

ENERGIE

Technische Fachzeitschrift für Maschinenbau, Metallbearbeitung, Elektrotechnik, Kraftherzeugung

des Fachamtes Eisen und Metall in der Deutschen Arbeitsfront

18. Jahrgang

Hauptschriftleiter: Obergeringieur Walter Lehmann, Berlin W 35, Tiergartenstraße 4a

Mai 1939

Erscheint im Verlag der Deutschen Arbeitsfront G.m.b.H., Berlin C 2, Märkischer Platz 1

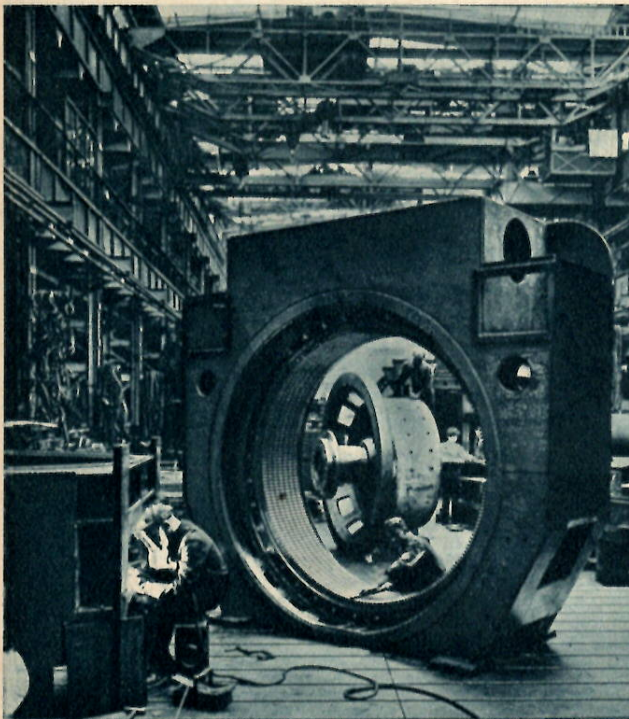
Heft 5

Das KdF.-Schiff „Robert Ley“ Das größte Schiff mit diesel-elektrischem Antrieb

Ob wir fertig werden, ist nicht entscheidend, sondern daß wir beginnen und das Werk anfassen! Was wir nicht vollenden, werden die Kommenden vollenden!

Dr. Robert Ley

Kein anderes Land hat es bis zum heutigen Tage fertiggebracht, für seine Arbeiter Urlauberschiffe zur Verfügung zu stellen, wie es das neue Deutschland zum Wohle Tausender und aber Tausender getan hat. Das neueste Schiff der KdF.-Flotte, das auf den Namen „Robert Ley“ getauft wurde, ist aber nicht nur in dieser Hinsicht



Hier entsteht einer der Generatoren, die den Drehstrom für die Kraftanlage auf dem KdF.-Schiff „Robert Ley“ erzeugen. Von diesen Generatoren, die von Dieselmotoren angetrieben werden und je eine Leistung von 1550 kVA haben, sind insgesamt sechs vorhanden

als ein mustergültiges Beispiel zu nennen, der Bau des Schiffes ist überdies als eine Tat auf dem Gebiete des Schiffbaues überhaupt zu werten. Ist schon seine Formgebung richtungweisend, so entsprechen seine neuartigen maschinellen und technischen Einrichtungen dem neuesten Stand der Technik. Es ist das größte Diesel-Elektroschiff der Welt. Seine Schrauben werden von Elektromotoren angetrieben, die im Heck des Schiffes untergebracht sind. Das hat den großen Vorteil, auf einen langen Wellenstrang Verzicht leisten zu können, der bei allen anderen Antrieben notwendig ist. Die Maschinen liegen sonst fast immer im mittleren Teile des Schiffes, so daß eine außerordentlich lange Welle von hier bis zu den Schrauben am Heck des Schiffes ge-

führt werden muß. Beim „Robert Ley“ liegt ein ganzes Kraftwerk in der Mitte des Schiffes; als solches muß man die gewaltige Maschinenanlage, die aus Dieselmotoren und mit ihnen gekuppelten Generatoren besteht, bezeichnen. Außer der Energie, welche den Schrauben des Schiffes zugeführt werden muß, liefert das Kraftwerk auch den Strom für die vielen anderen elektrischen Verbraucher des Schiffes.

Bevor wir uns mit den technischen Anlagen näher befassen, wollen wir unseren Lesern einige Daten geben, die ihnen einen Eindruck von den Größenverhältnissen des Flaggschiffes der KdF.-Flotte vermitteln sollen. Der „Robert Ley“ hat einen Rauminhalt von 25000 Bruttoregistertonnen. Als Vergleich sei die „Bremen“ genannt, das größte deutsche Schiff — übrigens ein Turbinendampfer — mit einem Rauminhalt von 51731 Bruttoregistertonnen. Ein anderes, schon als „sehr groß“ zu bezeichnendes Schiff, die „Kap Arcona“ der Hamburg-Südamerikanischen Dampfschiffahrtsgesellschaft, hat über 27000 Bruttoregistertonnen, während die „Caribia“ und die „Cordillera“, die seit einigen Jahren den Fahrgast- und Frachtdienst zwischen Europa und Westindien übernommen haben, einen Bruttoreaumgehalt von nur rund 16000 Tonnen haben. Die beiden letztgenannten Doppelschrauben-Motorschiffe, die 1933 gebaut wurden, gelten seit langem auch im Ausland als vorbildlich. Um wie vieles mehr muß sich unser neues KdF.-Schiff die Achtung der gesamten Welt erringen. Der „Robert Ley“ bietet 1700 Urlaubern Platz; das Riesenschiff „Bremen“ kann nicht sehr viel mehr Fahrgäste unterbringen, nämlich nur 2236. Dabei ist die „Bremen“ beinahe als reines Fahrgastschiff anzusprechen. Die Verhältnisse ändern sich bei weniger großen Schiffen sehr stark. So können die vorher erwähnten Schiffe, die „Caribia“ und die „Cordillera“, die allerdings gleichzeitig Frachtschiffe sind, nur etwa je 400 Reisende beherbergen. Der Doppelschrauben-Turbinenschnelldampfer „Cap Arcona“, der mit seinen rund 27500 Bruttoregistertonnen etwas größer als das KdF.-Schiff ist, bietet 1233 Fahrgästen Platz.

In dem Kraftwerk des „Robert Ley“ sind Generatoren aufgestellt, von denen jeder 1550 kVA leistet. Im allgemeinen arbeiten vier dieser Generatoren auf die Propellermotoren, während die beiden anderen das allgemeine Bordnetz versorgen, also den Strom

Ein Bild, das jeder KdF.-Fahrer auf dem „Robert Ley“ mit Interesse bewundern wird: Die 18 Zylinderköpfe der drei großen Dieselmotoren, Bauart Howaldtswerke/MAN, in einem der beiden Hauptmaschinenräume. Jeder dieser 2000 PS starken Diesel treibt einen der großen Generatoren an

