

Das Ende der Seekrankheit

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

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Zürcher Illustrierte**

Band (Jahr): **7 (1931)**

Heft 32

PDF erstellt am: **27.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-753025>

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.

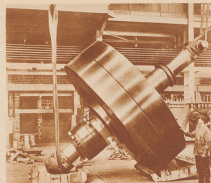
Haftungsausschluss

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.

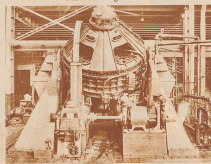


Im Nebel: Windstärke 12: Orkan. Aber ohne Dampf, ausgerüstet mit dem Girokopt, vermögen auch so mürbe Wogen nicht ins Rollen zu bringen

vola» der italienischen Schiffahrtsgesellschaft Lloyd Sabaudo wird als erster Ozeandampfer mit einer Einrichtung versehen, die das Rollen, das Seitwärtschlagen des Schiffes, das durch den Wellengang verursacht wird und die Ursache alles Uebels ist, verhindert. Die Seekrankheit soll durch diesen Stabilisator ausgeschaltet werden. Diese Wandlerichtung, Girokopt genannt, ist ein rotierender Kreislauf von sehr großen Annahmen, im Bug des Schiffes, etwas unter der Wasserlinie, eingebaut. Der «Conte di Savoia» besitzt drei solcher Girokopte. Sie wiegen je hundert Tonnen und sind so angebracht, daß sie wohl in longitudinaler, nicht aber in transversaler Richtung (im Sinne des Schiffkörpers verstanden) beweglich sind. Die Girokopte funktionieren selbsttätig. In weiterer als einer Vertikallinie nach Beginn des Rollens, das heißt bevor die menschlichen Sinne es wahrnehmen können, treten sie in Funktion und üben ihre vorbeugende Wirkung aus. Vorausgesetzt, daß Theorie und Praxis miteinander übereinstimmen, wenn grundsätzlich bis zum Beweise des Gegenteils nicht gewandelt werden darf, muß dieses Girokopt als eine wertvolle neue Erfindung für die Schiffahrt angesehen werden.



Einer von den drei Girokopten des «Conte di Savoia» bei der Montage. Der Kreislauf misst 5 Meter im Durchmesser und wiegt 100 Tonnen



Ein fertig montiertes Girokopt. Fremde sind Unbeherrschungen in der Montage. Die ganze Kesselanlage des «Conte di Savoia» kostete drei Millionen Schweizerfranken



Der Schindeldampfer «Conte di Savoia» der italienischen Schiffahrtsgesellschaft Lloyd Sabaudo, der als erster Uebersee-dampfer mit drei Girokopten ausgerüstet wird. Er ist 43 000 Tonnen groß und wird 1912 in Dienst gestellt werden



dauert — nicht aus dem Klenod heraus. Gegen die Seekrankheit ist allen Medikationen und Verhaltensregeln zum Trotz bis heute kein unfehlbar wirkendes Mittel gefunden worden. Aber das soll nun anders werden. Der neue 43 000 Tonnen große Dampfer «Conte di Sa-

Seekranke Menschen auf dem Deck eines Ueberseedampfers. Ein Bild wie es auf Schiffen, die mit dem Girokopt ausgerüstet sind, nicht mehr zu sehen sein wird

Das Ende der Seekrankheit

Es gab eine Zeit, da galt das Kreuzen des Ozeans als verwegenes, schreckhaftes Abenteuer. Eine Ueberfahrt von Europa nach Amerika bedeutete für Wochen aus dem Kulturkreis herauszutreten, schwere körperliche und seelische Strapazen auf sich nehmen, das Leben aufs Spiel setzen. Im kleinen, unbekwemen, bösartig schaukelnden Dampfer war der Besende zu völliger Unfähigkeit, nahezu Unbeweglichkeit verurteilt. Das ist in unserer Zeit anders geworden. Auf mächtigen, komfortablen

Schnelldampfern, denen Sturm und Wellenschlag wenig mehr anhaben können, fahren wir heute sorglos auf den Meeren herum. Nichts gegen das Glück einer Seereise: tagelang nichts als Wasser und Himmel, weite Glänter um Bug und Heck, schaumgekrönte Wogen, süßige Luft und die traumhaften Stunden der kommenden und scheidenden Sonne — das hat unvergänglich schön. Dennoch nicht alle, die das Meer befragen, sei es, weil sie wollen, sei es, weil sie müssen, singen so bereit-

willig das Lob des Elements, weil die Seekrankheit ihnen die Freude verdirbt. Denn das Gespenst dieses Uebels konnte bis heute nicht völlig gebannt werden. Die Menschen reagieren höchst verschieden auf die Angriffe des Meeres. Bei einigen äußert sich die Seekrankheit nur als kurzes, schwaches Unwohlsein zu Beginn der Fahrt, andere werden stärker befallen, Schwindel, Schwäche, Niedergeschlagenheit und Brechreiz dauern mehrere Tage an, wieder andere kommen während der ganzen Ueberfahrt — und wenn sie auch Wochen



Das Rollen des Schiffes ohne Girokopt



Verhinderung des Rollens durch eingebaute Girokopte