

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 31/32 (1898)
Heft: 22

Inhaltsverzeichnis

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 20.02.2026

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

INHALT: Halbsalonboot «St. Gotthard» auf dem Bodensee. — Locomotives à quatre essieux accouplés avec bogie à l'avant du chemin de fer de Smyrne à Cassaba et prolongement. — Entwurf zum Vereinshaus Theaterbau in Zürich. — Miscellanea: Die neuen Hafen- und Werftanlagen der Stadt Köln. Der Verkehr im Suez-Kanal i. J. 1897. Der Bau der neuen East-River-Brücke in New-York. Die Trockenlegung der pontinischen

Sümpfe. Bodensee- und Rheinregulierung. Der I. internationale Kongress für öffentliche Kunst in Brüssel. Umwandlung von Kiesgrund in Beton. Ein Veteran unter den Dampfmaschinen. Die Eröffnung der Wiener Stadtbahn. — Konkurrenzen: Gesellschaftshaus «zur Mägd» in Basel. Amtsgebäude der Handels- und Gewerbe kammer in Reichenberg i. B. Neue Bahnhofsanlagen in Stockholm. — Nekrologie: † Karl Meyer.

Halbsalonboot „St. Gotthard“ auf dem Bodensee.

Die Uferstaaten des Bodensees haben seit einigen Jahren ihre Flotten durch schön ausgestattete Schiffe vermehrt und auch die Nordostbahn hat im letzten Herbst ein neues, von Gebrüder Sulzer in Winterthur gebautes Boot „St. Gotthard“ in Betrieb gestellt (Fig. 1—3). Dasselbe ist für 600 Personen gebaut und entspricht allen Anforderungen, die hinsichtlich der Geschwindigkeit, der inneren Ausstattung und zweckmässigen Einrichtung an neuere Schiffe gestellt werden. Das Schiff ist ein Halbsalonboot mit Promenadendeck von folgenden Abmessungen:

bequem zugänglich angeordnet. Nach hinten liegt der elegant ausgestattete Salon I. Klasse, zur Hälfte in die Schale versenkt; der darunter liegende Raum der Schale wird nicht benutzt. Hinter dem Salon befindet sich noch ein Requisitenraum. Auf dem Hauptdeck ist von den Radkästen nach vorn eine halbrunde Wand mit seitlichen Schiebthüren vorgebaut, die den Raum zwischen Haupt- und Promenadendeck vorn abschliesst; derselben entlang sind bequeme Bänke für die Fahrgäste II. Klasse angebracht. An dem Geländer des Treppeneingangs zur II. Kajüte sind Tischchen befestigt. Die Radkästen bieten einerseits Platz für Steuermann und Kassier, sowie für die Küche, anderseits für Kapitän, Traiteur und für die Aborte.

Auf die Ausstattung des im Stile Louis XV gehaltenen

Halbsalonboot „St. Gotthard“ auf dem Bodensee.
Erbaut von Gebrüder Sulzer in Winterthur.

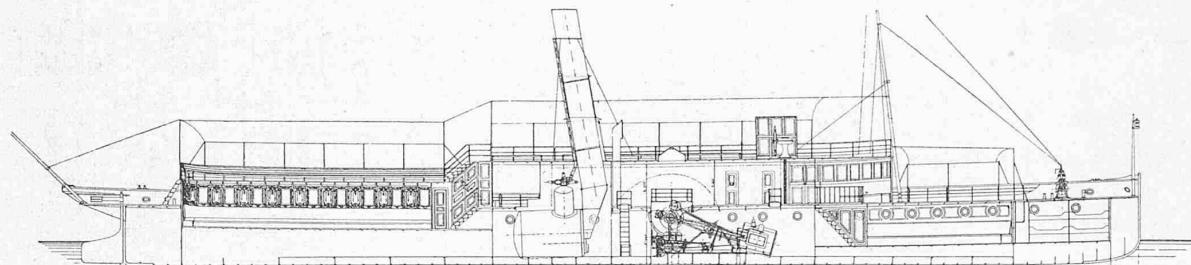


Fig. 1. Vertikalschnitt. — Masstab 1 : 350.

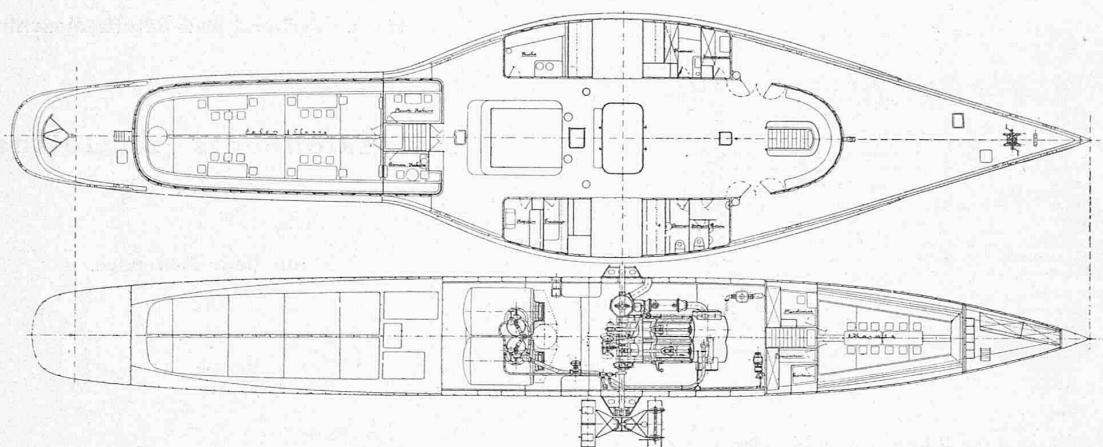


Fig. 2. Horizontalschnitte. — Masstab 1 : 350.

| | |
|---------------------------------------|---------|
| Länge in der Wasserlinie | 51,0 m. |
| Länge über Deck | 53,0 , |
| Breite über den Spanten | 6,0 , |
| Grösste Breite über den Radkästen . | 12,0 , |
| Höhe an den Seiten | 2,7 , |
| Tiefgang mit vollständiger Ausrüstung | 1,25 , |

Die feine Linien aufweisende Schale ist ganz aus Stahlwinkel und Stahlblech konstruiert, und wird durch fünf wasserdiichte Wände in sechs Räume geteilt. Unter dem Hauptdeck befindet sich vorn der Matrosenraum mit vier Betten und einfacher Holzverschalung. Daran schliesst sich die geräumige II. Kajüte mit lackiertem Naturtäfer aus hellen Holzarten. Neben dem Treppeneingang liegen gegen die Mitte des Schiffes auf der einen Seite eine Maschinistenkabine, auf der andern ein Raum für den Traiteur und ein Requisitenraum. Der anschliessende Raum für Maschinen und Kessel ist hell und geräumig, und überall sind die Maschinen und Apparate

Salons I. Klasse wurde besondere Sorgfalt verwendet. Die Pilaster und Rahmen des Getäfel sind aus rotem Sandelholz, mit Schnitzereien verziert, die Füllungen aus weissem Ahorn mit Intarsien. An der Querwand, in welcher sich der Eingang befindet, sind zu beiden Seiten des letzteren facettierte Spiegel mit Konsolen aus Sandelholz und in der Halbrundwand gegenüber zwei ähnliche Spiegel eingelegt. Die Fenster aus Spiegelglas sind aussen mit eisernen Läden, inwendig mit blauen Gardinen versehen. Ringsum laufen Sophas mit blauem Pelucheüberzug. Vor dem Salon ist auf einer Seite des Treppeneingangs die Rauchkabine mit hübschem Getäfel aus Nussbaum- und Lärchenholz eingerichtet; die Sitze, ebenfalls aus Nussbaum, sind mit gepresstem Leder garniert; die helle Damenkabine auf der andern Seite hat Getäfel im Empire Stil, in Weiss gestrichen und lackiert, mit Goldverzierungen; die Sophas sind mit rotem Pelucheüberzug versehen.