

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

Autor(en): **W.R.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Das Werk : Architektur und Kunst = L'oeuvre : architecture et art**

Band (Jahr): **39 (1952)**

Heft 7: **Verkehrsbauten**

PDF erstellt am: **24.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-30252>

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.



Das neue Zürichsee-Motorschiff «Linth»

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

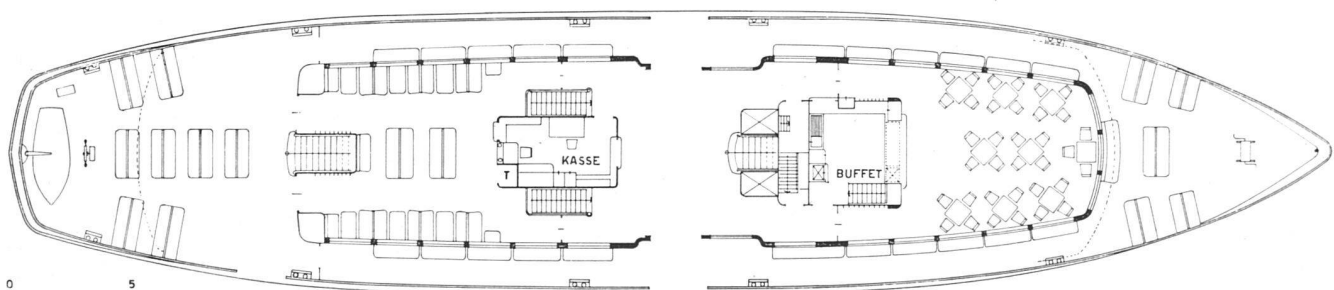
Das neue Drei-Deck-Dieselmotorschiff «Linth» der Zürcher Dampfboot AG, Zürich, das im Februar dieses Jahres von Stapel gelaufen ist, hat die Aufgabe, die bestehende Flotte zu verjüngen, und wird für Kurs- wie für Extrafahrten verwendet. Das Schiff sollte also so konstruiert und ausgebaut sein, daß es 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

