Objekttyp: **TableOfContent**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **45/46 (1905)**

Heft 21

PDF erstellt am: **24.05.2024**

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: Moderne Motorboote. — Zürcher Villen. I. — Die Schweizer. Eisenbahnen im Jahre 1904. — Elektrische Zugsbeleuchtung. (Schluss.) — Konkurrenzen: Obergerichts-Gebäude in Bern. — Nekrologie: † M. Buri. — Literatur: Kunstdenkmäler der Schweiz. — Vereinsnachrichten: Schweizerischer Ingenieur- und Architekten-Verein: Zirkular an die Mitglieder; Zirkular an die Sektionen. Bernischer Ingenieur- und Architekten-Verein: Simplon-Exkursion vom 20. und 21. Mai 1905. Gesellschaft ehemaliger Studierender: Stellenvermittlung.

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

Moderne Motorboote.

Mit steigendem Interesse verfolgt man die Entwicklung, die in allerjüngster Zeit das Verkehrswesen auf dem Wasser nimmt, wie derselbe Individualismus, der durch das Automobil auf dem festen Lande sich Bahn gebrochen, auch auf dem nassen Elemente heimisch wird und bereits Leistungen gezeitigt hat, die in ihrer Art als mustergültig zu bezeichnen sind. Die letzten Jahre haben endlich das gebracht, was lange Zeit das Ziel vielfachen Bemühens gewesen ist, Boots-Motoren, die den Anforderungen dieses Dienstes sich anpassen und dabei doch alle die mannigfachen Vorteile bewahren, die von Natur aus dem Explosions-Motor eigen sind.

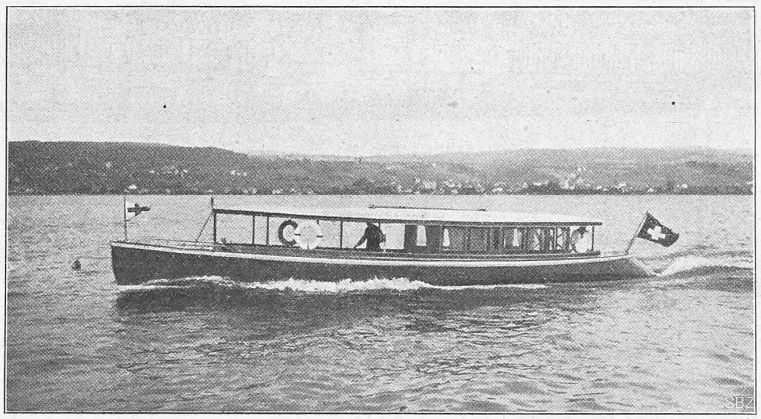

Abb. 1. Boot «Minnehaha», gebaut von *F. Treichler & Cie.*

Die grossen Schnelligkeiten, die die Auto-Boat-Races der jüngsten Zeit zu Tage förderten, haben auch den Boots-Konstrukteur vor neue Aufgaben gestellt, die zu einem schönen Teil noch der Lösung harren. Die stets wachsende Leistungsfähigkeit der Motoren und der Motor-Konstruktion, die vor dem Bau von 150 *P.S.* und grössern Maschinen nicht mehr zurückschrickt, und die Anforderungen, die auf der andern Seite der Boots-Bauer im Verkehrsinteresse an die Schale, den Boots-Körper, stellen muss, haben zu einer Scheidung der Motorboote in zwei Klassen geführt, die ihre Fortentwicklung getrennt von einander nehmen, ohne indessen der Berührungspunkte zu ermangeln, beiderseits Nutzen ziehend aus den mannigfachen Erfahrungen, die sich auf den beiden Entwicklungswegen ergeben.

So stehen wir heute vor den ziemlich reinlich getrennten Klassen der Rennboote (Racers) und der Vergnügungsboote (Kreuzer). Während die Rennboot-Konstruktion ihr Augenmerk fast ausschliesslich auf die Erzielung grösstmöglicher Schnelligkeit richtet, alles andere — sehr oft zum Schaden der übrigen Bootseigenschaften — diesem Verlangen unterordnend, sucht der Kreuzer möglichste Seetüchtigkeit, die Solidität und die oft sehr weitgehenden Anforderungen nach Komfort zu verbinden mit der Erreichung der auch hier verlangten Schnelligkeit. Das Streben nach grosser Geschwindigkeit, unterstützt durch die Fortschritte der Motor-Industrie, hat nun auch in der Boots-Konstruktion zu ganz absonderlichen Formen geführt, die kaum etwas für sich haben, als ihr seltsames Aussehen; als Eintagsfliegen werden sie verschwinden, wie sie entstanden. Aber auch auf die Schalen-Konstruktion der Kreuzer ist der moderne Drang nach grosser Schnelligkeit nicht ohne Einfluss geblieben und hat Typen gezeitigt, die zwar nicht vollständig neu sind, aber in hohem Grade die Anpassung an die veränderten Verhältnisse zeigen.

Während noch vor wenig Jahren die Boote mit dem lang ausgezogenen Achterschiff und steilem Vorder-Steven wenigstens auf dem Süsswasser ihre Triumphe feierten, das Auge durch ihre Schönheit erfreuend, müssen sie nun andern Formen Platz machen. Im Interesse bessern Wasserablaufs, verminderter Wellenbildung, geringern Widerstandes ist man genötigt, das Totholz nach Möglichkeit zu beschneiden; man gelangt zur Torpedo-Form oder noch weiter, zum abgeschnittenen Heck, dem Spiegel.

Als Motoren verwendet man die bekannten Explosionsmotoren-Arten, die im Automobil sich bereits die ganze Welt erobert. So viele verschiedene Typen aber auch bereits bestehen, nur verhältnismässig wenige haben es verstanden, sich den Anforderungen vollständig anzupassen, die an einen guten Bootsmotor gestellt werden müssen, und haben es fertig gebracht, auf ihr Wagenmotorentum ganz zu verzichten.

Während auf dem Gebiet der Racer die Schweiz, obschon auf ihren Seen selbst internationale Regatten abgehalten werden, noch nicht besonders Hervorragendes geleistet, sind anderseits von schweizerischen Werften eine Reihe von Kreuzern gebaut worden. Es hat in der letzten Sports-Saison speziell die Firma *F. Treichler & Co.*, Yachtwerft in Bendlikon bei Zürich, eine Anzahl von schnellen Luxus-Booten zu Wasser gebracht, die in ihrer Art sowohl in Bezug auf Boots-Konstruktion wie auf Innenausstattung als mustergültig anzusehen sind.

Die beiden Schwesterboote „Lucia" (des Herrn Weidmann-Züst in Thalwil) und „Minnehaha" (des Herrn W. Huber in Horgen) haben folgende Dimensionen:

	„Lucia"	„Minnehaha"
Länge über Deck	13,50 *m*	13,50 *m*
Länge in der Wasserlinie (W. L.)	14,20 *m*	14,20 *m*

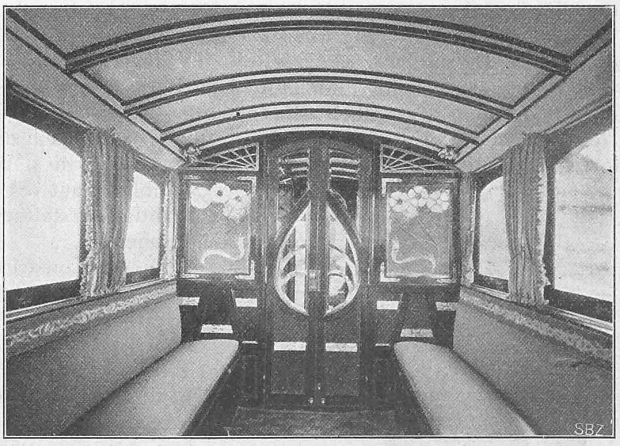

Abb. 2. Ansicht des Salons vom Boot «Minnehaha».

Breite über Deck	2,10 *m*	2,20 *m*
Breite in der W. L.	1,94 *m*	2,10 *m*
Raumtiefe	1,03 *m*	1,05 *m*
Tiefgang der Bootskörper bei vollständiger Belastung	0,55 *m*	0,60 *m*
Freibordhöhe im Nullspant . .	0,60 *m*	0,65 *m*

Entsprechend den etwas verschiedenen Zahlen in Breite und Tiefgang beträgt das Deplacement etwa 4 m^3 bzw. 5 m^3.