufzubauen und hierdurch die Zahl der wasserdichten Abteilungen und dadurch die Unsinkbarkeit des Schiffes zu vergrößern.

Je 2 dieser mächtigen Maschinen treiben mittelst einer zirka 42 m langen Wellenleitung eine vierflügelige Bronzschraube von 7 m Durchmesser. Bekanntlich ist auf der Düsseldorf Ausstellung im Gebäude der Firma Fried. Krupp eine vollständige Wellenleitung zu sehen und erregt dort das größte Interesse aller Besucher.

Den Dampf liefern 12 Doppel- und 7 Einsackessel, welche mit 15 Atmosphären Ueberdruck arbeiten, 10,000 qm Heizfläche, 124 Feuerungen und 290 qm Koflfläche besitzen.

Die Kessel sind in 4 Gruppen angeordnet, deren jede einen Schornstein von 5,0 m Durchmesser und 40 m Höhe erhält.

**Die größten Schnelldampfer.**

| Dampfer                                        | Länge über Deck      | Breite auf Spannen | Brutto Reg.-Tonn | Geschwindigkeit | Indizierte Maschinenkräfte |
|------------------------------------------------|----------------------|--------------------|------------------|-----------------|----------------------------|
| Lucania und Campania (Cunard Linie)            | 189,59 m<br>622'     | 19,81m<br>65'      | 12,950           | 22              | 27,000                     |
| Kaiser Wilhelm der Große (Norddeutscher Lloyd) | 197,720 m<br>649' 5" | 20,1 m<br>66'      | 14,349           | 23              | 30,000                     |
| Kronprinz Wilhelm (Norddeutscher Lloyd)        | 202,17 m<br>663' 4"  | 20,1 m<br>66'      | 14,908           | 23,5            | 36,000                     |
| Deutschland (Hamb.-Amerika Linie)              | 208,5 m<br>684'      | 20,42m<br>67'      | 16,502           | 23,5            | 37,000                     |
| Oceanic (Weiße Star Linie)                     | 214,58 m<br>704'     | 20,73m<br>68'      | 17,040           | 21              | 23,000                     |
| Kaiser Wilhelm II. (Norddeutscher Lloyd)       | 215,54 m<br>706' 6"  | 21,94m<br>72'      | 20,000           | 23,5            | 40,000                     |

**Verschiedenes.**

Das Innere der Kirche in Brienz erhält dekoratives Schnitzwerk, das sie zu einem der freundlichsten Gotteshäuser des Landes gestalten wird. Die betreffenden Arbeiten, welche von der Schnitzerschule ausgeführt werden, sind gegenwärtig in vollem Gange.

**Bauwesen in Graubünden.** In Davos sind ein „Sanatorium Schweizerhof“ und ein „Sanatorium Clavadel“ im Bau. Das neue Schulhaus am Platz ist vollendet. Es ist ein Musterbau.

Anfang August ist die Wirtschaft des neuen, seiner Vollendung entgegengehenden Hotels Belvedere auf der Gadenstatt bei Bany eröffnet worden. Der aus solidem Mauerwerk und bestem Strichholz aufgeführte stattliche Bau präsentiert sich aufs vorteilhafteste. Es soll die Acetylenbeleuchtung eingeführt werden.

Man schreibt dem „Fr. Rh.“: Sobald die Bahnverbindung hergestellt ist, wird in St. Moritz viel gebaut werden müssen, um den das Tal dann in Massen