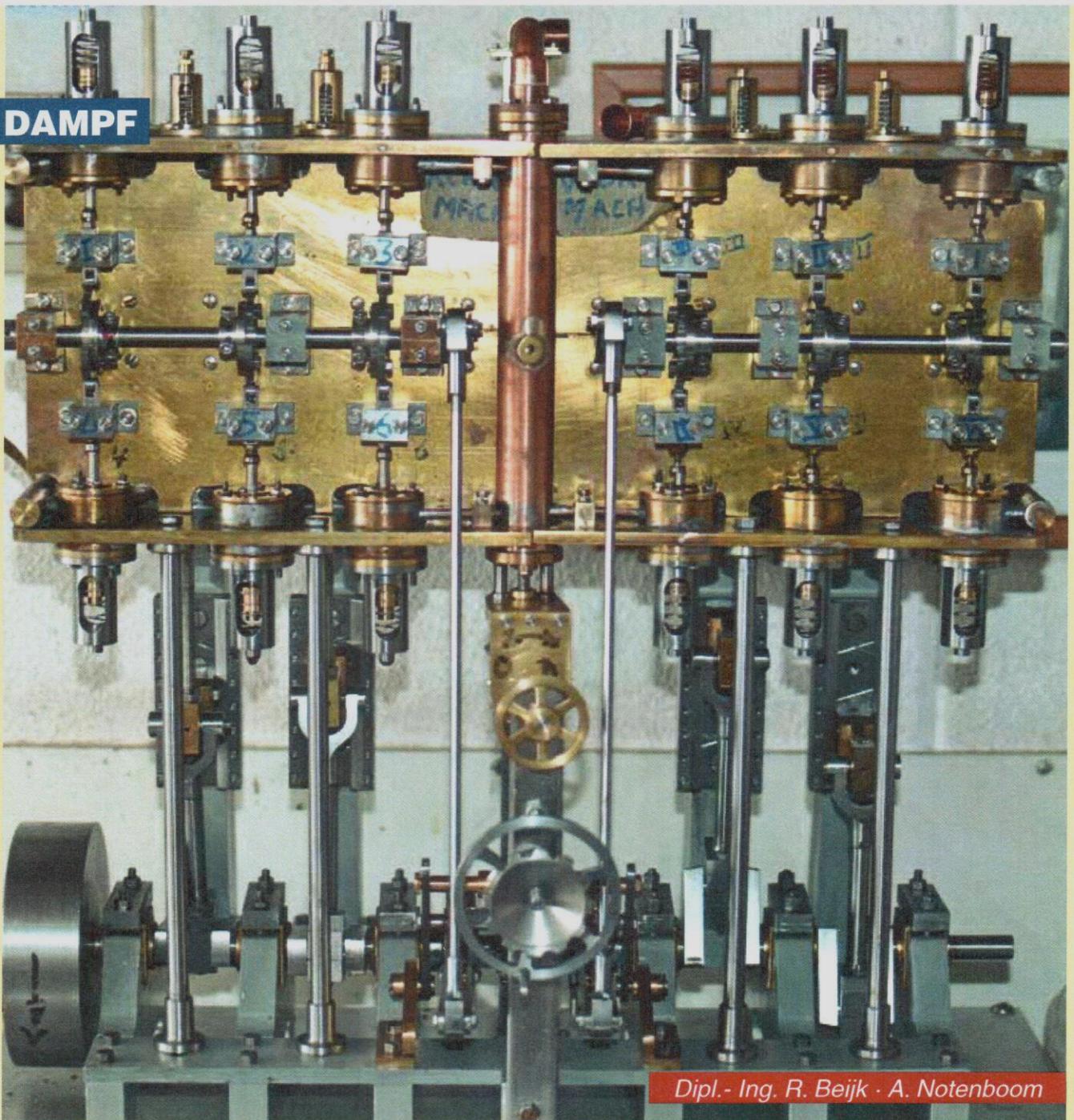


DAMPF



Dipl.- Ing. R. Beijik · A. Notenboom

## EINE BESONDERE UND VERGESSENE SCHIFFSANTRIEBSMASCHINE

Die Lentz-Einheits-Schiffsmaschine wurde in Deutschland von der Firma Willi Salge & Co in Berlin zusammen mit dem bekannten und auch berühmten Konstrukteur Baurat Lentz und einigen größeren Maschinenfabriken gebaut. Im Jahre 1924 entschied die Geschäftsleitung einer der zur damaligen Zeit größten Reedereien in den Niederlanden „Koninklijke Paketvaart Maatschappij“, (also Königliche Pa-



ket Transportgesellschaft“, kurzgefasst KPM) ihre Handelsflotte in der Indischen Kolonie (das spätere Indonesien) zu erweitern. Zugleich mit dieser Erweiterung stellte sich die Frage, welche Antriebsmaschine zu wählen sei? Die Lentz-Schiffsmaschine eignete sich absolut dazu. Was die Konstruktion dieser Maschi-

*Lentz-Maschine geschlossen*

ne anbelangt, sind die nachfolgenden Kriterien ausschlaggebend, letztendlich die Lentz-Maschine zu wählen:

- Die Anwendung von Heißdampf bereitet weniger Probleme als bei Flachschiebermaschinen. Vor 1924 gab es keinen Heißdampf auf Schiffen der KPM.

- Genormte Teile beschränken Wartungs- und Betriebskosten. Die Ersatzteilbeschaffung war ein gravierendes Problem bei Flachschiebermaschinen, da die meisten Fabriken eigene, völlig verschiedene Konstruktionen benutzten.

- Verglichen mit Flachschiebermaschinen, bedeutet Heißdampf, zusammen mit der Lentz-Schiffsmaschine, eine Einsparung des Kohleverbrauchs; bei anderen Reedereien gab es ähnliche Erfahrungen.

- Diese Lentz-Maschine ist sehr manövrierfähig, ohne Umsteuermaschine; die Maschine kann geschlossen ausgeführt werden, das heißt, es kann unter Druck geschmiert werden, also weniger Verschleiß, daher weniger Wartungskosten.

Es wäre viel zu umfangreich alle Vorzüge und Nachteile zu erwähnen, aufgrund derer eine der größten Reedereien der Niederlande den Beschluss fasste, viele



*Ehemaliger Schiffshauptingenieur Holman zeigt dem Techniker Noteboom das Modell*

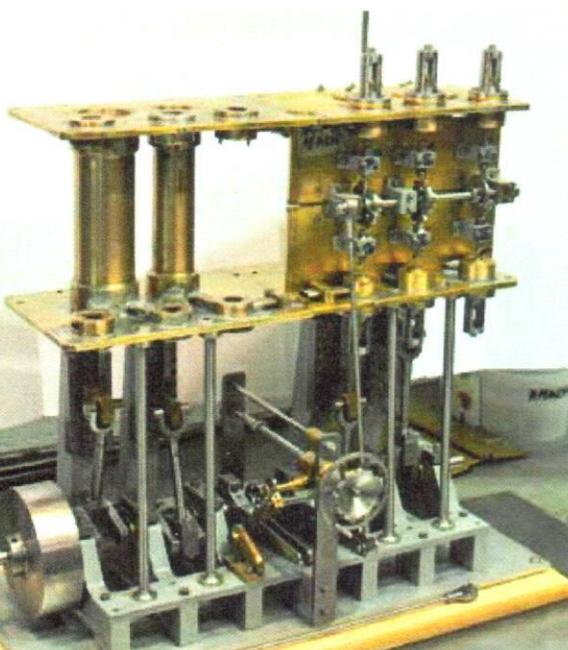
Schiffe mit einer Lentz-Schiffsmaschine auszustatten, welche zu ihrer Zeit sehr erfolgreich war. Nach der Erforschung der Vorteile einer damals hochmodernen Schiffsantriebsmaschine und vorausgesetzt, man ist ein Dampf-Fan, möchte man gerne jemanden treffen, der ein Modell dieser Lentz-Einheits-Schiffsmaschine baut. Es ist bekannt, dass sehr viele Modelle von Lentz-Ventilmaschinen in Stationärausführung existieren, doch nach meinem Wissen hat noch keiner eine Schiffsantriebsma-

schine nach dem Lentz-Prinzip gebaut. Für uns beide war es deshalb eine ganz besondere Ehre, Herrn Ron Holman (ein pensionierter Schiffshauptingenieur) in Oosterhout in den Niederlanden zu begegnen. Herr Holman arbeitete in den fünfziger Jahren längere Zeit in Niederländisch-Indien als Schiffingenieur mit der Lentz-Einheits-Schiffsmaschine. In seiner Freizeit baute er nun als Herausforderung ein Modell dieser Maschine.

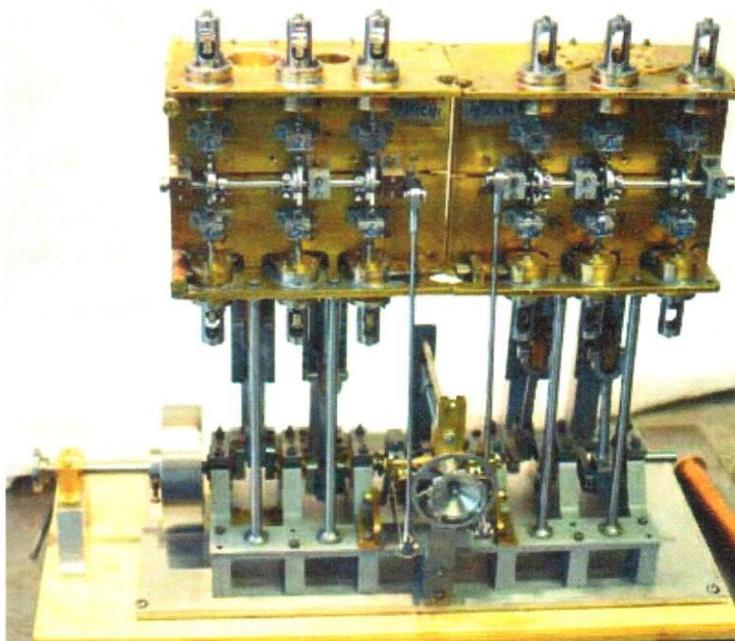
### **Auf Besuch bei Herrn Ron Holman**

Was als Erstes auffiel war das äußerst praktisch und sauber eingeteilte Arbeitszimmer von Herrn Holman: Eine kleine Drehbank, Bohrmaschine und so weiter; alle Werkzeuge ordentlich an der Wand hängend.

Erwähnenswert ist, dass Herr Holman seine Zeichnungen vollständig selbst anfertigte und zwar im Stil der in den



*Die Maschine im Bau*



*Modell Lentz-Schiffsdampfmaschine in Bearbeitung*

**Tabelle. Versuchsergebnisse verschiedener im Betriebe befindlicher Dampfer mit LRS.**

Nr.	Name des Schiffes	Maschine Type	Pl. in Re-straße	Schiffart	Dienst	Kohlenverbrauch pro PS, st in kg	Wärmeinhalt der Kohle in WE	Bemerkung	Kohlenverbrauch umgerechnet auf 7000 K	
1	Blase	X	1400	1922	Frachtdampfer	Hamburg, Mittelmeer	0,48	7000	einzel. Hilfsmaschinen für Kondensat.	0,48
2	Fritz Schupp	VIII	820	1925	Frachtdampfer	Nachsee	0,55	6000	einzel. aller Hilfsmaschinen	0,475
3	Elsae	X	1850	1925	Frachtdampfer	Dänisches, Schwarzes Meer	0,500	6320	einzel. Hilfsmaschinen für Kondensat.	0,497
4	Merk	X	1800	1925	Fracht- u. Passagierdampfer	Niederländisch Indien	0,55	7400	einzel. Hilfsmaschinen	0,547
5	D. van Teut	VII	700	1925	Fracht- u. Passagierdampfer	Niederländisch Indien	0,497	7700	einzel. aller Hilfsmaschinen	0,50
6	Italia	IX	900	1926	Fracht- u. Passagierdampfer	Schweden, Mittelmeer	0,522	6920	einzel. aller Hilfsmaschinen	0,482
7	Las Palmas	X	1200	1926	Frachtdampfer	Hamburg, Mittelmeer	0,49	7300	einzel. aller Hilfsmaschinen	0,48

*Jahrbuch der Schiffbautechnischen Gesellschaft, 29. Jahrgang, 1928.*

fünfziger Jahren von allen Schiffingenieuren benutzt wurde – und uns noch heute geläufig ist. An der Wand hängen viele Fotos von Schiffen, auf denen Herr Holman seinen Dienst bei der KPM verrichtete. Sie sind ein Beweis für seine Liebe zur Arbeit als Schiffingenieur.

Sehr lange sprachen wir über die Vorteile dieser Maschine im Vergleich zu den Flachschiebermaschinen und wie man mit einem guten Indikator Diagramme dieser Maschinen anfertigen könnte. Zum Schluss wurde noch ganz viel über die Lentz-Einheits-Schiffsmaschine geredet, selbstverständlich auch über das Modell von Herrn Holman, welches auf den Fotos zu sehen ist. Das Modell ist nahezu fertig. Es wurde mit der Hand gedreht, um die funktionierenden Ventile zu zeigen – eine absolute Augenweide für ehemalige Schiffingenieure. Einige Beschreibungen über Lentz-Einheits-Schiffsmaschinen wurden untereinander ausgetauscht. Diese Maschinen sind sehr ausführlich in folgenden Veröffentlichungen beschrieben:

- Das niederländische Jahrbuch 1930 des Vereins für Techniker im Schiffahrtsbereich, und

- Jahrbuch der Schiffbautechnischen Gesellschaft, 29. Jahrgang, 1928.

Am Ende des Besuchs wollten wir noch eine Antwort auf unserer Frage, was mit diesem Modell in der Zukunft passieren würde? Der Modellbauer dieser absolut einzigartigen Maschine ist eine

sehr bescheidene Persönlichkeit und hatte keine Antwort auf unsere Frage. In der populären niederländischen Zeitschrift: „Der Modellbauer“ sind drei Folgen über dieses Modell erschienen. Es wäre schön, wenn in Deutschland, wo diese Maschine hergestellt wurde, ihr ebenfalls eine gewisse Aufmerksamkeit gewidmet würde.

**Die Autoren:**

**Dipl.-Ing. R. Beijk**, ehemaliger Manager KAO-Chemicals, Nieuwerbrug NL

**A. Notenboom**, freizeithlicher Manometer- und Vacuummeterrestaurateur (Lieblings-Fabrikmarke Schaeffer & Budenberg Magdeburg-Buckau), Pijnacker NL

*Fotos: Dipl.-Ing. R. Beijk · A. Notenboom*

Anzeige

