

Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 2/3 (1875)
Heft: 2

Inhaltsverzeichnis

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: 23.02.2026

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

DIE EISENBAHN CHEMIN DE FER



Schweizerische Wochenschrift
für die Interessen des Eisenbahnwesens.

Journal hebdomadaire suisse
pour les intérêts des chemins de fer.

Bd. III.

ZÜRICH, den 16. Juli 1875.

No. 2.

„Die Eisenbahn“ erscheint jeden Freitag. — Correspondenzen und Reclamationen sind an die Redaction, Abonnements und Annoncen an die Expedition zu adressiren.

Abhandlungen und regelmäßige Mittheilungen werden angemessen honorirt.

Abonnement. — Schweiz: Fr. 10. — halbjährlich franco durch die ganze Schweiz. Man abonnirt bei allen Postämtern u. Buchhandlungen oder direct bei der Expedition.

Ausland: Fr. 12. 50 = 10 Mark halbjährlich. Man abonnirt bei allen Postämtern und Buchhandlungen des deutsch-österreichisch. Postvereins, für die übrigen Länder in allen Buchhandlungen oder direct bei Orell Füssli & Co. in Zürich.

Preis der einzelnen Nummer 50 cts.

Annoncen finden durch die „Eisenbahn“ in den fachmännischen Kreisen des In- und Auslandes die weiteste Verbreitung. Preis der vierspaltigen Zeile 25 cts. = 2 sgr. = 20 Pfennige.

„Le Chemin de fer“ paraît tous les vendredis. — On est prié de s'adresser à la Rédaction du journal pour correspondances ou réclamations et au bureau pour abonnements ou annonces.

Les traités et communications régulières seront payés convenablement.

Abonnement. — Suisse: fr. 10. — pour 6 mois franco par toute la Suisse. On s'abonne à tous les bureaux de poste suisses, chez tous les libraires ou chez les éditeurs.

Etranger: fr. 12. 50 pour 6 mois. On s'abonne pour l'Allemagne et l'Autriche chez tous les libraires ou auprès des bureaux de poste, pour les autres pays chez tous les libraires ou chez les éditeurs Orell Füssli & Co. à Zurich.

Prix du numero 50 centimes.

Les annonces dans notre journal trouvent la plus grande publicité parmi les intéressés en matière de chemin de fer. Prix de la petite ligne 25 cent. = 2 silbergros = 20 pfennige.

INHALT: Die Salondampfboote „Italia“ und „Germania“ auf dem Luzerner-See. — Das Salondampfboot „Helvetia“ auf dem Zürichsee. — Sur l'organisation du bataillon prussien de chemins de fer. — Nordost- und Nationalbahn. — Recettes des chemins de fer suisses. — Kleinere Mittheilungen. — Stellenvermittlung. — Anzeigen.

Beilage. Eine Tafel: Salondampfboot „Germania.“

Die Salondampfboote „Italia“ und „Germania“ auf dem Luzerner-See.

(Siehe beiliegende Tafel.)

Dieselben gehören der Luzerner Dampfschiffahrts-Gesellschaft und wurden im Jahre 1872 von Escher, Wyss & Comp. in Zürich gebaut.

Hauptdimensionen:

Länge zwischen den Perpendikeln ... 59,5 Meter.
Grösste Breite zwischen den Radkasten ... 6,7 „
Tiefgang ohne Passagiere, mit completer Ausrüstung ... 1,375 „
Displacement ... 230 Tonnen.
Fahrtgeschwindigkeit per Zeitstunde ... 26 Kilometer.
Kohlenverbrauch „ „ ... 450 Kilo.

Kohlenverbrauch der Schiffe.

	Salondampfer.		Gewöhnliches Schiff.
	Germania.	Italia.	Winkelried.
Pferdekkräfte	110	110	55
Durchlaufene Kilometer	14,916	16,506	18,835
Fahrtstunden 1874	843	956	1,289
Kohlenverbrauch Tonnen Total	456	531	338,1
dito Kilogramm pro 1873	35,5	34,6	197
Kilometer 1874	30,5	32,1	18,2
dito Kilogramm pro 1873	619,5	594	311
Fahrtstunde 1874	541,5	555	262
dito pro Pferdekraft 1873	0,323	0,315	0,359
und Kilometer 1874	0,278	0,292	0,330
dito pro Pferdekraft 1873	5,630	5,400	5,650
u. Fahrtstunde 1874	4,920	5,045	4,710
	Fr.	Fr.	Fr.

Inventarwerth der Schiffe rund 270,000 270,000 120,000

Durchschn. Kosten der Kohlen pro Fahrtstunde	1873	14,45
„ „ „ „ „ „	1874	14,91
„ „ „ „ „ „	1873	0,93
„ „ „ „ „ „	1874	0,98
„ „ von Schmiermaterial pro Fahrtstunde	1873	1,26
„ „ „ „ „ „	1874	1,04
„ „ von Schmiermaterial pro Kilometer	1873	0,0814
„ „ „ „ „ „	1874	0,0612

Beschreibung der Germania.

Der Schiffskörper ist durch 3 eiserne, wasserdichte Querwände in 4 Räume getheilt, wovon der mittlere für die Dampfkessel und die Dampfmaschine, die übrigen für das Schiffspersonal, die Wirthschaft und zur Aufbewahrung von Requisiten dienen.

Ueber dem Schiffskörper befindet sich ein Verdeck mit ringsumlaufenden Gallerien. Auf dem Hintertheil desselben ein Salon I. Classe von 14 Meter Länge, 6 Meter grösster Breite und 2,20 Meter Höhe mit Parquetboden, eleganter Vertäfelung und Möblirung in Hartholz und grossen Zugfenstern mit Gardinen und Jalousien.

An diesen Salon anstossend eine Cabine mit Lavoir und Closet für Damen I. Classe, eine Cabine für den Traiteur und ein Closet für Herren I. Classe.

Auf dem Vordertheil des Schiffes ist ein Salon II. Classe mit Parquetboden, mit Hartholzvertäfelung und Möblirung und einem Buffet für die Wirthschaft und gleichen Fenstern wie im Salon I. Classe.

Vor und seitwärts an diesen Salon, sowie zwischen den beiden Salons ein geräumiger Deckplatz für Passagiere II. Classe zu beiden Seiten des Schiffes in den Radkasten Räumlichkeiten für den Capitän, Cassier, Post, Küche und Closets für Herren und Damen II. Classe.

Ueber den beiden Salons durchlaufendes oberes Verdeck für die Passagiere I. Classe von 42,7 Meter Länge und 6 Meter grösster Breite mit ringsumlaufenden amerikanischen Sitzbänken, der nöthigen Anzahl Pliants und Tischen, sowie einem durchlaufenden Zelt.

In der Mitte dieses Oberdecks die Brücke für den Capitän und Steuermann.

Es finden Platz zum Sitzen:

	Passagiere.
In den Räumen und auf dem Deck I. Classe circa	400
In den Räumen und auf dem Deck II. Classe „	200
Total	600

Zum Sitzen und Stehen in allen Räumen und Deckplätzen ... circa 1000

Bei möglichst dichter Besetzung aller Räume können placirt werden ... 1200—1300

Die Maschine hat nominell 110 Pferdekkräfte und ist nach Woolf'schem System gebaut mit festen schrägliegenden Cylindern und schmiedeiserner Stuhlung. Die Räder mit beweglichen Schaufeln.

Die beiden Dampfkessel sind von cylindrischer Form mit je 2 Feuerröhren und eisernen Siederöhren, mit rückkehrender Flamme, gemeinschaftlichem Rauchfang und Dampfdom, berechnet um mit 5 Atmosphären Ueberdruck zu arbeiten.

* * *

Das Salondampfboot „Helvetia“ auf dem Zürichsee wurde von Escher Wyss & Comp. für die schweizerische Nordostbahn im Jahre 1875 erbaut.

Hauptdimensionen:

Länge zwischen den Perpendikeln ... 64 Meter
grösste Breite zwischen den Radkasten ... 7,16 „
Tiefgang ohne Passagiere mit compl. Ausrüstung ... 1,32 „
Displacement bei diesem Tiefgang ... 280 Tonnen
Fahrtgeschwindigkeit pr. Zeitstunde ... 26 Kilometer
Kohlenverbrauch ... 650 Kilo.

Beschreibung.

Der Schiffskörper aus Eisenblech und Winkeleisen ist durch 4 eiserne wasserdichte Querwände in 5 Räume getheilt, wovon der mittlere 18,8 Meter lange für die Dampfkessel und die Dampfmaschine, der hinten daranstossende für einen Salon I. Classe, eine Küche, 1 Steuermanns- und 1 Traiteurcabine, der vor dem Maschinenraum für eine Cajüte II. Classe. Im hintersten Schiffs-