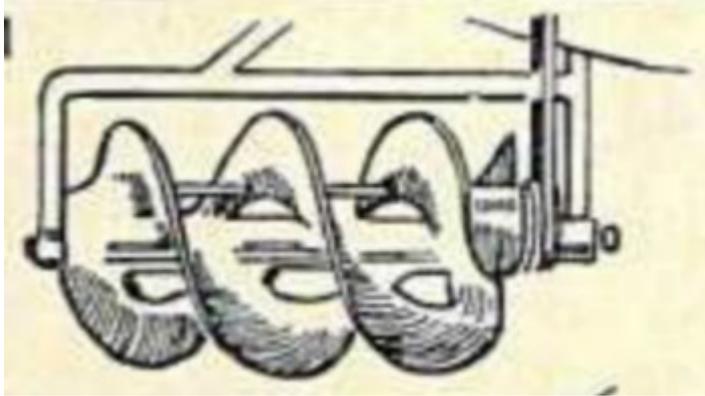
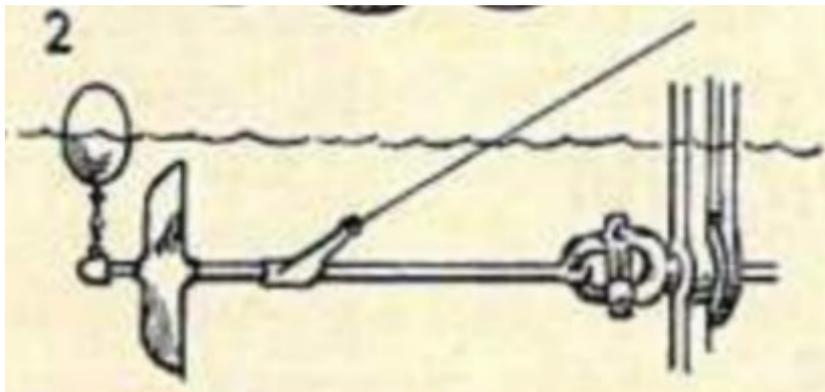


## Ein Förster erfand die Schiffsschraube

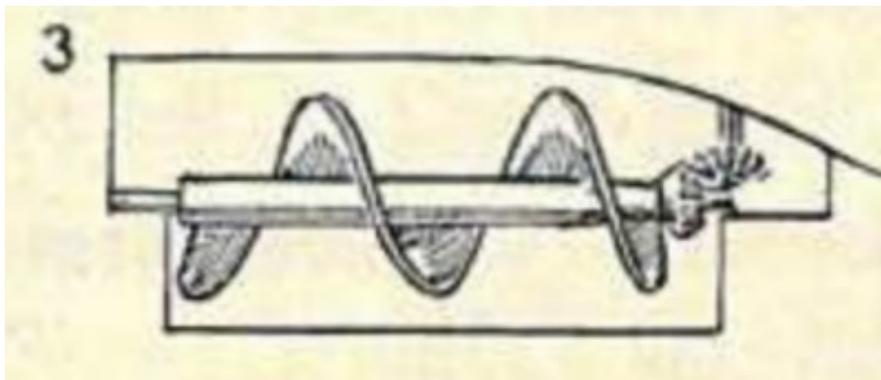
Die Schiffsschraube hat eine bewegte Geschichte, viel Gedankenkraft musste aufgewendet werden, ehe sich die zweckmäßigste Form entwickelte. Schon 1729 wurde der Schraubenantrieb von Schiffen vorgeschlagen, aber erst 1794 konnte die erste Schraube des William Lyttleton probelaufen. Sie glich der Schnecke eines Fleischwolfs und wurde von einer Handwinde an Deck gedreht. Man erreichte mit ihr nur 2 Knoten Fahrt (1).



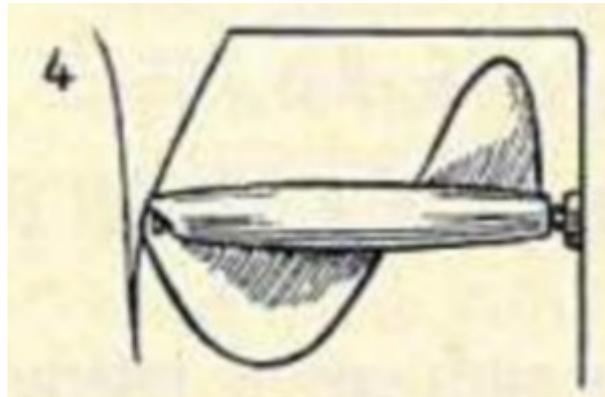
1800 stellte Edward Shorter einen zweiblättrigen Propeller her. Eine kleine Boje musste der langen Welle zusätzlichen Halt geben. Bei Windstille betrug die Fahrt des Schiffes  $1\frac{1}{2}$  Knoten (2).



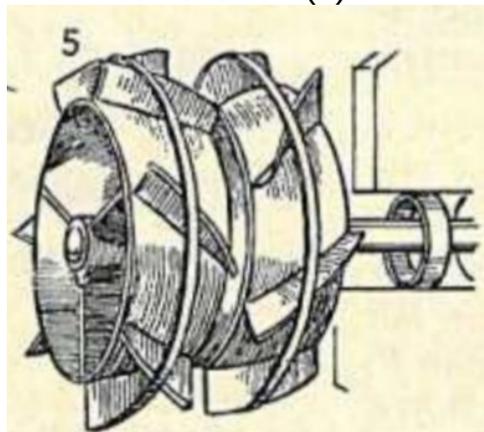
Der englische Farmer Francis Smith konstruierte 1836 eine Doppelgewindeschraube. Als er sie ausprobierte, brach die Hälfte der Schraube ab. (3).



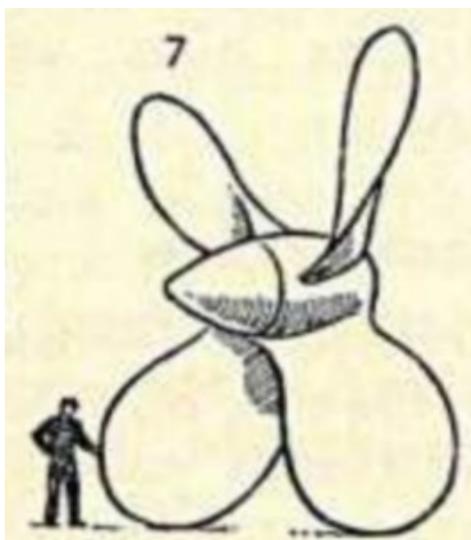
Smith folgerte daraus, dass eine Schneckenwindung genügte, und baute eine Schraube, die in ihrer Wirkungsweise den heutigen Propellerschrauben schon recht nahe kam. Sein Schiff lief immerhin bereits 9 Knoten (4).



Zur gleichen Zeit erfand John Ericson mit seinem sich gegenläufig drehenden Schraubenpaar das System der Re Turbinen (5).



Im Jahre 1855 hat ein Mr. Griffith eine Patentschraube erfunden, bei der dann die Schneckenwindung durch zwei MeBenEberNegende Propellerblätter ersetzt wurde (6)



Die endgültige Schiffsschraubenform aber verdanken wir einem österreichischen Förster, der jahrelang an ihrer Konstruktion arbeitete, ohne je zur See gefahren zu sein! (7)