

Objekttyp: **TableOfContent**

Zeitschrift: **Die Eisenbahn = Le chemin de fer**

Band (Jahr): **2/3 (1875)**

Heft 2

PDF erstellt am: **19.09.2024**

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.

DIE EISENBAHN CHEMIN DE FER



Schweizerische Wochenschrift
für die Interessen des Eisenbahnwesens.

Journal hebdomadaire suisse
pour les intérêts des chemins de fer.

Bd. III.

ZÜRICH, den 16. Juli 1875.

No. 2.

„Die Eisenbahn“ erscheint jeden Freitag. — Correspondenzen und Reclamationen sind an die Redaction, Abonnements und Annoncen an die Expedition zu adressiren.

Abhandlungen und regelmäßige Mittheilungen werden angemessen honorirt.

Abonnement. — Schweiz: Fr. 10. — halbjährlich franco durch die ganze Schweiz. Man abonnirt bei allen Postämtern u. Buchhandlungen oder direct bei der Expedition.

Ausland: Fr. 12. 50 = 10 Mark halbjährlich. Man abonnirt bei allen Postämtern und Buchhandlungen des deutsch-österreichisch. Postvereins, für die übrigen Länder in allen Buchhandlungen oder direct bei Orell Füssli & Co. in Zürich.

Preis der einzelnen Nummer 50 cts.

Annoncen finden durch die „Eisenbahn“ in den fachmännischen Kreisen des In- und Auslandes die weiteste Verbreitung. Preis der vierspaltigen Zeile 25 cts. = 2 sgr. = 20 Pfennige.

„Le Chemin de fer“ paraît tous les vendredis. — On est prié de s'adresser à la Rédaction du journal pour correspondances ou réclamations et au bureau pour abonnements ou annonces.

Les traités et communications régulières seront payées convenablement.

Abonnement. — Suisse: fr. 10. — pour 6 mois franco par toute la Suisse. On s'abonne à tous les bureaux de poste suisses, chez tous les libraires ou chez les éditeurs.

Etranger: fr. 12. 50 pour 6 mois. On s'abonne pour l'Allemagne et l'Autriche chez tous les libraires ou auprès des bureaux de poste, pour les autres pays chez tous les libraires ou chez les éditeurs Orell Füssli & Co. à Zurich.

Prix du numero 50 centimes.

Les annonces dans notre journal trouvent la plus grande publicité parmi les intéressés en matière de chemin de fer. Prix de la petite ligne 25 cent. = 2 silbergros = 20 pfennige.

INHALT: Die Salondampfboote „Italia“ und „Germania“ auf dem Luzerner-See. — Das Salondampfboot „Helvetia“ auf dem Zürichsee. — Sur l'organisation du bataillon prussien de chemins de fer. — Nordost- und Nationalbahn. — Recettes des chemins de fer suisses. — Kleinere Mittheilungen. — Stellenvermittlung. — Anzeigen.

Beilage. Eine Tafel: Salondampfboot „Germania.“

Die Salondampfboote „Italia“ und „Germania“ auf dem Luzerner-See.

(Siehe beiliegende Tafel.)

Dieselben gehören der Luzerner Dampfschiffahrts-Gesellschaft und wurden im Jahre 1872 von Escher, Wyss & Comp. in Zürich gebaut.

Hauptdimensionen:

Länge zwischen den Perpendikeln	59,5 Meter.
Grösste Breite zwischen den Radkasten	6,7 „
Tiefgang ohne Passagiere, mit completer Aus- rüstung	1,375 „
Displacement	230 Tonnen.
Fahrtgeschwindigkeit per Zeitstunde	26 Kilometer.
Kohlenverbrauch „ „	450 Kilo.

Kohlenverbrauch der Schiffe.

	Salondampfer.		Gewöhnliches Schiff.
	Germania.	Italia.	Winkelried.
Pferdekräfte	110	110	55
Durchlaufene Kilometer	14,916	16,506	18,835
Fahrtstunden 1874	843	956	1,289
Kohlenverbrauch Tonnen Total	456	531	338,1
dito Kilogramm pro 1873	35,5	34,6	197
Kilometer 1874	30,5	32,1	18,2
dito Kilogramm pro 1873	619,5	594	311
Fahrstunde 1874	541,5	555	262
dito pro Pferdekraft 1873	0,323	0,315	0,359
und Kilometer 1874	0,278	0,292	0,330
dito pro Pferdekraft 1873	5,630	5,400	5,650
u. Fahrstunde 1874	4,920	5,045	4,710
	Fr.	Fr.	Fr.
Inventarwerth der Schiffe rund	270,000	270,000	120,000

			Fr.
Durchschn. Kosten der Kohlen pro Fahrstunde	1873		14,45
„ „ „ „ „ „	1874		14,91
„ „ „ „ „ „	Kilometer	1873	0,93
„ „ „ „ „ „	1874		0,98
„ „ von Schmiermaterial pro Fahr- stunde	1873		1,26
„ „ dito dito	1874		1,04
„ „ von Schmiermaterial pro Kilo- meter	1873		0,0814
„ „ dito dito	1874		0,0612

Beschreibung der Germania.

Der Schiffskörper ist durch 3 eiserne, wasserdichte Querwände in 4 Räume getheilt, wovon der mittlere für die Dampfkessel und die Dampfmaschine, die übrigen für das Schiffspersonal, die Wirthschaft und zur Aufbewahrung von Requisitionen dienen.

Ueber dem Schiffskörper befindet sich ein Verdeck mit ringsumlaufenden Gallerien. Auf dem Hintertheil desselben ein Salon I. Classe von 14 Meter Länge, 6 Meter grösster Breite und 2,20 Meter Höhe mit Parquetboden, eleganter Vertäfelung und Möblirung in Hartholz und grossen Zugfenstern mit Gardinen und Jalousien.

An diesen Salon anstossend eine Cabine mit Lavoir und Closet für Damen I. Classe, eine Cabine für den Traiteur und ein Closet für Herren I. Classe.

Auf dem Vordertheil des Schiffes ist ein Salon II. Classe mit Parquetboden, mit Hartholzvertäfelung und Möblirung und einem Buffet für die Wirthschaft und gleichen Fenstern wie im Salon I. Classe.

Vor und seitwärts an diesen Salon, sowie zwischen den beiden Salons ein geräumiger Deckplatz für Passagiere II. Classe zu beiden Seiten des Schiffes in den Radkasten Räumlichkeiten für den Capitän, Cassier, Post, Küche und Closets für Herren und Damen II. Classe.

Ueber den beiden Salons durchlaufendes oberes Verdeck für die Passagiere I. Classe von 42,7 Meter Länge und 6 Meter grösster Breite mit ringsumlaufenden amerikanischen Sitzbänken, der nöthigen Anzahl Pliants und Tischen, sowie einem durchlaufenden Zelt.

In der Mitte dieses Oberdecks die Brücke für den Capitän und Steuermann.

Es finden Platz zum Sitzen:

In den Räumen und auf dem Deck I. Classe circa	Passagiere.	400
In den Räumen und auf dem Deck II. Classe „		200
	Total	600

Zum Sitzen und Stehen in allen Räumen und Deckplätzen circa 1000

Bei möglichst dichter Besetzung aller Räume können placirt werden 1200—1300

Die Maschine hat nominell 110 Pferdekräfte und ist nach Woolf'schem System gebaut mit festen schrägliegenden Cylindern und schmiedeiserner Stuhlung. Die Räder mit beweglichen Schaufeln.

Die beiden Dampfkessel sind von cylindrischer Form mit je 2 Feuerröhren und eisernen Siederöhren, mit rückkehrender Flamme, gemeinschaftlichem Rauchfang und Dampfdom, berechnet um mit 5 Atmosphären Ueberdruck zu arbeiten.

* * *

Das Salondampfboot „Helvetia“ auf dem Zürichsee wurde von Escher Wyss & Comp. für die schweizerische Nordostbahn im Jahre 1875 erbaut.

Hauptdimensionen:

Länge zwischen den Perpendikeln	64 Meter
grösste Breite zwischen den Radkasten	7,16 „
Tiefgang ohne Passagiere mit compl. Aus- rüstung	1,32 „
Displacement bei diesem Tiefgang	280 Tonnen
Fahrtgeschwindigkeit pr. Zeitstunde	26 Kilometer
Kohlenverbrauch	650 Kilo.

Beschreibung.

Der Schiffskörper aus Eisenblech und Winkeleisen ist durch 4 eiserne wasserdichte Querwände in 5 Räume getheilt, wovon der mittlere 18,8 Meter lange für die Dampfkessel und die Dampfmaschine, der hinten daranstossende für einen Salon I. Classe, eine Küche, 1 Steuermanns- und 1 Traiteurcabine, der vor dem Maschinenraum für eine Cajüte II. Classe. Im hintersten Schiff-