

Die gesamte Hamburger Flotte, die um das Jahr 1850 286 Schiffe mit zusammen 61540 Netto-Registertonnen, davon 9 Dampfer mit zusammen 3051 Netto-Registertonnen, aufwies (Schiffsverzeichnis von Ch. Lübecke und D. Clement), zählte im Januar 1914 807 Dampfer, 660 Segler und 28 Motorschiffe (einschließlich der Seefischereifahrzeuge) mit zusammen 1897100 Netto-Registertonnen oder 2629292 Brutto-Registertonnen, das sind mehr als 50% der gesamten deutschen Seeschiffstonnage, gewiß der beste Maßstab und ein stolzes Zeichen hamburgischen Unternehmungsgeistes.

3. Schiffbauversuchsanstalt.

Die hamburgische Schiffbauversuchsanstalt ist im Juni 1913 als Gesellschaft mit beschränkter Haftung gegründet worden. Zurzeit wird in Barmbeck die Anstalt errichtet; sie soll dem Schleppen von Schiffsmodellen dienen, um die günstigsten Schiffsformen zu ermitteln.

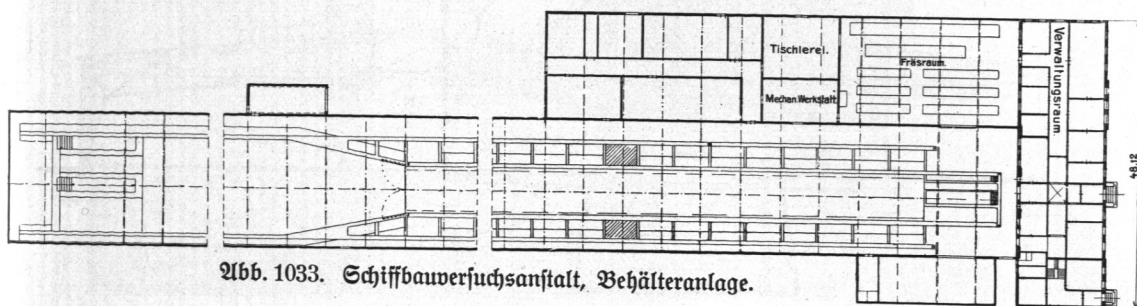


Abb. 1033. Schiffbauversuchsanstalt, Behälteranlage.

Die Anstalt besteht im wesentlichen aus einem in Hallen eingebauten Behälter. Für die Schleppversuche sind zwei durch ein Schleusentor getrennte und dadurch voneinander unabhängig gemachte, zusammen etwa 21000 cbm Wasser fassende Behälter hintereinandergereiht. (Abb. 1033.)

Der größere dieser Behälter (Abb. 1034) hat 170 m Länge, 16 m lichte Breite und 7,25 m lichte Tiefe; der kleinere (Abb. 1035) 150 m Länge, 8 m lichte Breite und 5 m lichte Tiefe. Schiffsmodelle mit hoher Geschwindigkeit werden bei geöffnetem Schleusentore durch beide Behälter geschleppt; bei Schiffsmodellen mit kleinerer Geschwindigkeit wird nur der eine oder der andere Behälter verwendet. An beiden Enden der Behälter befinden sich Trimmbehälter, Beobachtungsgruben und Modellhäfen. Die Trimmbehälter und Beobachtungsgruben des großen Behälters sind 15 m lang und 1,8 m tief, die des kleineren 13 m lang und von gleicher Tiefe. Die Schleppwagengleise liegen auf der Mauerkrone der Behälterwände. Das Gleis des großen Schleppwagens wird, um ein

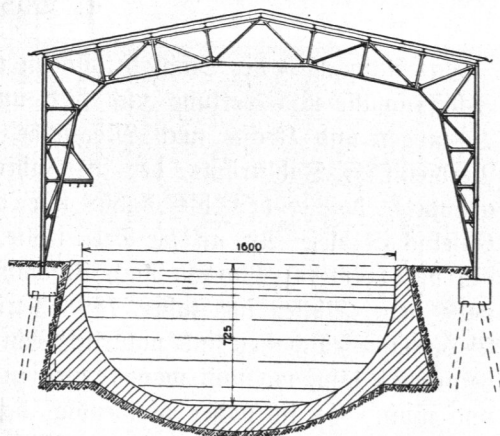


Abb. 1034. Querschnitt durch den größeren Behälter.

Schleppen durch beide Behälter zu ermöglichen, in der Verlängerung des großen Behälters auf besonderen Eisenbetonbalken an den beiden Seiten des kleinen Behälters vorbeigeführt. Die Länge der die Behälteranlage überdachenden Haupthalle ist 358,29 m, die Stützenbreite 22 m und die Höhe bis Unterkante Binder 10 m. Die östlich gelegene Seitenhalle am Südenende der Anstalt ist 79,62 m lang, hat 18 m Stützenbreite und 5,75 m mittlere Höhe. In dieser Halle befinden sich die mechanischen Werkstätten, der Fräsraum, die Tischlerei, die Heizungs- und

Akkumulatorenräume, die Kohlenbunker und der Hoch- und Niederspannungsraum. Die gleichfalls am Südende gelegene westliche kleinere Seitenhalle von 23,22 m Länge, 8 m Breite und 5,5 m mittlerer Höhe dient als Modellager. Kräne vermitteln die Beförderung der Modelle von dem Modellager nach den Wasserbecken und den Werkstätten. In der Hallenmitte ist in einem Anbau die Pumpen- und Filteranlage untergebracht, erstere so groß bemessen, daß ein ständiger Kreislauf des Wassers in den Becken möglich ist. Die Stromspeisung der Schlepptwagenmotoren erfolgt durch eine starke Akkumulatorenbatterie, um den Betrieb mit möglichst gleicher Spannung zu bewirken. Ein 48 m breiter und 15 m tiefer einstöckiger steinerner Vorbau bildet den östlichen Abschluß der Halle nach Süden, in dem die Schreib- und Verwaltungsräume, Empfangszimmer, das Magazin, die Kleiderablage und Aborte sowie Räume für Beamte und Arbeiter liegen. An der Westseite liegt die zweistöckige Wohnung des Hauswarts.

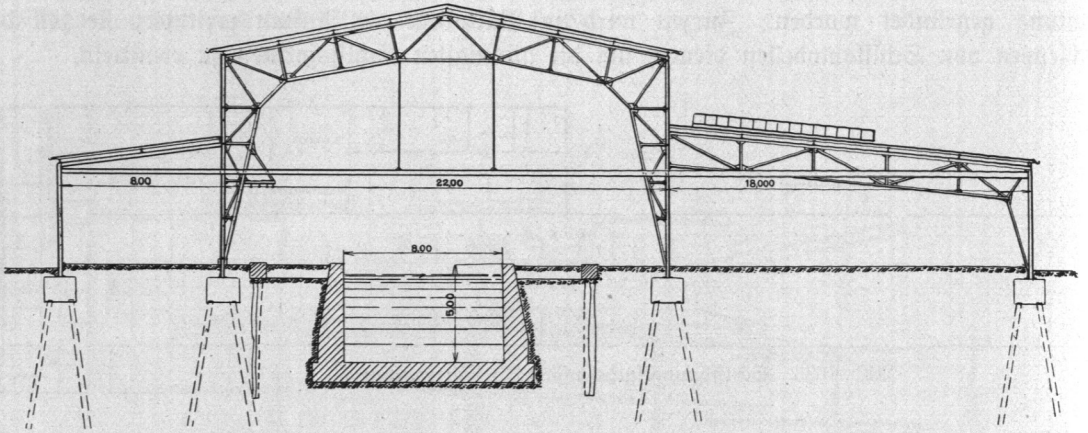


Abb. 1035. Querschnitt durch den kleineren Behälter.

4. Das Bergungswesen.

Das Anwachsen der Schiffahrtsflotten nach Zahl und Größe zieht naturgemäß auch häufigere Schiffsunfälle und -verluste nach sich, und es lag daher nahe, die hierbei verloren gehenden Vermögen und Kräfte nach Möglichkeit zu verringern, bzw. wiederzugewinnen. Es ist das Verdienst H. Dahlströms, der im Jahre 1886 den Nordischen Bergungsverein in Hamburg gründete, daß er den bis dahin nur ausländischen Bergungsunternehmungen eine deutsche Gesellschaft dieser Art an die Seite stellte. Das Gründungskapital des jungen Vereins bezifferte sich auf 1600000 Mark. Nach Zusammenlegung der Aktien im Jahre 1892 und nach Ausgabe neuer Aktien im Jahre 1898 beträgt das Aktienkapital nunmehr 1100000 Mark. — Bergungsgesellschaften sind natürlich recht schwierige Unternehmungen, weil sich nicht im voraus bestimmen läßt, wo und wann einem in Not befindlichen Schiffe Hilfe gebracht werden kann und muß. Es ist daher notwendig, daß eine Anzahl starker Bergungsfahrzeuge ständig an bestimmten Orten viel befahrener Wasserstraßen hilfsbereit und seeklar unter Dampf liegen, um im geeigneten Falle unverzüglich in See auslaufen zu können. Es ist verständlich, daß infolgedessen der Betrieb eines solchen Unternehmens sehr teuer werden muß. Um in möglichst wirtschaftlicher Weise arbeiten zu können, haben die drei größten Unternehmungen dieser Art eine Interessengemeinschaft gebildet. Es gehören dazu der obengenannte Verein mit seinen vier Bergungsdampfern „Berthilde“, „Nema“, „Berger Wilhelm“ und „Salvator“, ferner Em. J. Svitzers Bjergnings Entreprise, 1835 in Kopenhagen gegründet, und der Bergnings och Dykeri Aktiebolaget „Neptun“, 1856 in Stockholm gegründet, mit zusammen fünf