

Das Motorschiff "Winkelried" der Schiffahrtsgesellschaft des Vierwaldstättersees

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **82 (1964)**

Heft 7

PDF erstellt am: **24.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-67446>

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.

Das Motorschiff «Winkelried» der Schifffahrtsgesellschaft des Vierwaldstättersees

DK 629.122.13

Anschliessend an die Inbetriebnahme des Motorschiffes «Schwyz» im Jahre 1959¹⁾ hat die Schifffahrtsgesellschaft des Vierwaldstättersees mit dem Neubau eines weitem Motorschiffes begonnen, das am 7. August 1963 von Stapel gelaufen ist und den Namen «Winkelried» erhielt. Es ist das dritte Schiff dieser Gesellschaft, das diesen Namen trägt, und stellt mit 1200 Personen Fassungsvermögen zugleich das grösste der bisher in der eigenen Werft in Luzern gebauten Schiffe dar. Seine Hauptdaten sind:

Länge über alles	58,3 m
Breite über alles	11,3 m
Breite über Hauptspant	8,4 m
Höhe über Steuerhauskante	7,0 m
Geschwindigkeit beladen etwa	28 km/h
Wasserverdrängung leer	250 t
Tiefgang leer	1,3 m
Bemannung	5 Mann

Das Schiff musste besonders niedrig gebaut werden, damit es unter der neuen Achereggbrücke bei Stansstad durchfahren kann. Deshalb ist auf Grossmasten, Kamin und ein erhöhtes Steuerhaus verzichtet worden. Durch Einbau rasch laufender Dieselmotoren war es möglich, bei gleichen Abmessungen der Schiffsschale das Totgewicht um rd. 20 t zu verringern und so die Passagierzahl um 200 zu vergrössern.

Das Schiff weist zwei Schrauben auf, die durch je einen Saurer-Viertakt-Dieselmotor von sechs Zylindern angetrieben wird, der bei 175 mm Bohrung, 200 mm Hub und 1500 U/min 450 PS leistet. Das Gewicht pro Motor beträgt nur rd. 3 t. Zwei Wende- und Untersetzungsgetriebe verringern die Drehzahl von 1500 auf 400 U/min und ändern je nach Einstellung im Steuerhaus den Drehsinn der Propeller. Die ganze Maschinengruppe mit der Propellerwelle ist auf Gummi gelagert, wodurch eine grosse Laufruhe erzielt wird.

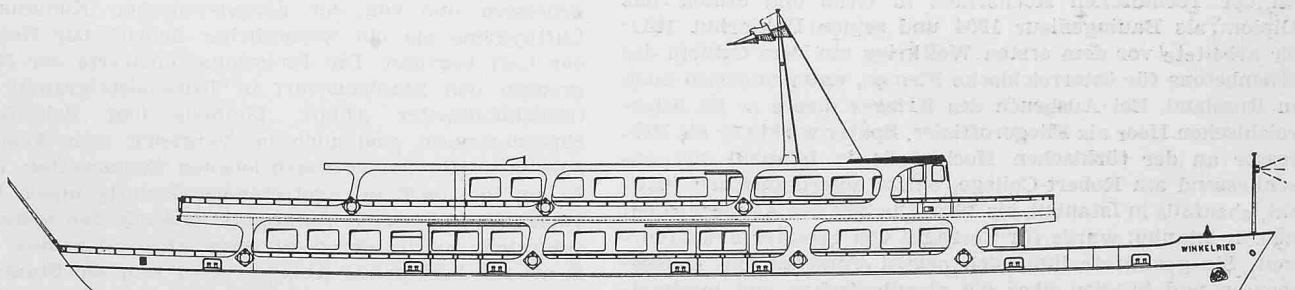
¹⁾ Ausführliche Beschreibung in SBZ 1961, H. 15, S. 245/257.

Die Hauptmotoren wie auch das Getriebe werden vom Steuerhaus aus und von den Kommandonocken auf beiden Seiten mit Teleflexübertragung fernbedient.

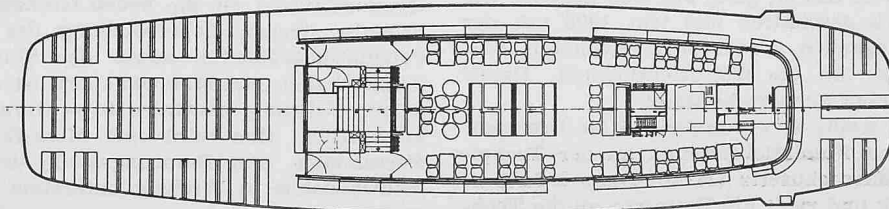
Die Fahrmotorenaggregate mit den zugehörigen Rückkühlern, Wärmeaustauschern, Lenz- und Hydrantenpumpen, Kompressoren und Druckluftflaschen für Start- und Steuerluft sowie das Druckluft-, Steuer- und Verteiltableau befinden sich im Hauptmotorenraum. Im benachbarten Schottenraum, der durch eine wasserdichte Schottüre zugänglich ist, sind zwei Saurer-Dieselmotoren C 415 D von je 50 PS aufgestellt, die mit je einem Drehstrom-Generator von Brown Boveri & Cie. für 36 kVA, 380/220 V gekuppelt sind und zur Versorgung des Bordnetzes dienen. Dabei genügt eine Gruppe für die höchste Belastung bei Nachtfahrten; die andere ist Reserve. Diese springt automatisch ein, wenn die andere ausfällt, damit kein Stromunterbruch vorkommt. Dies muss wegen der Beleuchtung und der elektrischen Ruderanlage unbedingt vermieden werden.

Weitere Netze arbeiten mit 24 V Wechsel- und Gleichstrom. Das Gleichstromnetz wird von einer Batterie von 260 Ah gespiesen und dient für Steuerzwecke, Alarmsystem, Positionsbelleuchtung und unter Umständen für Scheinwerfer. Ein im gleichen Raum aufgestellter Ygnis-Heizkessel von 1,7 Mio kcal/h versorgt das Heiznetz des Schiffes im Winter beim Stillstand. Dieses ist so bemessen, dass die Raumtemperatur von 20 °C bis zu Aussentemperaturen von -15 °C gehalten werden kann. Während der Fahrt dient das Kühlwassersystem der Hauptmotoren als Wärmequelle, wobei ein Wärmeaustauscher die Wärme auf das Heiznetz überträgt.

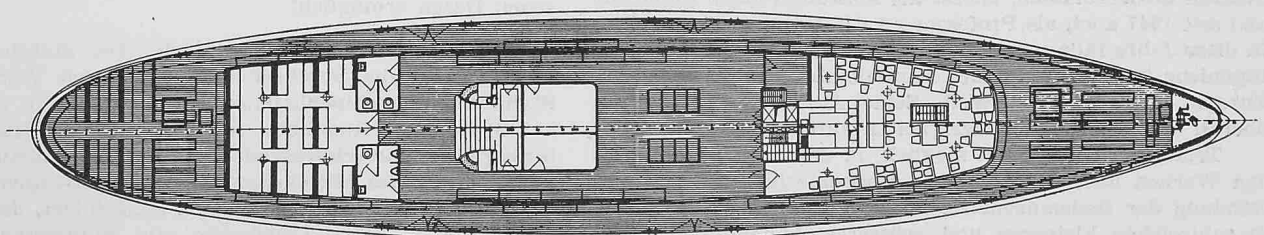
Die Aufbauten bestehen grösstenteils aus Aluminium. Diese sind ausführlich in «Aluminium Suisse» 1963, H. 4, beschrieben. Dabei sind auch interessante konstruktive Einzelheiten und Festigkeitsfragen behandelt worden. Besondere Sorgfalt verwendete die Schifffahrtsgesellschaft auf eine geschmackvolle und gediegene Innengestaltung der Passagierräume sowie auf grösste Bequemlichkeit.



Seiten-Ansicht / Vue de profil



Deck 1. Klasse / Pont 1ère classe



Hauptdeck 2. Klasse / Pont principal 2ème classe