Objekttyp: **TableOfContent**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **37/38 (1901)**

Heft 16

PDF erstellt am: **04.06.2024**

**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.e-periodica.ch**

INHALT: Motorboote. — Die Drahtseilbahn des Rigiviertels in Zürich. — Die neue Strafanstalt des Kantons Zürich in Regensdorf. (Forts.) — Die Generalversammlungen des Verbandes schweiz. Elektricitätswerke und des schweiz. elektrotechnischen Vereins in Montreux am 5., 6. und 7. Okt. 1901. — Miscellanea: Das Asow'sche Meer und seine Verbindung mit dem Kaspischen Meer. Dampfdynamo-Anlage an der Ausstellung in Glasgow. Elektr. Bahn von Paris nach Meudon. Monats-Ausweis über die Arbeiten im Albula-Tunnel. Elektr. betriebene Güterbahn. Ausstellung von durch Alkohol bedienten Maschinen und Vorrichtungen. Verfahren um Holz auf elektro-chemischem Wege künstlich zu altern. Kontrolle über Bauten in armiertem Beton. Porzellanturm im Park von Saint-Cloud. Moskauer Ringbahn. Die Eisenbahnfachwissenschaftl. Vorlesungen. Eine praktische Verwendung des Phonographen. — Konkurrenzen: Bebauung des westl. und südwestl. Teiles von Linden. — Litteratur: Eingeg. litterarische Neuigkeiten.

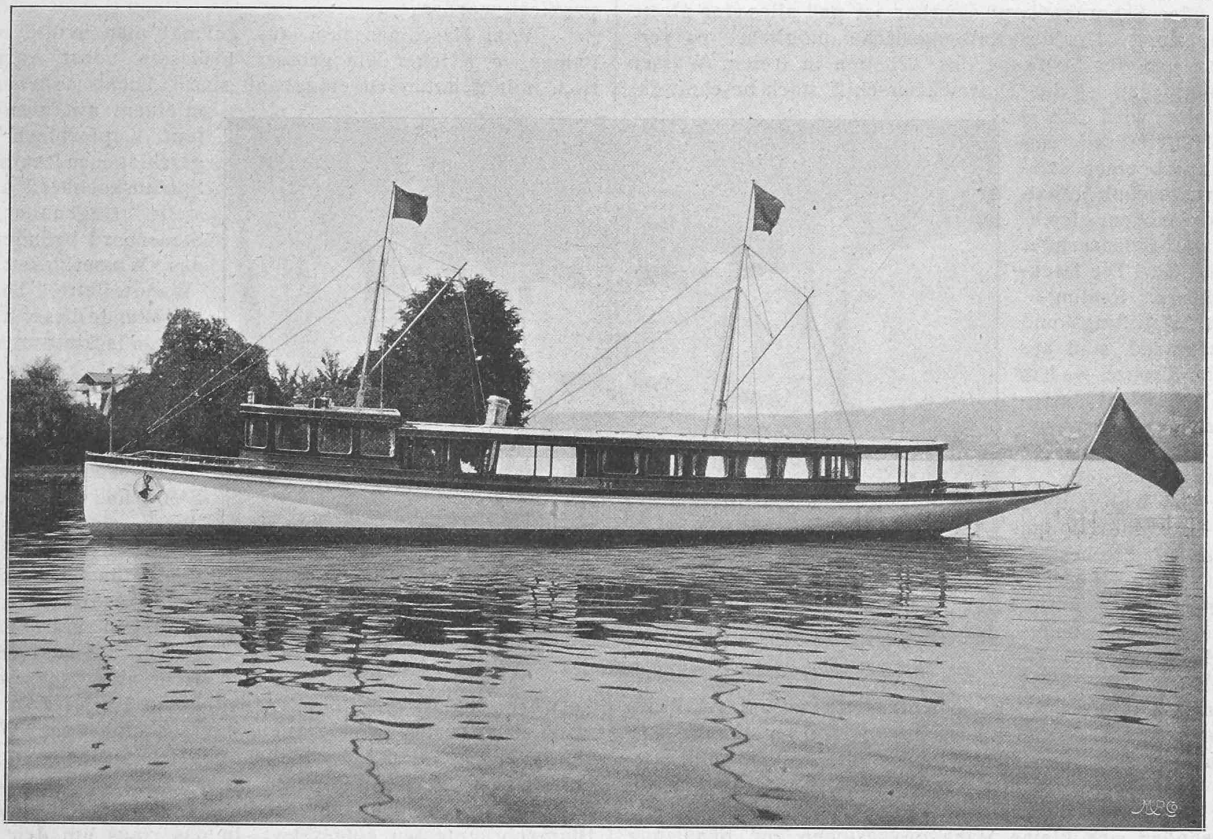

Abb. 1. Die Motoryacht «Kondwiramur» erbaut von *F. Treichler & Cie.*, Bootbauer in Bendlikon bei Zürich.

## Motorboote.

Der Bau von kleinen Luxusbooten, die mit Betriebsmaschinen verschiedener Systeme ausgestattet sowohl zu Verkehrs- wie auch zu Vergnügungszwecken dienen, beschäftigt eine Reihe von Maschinen-Werkstätten und an den schweizerischen Seen gelegenen Bootbauanstalten. Unter den in letzter Zeit von diesen gebauten Schiffchen verdienen die von der Firma *F. Treichler & Cie.* in Bendlikon bei Zürich erstellte „*Fram*" und die aus der gleichen Bootbauanstalt hervorgegangene Motoryacht „*Kondwiramur*" hervorgehoben zu werden. Die letztere für den König von Württemberg bestimmt, ist in Friedrichshafen auf dem Bodensee stationiert, während das erstere für den Zürichsee gebaut worden ist.

Die Motoryacht „*Kondwiramur*" ist in den Abb. 1 bis 4 dargestellt.

Das Boot wurde im Laufe des Frühjahrs 1901 auf der Werft in Bendlikon nach den Rissen der genannten Firma für den König von Württemberg erbaut. Die Hauptabmessungen dieses nach verschiedenen Richtungen hin bemerkenswerten Fahrzeuges sind folgende:

Länge über Deck 18,500 *m*, Länge in der Wasserlinie 15,500 *m*, grösste Breite 3 *m*, Tiefgang mit voller Belastung 1,100 *m*, Freibordhöhe an der niedrigsten Stelle gemessen 0,750 *m*. Die Wasserverdrängung mit 25 Personen an Bord beträgt 10 *t*.

Als treibende Kraft gelangte ein viercylindriger Benzin-Schiffsmotor von 20 *P. S.* mit elektrischer Zündung und automatischer Schmiervorrichtung der „Daimler-Motoren Gesellschaft" in Cannstatt zur Verwendung. Bei den Proben gab der Motor an der Bremse 27 *P. S.* ab; er arbeitete von der ersten Fahrt an tadellos. Die Cylinder sowie der Auspufftopf sind mit Wasserkühlung versehen und die Auspuffgase entweichen beinahe geräuschlos und vollkommen geruchlos durch ein poliertes Messingkamin, das über dem ebenfalls aus poliertem Messingblech hergestellten runden Schutzgehäuse angebracht ist (Abb. 3 S. 168). Die Zündungen erfolgen regelmässig und es ist bei den achtstündigen Probefahrten, denen das Fahrzeug laut Lieferungsvertrag unterworfen werden musste, nicht die geringste Störung vorgekommen. Dabei wurde eine Fahrgeschwindigkeit von 17,5 *km* in der Stunde erzielt, während vertraglich 16 *km* vorgeschrieben waren. Besonders angenehm fällt der ruhige Gang des Motors auf. Die bei vielen Booten so lästig sich bemerkbar machenden Vibrationen fehlen vollständig, was den Aufenthalt an Bord zu einem sehr angenehmen gestaltet. Abgesehen von der sorgfältigen Ausbalancierung des Motors ist dieses günstige Resultat namentlich der Art und Weise zuzuschreiben, wie derselbe im Boote gelagert ist. Die Maschinenfundamente sind mit dem Kiel und den Spanten durch eine besondere Konstruktion so verbunden, dass sich die Arbeit des Motors auf die ganze Länge des Schiffsrumpfes und seiner Verbände verteilen muss und Schwingungen in der Längsrichtung unmöglich sind; eine Anordnung, zu der die Erbauer durch jahrelange Erfahrungen an Motorbooten gelangt sind. Die Schraubenwelle ist an zwei Stellen mit Gelenk-Kuppelungen versehen.

Der Bootskörper ist nach dem der Firma eigentümlichen System, das von den bisher gebräuchlichen Methoden wesentlich abweicht, aus Holz „cravel" gebaut. Kiel, Vorder- und Hintersteven, das Kielschwein sowie die gebogenen Spanten sind aus Eichenholz. Die Spanten stehen in einer Entfernung von 300 *mm* zu einander und sind mit den 30 *mm* starken Yellowpine-Planken auf Kupferscheiben vernietet. Kimm und Balkweger, die letzteren doppelt angeordnet, sind aus Yellowpine und mit den Spanten und Planken ebenfalls vernietet. Die Planken des