

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 37/38 (1901)
Heft: 21

Inhaltsverzeichnis

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: 16.05.2025

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

INHALT: Motorboote. (Schluss aus Nr. 16.) — Die Montreux-Berner Oberland-Bahn. — Die grosse Halle im Verwaltungsgebäude des Schweizerischen Bankvereins in Zürich, II. (Schluss). — Beton-Eisen-Konstruktionen. — Elektrischer Betrieb auf den schweizerischen Hauptbahnen, III. — Miscellanea: Die elektrische Kraftstation für Montreal in Canada. Eine viergeleisige Drehbrücke. Ueberbauung des Champ-de-Mars in Paris. Elektrische Schnellbahnen. Motorwagen-Ausstellung in Leipzig. Schnellzugslokomotiven der österr. Staatsbahnen. Die elektrische Strassenbahn Freiburg im Breisgau. Kraftübertragung Niagara-Buffalo. Acetylen-

beleuchtung für Lokomotiven. — Litteratur: Eingegangene litterarische Neuigkeiten. — Konkurrenzen: Chauderon-Montbenon Brücke in Lausanne. — Nekrologie: † F. Lindt. — Vereinsnachrichten: Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein. Sections fribourgeoise des Ingénieurs et Architectes. Bündnerischer Ingenieur- und Architekten-Verein.

Hiezu eine Tafel: Statue der Helvetia im Treppen-Aufgang der grossen Halle des Bankverein-Gebäudes in Zürich.

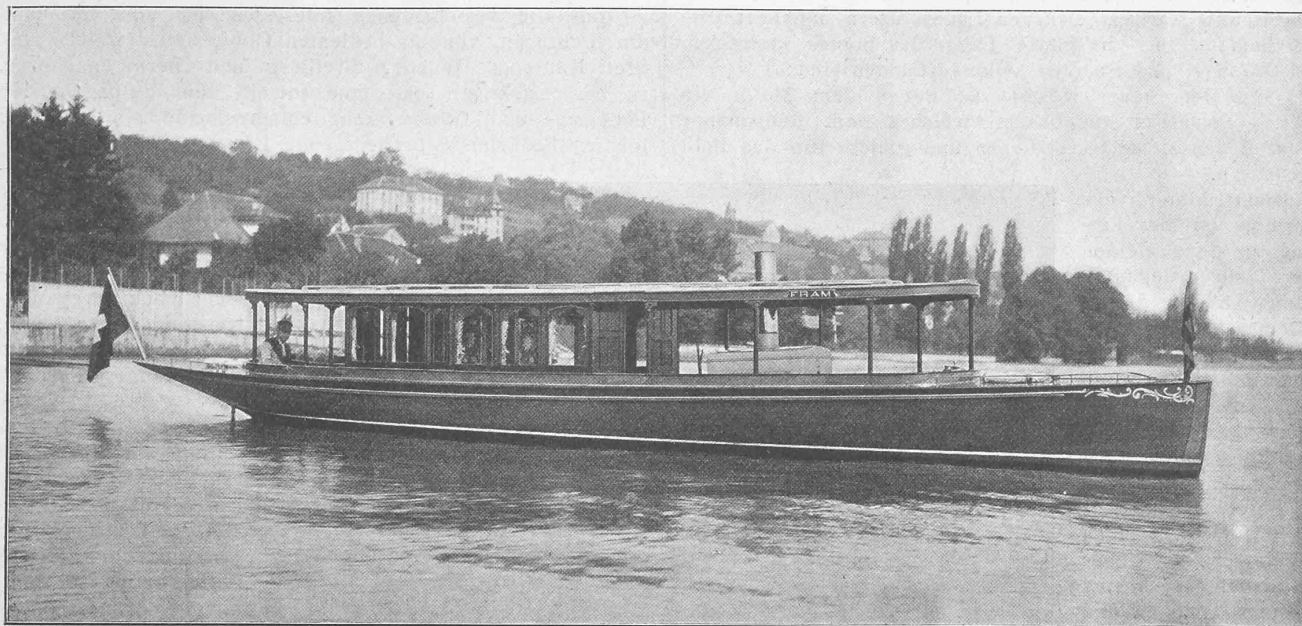


Abb. 5. Motorboot «Fram» erbaut von F. Treichler & Cie., Bootbauer in Bendlikon bei Zürich.

Motorboote.

(Schluss aus Nr. 16)

Die „Fram“, ein Motorboot, dessen Linienplan, Ansicht und innere Einrichtungen in den Abb. 5 bis 8 dargestellt sind, wurde im Frühjahr 1900 für Herrn Robert Schwarzenbach in Rüslikon ebenfalls nach Rissen von F. Treichler & Cie. auf deren Werfte in Bendlikon erstellt und ist seither mit Ausnahme der Wintermonate fortwährend mit bestem Erfolg im Betrieb gewesen.

Die Länge des Bootes war vom Besteller bestimmt und dem Erbauer vorgeschrieben worden, unter genauer Einhaltung derselben ein Boot mit guten See-Eigenschaften und grösstmöglicher Schnelligkeit zu erbauen, das sich namentlich auch durch Eleganz der äusseren Erscheinung auszeichnen sollte.

wendet und nichts ist unterlassen worden, um dem Boote bei grösstmöglicher Leichtigkeit eine genügende Solidität und zugleich denjenigen Grad von Elasticität zu sichern, der zur Erreichung grosser Schnelligkeiten unentbehrlich ist.

Das Boot ist cravel gebaut. Kiel, Steven, Hintersteven, sowie die Spanten sind aus Eichenholz, die Aussenhaut sowie die ganze Inneneinrichtung und die Vor- und Achterdecks aus bestem Tabasco-Mahagony hergestellt. Beim Biegen der Spanten gelangte ein besonderes Verfahren zur Anwendung; dieselben sind mit den Planken auf Kupferscheiben vernietet und sämtliche Nieten- und Schraubenlöcher genau ausgebohrt und mit Holzplugs aus Mahagony ausgefüllt. Die Linien des Bootskörpers verlaufen rein und harmonisch und die Schale ist vollkommen glatt. Sämtliche Beschläge sind aus poliertem Rotguss nach Zeichnungen der Firma ausgeführt. Der viercylindrige Benzin-Schiffsmotor von 16 P.S. mit elektrischer Zündung stammt

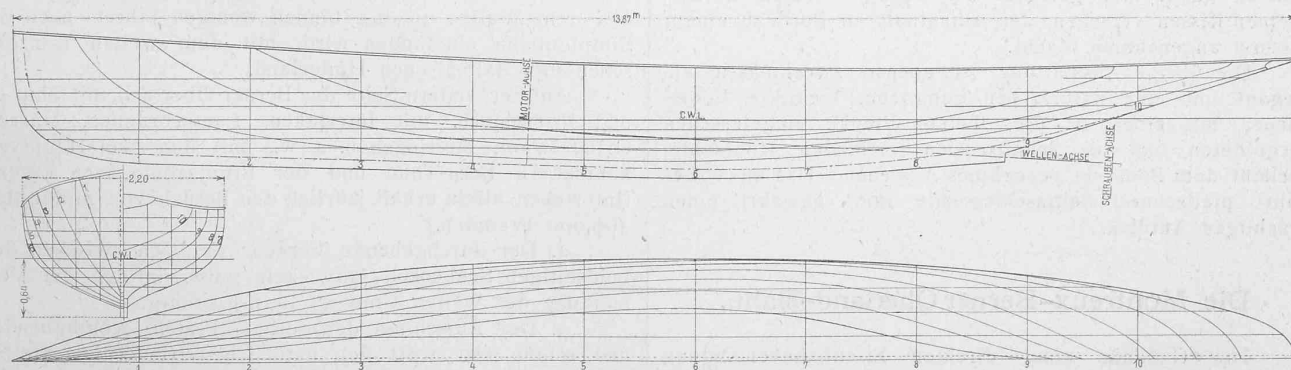


Abb. 6. Motorboot «Fram». — Linienplan. Masstab 1:75.

Der Linienplan zeigt folgende Abmessungen: Länge über Deck 13,870 m, Länge in der Wasserlinie 11,700 m, grösste Breite 2,200 m, Tiefgang 0,640 m.

Das Totholz vorn und achter ist so weit möglich weggeschnitten um dem Wasser einen freien Ablauf nach der Schiffs-Schraube zu gestatten und den Reibungswiderstand des Unterwasserschiffes zu vermindern.

Auf die Bauausführung wurde die grösste Sorgfalt ver-

aus der Fabrik der „Daimler-Motoren Gesellschaft“ und erteilt dem Boot eine Fahrgeschwindigkeit von 17 km in der Stunde. Er arbeitet mit 480 minüt. Umdrehungen. Cylinder und Auspufftöpfe sind mit Wasserkühlung versehen. Zum Ableiten des Auspuffs wurde ein Kamin angebracht. Als Propeller ist eine dreiflügelige Schraube aus Bronze angewendet.

Ueber das ganze Boot erstreckt sich ein leichtes