

Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer

Herausgeber: A. Waldner

Band: 2/3 (1875)

Heft: 2

Artikel: Die Salondampfboote "Italia" und "Germania" auf dem Luzerner-See

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-3826>

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: 04.04.2026

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

raum sind die Räumlichkeiten für das Schiffspersonal, ganz vorn ein Raum für Requisitionen.

Ueber dem Schiffskörper ein Verdeck mit ringsum laufenden Gallerien. Auf dem Hintertheil desselben ein Salon I. Classe von 17 Meter Länge und 7 Meter Breite, eine Damencabine, eine Damen-Toilette und ein Postbureau, alles mit eleganter Vertäfelung. Möblirung aus Hartholz und Parquetboden mit grossen balancirten Fenstern mit Jalousien und Gardinen.

Auf dem Vorderdeck ein Salon II. Classe von 10 Meter Länge und 7 Meter grösster Breite in gleicher Construction wie der Salon I. Classe, jedoch mit Vertäfelung aus Tannenholz. — Dieser Salon hat ein Buffet für die Wirthschaft. Vorn daran eine Treppe, um sowohl aus dem Salon als auch von aussen in die Cajüte II. Classe unter Deck gelangen zu können. Vor und neben diesem Salon, sowie zwischen den beiden Salons I. und II. Classe Deckplatz für Passagiere II. Classe.

Zu beiden Seiten des Schiffes, vor und hinter den Rad-cylindern ein Salon reservé, ein Rauchsalon, eine Capitains-Cabine und die Abtritte für I. und II. Classe Passagiere.

Ueber den beiden Salons ein durchlaufendes oberes Verdeck von 47,8 Meter Länge und 7,16 Meter grösster Breite mit ringsum laufenden amerikanischen Sitzbänken, einer Anzahl gleicher transportabler Bänke, Tische und Pliants. Ueber dieses ganze Oberdeck ist ein Zelt aus wasserdichtem Stoff gespannt.

In der Mitte des Oberdecks die Brücke für den Steuermann mit einem electrischen Glockensignalapparat für Steuermann und Maschinist. Sämmtliche Räume sind mit electrischen Glockenzügen versehen.

Es ist Platz zum Sitzen in den Räumen und den Deckplätzen I. Classe für ca. 550 Passagiere
in den Räumen und den Deckplätzen II. Classe 300 "

Total 850 Passagiere

zum Sitzen und Stehen in allen Räumen und Deckplätzen 1200 "

bei möglichst dichter Besetzung aller Räume können circa 1500—1600 Passagiere transportirt werden.

Die Maschine von nominell 120 Pferdekraften ist nach Woolf'schen System gebaut, mit festen, schrägliegenden Cylindern und schmiedeiserner Stuhlung. Die Räder mit beweglichen Schaufeln. Die beiden Dampfkessel von cylindrischer Form mit je 3 Feuerröhren und eisernen Siederöhren, mit rückkehrender Flamme, gemeinschaftlichem Dampfdom und Rauchfang, berechnet um mit einem Dampfdruck von 5 bis 6 Atmosphären zu arbeiten.

* * *

Sur l'organisation du bataillon prussien de chemins de fer.

Extrait du rapport

présenté au Conseil fédéral, le 2 décembre 1873, par G. Naville, sous-lieutenant à l'état-major fédéral du génie.

(Fin.) Pour le commencement voir les Nos. 25 et 26 du II^eme Volume.

La ligne nouvelle de la Saal part de la Thuringischen Eisenbahn à la petite station de Gross-Heringen, pas loin d'Apolda; elle suit le cours de la Saal pour rejoindre au midi la ligne Gera-Eichicht. A l'exception d'un pont sur la Saal, tout près de l'endroit où elle se sépare du chemin de fer de Thuringen, cette ligne ne présente pas sur son parcours d'ouvrages d'arts considérables. Les troupes de chemins de fer ont commencé leur travail environ 100 mètres en deça du pont de la Saal. Elles ont posé la voie sur la plate-forme sans avoir mis auparavant la couche de ballast de 15 c. environ sur laquelle doivent reposer définitivement les traverses. Le matériel de la compagnie avait été apporté de Berlin et se composait de l'outillage jugé nécessaire pour le travail en question.

Cantonnés chez les bourgeois, ces 50 hommes prenaient leurs repas dans l'auberge de l'endroit, suivant un arrangement pris d'avance entre le chef de l'Abtheilung et l'hôte. Aucun service de garde n'était organisé. Un homme de corvée nommé pour un nombre de jours déterminée servait d'aide à l'aubergiste pour le service de l'ordinaire. En outre chacun des deux officiers avait son domestique.

L'ordre du jour était à peu près le suivant:

Matin à 5 heures: Signal du lever.

" à 6 heures: Déjeuner (café).

" à 6 1/2 heures: Appel principal sur la place de ré-union.

Indication des ordres sans ordre du jour proprement dit. Observations des officiers. Partage de l'Abtheilung en troupes de travail. Enfin départ pour le chantier.

7 h. à 12 heures: Travail avec 1/4 heure de repos à 10 heures:

12 h. à 1 heure: Repos près du chantier. Les soldats mangent leur pain, la saucisse ou le lard qu'ils ont reçu en quittant l'auberge le matin.

1 h. à 4 heures: Travail.

4 h. à 5 heures: Retour au cantonnement.

5 heures: Repas principal.

Après cela les soldats étaient libres mais ne pouvaient s'éloigner en dehors d'un district déterminé.

Le dépôt général du matériel était situé près du cantonnement, mais les outils n'y étaient pas rapportés chaque jour et restaient entre les mains des soldats dans leur cantonnement.

Reprenons maintenant en détail le récit d'une journée de travail.

Quatre jours par semaine, les lundi, mardi, jeudi et vendredi, la troupe travaillait 8 heures pleines tandis que les mercredi et samedi elle ne demeurait que 6 heures à l'ouvrage. Le dimanche une inspection avait généralement lieu à midi, suivait ensuite le repas à une heure, puis les hommes étaient libres pour le reste du jour mais ne pouvaient, sans permission, s'éloigner en chemin de fer de Gross-Heringen.

A 6 1/2 heures du matin l'Abtheilung se remettait sur deux rangs et l'appel était fait par le sous-officier de jour, lequel faisait rapport au commandant. Après cela le commandant faisait ses remarques, donnait ses ordres et divisait, s'il y avait lieu, les hommes en troupes de travail.

Après quelques tâtonnements sur la meilleure répartition à faire des hommes dans les diverses troupes, le commandant ne la modifia plus. Les soldats faisant ainsi toujours partie des mêmes troupes, ne se perfectionnaient il est vrai que dans une espèce de travail, mais la rapidité de l'ouvrage en fut sensiblement augmentée. On se bornait à changer de temps à autre les sous-officiers chefs de troupes.

Chaque troupe avait reçu son outillage réparti entre les soldats, lesquels l'emportent dans leurs cantonnements. Le chef de chaque troupe était responsable des outils qu'avaient reçus les hommes, et devait vérifier, le matin au départ et le soir en rentrant, que tout fût au complet. Un ouvrier chargé de remettre les outils en état de service travaillait au dépôt général. Sous la surveillance d'un sous-officier, les soldats, revêtus de leur veste et pantalons de toile blanche, marchaient ensuite en rang jusqu'à la place de travail. Arrivés à destination chaque chef se mettait à la tête de sa troupe pour commencer le travail.

Pour la marche régulière et rapide de la pose de la voie il aurait été désirable que les matériaux (rails, traverses, éclisses, etc.) fussent amenés régulièrement jusqu'à la place de construction, mais la ligne s'allongeait chaque jour et il devenait tous les jours plus difficile d'amener à temps les wagons de matériel tirés seulement par des chevaux. La compagnie de chemins de fer de la Saal avait promis une locomotive lorsqu'une certaine longueur de la voie serait posée et que les traverses seraient bourrées.

Cette irrégularité dans l'arrivée du matériel ainsi que du ballast pour le bourrage, occasionnée par le trop petit nombre des ouvriers, fut la cause qui ralentit un peu l'activité des troupes. En outre la plate-forme, terminée depuis assez longtemps, avait déjà subi quelques dégradations, ce qui forçait parfois les soldats à prendre la pelle et la pioche pour réparer ce qui aurait dû être fait avant leur arrivée.

Ces diverses circonstances empêchent de tirer des conclusions parfaitement précises sur la rapidité possible de la pose de la voie avec une troupe d'un effectif donné; néanmoins les observations faites n'en sont pas moins d'un grand intérêt, la pratique n'offrant que bien rarement le cas d'un travail régulier qui ne soit pas entravé par l'imprévu.

Les rails, traverses, etc. amenées directement le plus près possible de la place de construction, étaient déchargés de chaque côté de la voie, où les soldats venaient les chercher.

Pour la pose rapide de la voie (Oberbaulegen) le système le plus commode adopté dans les circonstances données consistait à employer trois petits wagonnets-plateformes (le train d'ordonnance d'une compagnie de construction n'en contient que deux, qui suffisent en général) amenées les uns derrière les autres à l'extrémité de la voie.

Sur le premier, à partir de l'extrémité de la ligne en construction, étaient déposés les crampons, les éclisses, les boulons, etc. Le second servait au transport des rails depuis l'endroit où ils avaient été déchargés des wagons de marchandises. Le troisième était destiné au transport des traverses déposées en général au même endroit que les rails.

L'Abtheilung, vu sa faiblesse numérique, n'avait pas été

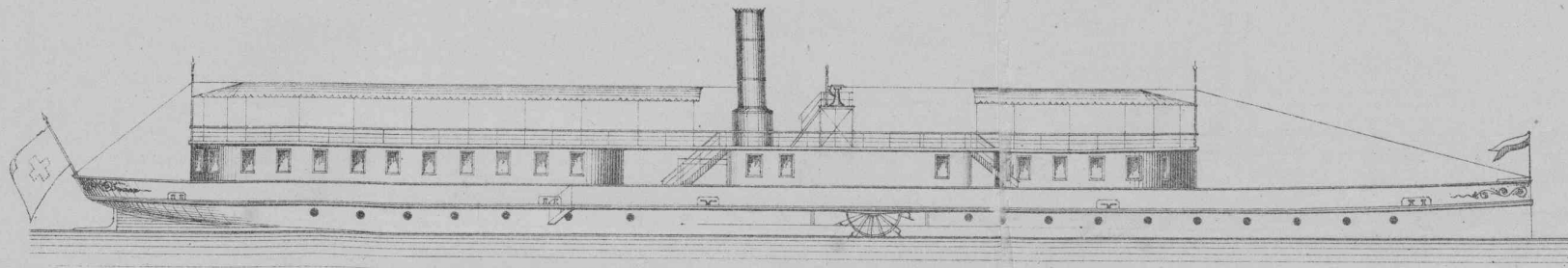
Maschinenfabrik Escher-Wyss u. C^o

Dampfschiffahrt Gesellschaft

Stierlin Oberingr.

des Vierwaldstättersees.

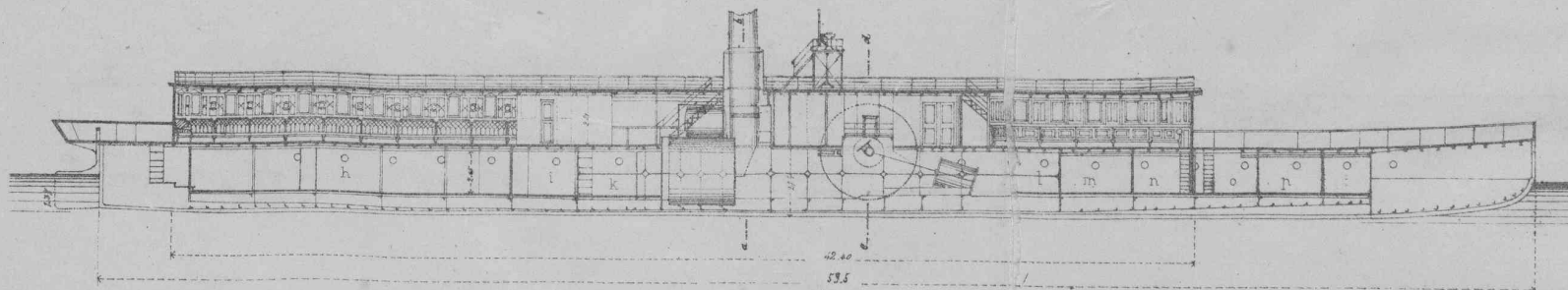
GERMANIA — SALON — DAMPFER



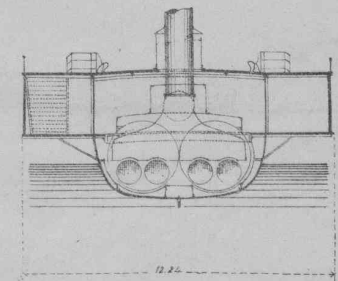
ERKLÄRUNG

- a. Capitän und Cassier
- b. Post
- c. Küche
- d. Abritze
- e. Herrenabritze
- f. Lavoir
- g. Abtritt
- h. Matrosen
- i. Keller
- k. Kellner
- l. Maschinisten und Heizer
- m. Magazin
- n. Kessel
- o. Magazin
- p. Steuerleute

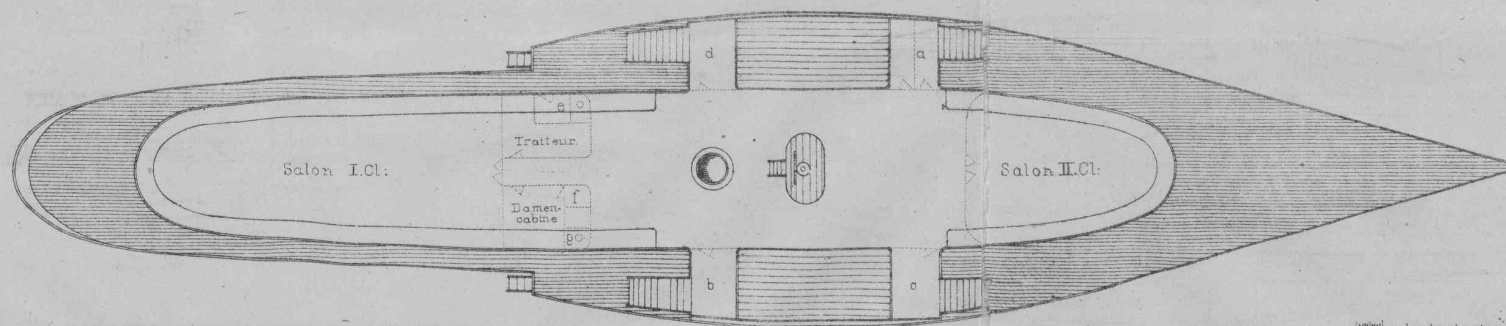
Längenschnitt



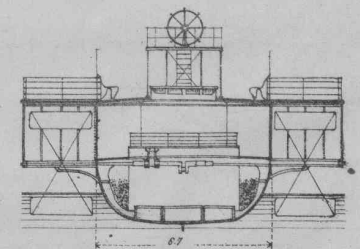
Schnitt a. b.



Grundriss



Schnitt c. d.



Masstab = 1 : 200.

