Morgen-Ausgabe
No. 159 — 61. Jahrgang

Berliner Volks-Zeitung

Viertes Beiblatt
Sonntag, 6. April 1913

Wasserriesen.

Die größten Schiffe der Welt. — Die größten Hellinge der Welt. — Der größte Kran der Welt. — Das größte Dock der Welt.

Von [Nachdruck verboten.]
Artur Fürst.

Bevor noch der „Imperator" seine erste Fahrt angetreten hat, ist sein Schwesterschiff „Vaterland", ein Fahrzeug von den gleichen abenteuerlichen Abmessungen, im Hamburger Hafen vom Stapel gelaufen. Es wird gewiß viele geben, die über den Bau solcher großen Schiffe recht skeptisch denken, die sich von den kolossalen Ziffern durchaus nicht imponieren lassen und an dem kaufmännischen Erfolg der „Imperator"-Klasse noch einige Zweifel hegen. Die Bilanzen der Hamburg-Amerika-Linie in den nächsten Jahren erst werden zeigen, ob Herr Ballin, der mutige Besteller dieser Schiffe, oder die Skeptiker recht haben. Fest steht jedoch heute schon, daß diese Ozeanriesen für den Haupthafen Deutschlands, der ja zugleich einer der größten Häfen der Erde ist, eine enorme Bedeutung haben, daß sie für Hamburg mehr als bloße Rekordbrecher sind.

Es gibt jetzt einen Punkt auf der Elbe, von dem aus man ein volles halbes Dutzend moderner Weltwunder zugleich überschauen kann. Am Kai der Vulkanwerft liegt der „Imperator", in seinem äußeren Gewand fast vollkommen fertig, mit den drei riesigen Schloten, die alles ringsum überragen. Aus dem mittleren der Schornsteine weht schon eine Rauchfahne, zum Zeichen, daß die zwanzig Kessel zwölf Stockwerke tiefer bereits unter Dampf sind. Ein paar hundert Meter vom „Imperator" entfernt liegt quer über einen Flußarm der ungeheure Rumpf des „Vaterland", der jetzt noch imposanter wirkt als das ältere Schiff, weil der noch nicht mit Maschinen und den übrigen Innenausrüstung versehene eiserne Kasten sehr hoch aus dem Wasser herausragt. In nächster Nähe erheben sich bei Blohm u. Voß und auf der Vulkanwerft die beiden Hellinge, auf denen die Fahrzeuge gebaut worden sind, Gitterträgerkonstruktionen von einer Breite und Höhe, wie sie auf Erden nicht ihresgleichen haben. Ferner sieht man die leere Höhlung des Schwimmdocks, in dem der „Imperator" mit seinem Gewicht von etwa neun Millionen Kilogramm eben erst noch frei und bis zur untersten Bodenplatte sichtbar gelegen hat. Endlich steigt am Ufer neben diesem Dock ein riesenhafter eiserner Turm empor, mit einer langen wagerechten Fahrbahn auf seinem Haupt: der größte Kran der Welt, der eine Tragkraft von 250 000 Kilogramm besitzt und von Blohm u. Voß für die Innenausrüstung des „Vaterland" neu erbaut worden ist. Diese sechs Dinge, die sämtlich durch den Auftrag zum Bau der „Imperator"-Klasse hervorgerufen wurden, sind nun Wahrzeichen des Hamburger Hafens, denen kein Schiffsliegeplatz der Welt etwas Aehnliches zur Seite stellen kann. Sie bedeuten zugleich erstaunliche Meisterwerke der Technik.

Unmittelbar nach dem Stapellauf des „Vaterland" hatte die erbauende Werft eine Vorführung arrangiert, welche die vielen tausend Zuschauer auf den Tribünen und Dächern fünf Minuten lang mehr fesselte als der Anblick des eben ins Wasser gelassenen Schiffes. Unter den vielfach durchbrochenen Deckenträgern der Helling, die eben von ihrem gewaltigen Bewohner verlassen worden war, begann es plötzlich lebendig zu werden. Es fand dort oben in der enormen Höhe eine Paradefahrt der Hellingkräne statt. Zwölf große Ausleger, mit Ketten und dicken Haken bewaffnet, setzten sich zu gleicher Zeit in Bewegung. Ein eisernes Regiment begann dort oben zu marschieren. Die Ketten stiegen auf und nieder, die Ausleger drehten sich, die Traggerüste, von denen jedes mehrere tausend Kilogramm wiegt, glitten so forsch und spielend leicht auf ihren Führungsschienen, als wenn die Schwerkraft für sie überhaupt nicht existierte. An dem Gewimmel dort unter der Decke, an dem Hinauf- und Hinabsteigen der Ketten, an der Länge der Fahrbahn für jeden einzelnen der Kräne erkannte man erst, welche kolossalen Dimensionen die Helling hat. Solange das Schiff darin lag, schien sie beinahe klein, nun erst konnte man bemerken, daß die Kranführer dort oben in den Steuerkojen so winzig aussehen, wie eben ein Mensch, der auf der Höhe eines sehr stattlichen Turms über der Erde steht.

Die entsprechende Helling auf der Vulkanwerft, die den „Imperator" geboren, hat neben der Größe noch den besonderen Vorzug einer außerordentlich eleganten Konstruktion. Es mag eine einseitige Vorliebe sein, wenn ich in diesem nur aus nüchternen Gitterträgern bestehenden Bau mehr Schönheit finde als in vielen tüchtigen Architekturwerken. Wenn man in dieser Helling steht, sieht man sich von einem zierlichen Flechtwerk umgeben, einem Gewebe feiner und feinster Linien, das nur durch ungeheure Mühe und sorgfältigste Handarbeit hervorgebracht werden kann. Die Wirkung der berühmten Steinmetzkunststücke an indischen Prachtbauten, der marmornen Spitzengewebe, ist hier in Eisen wiederholt, nur in weit gewaltigeren Dimensionen. Ueberall schaut der blaue Himmel durch die zierlichen Maschen hindurch, die Perspektive gibt jedem Gitter eine andere Form, man hat, wenn man nach oben blickt, nicht mehr das Gefühl, daß hier schwere Eisenstangen zusammengenietet sind, sondern man glaubt ein fadendünnes Gewebe in kühnem Wurf hingebreitet. Das Vergnügen an dem Anblick wird noch erhöht durch das Bewußtsein, daß die Schönheit der Form hier ganz absichtslos, nur aus der statisch zweckmäßigen Anordnung jedes einzelnen Eisenstücks entstanden ist.

Im Gegensatz zu diesem zierlichen Bau ist der große Kran ganz Wucht und Stärke. Der Turm selbst kann sich um seine senkrechte Achse herumdrehen, und aus diesem Grunde hat man den Kran auf ein rundes gemauertes Fundament gestellt, in dessen Innerem gleich die Antriebsmaschinen untergebracht sind. Dieses Fundament erinnert in zwingender Weise an den krönenden Rundbau des Leipziger Völkerschlachtdenkmals. Es ist sicherlich von den gleichen riesenhaften Abmessungen. Doch in dem Gesamtorganismus der Konstruktion spielt der Rundbau durchaus keine beherrschende Rolle. Aus ihm heraus steigt erst der eigentliche Turm. Er ist aus Walzträgern zusammengefügt, von denen jeder einzelne eine hohe Hausmauer bequem tragen könnte. Hoch oben springen nach beiden Seiten Ausleger hinaus, an die man ganz gut einen nicht allzu langen D-Zug anhängen könnte. Die Laufkatze, die dort oben hin- und herfahren kann, ist selbst ein Hebekran, der, wenn er allein am Kai irgendeines Hafens stände, schon als ein recht stattliches Hebewerk angesprochen werden würde.

Diese Laufkatze wird in der nächsten Zeit recht oft in ihrer luftigen Höhe hin und her fahren, der eiserne Turm sich sehr häufig drehen müssen, wenn es gelingen soll, die Innenausrüstung des „Vaterland" in der gleichen Zeit fertigzustellen, wie das beim „Imperator" geschehen ist. Dieses Schiff ist jetzt, nur elf Monate nach dem Stapellauf, fast vollkommen fertig. Das berühmte, oft abgebildete pompejanische Schwimmbad ist nun in Wirklichkeit zu sehen. Es übertrifft in seinen Abmessungen alle Erwartungen. In dem Bassin aus glasierten Ziegeln werden sich zwanzig Personen tummeln können, ohne einander zu stören. Die Umgänge sind hoch und breit, die weitere Ausrüstung des Bades mit Duschen, Dampf-, Heißluftkammern, Ruheräumen von erstaunlicher Großartigkeit.

In der Etage über dem Bad liegen die Räume für das Ritz-Carlton-Restaurant, in dem die Passagiere erster Klasse nach der Karte werden speisen können. Es sind dies Säle, die absolut nichts mehr von Schiffsräumen an sich haben. Breite, mächtige Fenster führen überall direkt ins Freie, die Decke ist eine hohe gläserne Wölbung, durch die das Sonnenlicht hineinfällt. Es schließt sich daran der Wintergarten, in dem gleichfalls die sehr überraschende und nur durch eine ganz ungeheure Platzverschwendung zu erzielende Einrichtung des Oberlichts zu sehen ist. Wenn man sich hier aufhält, begreift man erst, warum nur so wenig Passagiere die „Titanic", die ja nicht sehr viel kleiner war, vor ihrem Untergang verlassen haben. Niemand, der in einem solchen prächtigen Saal sitzt, kann glauben, daß das Schiff mit diesem Saal und den unzähligen anderen Räumen, die sich anschließen, mit den vielen tausend Menschen und der ganzen unüberseehbaren Ausrüstung an Bord jemals unterfinken kann. Man fühlt sich vollkommen wie in einem Palast, der auf allerfestesten Fundament steht, und muß über jeden spotten, der von Untergehen und Versinken, also von Dingen spricht, die doch nur für die kleinen Kähne in Betracht kommen können. Und doch ist das Undenkbare geschehen! — Der Kapitän, dem die Aufgabe zuteil wird, dieses Schiff über das Meer zu führen, wird schon deshalb besonders starke Nerven haben müssen, weil es gar nicht leicht ist, auf der Kommandobrücke des „Imperator" zu stehen, ohne einen Schwindelanfall zu bekommen. Man blickt da von der Brüstung etwa acht Stockwerk hinab in eine fürchterliche Tiefe, wie von der Galerie eines Turms. Die Höhe des Schiffes wird noch deutlicher, wenn man von der Seite her in den großen Lüftungsschacht des Maschinenhauses schaut. Im verschwimmenden Dunkel der Tiefe sieht man da die riesigen Rücken der Turmbinen, die ganz kolossalen Deckel der Lager für die Schraubenwellen. Nach oben zu kann man jetzt noch in den einen der Schornsteine hineinsehen. Das ist kein Rohr mehr, sondern ein elliptischer Saal mit sehr hohen Wänden.

Erst in einigen Wochen, wenn der „Imperator" draußen hinter Cuxhaven ist, werden die neuen Schrauben den ersten Schlag tun.

Stottern Stammeln, Lispeln beseitigt **dauernd** Dr. Schrader's Sprachheil-Inst. „Phöbus" Berlin, Bülowstr. 58 (Sprechst. 3-8 Uhr) Jeder, der stotterfrei singt, ist heilbar.

Städt. Polytechn. Lehranstalt Friedberg (Hessen)
Abteilungen für Maschinenbau, Elektrotechnik, Architektur und Bau-Ingenieurwesen.
Programm durch das Sekretariat.
Beginn der Semester April u. Oktober.
5 Bahn-Min. von Bad-Nauheim u. ½ Bahn-Std. von Frankfurt a. M.

Leiser's Halbschuhe

Braun Chevreau. Schwarz Roß-Chevreau mit Lackkappe. M 5.90

Braun Chevreau. Schwarz Roß-Chevreau mit Lackkappe M 6.50

Grau, beige, braun Chevreau. Weiß Nupuck. 10.00

Goodyear-Welt. Ia Chromlack. M 10.90

König-Straße 34
Tauentzienstraße 20
Leipziger Straße 65
Oranien-Straße 47a
Oranien-Straße 34
Müller-Straße 3a
Friedenau, Rheinstr. 14
Neukölln, Bergstr. 7/8
Moabit, Turmstraße 50

Ia Chrom-Lack. Grau Chevreau. Braun Box-calf. Weiß Nupuck. M 12.50

Goodyear-Welt. Schwarz matt Kalbleder. M 10.90

Goodyear-Welt. Ia Chromlack m. schwarz. Stoff-Einsätzen. Beige, grau, braun Chevreau. Hellgelb Boxcalf. M 10.90

Ia Chrom-Lack. M 8.90

HACKEN BERGER