# Umbau des Dampfers "Wädenswil" auf dem Zürichsee in ein Motorschiff

Autor(en): **Kretzschmar, F.**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **99/100 (1932)**

Heft 12

PDF erstellt am: **04.06.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-45559

**Nutzungsbedingungen**

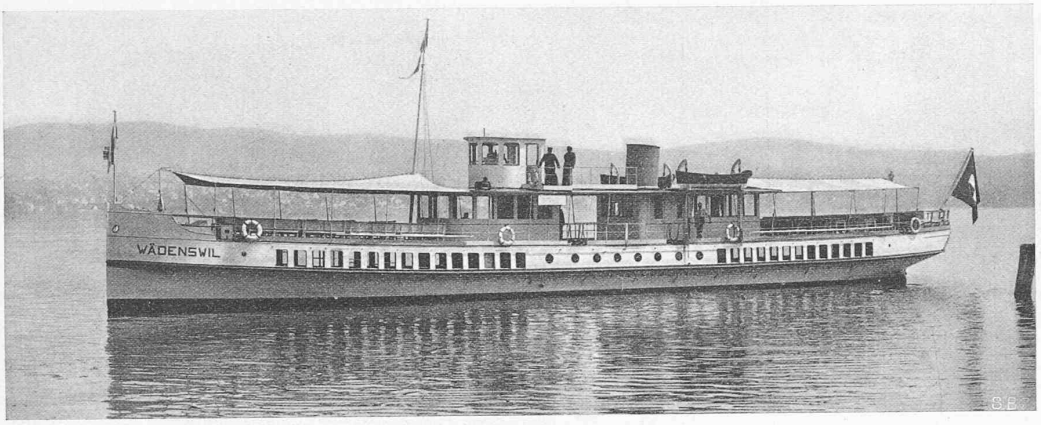
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung 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**



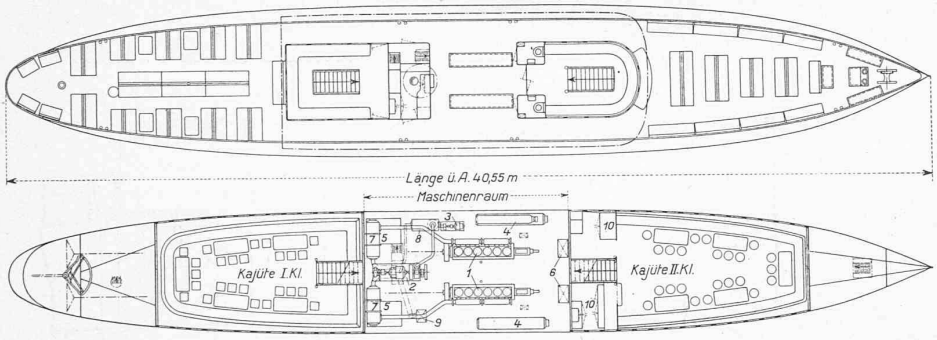




Abb. 2 u. 3. Ansicht und Deckspläne 1 : 300 der umgebauten „Wädenswil" auf dem Zürichsee.
Maschinenraum-Legende: 1 Hauptmotoren 2×240 PS; 2 Hilfsaggregat; 3 Elektropumpe; 4 Luftflaschen; 5 Brennstoffvorrat; 6 do. Tagesbedarf; 7 Auspufftöpfe zu 1; 8 do. zu 2; 9 Heizkessel; 10 Eisschränke in Office und Buffet.

## Umbau des Dampfers „Wädenswil" auf dem Zürichsee in ein Motorschiff.

Von Schiffbau-Ing. F. KRETZSCHMAR, Zürich.

Der im Jahre 1895 von der Firma Escher Wyss & Cie. in Zürich erbaute Doppelschraubendampfer „Wädenswil" (Abb. 1) hat folgende Abmessungen:

| | |
|---|---|
| Länge in der Wasserlinie | 38,00 m |
| Grösste Spantbreite | 5,50 m |
| Seitenhöhe mittschiffs bis Hauptdeck | 3,15 m |
| Grösster Tiefgang beladen mit 300 Personen | 1,87 m |
| Deplacement dabei | 150 t |

Die bisherige Dampfanlage umfasste zwei Triplexmaschinen von 2 mal 236 $PS_i$ bei n 214, zwei Dampfkessel vom Marinetyp, 11,5 at, Heizfläche 2 mal 60,0 m².

Nachdem dieser Dampfer über 35 Jahre mit der gleichen Maschinen- und Kesselanlage ohne Unfall seinen Dienst versehen hatte, zeigte sich die Notwendigkeit, die Dampfkessel zu erneuern. Dadurch entstand die Frage, ob es nicht vorteihafter sein würde, die Dampfmaschinen-Anlage durch eine Dieselmotoren-Anlage zu ersetzen. Die durchgeführten Untersuchungen und Berechnungen ergaben folgende Vorteile:

a) Dampfanlage: Geringerer Preis der neuen Kessel gegenüber den Motoren.

b) Dieselmotoren: Geringere Betriebstoffkosten pro km Fahrstrecke, geringere Anzahl des Maschinenpersonals, grössere Betriebsbereitschaft (kein Anheizen der Kessel).

Auf Grund der angestellten Rentabilitäts-Berechnungen und sonstiger Erwägungen sah sich der Verwaltungsrat der Zürcher Dampfbootgesellschaft auf Antrag seiner Technischen Kommission veranlasst, eine Diesel-Motoren-Anlage einzubauen.

Da der Einbau der Dieselmotoren verschiedene Veränderungen am Schiffskörper, wie neue Fundamente usw. bedingte, wurden gleichzeitig noch folgende Verbesserungen am Schiff vorgesehen, die zum Teil auch aus Abb. 2 und 3 ersichtlich sind. Die bisher in nur einem Deckhaus untergebrachten Räume auf Deck (Decksalon, Maschinen- und Kesselschacht, Kasse) wurden auf zwei Deckhäuser verteilt, wobei gleichzeitig die Niedergänge zu den beiden Kajüten unter Deck nach der Schiffsmitte zu verlegt wurden. Dies ermöglicht auch bei schlechtem Wetter für die Passagiere einen geschützten Zugang zu diesen Räumen und gestattete eine Verlängerung der Enden des Hauptdeckes, sodass statt bisher 300 Personen, jetzt 360 und mehr Platz finden [1]); ferner ergibt diese Erhöhung der Schiffsenden nach Einbau entsprechender Querschotte eine Unsinkbarkeit des Schiffes, wenn eine Abteilung infolge eines Lecks usw. voll laufen sollte.

Das Hauptdeck über dem Motorenraum, zwischen den beiden Deckhäusern, ist durch ein Dach aus Anticorodal, einer Aluminium-Legierung mit hoher Festigkeit, geschützt. Aus dem gleichen Material besteht auch das Steuerhaus und der Kamin. Die Eisenkonstruktion der beiden neuen Deckhäuser wurde von der Firma Escher Wyss & Cie., Zürich, erstellt, der moderne und geschmackvolle Holzausbau von der Firma Theiler-Huber in Richterswil.

Eine vollkommene Erneuerung mussten die Fundamente und Verstärkungen im Maschinenraum erfahren. Damit möglichst wenig von den Geräuschen der Motoren nach den Kajüten übertragen wird, wurden die beiden Maschinenraum-Querschnitte mit Korkplatten und Filz isoliert. Die Steuerleitung für das Steuerruder musste von Aussenbord nach dem Schiffsinnern verlegt werden. Ferner wurde ein doppelter Maschinen-Telegraph eingebaut. Statt eines Rettungsbootes am Heck wurden deren zwei an ausschwenkbaren Kranen [2]) auf dem Dach des hintern Deckhauses angeordnet.

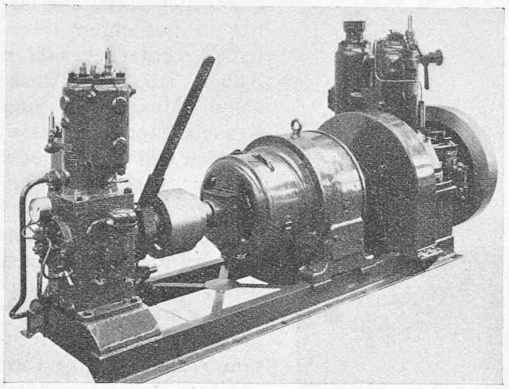
Die Motorenanlage, die einschliesslich der Montage von der Firma Gebr. Sulzer, Winterthur, ausgeführt wurde, umfasst zwei kompressorlose Schiffsdieselmotoren, direkt umsteuerbar, mit je sechs Arbeitszylindern, mit Kreuzkopfführung versehen; ihre Normalleistung beträgt 240 $PS_e$ bei 380 Uml/min. Aus Abb. 5 ist die Bauart dieser Motoren ersichtlich, die durch zwei Schlüpfkupplungen mit den zum Teil neuen Wellenleitungen verbunden sind.

Die beiden neuen Bronze-Propeller, Bauart Zeise, haben je drei Flügel und 1350 mm Durchmesser. Der neue Antrieb verleiht dem vollbeladenen Schiff eine Höchstgeschwindigkeit von 25,5 km/h.

Die Motoranlage umfasst ferner zwei Hauptbrennstoffbehälter für je 2 t Inhalt, sowie die üblichen Tagesbehälter mit allen Füll- und Zwischenleitungen, die Auspuffleitungen mit den Sammelrohren und Töpfen, die Kühlwasserleitungen mit den Seeventilen usw., Reserveluftbehälter, eine Luftsignalpfeife sowie ein Nebelhorn usw.

[1]) Kleinstes Freibord beladen 0,97 m, grösster Tiefgang 1,68 m. Die Stabilitätsverhältnisse sind sehr gut, die amtl. Krängungsprobe ergab mit 200 Personen einseitiger Belastung weniger als 10° Querneigung. Red.

[2]) Die von Werftechef O. Schreiber konstruierte sinnreiche Einrichtung ermöglicht, mit drei Mann ein Rettungsboot in 30 sec aufs Wasser zu setzen. Red.



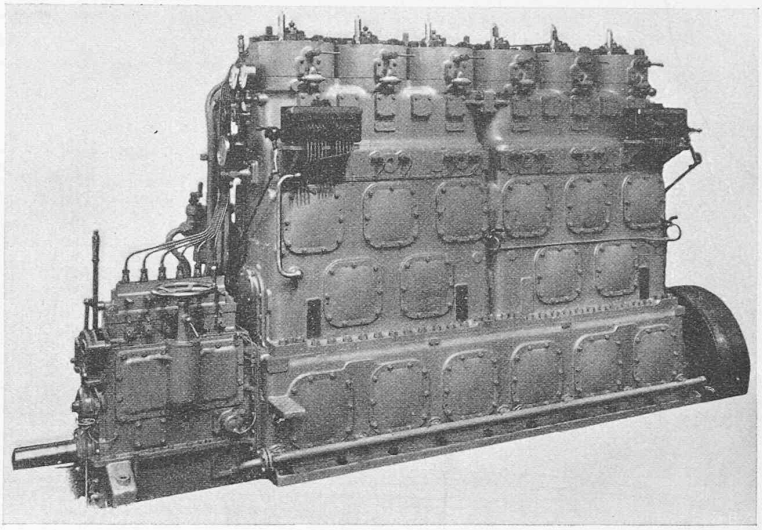
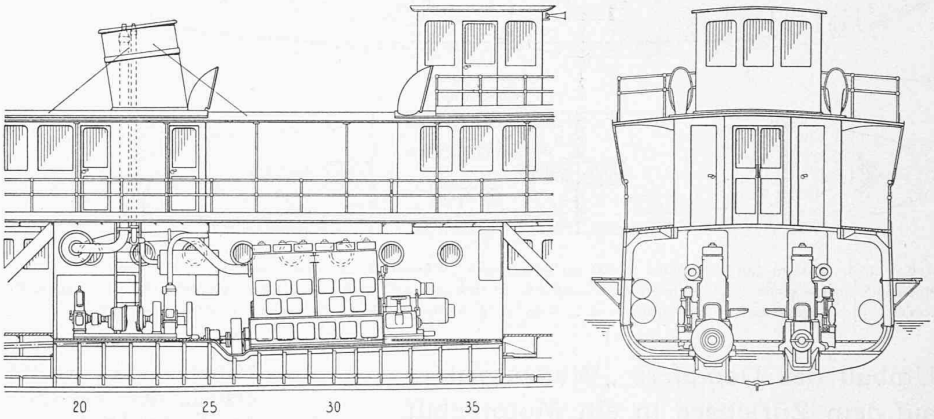


Abb. 4. Hilfsaggregat mit Dieselmotor von Weber & Co., Uster.
Abb. 5 (rechts). Kompressorloser, umsteuerbarer Schiffs-Dieselmotor von Gebr. Sulzer, Winterthur; 240 PS, 380 Uml/min.
Abb. 6 (darunter). Maschinenraum, Längs- und Querschnitt 1 : 140.




Ferner wurde ein Hilfsaggregat eingebaut, bestehend aus einem Hilfskompressor und einer Dynamo für 6 kW bei 110 Volt Spannung, beide direkt gekuppelt mit einem Dieselmotor der Maschinenfabrik Weber & Cie. in Uster, der bei 520 Uml/min 10 PS leistet (Abb. 3, 4 u. 6). Zu den Einrichtungen gehören ferner eine neue Warmwasserheizung von der Firma Gebr. Sulzer, die elektrische Beleuchtungs-Anlage, ausgeführt von der Firma Heinr. Bosshard, Wollishofen, sowie eine fast neue Lenzeinrichtung.

Der Entwurf des Umbaues stammt von Schiffbau-Ingenieur A. J. Ryniker, Basel. Ausser durch obgenannte Firmen und einige Spezialarbeiter wurden alle Arbeiten unter Leitung von Direktor E. Bosshard und Werfte-Chef Osk. Schreiber vom Werftpersonal in Wollishofen ausgeführt.

Mit diesem umfangreichen Umbau wurde am 1. November 1931 begonnen, und es war durch sorgfältige Disposition der Arbeiten und grossen Fleiss aller Beteiligten möglich, die Arbeiten in so kurzer Zeit fertigzustellen und somit schon im Laufe dieses Sommers die Personen-Schiffahrt durch ein modernisiertes Fahrzeug zu verbessern.

*

*Anmerkung der Redaktion.* Dass diese „Modernisierung" dem Schiff auch *in aesthetischer Hinsicht* sehr zustatten gekommen ist, zeigt ein Vergleich der beiden Abbildungen 1 und 2, vor und nach dem Umbau; namentlich die Bugpartie darf sich jetzt sehen lassen. Leider hat man dabei auf einen, mit Saling und Wanten korrekt getakelten *Flaggenmast*, wie ihn z. B. der schöne Raddampfer „Stadt Rapperswil" (Abb. 7) sowie das gut geformte Motorboot „Mythen" (auf Seite 155) zeigen, verzichtet; man hat sich mit einer Fahnenstange begnügt, deren Magerkeit der Gesamterscheinung des Schiffes empfindlichen Eintrag tut. Ferner sollte man, wenn man schon, aus Schönheits-Gründen, einem Motorboot einen torpedobootartigen Kamin aufsetzen will, aber wegen Nichtgebrauch diesen Kamin mit einem Blechdeckel oben verschliesst, diesen Deckel nicht gelb streichen (wie das Aeussere des Kamins), sondern schwarz wie die Nacht. Von den erhöhten Ufern des Sees aus sieht man nämlich den gelben Deckel allzu gut, und es wird dadurch diese Vorspiegelung falscher Tatsachen — eben die Zwecklosigkeit des Kamins — auch denen offenbar, die sie sonst gar nicht merken würden. Aber wenn schon, denn schon; man muss in allem konsequent bleiben. — In unserm Zeitalter der Abkehr von allem falschen Schein, nicht nur in der Architektur, konnten wir diese aesthetische Randbemerkung nicht unterdrücken, gerade weil wir an der glücklich vollzogenen Verschönerung dieses Schiffes so lebhaften Anteil nehmen.

---

## Wettbewerb für die Erweiterung des Kranken-Asyls Wädenswil am Zürichsee.

### Aus dem Bericht des Preisgerichtes.

Dieser Wettbewerb war veranstaltet worden unter den ortsansässigen und zwei weitern Architekten. Das Bauprogramm ist den Plänen abzulesen, höchstens ist auf die Ungunst des nach Norden (Seeseite) abfallenden Bauplatzes hinzuweisen. Jedes programmgemäss eingereichte Projekt ist, abgesehen von den Preisen, mit 500 Fr. fest honoriert worden.

*Entwurf No. 1. Motto: „K 462".* (Kubikinhalt: ohne Verbindungsgang 14993 m³). Die Stellung des Baues kann in Bezug auf Besonnung und Beziehung zum Altbau als sehr günstig bezeichnet werden. Einwandfrei, ohne grosse Aufwendung, Korridore, Vorplätze und Treppen übersichtlich und richtig dimensioniert. Die Grundrisse der Krankenabteilungen sind klar, die einzelnen Räume gut proportioniert, mit Ausnahme der Eckräume im ersten Obergeschoss. Die geburtshilfliche Abteilung liegt vorteilhaft im Anschluss an die chirurgische Abteilung. Die Operationsabteilung ist zweckmässig, ein Oberlicht im Vorraum ist erwünscht; die günstige, ruhige und sonnige Lage des für sich abgeschlossenen Schwesternquartiers ist lobend zu erwähnen, wie auch der Vorschlag, durch Verlegung der Schwesternzimmer in den Altbau ein neues Krankengeschoss mit Einzelzimmern als Erweiterung zu gewinnen. Kochküche und Nebenräume sind zweckmässig disponiert und stehen in einfacher Ver-