

<b>Zeitschrift:</b>	Neujahrsblatt der Naturforschenden Gesellschaft Schaffhausen
<b>Herausgeber:</b>	Naturforschende Gesellschaft Schaffhausen
<b>Band:</b>	21 (1969)
<b>Artikel:</b>	Die Maschinenanlagen der abgewrackten Schaufelraddampfer der Schaffhauser Rheinflottille
<b>Autor:</b>	Dubois, F.
<b>Kapitel:</b>	III: Die Kesselanlage
<b>DOI:</b>	<a href="https://doi.org/10.5169/seals-584723">https://doi.org/10.5169/seals-584723</a>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 08.02.2026

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

Für die übrigen Rheindampfer waren die Hauptdaten des Schiffskörpers<sup>3</sup>:

Name	Länge über alles	Breite über Hauptspant	Tragkraft Personen
1. <i>Arenaberg</i>	41,0 m	4,3 m	250
2. ( <i>Rheinfall</i> ) <i>Neptun</i>	41,0 m	4,3 m	250
3. <i>Schweiz</i>	43,0 m	4,9 m	350
4. <i>Hohenklingen</i>	44,2 m	4,4 m	320

### III. Die Kesselanlage

Bei allen fünf Rheindampfern war der Dampfkessel (Fig. 4 und 5) von dem im Schiffbau üblichen, als «Schottischer Kessel» bezeichneten Typ.

Die Kessel besitzen zwei gerippte Flammrohre, die die leicht nach hinten geneigten Planroste der Feuerung aufnehmen.

Die beiden Flammrohre münden hinten in einer gemeinsamen Feuersammelkammer. Feuersammelkammer, Kesselmantel und die ebenen Kesselböden sind durch Deckbarren versteift und miteinander durch Stehbolzen verbunden.

Von der Feuersammelkammer führt eine grosse Anzahl Rauchrohre nach der über den Heiztüren liegenden Rauchkammer.

Die Dampfentnahme erfolgt aus dem wegen ungenügender Höhe zwischen Kesselhöchstpunkt und Deck seitlich angebrachten und leicht geneigten Dampfdom.

Die technischen Daten des Kessels waren für die *Schaffhausen* (für die übrigen vier Schiffe annähernd):

Anzahl Rauchrohre	96
Feuerberührte Heizfläche	
der Feuersammelkammer	7,0 m <sup>2</sup>
der zwei Flammrohre	16,5 m <sup>2</sup>
der Rauchrohre	63,0 m <sup>2</sup>
Total Heizfläche	86,5 m <sup>2</sup>
Wasservolumen	7,4 m <sup>3</sup>
Dampfvolumen inkl. Dom	2,0 m <sup>3</sup>
Betriebsdampfdruck	10,5 atü = 11,5 ata

<sup>3</sup> Angaben nach Tabellen auf S. 36–37 der Festschrift «100 Jahre Schiffahrtsgesellschaft Untersee und Rhein» 1965.

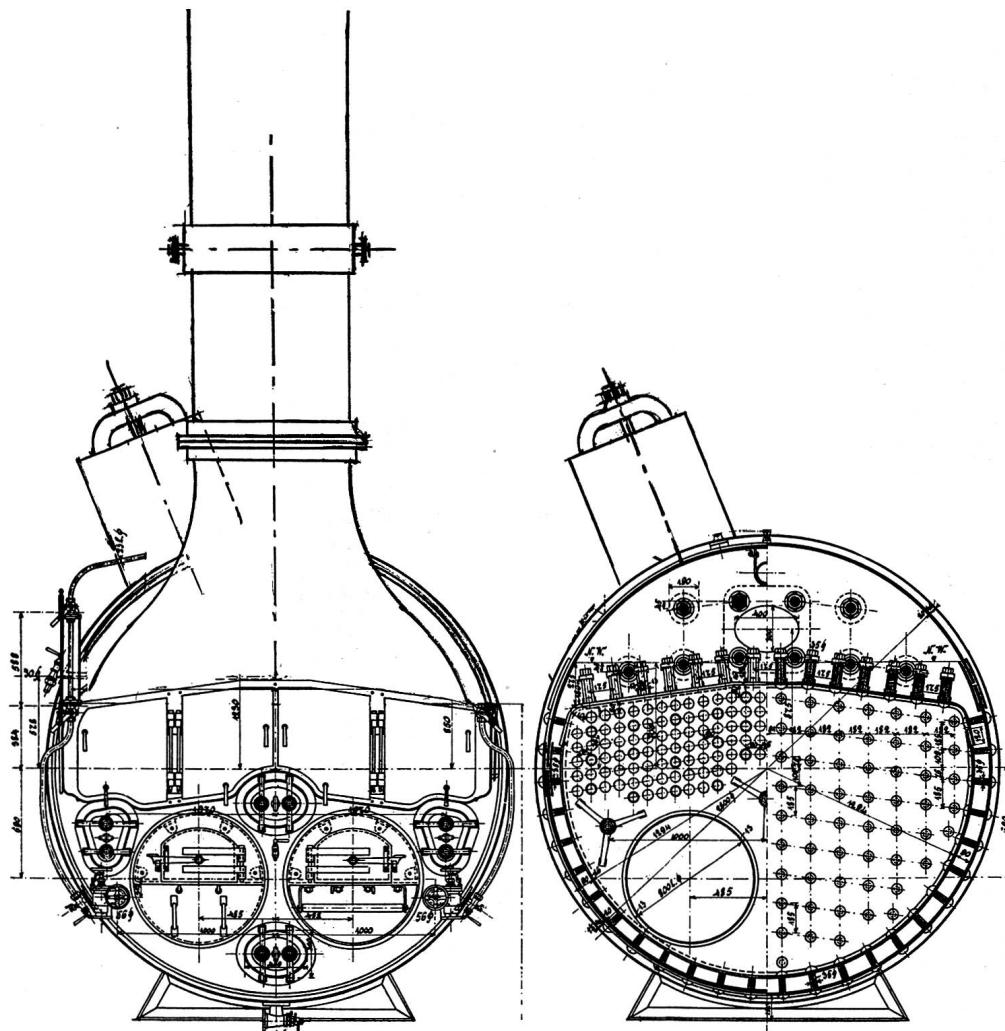


Fig. 4 Schottischer Schiffskessel, Querschnitte aus (F. Tetzner, Dampfkessel, Berlin 1910).

Die Dampfkessel der zwei Sulzerschen Schiffe, der *Schweiz* nach dem Umbau 1903 und der *Schaffhausen*, waren außerdem mit einem Dampfüberheiter System Schmidt<sup>4</sup> ausgerüstet. Am oberen Teil des Kessels ist eine Anzahl von Rauchrohren eines stärkeren Durchmessers als die übrigen, etwa 115—125 mm gegen 50—60 mm innerer Durchmesser. In jedem dieser Rohre sind zwei lange U-Rohre kleinen Durchmessers liegend, unter sich in Serie geschaltet, durchgesteckt, welche von den Rauchgasen bestrichen werden. Der Satteldampf zirkuliert

<sup>4</sup> wie bei den modernen Heissdampflokomotiven der ersten Hälfte dieses Jahrhunderts.

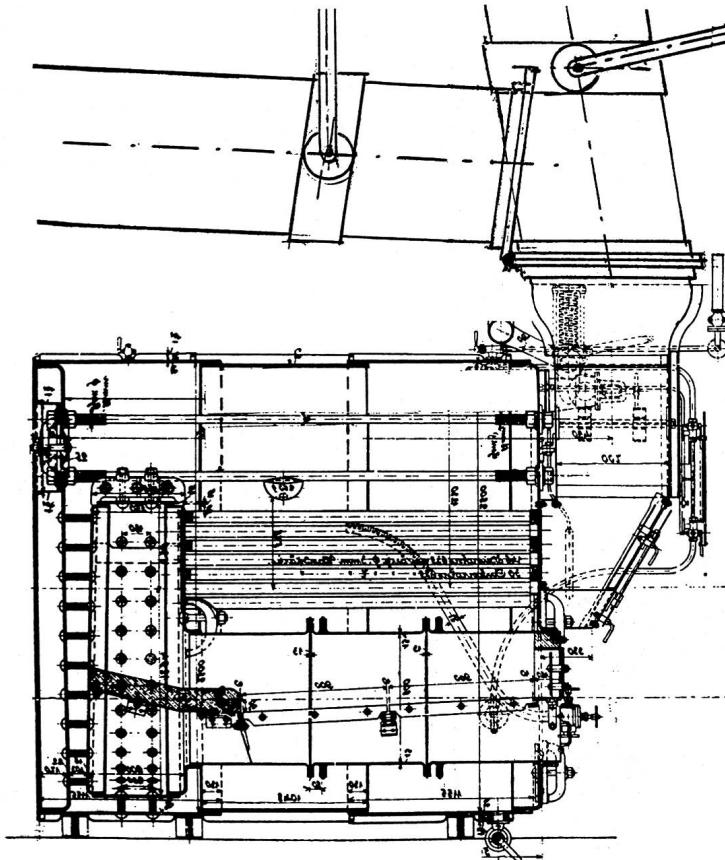


Fig. 5 Schottischer Schiffskessel, Längsschnitt (aus F. Tetzner, Dampfkessel, Berlin 1910).

in diesen Doppelementen mit — infolge der Serie- statt Parallelschaltung — grosser Geschwindigkeit und gutem Wärmeübergang. Die Eintritt- bzw. Austrittmündungen der verschiedenen Ueberhitzerelemente sind an der Kesselfront je für sich an eine Dampfsammelkammer angeschlossen.

Die Ueberhitzerheizfläche betrug für die *Schaffhausen*  $20,0 \text{ m}^2$ , somit die totale Heizfläche bei diesem Schiff  $= 86,5 \text{ m}^2 + 20,0 \text{ m}^2 = 106,5 \text{ m}^2$ .

Als Brennstoff wurden bei den vier älteren Schiffen, anfänglich auch für die *Schaffhausen*, Kohlenbriketts verwendet.

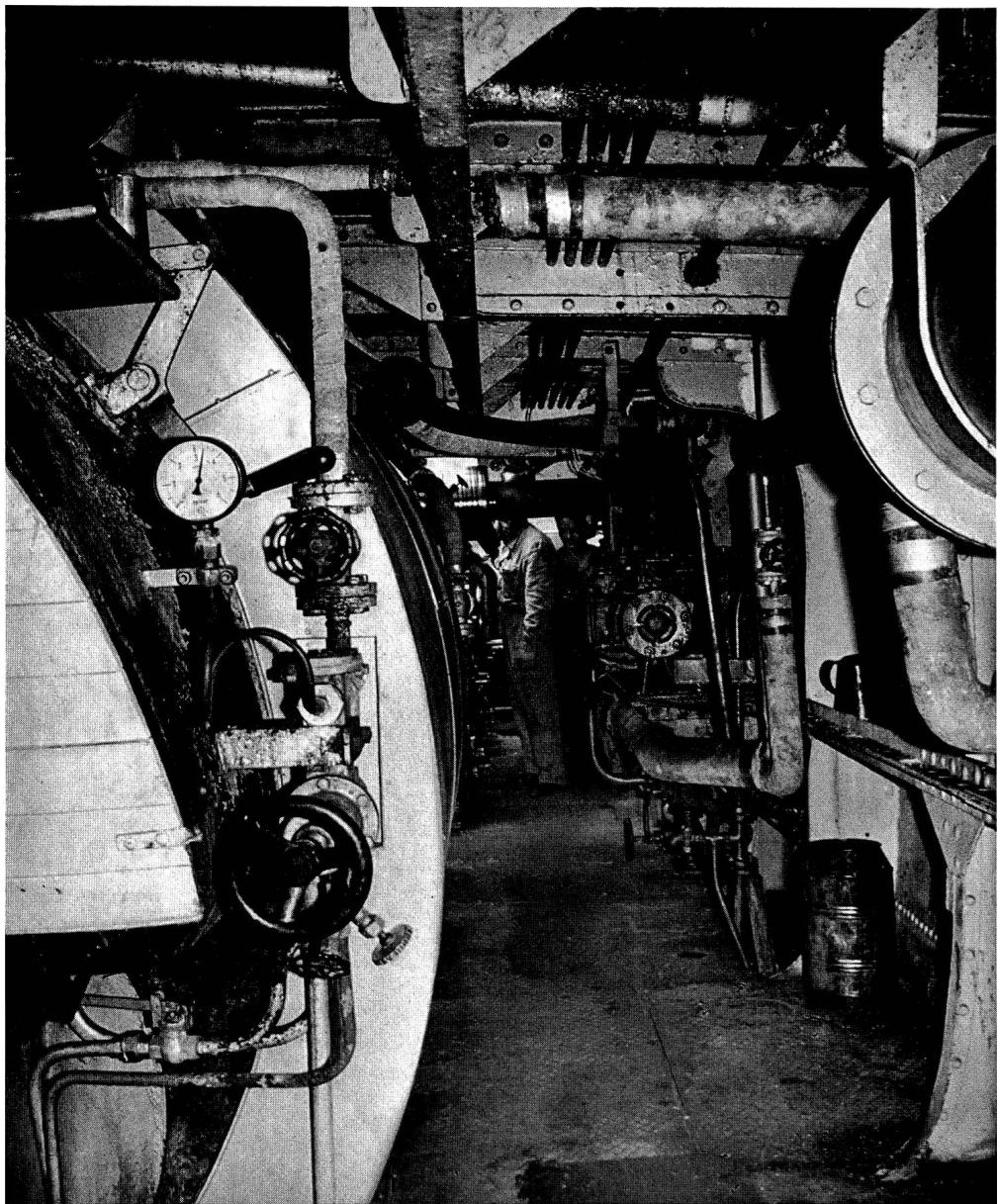


Fig. 6 Kessel der Schaffhausen. Ansicht von vorn (Aufnahme H. Bendel, Schaffhausen).

Bei der *Schaffhausen* wurde anlässlich der Erneuerung des Kessels durch Gebrüder Sulzer im Jahre 1954 die Kohlenfeuerung auf Oelfeuerung (Fig. 6) umgestellt. Lieferantin der Oelfeuerung: Oma, Oelfeuerungs- und Maschinenbau AG, Zürich.

Feuerungstüren, Rauchkammer und Heizerstand befanden sich, wie unter II., Schiffskörper, S. 11, erwähnt, am vorderen Ende des Kessels in Fahrrichtung.

## IV. Die Schiffsmaschinen

### § 1–3 Maschinen der *Arenaberg*, *Neptun* und *Schweiz*

Die Maschinen der *Arenaberg* und der *Neptun* wurden, wie unter I. erwähnt, von Escher Wyss, Zürich, jene der *Schweiz* von Gebrüder Sulzer, Winterthur, gebaut.

Zeichnungen dieser drei Maschinen sind nicht mehr vorhanden. Da die *Arenaberg* und die *Neptun* Schwesterschiffe waren, darf angenommen werden, dass die Maschinen beider einander gleich waren.

Aus den spärlichen, von Gebrüder Sulzer<sup>5</sup> noch ausfindig gemachten Angaben kann mit einiger Sicherheit die folgende kurze Beschreibung der Maschinen der *Arenaberg*/ *Neptun* und der *Schweiz* rekonstruiert werden:

Alle waren schrägliegende Zweizylindermaschinen mit festen Zylindern. Die Dampfverteilung erfolgte in den drei Fällen durch Flachschieber, die Umsteuerung durch Goochsche Kulissen<sup>6</sup>.

Bei der *Arenaberg* und der *Neptun* war nicht mehr festzustellen, ob die Maschine eine solche mit zwei Zwillingszylinde oder eine Zweifachexpansionsmaschine mit HD- und ND-Zylinder war. Die Frage muss offen bleiben.

Aus Anhaltspunkten über die Escher-Wyss-Maschinen um 1860 (Baujahr der *Arenaberg* und der *Neptun*: 1865) darf gefolgert werden, dass die Flachschieber dieser zwei Maschinen liegend, d.h. auf den Zylindrücken angeordnet waren. Da der Kulissen-Mittelpunkt in der Ebene der Zylinderachsen liegt, betätigte, zur Bewältigung des Höhenunterschiedes beider, die Schieberschubstange den Schieber durch einen zweiarmligen Umkehrhebel.

<sup>5</sup> Nach dankenswertem, zeitraubendem Durchsichten alter Akten. Die Firma Sulzer war mit dem Unterhalt aller Dampfmaschinen der Schiffahrtsgesellschaft Untersee und Rhein, auch jener nicht Sulzerscher Herkunft, beauftragt.

<sup>6</sup> Ueber die Goochsche Kulissen-Umsteuerung siehe das unter § 5, Fussnotiz 11 auf S. 29 für die Maschine der *Schaffhausen* Gesagte.