

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

**Herausgeber:** A. Waldner

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

**Heft:** 2

**Artikel:** Die Salondampfboote "Italia" und "Germania" auf dem Luzerner-See

**Autor:** [s.n.]

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-3826>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 30.01.2025

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

# 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
1874	30,5	32,1	18,2
dito Kilogramm pro 1873	619,5	594	311
1874	541,5	555	262
dito pro Pferdekraft 1873	0,323	0,315	0,359
1874	0,278	0,292	0,330
dito pro Pferdekraft 1873	5,630	5,400	5,650
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 Requisiten 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:

	Passagiere.
In den Räumen und auf dem Deck I. Classe circa	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 Pferdekkräfte 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-

raum sind die Räumlichkeiten für das Schiffspersonal, ganz vorn ein Raum für Requisite.

Ueber dem Schiffskörper ein Verdeck mit ringsum laufenden Gallerien. Auf dem Hintertheil desselben ein Salon I. Classe von 17 Meter Länge und 7 Meter Breite, eine Damencabine, eine Damen-Toilette und ein Postbureau, alles mit eleganter Vertäfelung. Möblirung aus Hartholz und Parquetboden mit grossen balancirten Fenstern mit Jalousien und Gardinen.

Auf dem Vorderdeck ein Salon II. Classe von 10 Meter Länge und 7 Meter grösster Breite in gleicher Construction wie der Salon I. Classe, jedoch mit Vertäfelung aus Tannenholz. — Dieser Salon hat ein Buffet für die Wirthschaft. Vorn daran eine Treppe, um sowohl aus dem Salon als auch von aussen in die Cajüte II. Classe unter Deck gelangen zu können. Vor und neben diesem Salon, sowie zwischen den beiden Salons I. und II. Classe Deckplatz für Passagiere II. Classe.

Zu beiden Seiten des Schiffes, vor und hinter den Rad-cylindern ein Salon reservé, ein Rauchsalon, eine Capitains-Cabine und die Abtritte für I. und II. Classe Passagiere.

Ueber den beiden Salons ein durchlaufendes oberes Verdeck von 47,8 Meter Länge und 7,16 Meter grösster Breite mit ringsum laufenden amerikanischen Sitzbänken, einer Anzahl gleicher transportabler Bänke, Tische und Pliants. Ueber dieses ganze Oberdeck ist ein Zelt aus wasserdichtem Stoff gespannt.

In der Mitte des Oberdecks die Brücke für den Steuermann mit einem electrischen Glockensignalapparat für Steuermann und Maschinist. Sämmtliche Räume sind mit electrischen Glockenzügen versehen.

Es ist Platz zum Sitzen in den Räumen und den Deckplätzen I. Classe für ca. . . . . . 550 Passagiere  
in den Räumen und den Deckplätzen II. Classe 300 "

Total 850 Passagiere

zum Sitzen und Stehen in allen Räumen und Deckplätzen . . . . . 1200 "

bei möglichst dichter Besetzung aller Räume können circa 1500—1600 Passagiere transportirt werden.

Die Maschine von nominell 120 Pferdekraften ist nach Woolf'schen System gebaut, mit festen, schrägliegenden Cylindern und schmiedeiserner Stuhlung. Die Räder mit beweglichen Schaufeln. Die beiden Dampfkessel von cylindrischer Form mit je 3 Feuerröhren und eisernen Siederöhren, mit rückkehrender Flamme, gemeinschaftlichem Dampfdom und Rauchfang, berechnet um mit einem Dampfdruck von 5 bis 6 Atmosphären zu arbeiten.

\* \* \*

### Sur l'organisation du bataillon prussien de chemins de fer.

*Extrait du rapport*

*présenté au Conseil fédéral, le 2 décembre 1873, par G. Naville, sous-lieutenant à l'état-major fédéral du génie.*

(Fin.) Pour le commencement voir les Nos. 25 et 26 du II<sup>e</sup>me Volume.

La ligne nouvelle de la Saal part de la Thuringischen Eisenbahn à la petite station de Gross-Heringen, pas loin d'Apolda; elle suit le cours de la Saal pour rejoindre au midi la ligne Gera-Eichicht. A l'exception d'un pont sur la Saal, tout près de l'endroit où elle se sépare du chemin de fer de Thuringen, cette ligne ne présente pas sur son parcours d'ouvrages d'arts considérables. Les troupes de chemins de fer ont commencé leur travail environ 100 mètres en deça du pont de la Saal. Elles ont posé la voie sur la plate-forme sans avoir mis auparavant la couche de ballast de 15 c. environ sur laquelle doivent reposer définitivement les traverses. Le matériel de la compagnie avait été apporté de Berlin et se composait de l'outillage jugé nécessaire pour le travail en question.

Cantonnés chez les bourgeois, ces 50 hommes prenaient leurs repas dans l'auberge de l'endroit, suivant un arrangement pris d'avance entre le chef de l'Abtheilung et l'hôte. Aucun service de garde n'était organisé. Un homme de corvée nommé pour un nombre de jours déterminée servait d'aide à l'aubergiste pour le service de l'ordinaire. En outre chacun des deux officiers avait son domestique.

L'ordre du jour était à peu près le suivant:

Matin à 5 heures: Signal du lever.

" à 6 heures: Déjeuner (café).

" à 6 1/2 heures: Appel principal sur la place de ré-union.

Indication des ordres sans ordre du jour proprement dit. Observations des officiers. Partage de l'Abtheilung en troupes de travail. Enfin départ pour le chantier.

7 h. à 12 heures: Travail avec 1/4 heure de repos à 10 heures:

12 h. à 1 heure: Repos près du chantier. Les soldats mangent leur pain, la saucisse ou le lard qu'ils ont reçu en quittant l'auberge le matin.

1 h. à 4 heures: Travail.

4 h. à 5 heures: Retour au cantonnement.

5 heures: Repas principal.

Après cela les soldats étaient libres mais ne pouvaient s'éloigner en dehors d'un district déterminé.

Le dépôt général du matériel était situé près du cantonnement, mais les outils n'y étaient pas rapportés chaque jour et restaient entre les mains des soldats dans leur cantonnement.

Reprenons maintenant en détail le récit d'une journée de travail.

Quatre jours par semaine, les lundi, mardi, jeudi et vendredi, la troupe travaillait 8 heures pleines tandis que les mercredi et samedi elle ne demeurait que 6 heures à l'ouvrage. Le dimanche une inspection avait généralement lieu à midi, suivait ensuite le repas à une heure, puis les hommes étaient libres pour le reste du jour mais ne pouvaient, sans permission, s'éloigner en chemin de fer de Gross-Heringen.

A 6 1/2 heures du matin l'Abtheilung se remettait sur deux rangs et l'appel était fait par le sous-officier de jour, lequel faisait rapport au commandant. Après cela le commandant faisait ses remarques, donnait ses ordres et divisait, s'il y avait lieu, les hommes en troupes de travail.

Après quelques tâtonnements sur la meilleure répartition à faire des hommes dans les diverses troupes, le commandant ne la modifia plus. Les soldats faisant ainsi toujours partie des mêmes troupes, ne se perfectionnaient il est vrai que dans une espèce de travail, mais la rapidité de l'ouvrage en fut sensiblement augmentée. On se bornait à changer de temps à autre les sous-officiers chefs de troupes.

Chaque troupe avait reçu son outillage réparti entre les soldats, lesquels l'emportent dans leurs cantonnements. Le chef de chaque troupe était responsable des outils qu'avaient reçus les hommes, et devait vérifier, le matin au départ et le soir en rentrant, que tout fût au complet. Un ouvrier chargé de remettre les outils en état de service travaillait au dépôt général. Sous la surveillance d'un sous-officier, les soldats, revêtus de leur veste et pantalons de toile blanche, marchaient ensuite en rang jusqu'à la place de travail. Arrivés à destination chaque chef se mettait à la tête de sa troupe pour commencer le travail.

Pour la marche régulière et rapide de la pose de la voie il aurait été désirable que les matériaux (rails, traverses, éclisses, etc.) fussent amenés régulièrement jusqu'à la place de construction, mais la ligne s'allongeait chaque jour et il devenait tous les jours plus difficile d'amener à temps les wagons de matériel tirés seulement par des chevaux. La compagnie de chemins de fer de la Saal avait promis une locomotive lorsqu'une certaine longueur de la voie serait posée et que les traverses seraient bourrées.

Cette irrégularité dans l'arrivée du matériel ainsi que du ballast pour le bourrage, occasionnée par le trop petit nombre des ouvriers, fut la cause qui ralentit un peu l'activité des troupes. En outre la plate-forme, terminée depuis assez longtemps, avait déjà subi quelques dégradations, ce qui forçait parfois les soldats à prendre la pelle et la pioche pour réparer ce qui aurait dû être fait avant leur arrivée.

Ces diverses circonstances empêchent de tirer des conclusions parfaitement précises sur la rapidité possible de la pose de la voie avec une troupe d'un effectif donné; néanmoins les observations faites n'en sont pas moins d'un grand intérêt, la pratique n'offrant que bien rarement le cas d'un travail régulier qui ne soit pas entravé par l'imprévu.

Les rails, traverses, etc. amenées directement le plus près possible de la place de construction, étaient déchargés de chaque côté de la voie, où les soldats venaient les chercher.

Pour la pose rapide de la voie (Oberbaulegen) le système le plus commode adopté dans les circonstances données consistait à employer trois petits wagonnets-plateformes (le train d'ordonnance d'une compagnie de construction n'en contient que deux, qui suffisent en général) amenées les uns derrière les autres à l'extrémité de la voie.

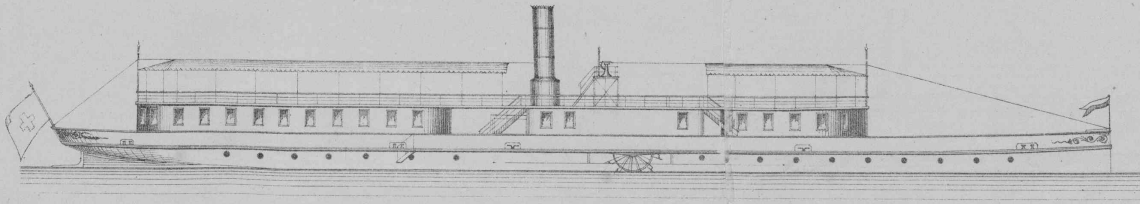
Sur le premier, à partir de l'extrémité de la ligne en construction, étaient déposés les crampons, les éclisses, les boulons, etc. Le second servait au transport des rails depuis l'endroit où ils avaient été déchargés des wagons de marchandises. Le troisième était destiné au transport des traverses déposées en général au même endroit que les rails.

L'Abtheilung, vu sa faiblesse numérique, n'avait pas été

Maschinenfabrik Escher-Wyss u. C<sup>o</sup>  
Sternlin Obergerin

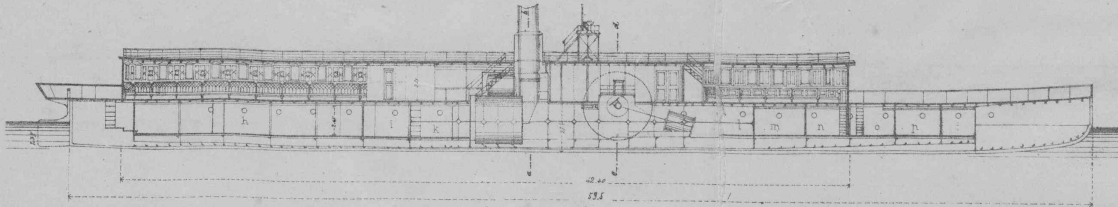
Dampfschiffahrt Gesellschaft  
des Vierwaldstättersees.

GERMANIA — SALON — DAMPFER

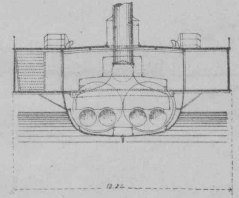


- ERKLÄRUNG
- a. Capitain und Caboter
  - b. Post
  - c. Küche
  - d. Abritze
  - e. Herrenabritze
  - f. Lavoir
  - g. Abtritt
  - h. Matrosen
  - i. Keller
  - j. Maschinen und Heizer
  - k. Keller
  - l. Magazin
  - m. Magazin
  - n. Magazin
  - o. Magazin
  - p. Schepsecke

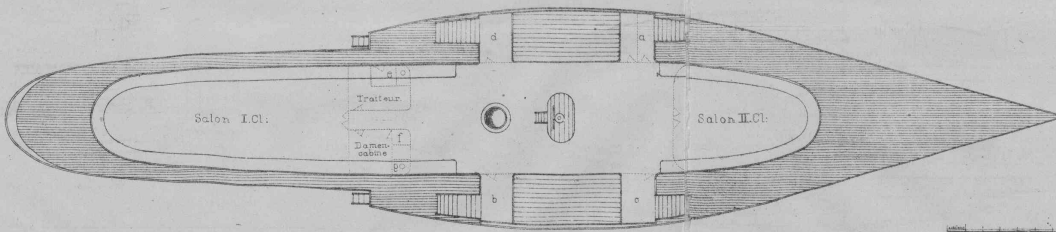
Längenschnitt



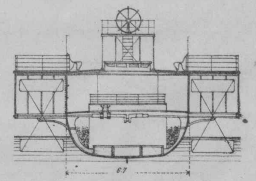
Schnitt a. b.



Querschnitt



Schnitt c. d.



Maassstab = 1 : 500.

