Objekttyp: **TableOfContent**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **97/98 (1931)**

Heft 23

PDF erstellt am: **09.05.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

INHALT: Ein neuer Schleppdampfer für die Rhone. — Moderne herrschaftliche Wohnhäuser (mit Tafeln 13 bis 16). — Reiseeindrücke aus den Vereinigten Staaten von Nord-Amerika. — Mitteilungen: Zum Projekt für eine durchgehende normalspurige Suhrentalbahn. Geleiseverlegung und Schienentemperatur. Vereinigung schweizerischer Strassenfachmänner. Ward-Leonard-Ausrüstung für Löffelbagger. Der schweizerische Verein von Gas- und Wasserfachmännern. — Wettbewerbe: Kinderhaus der Bündner Heilstätte in Arosa. Knabenschulhaus in Sitten. — Literatur. — Verein für die Materialprüfungen der Technik.

Band 97 Der S. I. A. ist für den Inhalt des redaktionellen Teils seiner Vereinsorgane nicht verantwortlich. Nachdruck von Text oder Abbildungen ist nur mit Zustimmung der Redaktion und nur mit genauer Quellenangabe gestattet. Nr. 23

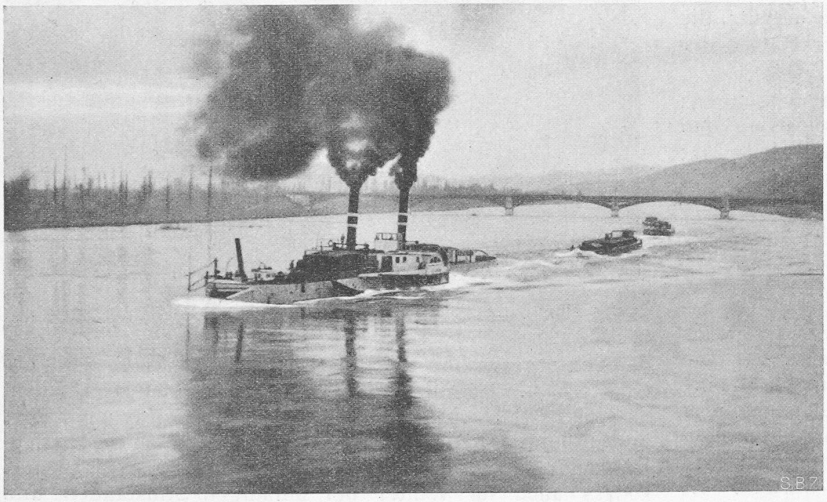

Abb. 1. Versuchsfahrt des Schleppdampfers „Le Rhône" mit drei Schleppkähnen.

Ein neuer Schleppdampfer für die Rhone.

Von Obering. Rud. Schätti & Obering. F. Flatt, Zürich.

Ueber die speziellen und zum Teil schwierigen, hydrographischen Verhältnisse der Rhone in ihrem schiffbaren Teil zwischen Port St-Louis und Lyon und über das Schiffahrtsmaterial ist hier bereits früher berichtet worden.[1]) Die in jenem Aufsatz beschriebenen Schleppdampfer haben sich durchaus bewährt und versehen seit dem Jahre 1913 in regelmässigen Fahrten den durchgehenden Schleppdienst von Arles nach Lyon. Die raschen Fortschritte auf fast allen technischen Gebieten haben inzwischen auch auf das Material der Schleppschiffahrt übergegriffen, und die Maschinenfabriken von Escher Wyss & Cie. in Zürich, aus deren Werken jene Schleppdampfer hervorgegangen sind, waren bestrebt, anstelle der heute veralteten Kolbendampfmaschine die Dampfturbine zu setzen. Die Vorteile dieser neuen Antriebsart von Flussdampfern gegenüber der Kolbendampfmaschine beruhen auf geringerem Kohlenverbrauch, geringerem Gewicht und kleinerer Raumbeanspruchung, bei gleicher Maschinenleistung. Diese Vorteile sind in der Flussschiffahrt wichtig, namentlich während den alljährlich auftretenden Niederwasserperioden, weil sie gestatten, in einem verhältnismässig kleinen Schiffskörper mit geringem Tiefgang eine starke Maschinenanlage unterzubringen. Ferner bietet der Dampfturbinenantrieb auch den Vorteil, dass für die Kesselspeisung stets reines Kondensat verwendet wird, und somit eine Verunreinigung der Kessel durch Kesselstein vermieden wird. Auch ist der Schmierölverbrauch der Turbinenanlage bedeutend kleiner als bei den Kolbendampfmaschinen, weil stets das gleiche Oel im Kreislauf durch Oelkühler, Oelfilter und Lager gepumpt wird. Die hohen Kosten für das Zylinderöl zur Schmierung der Kolben fallen bei den Turbinen vollständig weg. Gegenüber dem Antrieb durch Dieselmotoren bieten die Turbinen den Vorteil, dass beim Dampfbetrieb billige Kohle verwendet werden kann, während das Oel für die Dieselmotoren drei- bis viermal teurer ist. Auch ist das Gewicht der Turbinenanlage einschliesslich Zahnradgetriebe und Dampfkessel geringer als jenes von Motoren gleicher Leistung. Die Betriebsicherheit und Manövrierfähigkeit ist ausserdem bei einer Turbinenanlage grösser als bei einer Motorenanlage.

Der erste überhaupt gebaute Schleppdampfer dieser Art, der Turboschlepper „Zürich", wurde von der Firma Escher Wyss & Cie. in Zürich im Jahre 1922 für Rechnung der Schweizer Schleppschiffahrts-Genossenschaft gebaut und zwar hauptsächlich für die Schiffahrt von Strass-

[1]) Siehe „S. B. Z." Band 62. Seite 85* (16. August 1913).

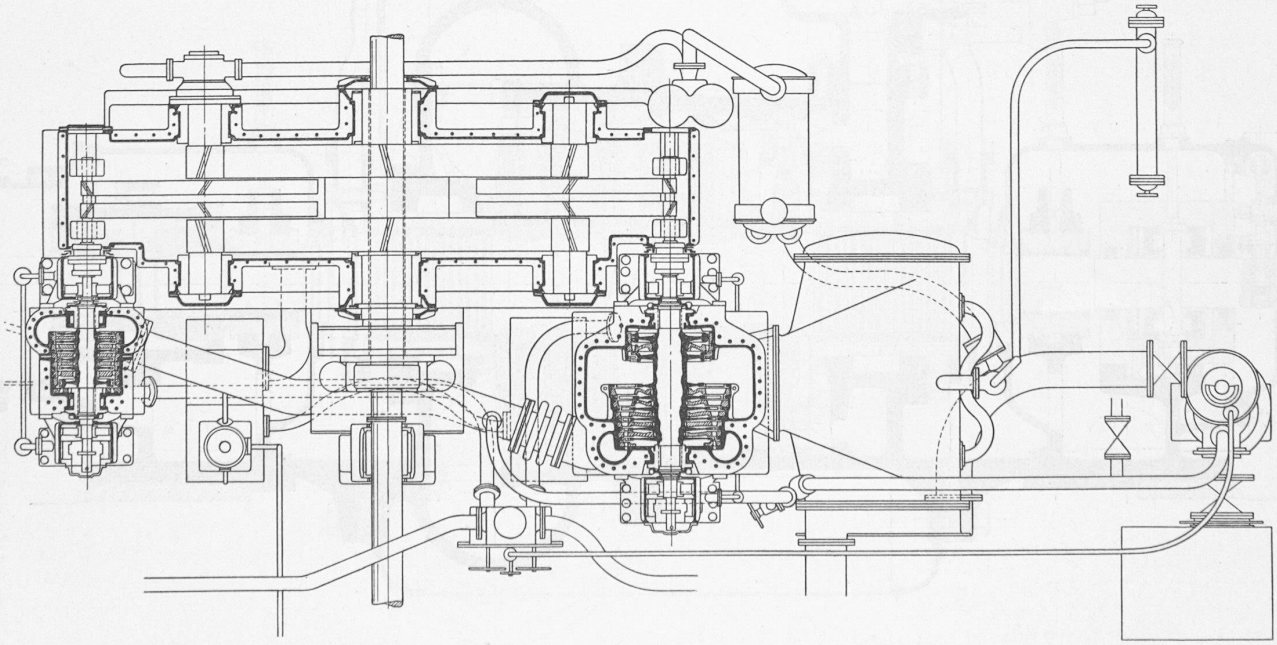

Abb. 2. Die Dampfturbinenanlage des Schleppdampfers „Le Rhône", erstellt von den Maschinenfabriken Escher Wyss & Cie., Zürich. — Masstab 1 : 55.