

Zeitschrift: Das Werk : Architektur und Kunst = L'oeuvre : architecture et art
Band: 39 (1952)
Heft: 7: Verkehrsbauten

Artikel: Das neue Zürichsee-Motorschiff "Linth" : 1951/52, Bodan-Werft, Kressborn ; Beratung und Ausstattung : Prof. Dr. William Dunkel, Architekt BSA/SIA, Zürich

Autor: W.R.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-30252>

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: 31.03.2025

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



Das neue Zürichsee-Motorschiff «Linth»

1951/52, Bodan-Werft, Kreßbronn; Beratung und Ausstattung: Prof. Dr. William Dunkel, Architekt BSA/STA, Zürich

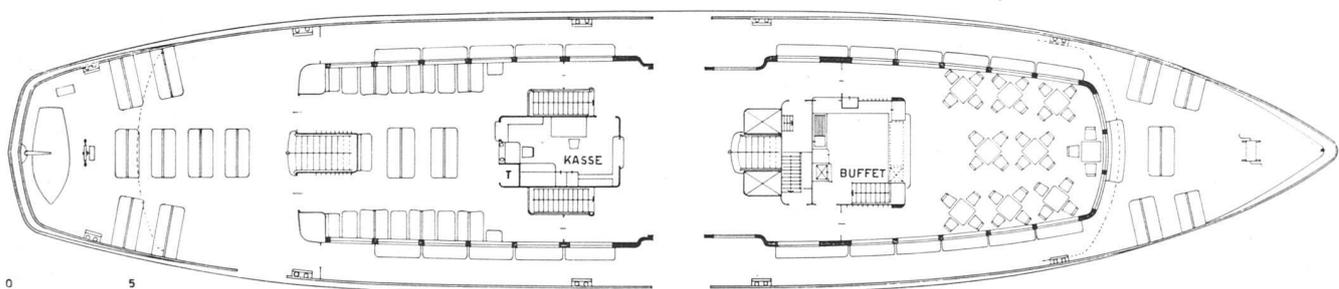
Das neue Drei-Deck-Dieselmotorschiff «Linth» der Zürcher Dampfboot AG, Zürich, das im Februar dieses Jahres von Stapel gelaufen ist, hat die Aufgabe, die bestehende Flotte zu verjüngen, und wird für Kurs- wie für Extrafahrten verwendet. Das Schiff sollte also so konstruiert und ausgebaut sein, daß es sowohl die Anforderungen erfüllt, die an ein Kursschiff gestellt werden müssen, als auch die räumlichen Dispositionen und Einrichtungen besitzt, die es als Vergnügungsschiff, insbesondere für Abendrundfahrten, geeignet machen. Bei aller Fortschrittlichkeit der «Linth» mußte ein Mittelweg begangen werden, der den Begriff «Vergnügungsschiff» vielleicht etwas zu kurz kommen ließ.

Neuartig an der «Linth» ist die Drei-Deck-Anlage. Sie entstand aus dem Bestreben, in 2 Klassen viele und weite geschlossene Restaurations- und Aufenthaltsräume mit freier Sicht nach außen, breite windgeschützte Freidecks mit Promenaden sowie zuoberst ein Sonnendeck zu schaffen, dessen erhabene Lage einer Rundfahrt besonderen Reiz verleiht. Ungewohnt wirkt auch die vor allem in der Vorderansicht schnittige Anlage der auskragenden Kommandostände zu Seiten des Steuerhauses. Attraktive Aspekte ergeben sich durch die Treppenanlagen, die die einzelnen Decks durchschneiden und die Schichtung der verschiedenen Ebenen deutlich erleben lassen. Auch die im Querschnitt

allmähliche Verjüngung des hochaufragenden Schiffes wirkt lebendig, während in der Seitenansicht die optisch gut rhythmisierte Verkürzung der Decks vom untersten Hauptdeck zum Sonnendeck der «Linth» ein auf unseren Seen neuartiges Aussehen verleiht. Hätte man sich in gewissen Einzelheiten der Gestaltung stärker von Traditionen freimachen können, im Sinne einer Verwirklichung der «Architettura in movimento», so wären zweifellos viele Absichten der Auftraggeber wie des beratend mitbestimmenden Architekten noch deutlicher verwirklicht worden.

Für die Ausstattung der Aufenthalts- und Restaurationsräume der beiden mit großer Zurückhaltung unterschiedenen Klassen mußten bereits existierende Möbelmodelle verwendet werden, die im einzelnen verbessert und an die besonderen Bedürfnisse angepaßt werden konnten. Die Innenräume sollten freie Sicht bieten und für geselliges Beisammensein eine angenehme Atmosphäre schaffen. Sie wurde durch die Wahl der Hölzer (hell Eiche und Nußbaum) und – in Ergänzung des dominierenden Weiß – durch zarte, vielleicht zu sehr zurückhaltende Farbgebung der Bodenbeläge, Tischflächen, Vorhänge u. a. erzielt. Die Beleuchtung geschieht durch Leuchtstoffröhren. Bei Nachtfahrten verleiht eine entsprechende Außenbeleuchtung, die der horizontalen Schichtung folgt, dem Schiff ein ungewohntes Aussehen.

Grundriß Hauptdeck 1:300 | Plan du grand pont | Main-deck plan





Blick in die Treppenanlage vom Hauptdeck zum Sonnendeck | L'escalier du grand pont | Stairway from main deck to sun deck

Dimensionen: Tragfähigkeit 1200 Personen, Länge über alles 54,0 m, Breite über alles 11,6 m; Breite im Hpt. Spant 9,0 m. Höhe von Wasserlinie bis Kamin 9,6 m; Tiefgang beladen 1,78 m. Wasserverdrängung beladen 350 Tonnen.



Vorderansicht mit auskragenden Kommandoständen | L'avant du navire | View from bow with control bridge

Geschwindigkeit beladen 30 km/Std. Der provisorische Aufbau des Schiffes erfolgte in Kreßbronn am Bodensee; nach der Demontage und Überführung der Teile erfolgte der definitive Bau in der Werft Wollishofen. W. R.

Halle und Restaurant I. Klasse mit Aufgang zum Sonnendeck | Hall et restaurant de 1ère classe, avec l'escalier conduisant au second pont | Hall and restaurant with access to sun deck
Photos: Beringer & Pampaluchi, Zürich

