

Objekttyp: **TableOfContent**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **49/50 (1907)**

Heft 22

PDF erstellt am: **21.09.2024**

### **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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*  
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, [www.library.ethz.ch](http://www.library.ethz.ch)

<http://www.e-periodica.ch>

INHALT: Neue Einrichtungen der Schiffswerfte der S. B. B. in Romanshorn. — Die Schweizer Eisenbahnen im Jahre 1906. (Schluss.) — «Das Bürgerhaus in der Schweiz.» — Umbau der linksufrigen Zürichseebahn vom Hauptbahnhof Zürich bis Wollishofen. — Miscellanea: Die XV. Jahresversammlung des Verbandes deutscher Elektrotechniker. Die Wasserversorgung des Selz-Wiesbachgebietes. Der elektrische Betrieb der Schwe-

dischen Staatsbahnen. Das Grand Hôtel de l'Univers in Basel. Riesengeschäftshäuser in New York. Kurhausneubau in Baden-Baden. Kaiserl. Institut der Wegebau-Ingenieure in St. Petersburg. — Nekrologie: † v. Schlierholz. † Max Hüni. — Literatur. — Vereinsnachrichten: Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein. Gesellschaft ehemaliger Studierender: XXXVIII. Adressverzeichnis. Stellenvermittlung.

Nachdruck von Text oder Abbildungen ist nur unter der Bedingung genauester Quellenangabe gestattet.

## Neue Einrichtungen der Schiffswerfte der S. B. B. in Romanshorn.

### II. Der Schiffsaufzug.

Die Schweiz hat auf ihren Innen- und Grenzseen eine ganz erhebliche Anzahl von Dampfbooten im Dienst. Deren Bau und Instandhaltung machen namentlich für das ans Landholen und wieder Inwasserbringen dieser Schiffe und für das Ein- und Ausheben der schweren Teile wie Dampfkessel und Dampfmaschinen bequeme Hilfsmittel, die Arbeit und Zeit sparen, sehr wünschbar, ja notwendig.

Im allgemeinen waren die Werften der Dampfbootgesellschaften der Schweizer Seen bisher sehr primitiv eingerichtet, was unter anderem zur Folge hatte, dass man der Reinigung der Schiffsschale unterhalb der Wasserlinie nicht genügende Aufmerksamkeit schenken konnte. Die Reinhaltung der Schiffsschale ist aber sehr wichtig, weil dadurch die Widerstände während der Fahrt vermindert, bezw. sowohl Kohlenersparnisse als Geschwindigkeitsgewinn erzielt werden.

Unter den schweizerischen Gesellschaften hatte die Dampfbootgesellschaft des Genfersees zuerst eine moderne Schiffsaufzugsvorrichtung erstellt; auch die Nachbarstaaten am Bodensee besitzen, Baden in Konstanz und Württemberg in Friedrichshafen, ziemlich neue Einrichtungen.

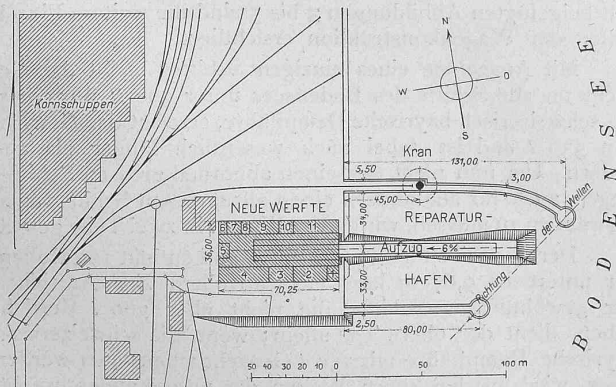


Abb. 1. Lageplan der Werfte der S. B. B. in Romanshorn. — 1:4000.

In den Jahren 1904 bis 1906 liessen nun die schweiz. Bundesbahnen auf ihrer Werfte in Romanshorn zunächst für ihre Boote, dann aber auch teilweise zur Benützung durch die andern Bodenseestaaten, eine grosse, stattliche und bequem eingerichtete Werfthalle aus Eisen erstellen (Abb. 1 und 2) und solche auch mit allen nötigen Hilfseinrichtungen

ausrüsten, sodass diese Anstalt nun nicht nur für den Bodensee, sondern auch für alle Schweizerseen als die z. Z. beste und mustergiltige Anlage gelten darf.

Eine der hauptsächlichsten Einrichtungen dieser Werfte, nämlich der *Werftheran*, ist bereits auf Seite 127 u. ff. dieses Bandes beschrieben worden. Eine zweite, der *Schiffsaufzug*, soll nachfolgend kurz beschrieben und bildlich dargestellt werden. Wie der Kran ist auch der Schiffsaufzug

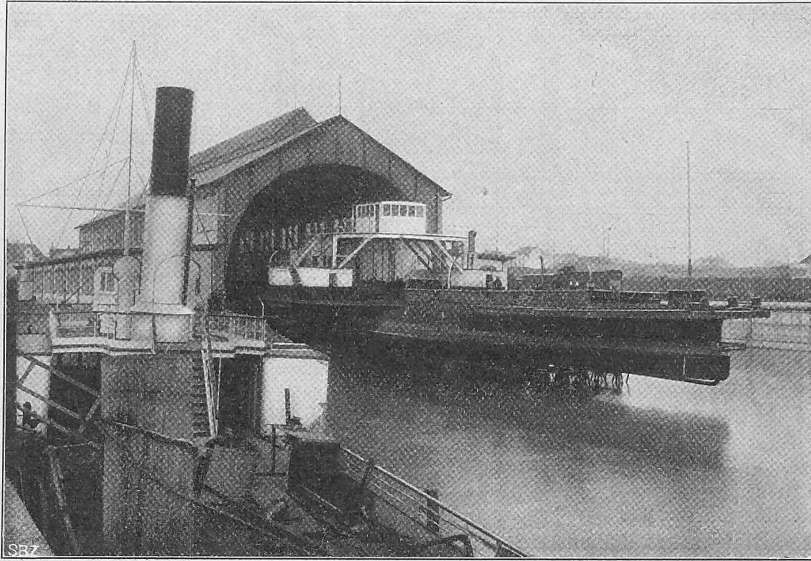


Abb. 2. Ansicht der Werfthalle.

von der *Gesellschaft der L. v. Rollschens Eisenwerke*, in deren Werk „Giesserei Bern“ in Bern auf Grund der Programme der S. B. B. entworfen und ausgeführt worden, die ihrerseits die Firma *Alb. Buss & Cie. A.-G.* in Basel für die Eisenkonstruktion und die Firma *Brown, Boveri & Cie. A.-G.* in Baden für die elektrischen Einrichtungen beizog.

Der Schiffsaufzug dient dazu, die Dampfboote aus dem Wasser ans Land zu holen, um die Reinigungs- und Reparaturarbeiten an der Schiffshaut, allfällige Um-

bauten und dergleichen vorzunehmen. Auch werden neue Schiffe auf dem Wagen des Aufzugs aufgebaut und dann mit ihm zu Wasser gelassen.

Um den genannten Zweck zu erreichen, ist der Schiffsaufzug als eine schiefe Ebene gebaut und mit einem Wagen versehen. Er stellt also, wenn man es so nennen will, eine kurze Seilbahn dar, deren Geleise zum grössten Teil unter Wasser liegen. Das Schiff wird über den am untern Ende der Bahn unter Wasser befindlichen Wagen gebracht, sodass es zunächst vorne auf dem Wagen aufliegt, worauf es an diesen festgelegt wird. Auf den Wagen sind bereits die passenden Holzunterlagen aufgesetzt worden, andere Holzkeile liegen zum Gebrauche bereit. Die Winde wird nun in Bewegung gesetzt und mit aufsteigendem Wagen setzt sich das Schiff immer mehr auf diesen ab und wird mittelst der Keile auf die Holzunterlagen solid gebettet. Nachdem der Wagen mit dem Schiffe oben ist, wird er mittelst Hemmschuhen festgemacht und die Arbeiten am Schiff können beginnen. Das wieder Zuwasserlassen des Schiffes geschieht ebenso einfach.

Der Schiffsaufzug besteht aus dem *Geleise*, dem *Wagen* (Abb. 3 bis 6, S. 268 u. 269) und dem *Hubwerk* (Abb. 7 u. 8, S. 270 u. 271). Seine Hauptabmessungen sind folgende: Grösste Schiffslast 550 t, Gefälle der Bahn 6%, die Länge derselben rund 150 m, die Anzahl der Schienenstränge 4, die grösste Geleisebreite von Mitte zu Mitte äusserer Schiene 5,00 m, der Abstand der beiden mittlern Schienen 0,25 m. Die Schienen haben das alte Normalprofil, also 130 mm Höhe und 36 kg Gewicht auf den laufenden Meter. Das ganze Geleise ist auf Beton verlegt. Der auf dem Geleise stehende Schiffswagen besteht aus Gitterwerk und hat einen mittlern und zwei äusseren Doppelträger, mit Ausnahme der obersten Teile alle als Fachwerk ausgeführt. Die obere