

Halbsalonboot "St. Gotthard" auf dem Bodensee

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **31/32 (1898)**

Heft 22

PDF erstellt am: **24.04.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-20764>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

INHALT: Halbsalonboot «St. Gotthard» auf dem Bodensee. — Locomotives à quatre essieux accouplés avec bogie à l'avant du chemin de fer de Smyrne à Cassaba et prolongement. — Entwurf zum Vereinshaus-Theaterbau in Zürich. — Miscellanea: Die neuen Hafen- und Werftanlagen der Stadt Köln. Der Verkehr im Suez-Kanal i. J. 1897. Der Bau der neuen East-River-Brücke in New-York. Die Trockenlegung der pontinischen

Sümpfe. Bodensee- und Rheinregulierung. Der I. internationale Kongress für öffentliche Kunst in Brüssel. Umwandlung von Kiesgrund in Beton. Ein Veteran unter den Dampfmaschinen. Die Eröffnung der Wiener Stadtbahn. — Konkurrenzen: Gesellschaftshaus «zur Mägd» in Basel. Amtsgebäude der Handels- und Gewerbekammer in Reichenberg i. B. Neue Bahnhofanlagen in Stockholm. — Nekrologie: † Karl Meyer.

Halbsalonboot „St. Gotthard“ auf dem Bodensee.

Die Uferstaaten des Bodensees haben seit einigen Jahren ihre Flotten durch schön ausgestattete Schiffe vermehrt und auch die Nordostbahn hat im letzten Herbst ein neues, von Gebrüder Sulzer in Winterthur gebautes Boot „St. Gotthard“ in Betrieb gestellt (Fig. 1–3). Dasselbe ist für 600 Personen gebaut und entspricht allen Anforderungen, die hinsichtlich der Geschwindigkeit, der inneren Ausstattung und zweckmässigen Einrichtung an neuere Schiffe gestellt werden. Das Schiff ist ein Halbsalonboot mit Promenadendeck von folgenden Abmessungen:

bequem zugänglich angeordnet. Nach hinten liegt der elegant ausgestattete Salon I. Klasse, zur Hälfte in die Schale versenkt; der darunter liegende Raum der Schale wird nicht benutzt. Hinter dem Salon befindet sich noch ein Requisitenraum. Auf dem Hauptdeck ist von den Radkasten nach vorn eine halbrunde Wand mit seitlichen Schiebtüren vorgebaut, die den Raum zwischen Haupt- und Promenadendeck vorn abschliesst; derselben entlang sind bequeme Bänke für die Fahrgäste II. Klasse angebracht. An dem Geländer des Treppeneingangs zur II. Kajüte sind Tischchen befestigt. Die Radkasten bieten einerseits Platz für Steuermann und Kassier, sowie für die Küche, anderseits für Kapitän, Traiteur und für die Aborte.

Auf die Ausstattung des im Stile Louis XV gehaltenen

Halbsalonboot „St. Gotthard“ auf dem Bodensee.

Erbaut von Gebrüder Sulzer in Winterthur.

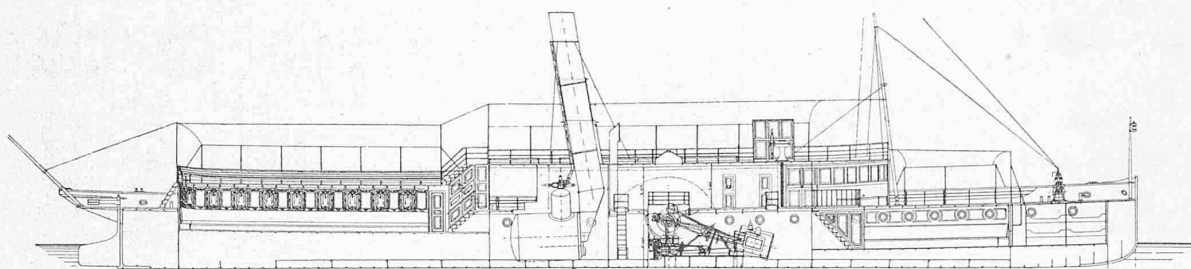


Fig. 1. Vertikalschnitt. — Masstab 1 : 350.

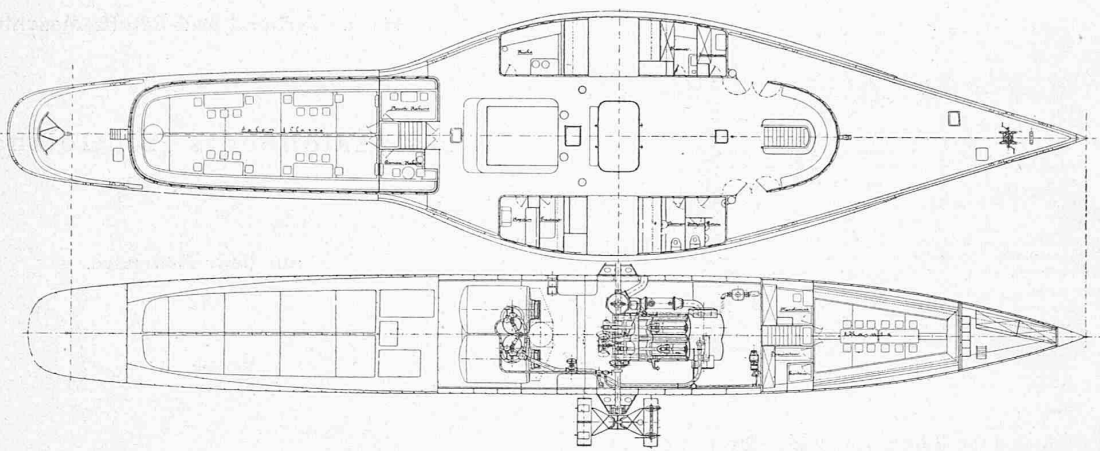


Fig. 2. Horizontalschnitte. — Masstab 1 : 350.

Länge in der Wasserlinie	51,0 m.
Länge über Deck	53,0 „
Breite über den Spanten	6,0 „
Grösste Breite über den Radkasten	12,0 „
Höhe an den Seiten	2,7 „
Tiefgang mit vollständiger Ausrüstung	1,25 „

Die feine Linien aufweisende Schale ist ganz aus Stahlwinkeln und Stahlblech konstruiert, und wird durch fünf wasserdichte Wände in sechs Räume geteilt. Unter dem Hauptdeck befindet sich vorn der Matrosenraum mit vier Betten und einfacher Holzverschalung. Daran schliesst sich die geräumige II. Kajüte mit lakiertem Naturtäfeln aus hellen Holzarten. Neben dem Treppeneingang liegen gegen die Mitte des Schiffes auf der einen Seite eine Maschinistenkabine, auf der andern ein Raum für den Traiteur und ein Requisitenraum. Der anschliessende Raum für Maschinen und Kessel ist hell und geräumig, und überall sind die Maschinen und Apparate

Salons I. Klasse wurde besondere Sorgfalt verwendet. Die Pilaster und Rahmen des Getäfels sind aus rotem Sandelholz, mit Schnitzereien verziert, die Füllungen aus weissem Ahorn mit Intarsien. An der Querwand, in welcher sich der Eingang befindet, sind zu beiden Seiten des letzteren facettierte Spiegel mit Konsolen aus Sandelholz und in der Halbrundwand gegenüber zwei ähnliche Spiegel eingelegt. Die Fenster aus Spiegelglas sind aussen mit eisernen Läden, inwendig mit blauen Gardinen versehen. Ringsum laufen Sophas mit blauem Pelucheüberzug. Vor dem Salon ist auf einer Seite des Treppeneingangs die Rauchkabine mit hübschem Getäfel aus Nussbaum- und Lärchenholz eingerichtet; die Sitze, ebenfalls aus Nussbaum, sind mit gepresstem Leder garniert; die helle Damenkabine auf der andern Seite hat Getäfel im Empire Stil, in Weiss gestrichen und lakiert, mit Goldverzierungen; die Sophas sind mit rotem Pelucheüberzug versehen.

Sämtliche Räume werden durch 46 Glühlampen beleuchtet, welche im Salon und in den Kabinen in elegante Armleuchter gefasst sind. Den nötigen Strom liefert eine im Maschinenraume aufgestellte Dampfdynamo mit Lavalturbine.

Auf dem Salon- und Oberdeck, die, wie auch der vordere Teil des Hauptdecks Schattenzelte besitzen, sind ringsum bewegliche Lattenbänke angebracht. Vorn auf Oberdeck steht das Steuerhaus, in welchem sich die Steuermaschine und ein gut kompensierter Kompass befinden.

Der vorn im Schiff aufgestellte Mast mit Raee findet zu Signalzwecken Verwendung.

Zur Fortbewegung des Schiffes dient eine nach dem Verbundsystem gebaute Radmaschine (Fig. 3). Sie hat zwei schräg- und festliegende Dampfzylinder von 675 mm bzw. 1000 mm Durchmesser bei 1200 mm Hub. Dieselben liegen dicht nebeneinander, sodass um die Maschinen herum genügend Platz zur Bedienung bleibt. Die Dampfverteilung geschieht durch Schieber an den äusseren Zylinderseiten und ist für den Hochdruckzylinder von 25—80 % des Hubes veränderlich. Der kräftige gusseiserne Ständer enthält drei Lager für die

Feuerbüchse zusammengeschweisst ist. Letztere, wie auch der Kesselmantel und Dom sind ebenfalls geschweisst.

Im Oktober vorigen Jahres wurde eine ganze Reihe Probefahrten mit Messung der Schiffsgeschwindigkeit, Leistung, Kohlenverbrauch etc. angestellt, deren Ergebnisse in dem nachstehenden Diagramm (Fig. 4) zusammengestellt sind.

Nach Vertrag sollte auf der 62 km langen Strecke Bregenz-Ludwigshafen bei der normalen Geschwindigkeit von 23 km in der Stunde der Kohlenverbrauch nicht über 310 kg, bei der maximalen Geschwindigkeit von 26 km in der Stunde nicht über 490 kg betragen. Gebraucht wurden, wie aus dem Diagramm ersichtlich, nur 255 bzw. 390 kg. Eine Geschwindigkeit von 27 km/St. konnte mit Leichtigkeit erreicht werden.

Mit zwei vollbeladenen Trajektkähnen im Schlepptau wurde auf der Strecke Bregenz-Romanshorn eine Geschwindigkeit von 16,5 km/St., bei einer Leistung von 500 P. S., 41,5 Umdrehungen in der Minute und einem Kohlenverbrauch von 450 kg in der Stunde erreicht.

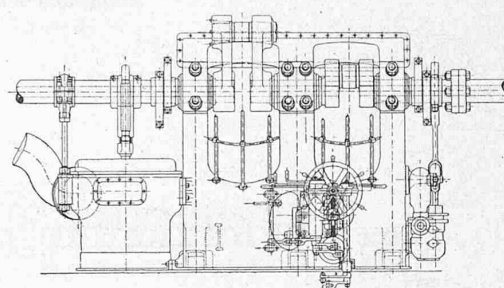
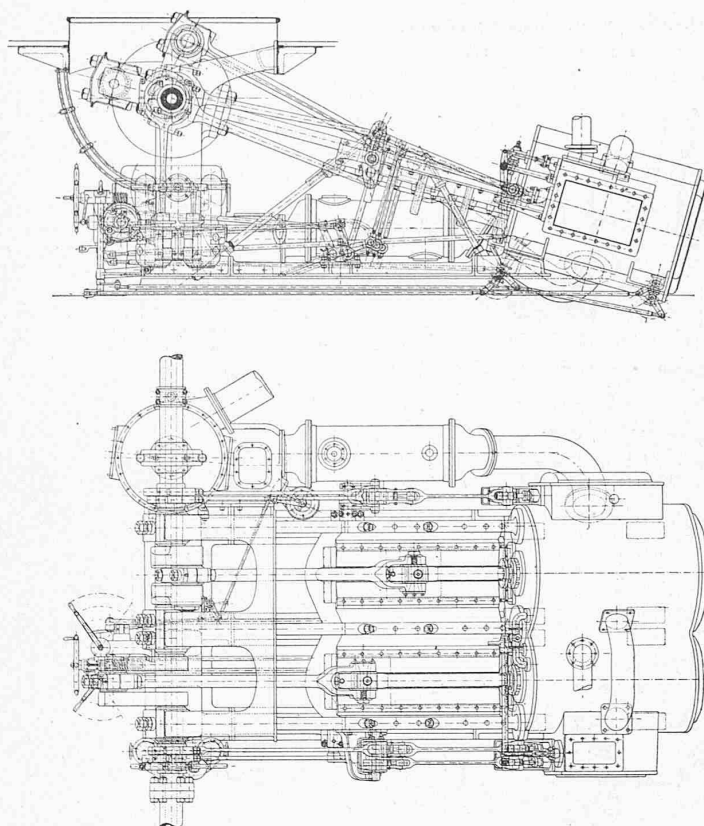


Fig. 3. Verbund-Rad-Schiffs-Maschine

des

Halbsalonboots „St. Gotthard“

auf dem Bodensee.

Masstab 1 : 70.

Maschinenwellen und ist durch drei starke Streben aus Stahl direkt mit den Dampfzylindern verbunden, welche Streben ihrerseits durch Diagonalverstrebung mit den Fundamentrahmen verbunden sind. Die einfach wirkende, vertikale Luftpumpe ist seitlich am Ständer gelagert und wird durch Excenter angetrieben. In die Abdampfleitung zwischen Niederdruckzylinder und Luftpumpe ist ein Speisewasser-Vorwärmer eingeschaltet. Sämtliche Bewegungen für Umsteuerung, Dampfgebe, Einspritzhahnen, Kondensierwasserhahnen etc. sind vor der Maschine bequem übersichtlich und zugänglich angeordnet. Umsteuerung und Expansionsänderung erfolgen durch ein Handrad. Die beiden Schaufelräder haben je acht gebogene Stahlschaufeln von 2,400 m Länge bei 700 mm Breite. Der äussere Durchmesser über den Schaufeln beträgt 4060 mm. Alle Zapfen sind in Gabeln gelagert.

Die beiden cylindrischen Dampfkessel haben zusammen 200 m² Heizfläche und 4,3 m² Rostfläche und sind für 8½ Atm. Betriebsdruck konstruiert. Jeder Kessel enthält ein Feuerrohr aus gewelltem Flusseisen, welches mit der

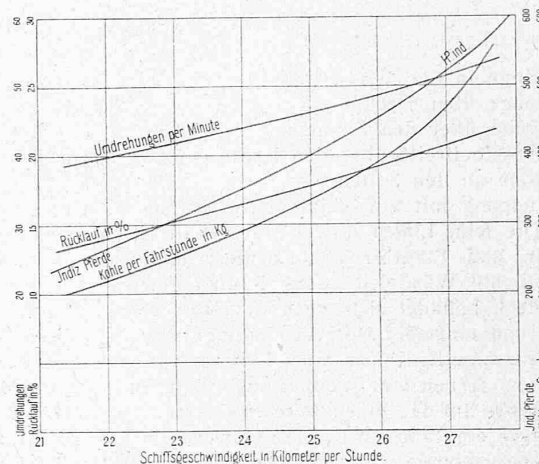


Fig. 4. Diagramm.