

Zeitschrift:	Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber:	A. Waldner
Band:	4/5 (1876)
Heft:	3
Artikel:	Traject-Dampfboot zur Uebersetzung von Eisenbahnwagen und Locomotiven zwischen Lindau und Romanshorn
Autor:	[s.n.]
DOI:	https://doi.org/10.5169/seals-4717

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: 22.02.2026

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

Abhandlungen und regelmässige Mit-
theilungen werden angemessen
honorirt. **Les traités** et communications
régulières seront payés con-
venablement.

TRAJECT - DAMPFBOOT

zur Uebersetzung von Eisenbahnwagen und Locomotiven
zwischen Lindau und Romanshorn.

Dasselbe ist gemeinschaftliches Eigenthum der kgl. bairischen Verkehrsanstalten und der schweizerischen Nordostbahn. Es wurde im Jahre 1874 von Escher Wyss & Comp. in Zürich gebaut. Hauptdimensionen :

Länge in der Wasserlinie	71.5 Meter,
" über Deck	73.0 "
Grösste Breite innert den Radkästen	11.0 "
" über die Streichbalken	18.0 "
Höhe an den Schiffsseiten	3.05 "
Durchschnittlicher beladenen Tiefgang	1.50 "

Durchschnittlicher, beladener Tiefgang 1,70 " Transportfähigkeit 16—20 beladene Eisenbahnwagen von einem Total-Bruttogewicht von 300 Kilogramm.

Der Schiffskörper ist ganz aus Eisenblech und Winkeleisen mit starken Fundamenten, Seiten-, Boden- und Deck-Versteifungen construirt; durch 8 eiserne, wasserdichte Querwände in 9 Räume getheilt, wovon die 3 mittleren für die Dampfmaschinen, die Dampfkessel, die Kohlenbehälter, die Maschinisten- und Heizer-cabinen bestimmt sind. Die an diese nach vorn und hinten anstossenden Räume dienen für Matrosen und Magazin und die an beiden Schiffsenden befindlichen für Ballastwasserbehälter.

Ueber dem ganzen Schiffkörper befindet sich ein eisernes Verdeck mit der nötigen Anzahl wasserdicht verschliessbarer Verdecklücken, auf demselben festgenietet 2 Schienengleise von normaler Spurweite und 1.88 Meter Axenentfernung.

Zu beiden Seiten des Schiffes stehen eiserne Radkästen mit Verlängerungen nach vorn und hinten, in welchen sich die Räumlichkeiten für den Capitain, den Steuermann, für Küche, Abritte etc. befinden.

Zwischen den Radkästen, und mit diesen verbunden, liegt eine Brücke aus Blech und Winkeleisen mit hölzernem Verdeck in einer Höhe von circa 5 Meter über dem unteren Verdeck. Auf dieser Brücke steht der Compass und ein horizontales Steuerrad, mittelst welchem durch verticale Uebersetzung in den Maschinenraum und von da aus in horizontaler Richtung das Steuerruder bewegt wird. Ferner sind auf dem oberen Verdeck zwei Indicatoren zur Beobachtung des Ganges der Dampfmaschinen, die Sprachrohre für die Maschinisten und das Schiffspersonal, eine Glocke und Dampfpfeife mit Nebelhorn.

Das Schiff wird betrieben durch 2 Paar diagonale oscillirende Woolf'sche Dampfmaschinen, welche vollständig unabhängig von einander arbeiten und von denen jede ein Schaufelrad mit eisernen Schaufeln bewegt. Diese Anordnung ermöglicht eine rasche und vollkommen anstandslose Drehung des Schiffes um seine verticale Mittelachse, wie dieses bei den Hafenverhältnissen in Romanshorn und namentlich in Lindau absolut nöthig ist; ferner kann auch im Falle eines Stillstandes der einen Maschine, das Schiff durch die andere Maschine betrieben werden.

Die Maschinen erhalten ihren Dampf aus 2 Paar cylindrischen Dampfkesseln, von denen jeder mit 2 Feuerröhren, eisernen, geschweißten Siederöhren und für rückkehrende Flamme construirt ist. Die Kessel können einzeln ausser Betrieb gesetzt werden und sind für eine Arbeitsspannung von 5 Atmosphären Ueberdruck gebaut.

Wie schon erwähnt ist das Schiff vorn und hinten mit Wasserballast-Reservoirs versehen; diese stehen durch Röhrenleitungen mit einer im Maschinenraum befindlichen Centrifugalpumpe und an 2 Stellen mit den Schiffswänden derart in Verbindung, dass das Wasser des See's in dieselben oder aus denselben, oder von einem Reservoir ins andere getrieben werden kann. Hiedurch wird es ermöglicht, dass das eine oder andere Ende oder das ganze Schiff beliebig gesenkt oder gehoben werden kann, wie dies wegen des variablen Wasserstandes und wegen der ungleichmässigen Belastungen beim Verladen der Eisenbahnwagen erforderlich ist.

Auf dem hinteren Deck befinden sich 2 Dampfwinden, welche

bei Sturm oder sonstigen schwierigen Verhältnissen benutzt werden, um das Anlanden des Schiffes an das fixe Schienengeleise zu erleichtern, oder auch um die Eisenbahnwagen oder Locomotiven beim Verladen auf die rechte Stelle des Schiffes zu führen.

Im Uebrigen ist das Schiff so gebaut und ausgerüstet, dass demselben für alle vorkommenden Witterungsverhältnisse auf dem Bodensee einen ungehinderten Betrieb möglichst gesichert ist. Es entspricht in seiner Construction und Leistungsfähigkeit vollkommen den gestellten Anforderungen und bewährt sich sowohl mit Bezug auf Fahrgeschwindigkeit und Kohlenverbrauch, als auf Stabilität und Manövrirfähigkeit.

Mit voller Belastung durch 18 geladene Güterwagen legt dieses Schiff die Strecke von Lindau bis Romanshorn in 1 Stunde 30 Minuten zurück mit einem Brennstoffverbrauch von 600 Kilogramm Steinkohlen.

An den Landungsstellen, in den Häfen zu Lindau und Romanshorn sind eiserne balancirte Landungsbrücken angebracht, welche an einem Ende in horizontale Drehzapfen einge-hängt sind, so dass ihr anderes Ende in verticaler Richtung beweglich ist. — Dieses Ende trägt eine charnierbare Doppel-zunge aus Eisenbahnschienen, welche den Uebergang von den Geleisen des Schiffes auf diejenigen des Landungsplatzes ver-mitteln.

Je nach der relativen Lage der Schiffs- und Landgeleise wird die Höhenlage des Schiffes durch den Wasserballast regulirt. Sind die Differenzen in Folge Wasserstands-Schwankungen zu gross, so werden dieselben durch die Landungsbrücke auf dasjenige Mass ausgeglichen, bis zu welchem die Ballast-Regulirung ausreicht.

Ueber einige Constructionen an Neubauten Zürich's.

Wie bekannt sind die Gründe des so beklagenswerthen Unglücks in Hellikon in mangelhaften Constructionen der Balkenlagen gefunden worden. Man sieht auch hierin wieder, wie so oft kleine Ursachen die grössten Wirkungen und Folgen verursachen und es wird dieser Fall neuerdings für Architecten, Baumeister und Bauunternehmer eine neue und ernste Mahnung sein, auch in anscheinend einfachen Constructionen mit möglichster Gewissenhaftigkeit und Umsicht ihre Arbeiten zu studiren und auszuführen. Aber nicht nur an Fachleute, sondern auch an die Commissionen und Behörden, welchen entweder die specielle Aufsicht über auszuführende Bauten übertragen ist, oder die die Ausführung der Bauten im Allgemeinen vom baupolizeilichen Standpunkt aus zu überwachen haben, entsteht die erneute Pflicht der Wartung ihres Amtes mit allen Umsicht und Energie.

Allerdings sind uns die Mittel, welche zur Verhütung oder Beseitigung von wenigstens zweifelhaften Constructionen zu Gebote stehen, ganz unzulänglich. Betrachten wir das uns am nächsten liegende Baugesetz für die Städte Zürich und Winterthur, welches für eine ziemliche Zahl von Gemeinden der Umgebung Zürichs ebenfalls Gültigkeit hat, so finden wir in demselben nur einen einzigen Paragraphen, welcher bezüglich der Stärke von Constructionstheilen eine nur ganz allgemeine Vorschrift enthält.

Der § 41 heisst nämlich: „Alle Mauern und übrigen Constructionstheile sollen die für ihre Bestimmung erforderliche Stärke haben.“ — Hiemit ist allerdings den baupolizeilichen Behörden ein Recht eingeräumt, in Fällen, wo gegen die Regeln der Construction gefehlt werden will, einzuschreiten; aber wie schon angeführt, wird durch eine solch' allgemeine Bestimmung in Fällen, wo man eben verschiedener Meinung sein kann (und wo wird man es nicht sein?), der Recurssstreit eröffnet, der bekanntlich in jüngster Zeit für die Behörden (der Stadt Zürich) nicht sehr zur Ermuthigung geführt und entschieden wurde.

Es wäre zwar denkbar, dass bei einer etwas strengen und scharfen Interpretation des vorerwähnten Paragraphen, welcher nicht richtig gehandhabt, eine so grosse Verantwortlichkeit nach sich zieht, von einer obersten Administrativbehörde die nötige Unterstützung nicht versagt wird. Auf jeden Fall dürfen die für die Stadt nicht günstig ausgefallenen Recursetscheide nicht