Zeitschrift: Pestalozzi-Kalender
Herausgeber: Pro Juventute
Band: 5 (1912)

Rubrik: Moderne Ozeandampfer

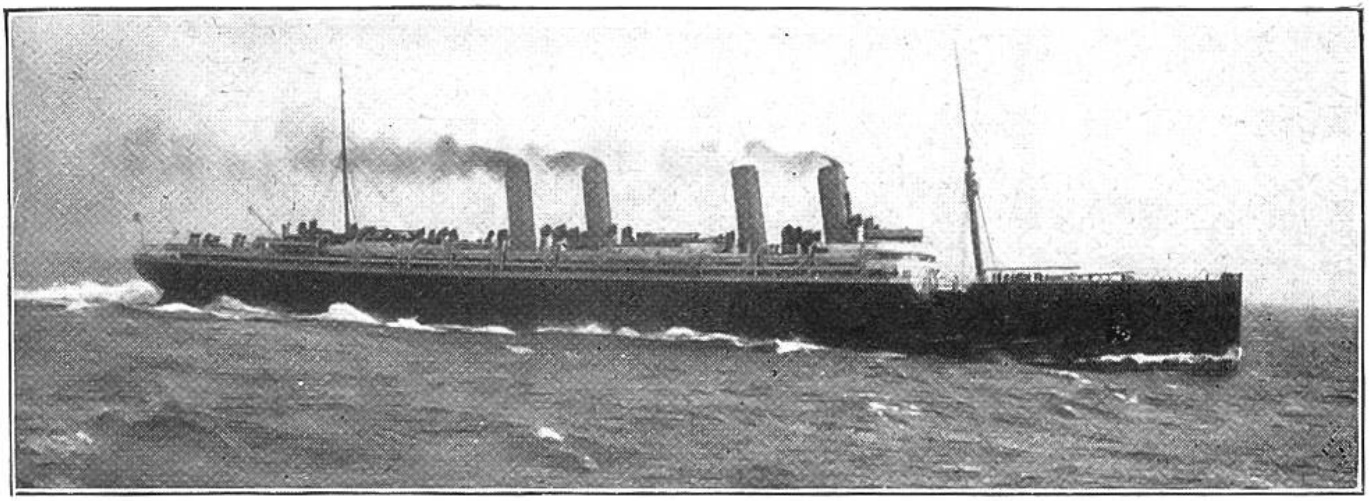
Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. 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: 01.07.2025

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



Moderne Ozeandampfer.

Der moderne Ozeandampfer ist der Beherrscher des Meeres. Nicht die Ketten, mit denen vor mehr als 2000 Jahren der Perserkönig Xerxes die Wogen des ungehorsamen Ozeans peitschen liess, sondern das wundervoll ersonnene Dampfschiff hat das gewaltige Meer in die Macht der Menschen gegeben. Wenn man die verhältnismässig kurze Spanne Zeit von 100 Jahren zurückblickt, auf jene Zeiten, da die Dampfkraft zuerst auf Schiffen angewendet wurde, und einen Vergleich zieht zwischen Einst und Jetzt, so steht man staunend vor dem Fortschritte, der dem schöpferischen Menschengeiste zu danken ist. Aehnlich wie sich auf dem Lande der Verkehr erst seit Verwendung der Dampfkraft (Eisenbahnen) entwickelte, hat derselbe auch auf dem Meere durch die Benutzung des Dampfes eine gewaltige Umwälzung und Zunahme erfahren.

Leuchtturm.

Besehen wir uns kurz das « Einst ». Im Jahre 1850 wurde das erste deutsche Dampfschiff

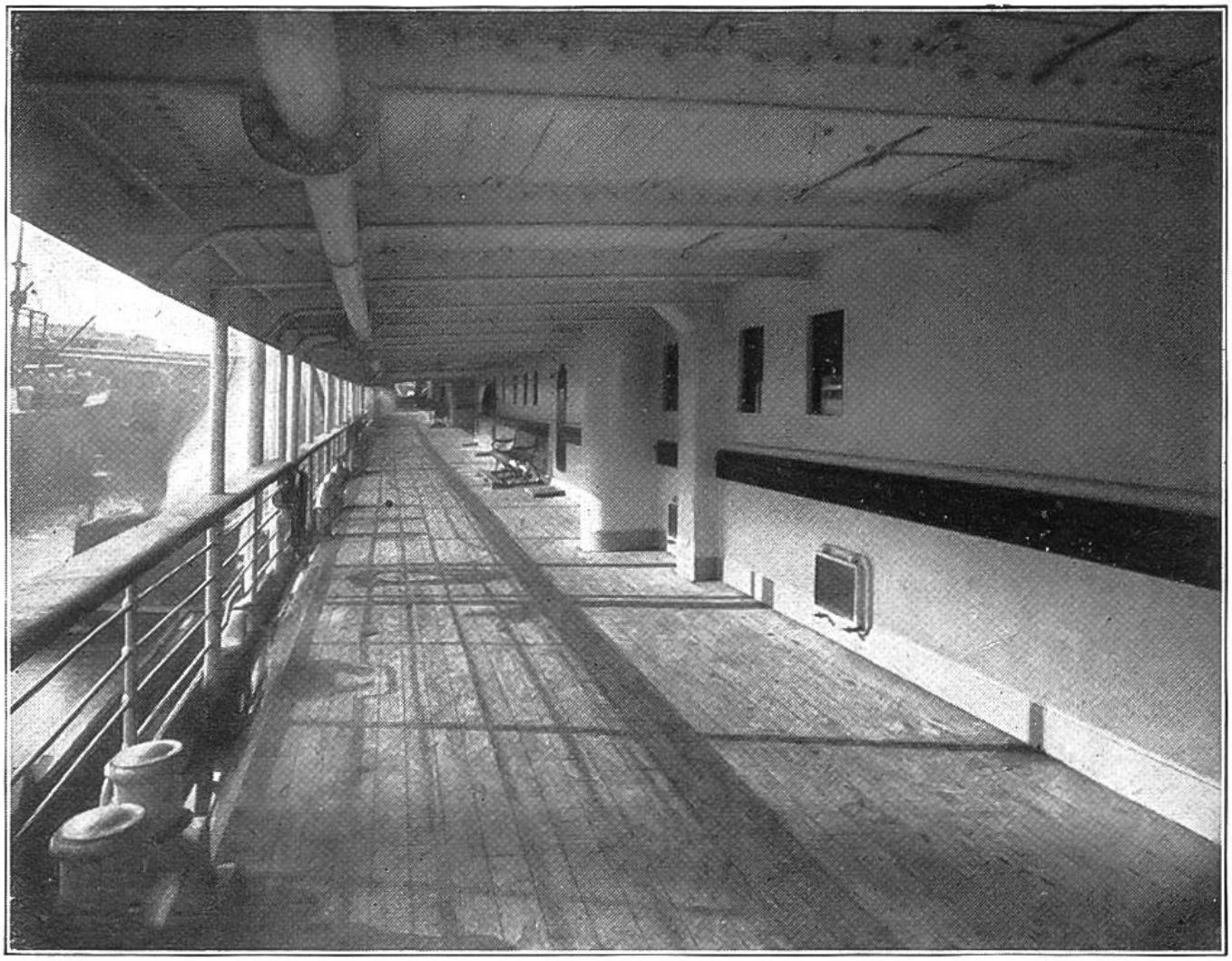
Blick in den Hamburger Hafen.

von Hamburg nach New York abgeschickt; doch vergingen noch einige Jahre, bevor ein regelmässiger, dauernder Verkehr gesichert war. Derselbe wurde zuerst durch die beiden neugebauten Dampfer «Borussia» und «Hammonia» der Hamburg-Amerika-Linie im Jahre 1856 aufgenommen. Die Hinreise nach New York nahm 16—17 Tage, die Rückreise 14—15 Tage in Anspruch. Die beiden Schiffe hatten eine Länge von 96 m, Tiefe des Raumes $8^1/_2$ m und Breite über Deck $12^1/_2$ m. Sie fuhren mit einer Schnelligkeit von $12^1/_2$ Knoten (1 Knoten = 1 Seemeile = 1852 m) bei 1400 Pferdekräften und beherbergten 500 Passagiere und ca. 80 Mann Besatzung. Man wusste zu rühmen, dass die Passagiere keinen Komfort zu entbehren brauchten und dass jedem Reisenden «ein eigenes Bett» zur Verfügung stehe.

Und nun das «Jetzt». Als Beispiel für die Errungenschaften eines mustergiltig ausgestatteten Schiffes mögen einige Angaben über einen neuen Riesendampfer der Hamburg-Amerika-Linie dienen.

Auf der Kommandobrücke.

Unsere beigegebenen Bilder zeigen die riesenhaften Dimensionen dieses Schiffes besser als alle Zahlen es vermögen. Immerhin sei erwähnt, dass es einen Gehalt von 25 000 Tonnen hat, in der Länge 213 m, Breite $23^1/_2$ m und Tiefe $16^1/_2$ m misst. Seine Kraftentwicklung wird mit 17,200 Pferdekräften angegeben, so dass der Dampfer eine Fahrgeschwindigkeit von 18 Meilen pro Stunde erreicht. Die Strecke Cherbourg—New York wird in $7^1/_2$ Tagen zurückgelegt. Dabei hat das Schiff eine Ladefähigkeit von



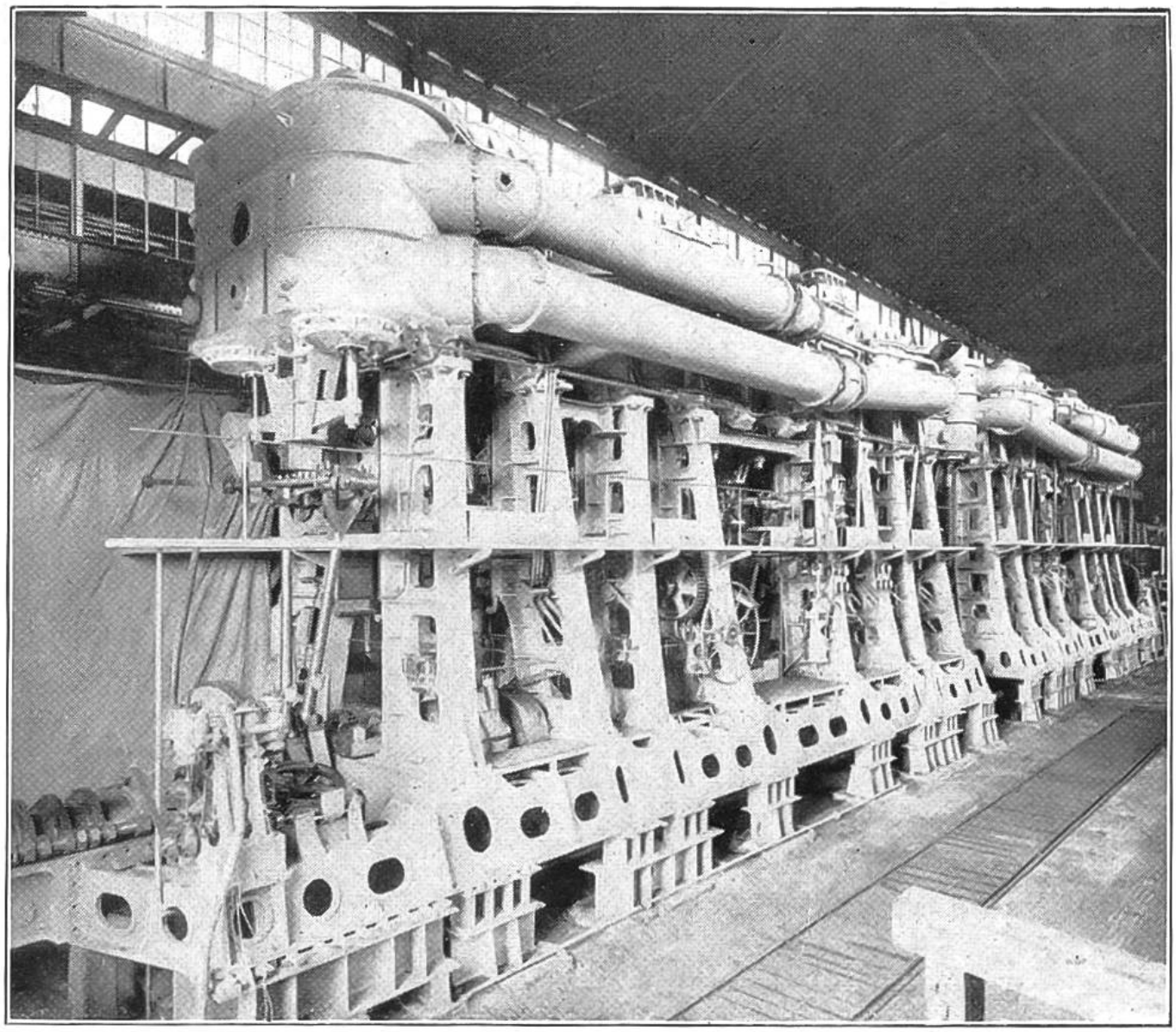
Promenadendeck.

Schiffskran.

Schraubenflügel.

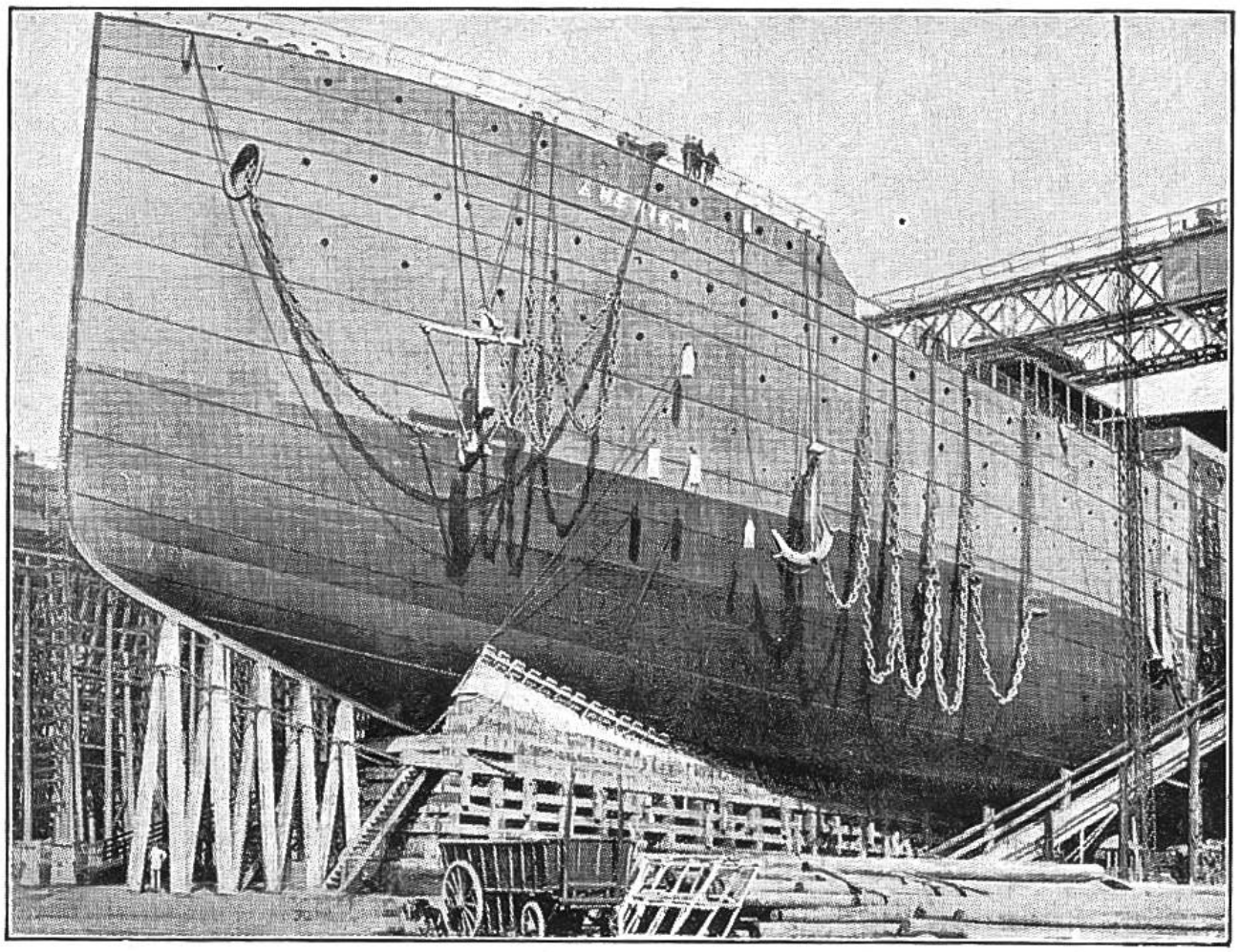
15 000 Tonnen und kann 3400 Passagiere und 600 Mann Besatzung beherbergen.

Was sehen wir auf dem Bilde, das den Querschnitt des Dampfers zeigt? In acht verschiedenen Decks steigt der kunstvoll gefügte Bau des Mammutdampfers empor. Ueber den Kesseln liegen die Kohlenbunker, die Proviant- und Lagerräume, die Wohnräume für die Zwischen-



Schiffsmaschine beim Bau in der Werkstätte.

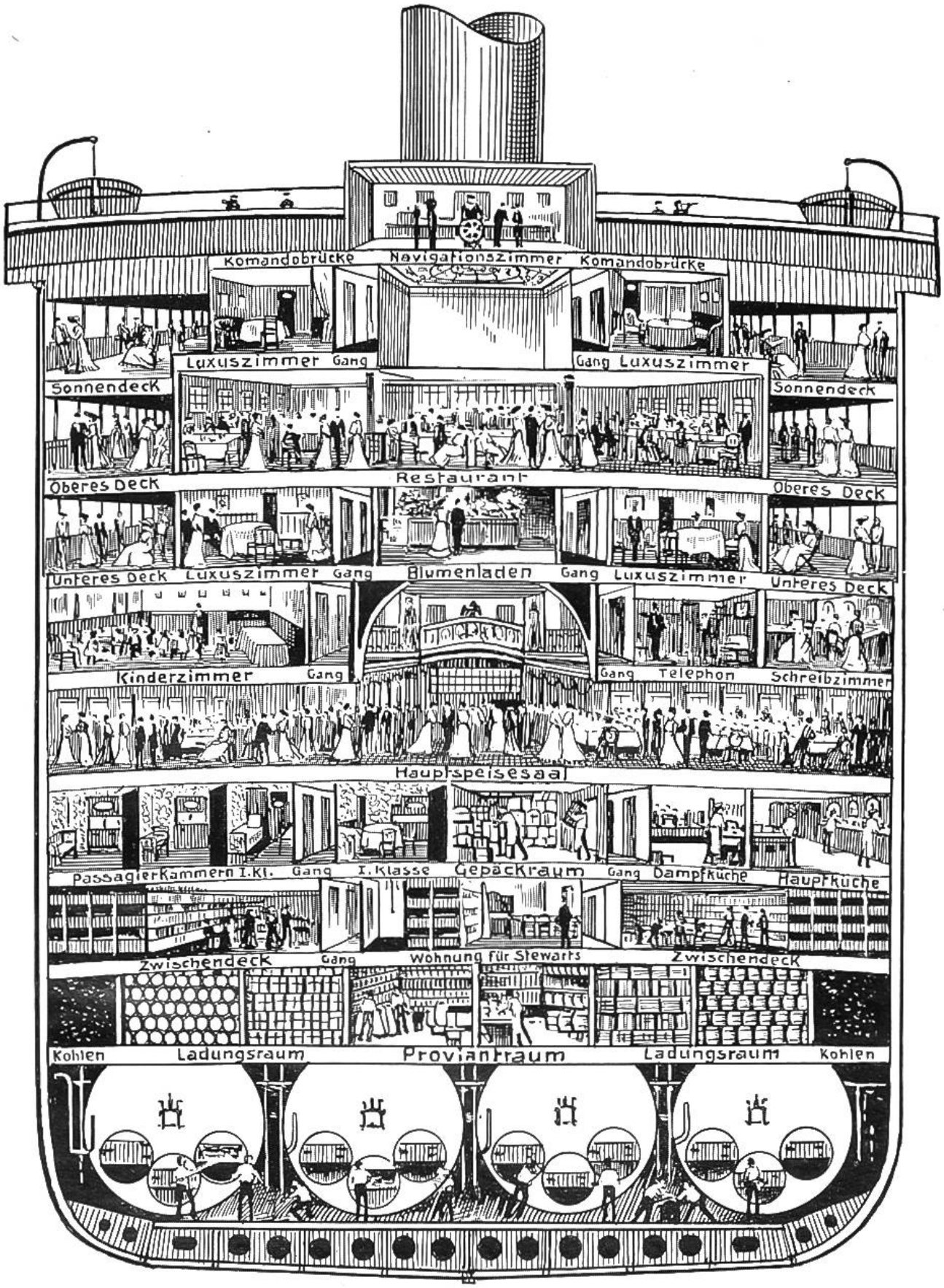
decks- und Kajütspassagiere und Mannschaften, Gepäckräume, Küchen etc. Auf mittlerer Höhe dehnt sich, die ganze Breite des Schiffes einnehmend, der Hauptspeisesaal; darüber erheben sich verschiedene Gesellschaftszimmer, die Luxuskabinen, das Restaurant, die Promenadendecks und endlich die Kommandobrücke mit dem Navigationszimmer. Alle diese Räume sind auf das praktischste und modernste eingerichtet. Mit dem Festland ist der Dampfer durch die Telegraphen-(Marconi)-Station verbunden und alle drahtlos zugehenden Nachrichten werden den Passagieren durch eine täglich erscheinende Schiffszeitung übermittelt. Für die Bequemlichkeit ist reichlich gesorgt durch Damen- und Musiksalon, Wintergarten, Rauchzimmer, Schreibsalon; ebenso steht eine Buchhandlung, ein Auskunftsbureau und sogar ein Blumenladen zur Verfügung. Ein Turnzimmer stellt den nach kräftiger Leibesübung Verlangenden allerlei höchst sinnvoll



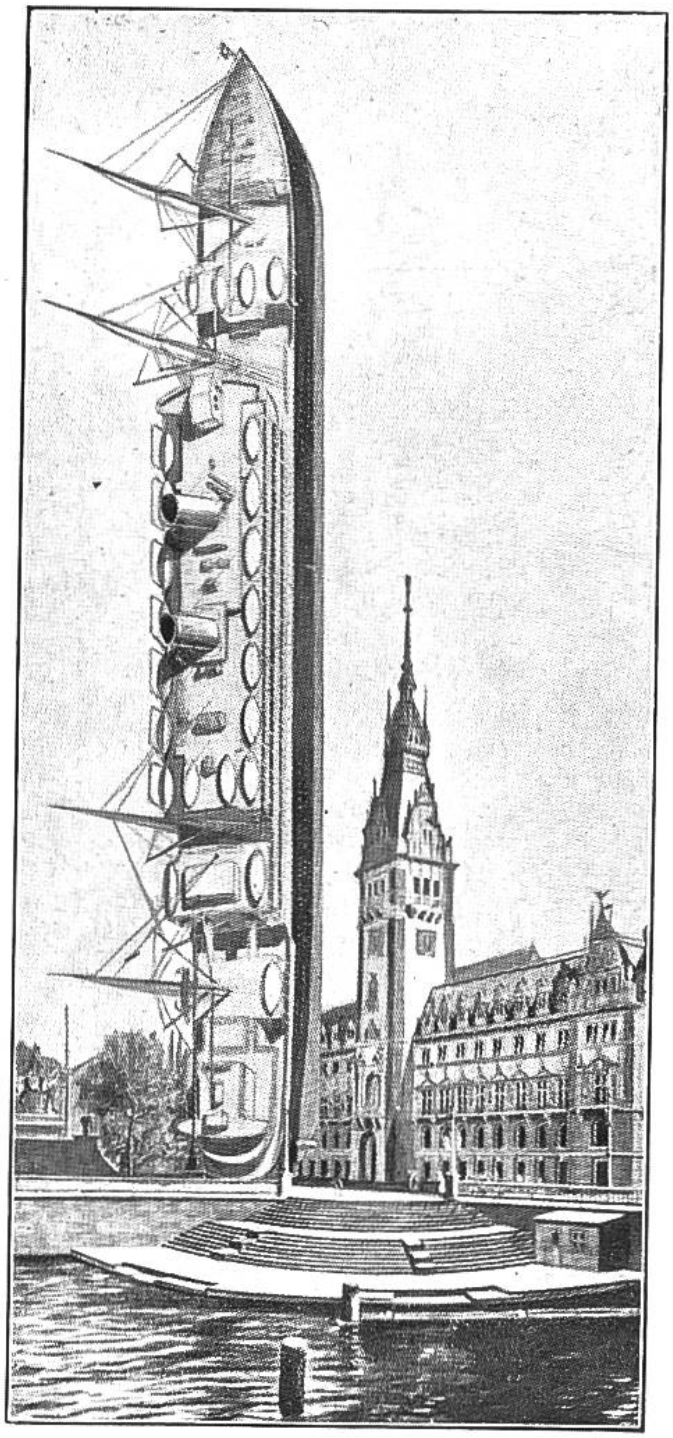
Die «Amerika» auf der Werft kurz vor Stapellauf.

teils elektrisch betriebene Apparate, zum Reiten, Rudern, Radeln etc. zur Verfügung. Für die Kinder ist ein eigenes, niedliches Kinderzimmer eingerichtet. Die schönen Kabinen sind mit Telephon, elektrischem Licht, elektrisch heizbaren Kaminen ausgerüstet. Alle diese Annehmlichkeiten werden durch Badezimmer, Frisiersalons, Lichtbad mit Massageraum vervollständigt. Zu den Küchen, in denen ein Personal von ca. 80 Mann waltet, gesellen sich Bäckereien, Konditoreien, Schlächtereien etc. Und welche Vorräte nimmt das Schiff auf seiner Ueberfahrt mit! Ungefähr 32000 Pfd. frisches und 17000 Pfd. geräuchertes und gesalzenes Fleisch, ferner 7000 Pfd. Geflügel und 4000 Pfd. Fische sind für eine Reise des vollbesetzten Schiffes nötig. Dazu kommen 50000 Pfd. Mehl, 36000 Stück Eier, 5000 Pfd. Butter, 4100 Pfd. Kaffee, 6000 Flaschen Wein, 16000 Liter Bier, 6000 Flaschen Mineralwasser etc.

Noch weit gewaltigere Vorräte sind zur Speisung der beiden Schiffsmaschinen während der Fahrt über den Ozean erforderlich. Etwa 3500 Tonnen Kohlen, d. i. der Inhalt von



Querschnitt eines modernen Passagierdampfers.



Die «Amerika» im Vergleich zum Hamburger Rathaus.

350 Eisenbahnwaggons, werden vor Antritt jeder Reise in die Bunker des Schiffes geschüttet.

Die Laderäume zeigen besonders deutlich die Raumgewaltigkeit des Schiffes, können doch 23000 Frachttonnen darin untergebracht werden, eine Ladung, zu deren Weiterbeförderung 2300 Eisenbahnwaggons nötig wären.

Im Maschinenraum und in den Heizräumen arbeitet ein Heer von Maschinisten und Heizern. Die beiden gewaltigen Vierfachexpansionsmaschinen entfalten 17200 Pferdekräfte und zwei 66 m lange Stahlwellen übertragen diese Kraft auf die beiden mächtigen, das Schiff vorwärtstreibenden Bronzeschrauben am Heck. —

Die Bezeichnung «eine schwimmende Stadt» ist für diesen modernen Ozeandampfer wohl berechtigt. Auf einem solchen die Ueberfahrt zu machen, ist ein wirkliches Vergnügen. Wie mancher Amerikafahrer jedoch erinnert sich nur mit grösstem Unbehagen seiner Ueberfahrt als einer Reihe qualvoll verlebter Tage. Denn noch eine grosse Anzahl Ozeandampfer, besonders diejenigen, welche der Auswanderung dienen, pflegen eine möglichst hohe Zahl Passagiere zusammenzupferchen. Man trifft dort Zustände, die nichts weniger als verlockend sind; Räume, in welchen mehrere Hundert Personen zusammen leben müssen, Lagerstätte an Lagerstätte, zu Hunderten neben- und übereinander, kurz — eine menschenunwürdige Unterkunft. Selbstverständlich sind die Kosten einer derartigen Ueberfahrt auch entsprechend gering.