Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 97/98 (1931)
Heft: 23

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: 02.10.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://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

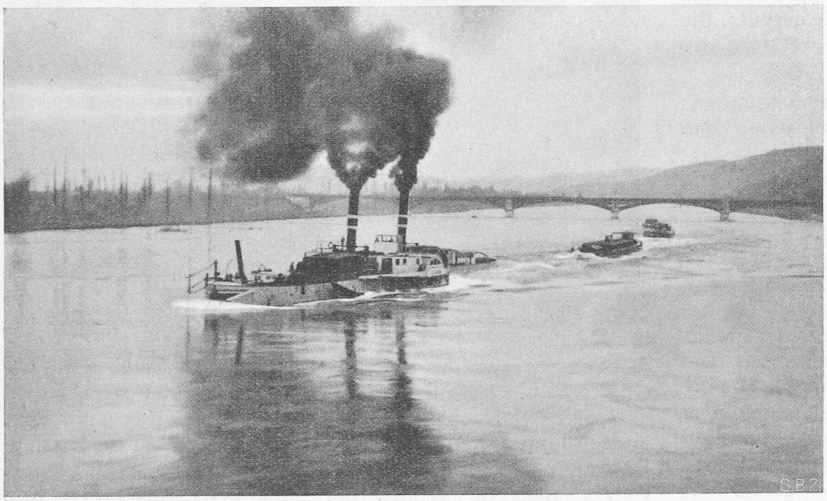

Abb. 1. Versuchsfahrt des Schleppdampfers „Le Rhône" mit drei Schleppkähnen.

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 dreibis 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).

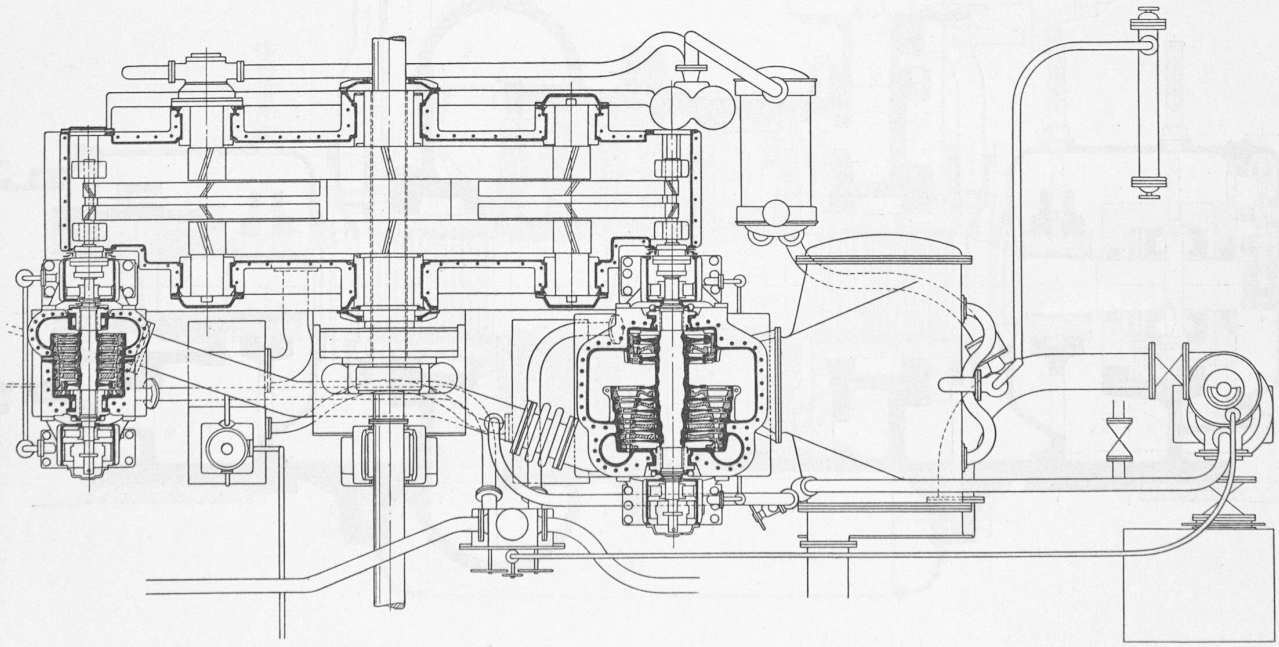

Abb. 2. Die Dampfturbinenanlage des Schleppdampfers „Le Rhône", erstellt von den Maschinenfabriken Escher Wyss & Cie., Zürich. — Masstab 1 : 55.