

Die Zeitschrift erscheint in halbmonatlichen Heften.

Abonnementspreis
für
Nichtvereins-
mitglieder:
20 Mark
jährlich
excl. Porto.

STAHL UND EISEN

ZEITSCHRIFT

Insertionspreis
40 Pf.
für die
zweigespaltene
Petitzelle,
bei Jahresinserat
angemessener
Rabatt.

FÜR DAS DEUTSCHE EISENHÜTTENWESEN.

Redigirt von

Ingenieur **E. Schrödter**,
Geschäftsführer des Vereins deutscher Eisenhüttenleute,
für den technischen Theil

und Generalsecretär **Dr. W. Beumer**,
Geschäftsführer der Nordwestlichen Gruppe des Vereins
deutscher Eisen- und Stahl-Industrieller,
für den wirthschaftlichen Theil.

Commissions-Verlag von A. Bagel in Düsseldorf.

N^o 9.

1. Mai 1898.

18. Jahrgang.

Die Industrie als Förderin der Marinetechnik.*

Von **Janke**, Kaiserlicher Marine-Baurath a. D. und Director von W. Fitzner, Laurahütte.

Die Ueberschrift meines Vortrags: „Die Industrie“ — ich hätte besser sagen sollen: „Die Industrie unseres Jahrhunderts als Förderin der Marinetechnik“ — soll Ihnen andeuten, dafs ich bemüht sein will, ein Bild davon zu entrollen, dafs der Schiffbau im Laufe der letzten etwa 30 Jahre, dank der unsere Zeit charakterisirenden epochemachenden Erfindungen, einer so gewaltigen Umwälzung unterworfen worden ist, wie sich dies kaum in einem andern, gleich alten Gewerke bemerkbar gemacht hat.

Um diesen jähen Unterschied von Einst und Jetzt zu kennzeichnen, bitte ich Sie, mir wenigstens einen kurzen geschichtlichen Rückblick in frühere Zeiten zu gestatten, und ich hoffe, dafs dies auch für diejenigen Herren unseres Vereins einiges Interesse haben wird, welche ihrem Berufe nach bisher noch nicht mit der Küste und der Schifffahrt in Berührung gekommen sind. Hat doch gerade unsere Regierung gegenwärtig die maritimen Bestrebungen in den Vordergrund des öffentlichen Interesses gestellt! —

M. H.! Für den Verkehr der Völker ist im Gegensatz zu hohen, schwer passirbaren Gebirgen das Meer kein trennendes, sondern ein verbindendes Element. Diese Erkenntniß ist uralt. Sie führte dazu, Fahrzeuge zu schaffen, mittels deren das Meer befahren werden konnte, sei es in friedlicher oder kriegerischer Absicht für den Nachbarn.

* Vortrag, gehalten vor der „Eisenhütte Oberschlesien“ in Gleiwitz am 3. April 1898.

Fraglos war die erste Form der Fahrzeuge das Floss: zusammengekuppelte Holzstämme, auf welche später ein kastenartiger Aufbau gesetzt wurde, in welchem die das Meer Befahrenden Schutz gegen Wellenschlag suchten. Die Verhältnisse zwangen, diesen Kastenaufbau mehr und mehr auszustatten. Seine technische Entwicklung führte dazu, die tragenden Flossstämme ganz fortfallen zu lassen.

Aus jenem Kasten entstand ein schwimmendes Gefäß, das man zur Verringerung des Wasserwiderstandes an den Enden zuschärfte. Damit war der Anfang zur weiteren Entwicklung der Schiffsform gemacht.

Die Hauptfortbewegung bestand im Ruder. Wir sehen die Trieren, mit denen die Römer bereits ihre großen Seeschlachten schlugen, in drei übereinander liegenden Decken 174 Ruderer beschäftigen, so dafs diese Fahrzeuge nach heutiger Berechnung bereits 225 Mann Kriegsvolk, einschliesslich Offiziere, an Bord gehabt haben. Man berechnet ihre Schnelligkeit bei stillem Wasser auf 6 Seemeilen, das ist etwas mehr als 11 km i. d. Stunde.

Diese phantastischen Formen der Trieren erhielten sich, namentlich für Luxus- und Repräsentationszwecke, noch lange, bis ins Mittelalter. Erst mit der mehr und mehr sich entwickelnden Fähigkeit, das Meer auch allein mittels Segel zu befahren, verschwanden die Trieren. Es entstanden neue Schiffsformen, die sich mit der Erfindung des Compasses und der damit gegebenen Möglichkeit,