

Schiffe haben ihre Schicksale

Autor(en): **Bornet, Ch.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Am häuslichen Herd : schweizerische illustrierte Monatsschrift**

Band (Jahr): **58 (1954-1955)**

Heft 11

PDF erstellt am: **24.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-668322>

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.

Schiffe haben ihre Schicksale

Ausflugsschiff mit Pferdegöpel-Antrieb

Das sonderbarste Schiff, das je einen Schweizersee befuhr, dürfte das «bateau-manège» gewesen sein, das zu Beginn der 1820er Jahre auf dem Genfersee kursierte. Zwei hölzerne Schiffsschalen von je 70 Fuss Länge waren durch einen Bretterboden miteinander verbunden. Vorn und hinten hielten sich die Passagiere auf, in der Mitte befand sich die sogenannte «manège», ein runder, überdachter Platz, auf dem vier Pferde im Kreise herum liefen und dabei ein Wasserrad antrieben. Werktags fuhr das Schiff regelmässig von Eaux-Vives nach Pâquis, an Sonntagen wurde es zu Lustfahrten verwendet. Dieses eigenartige Schiff ohne Ruder und Segel war solange eine gefeierte Sehenswürdigkeit, bis 1823 der «Guillaume Tell» von Stapel lief, das erste Dampfschiff auf unseren Seen. Bald vergass man das «bateau-manège», das versteigert und dann abgetragen wurde.

Ein «Unglücksschiff»

Fast ununterbrochen von Pech verfolgt war der «Delphin», der 1841 auf dem Zürichsee zur Jungfernfahrt startete. Dieses erste, anstatt mit Schaufelrädern mit einem Propeller angetriebene Schiff, erwies sich als Fehlkonstruktion und musste umgebaut werden. Schon in seiner frühesten Jugend wurde der «Delphin» leck und Reparaturen waren notwendig. Zu all dem rentierte er nicht, so dass man beschloss, ihn auf dem Walensee als Nachtpostdampfer einzusetzen. Infolge dieser Unglückskette wurde der «Delphin» von den Anwohnern des Walensees «Totenbaum» genannt, worin eine Vorahnung zum Ausdruck kam, die sich in der Nacht auf den 17. Dezember grausam bestätigen sollte. Mit 17 Personen an Bord fuhr der «Delphin» um Mitternacht in Walenstadt Richtung Wesen ab und versank unweit seines Bestimmungsortes mit allen Insassen! Das Schiff wurde das

Opfer eines gewaltigen Sturmes und wahrscheinlich auch einer Kesselexplosion. Anderntags trieben auf dem See nur noch ein Koffer, ein Kappe und eine Kajütentüre umher. Der mitfahrende Postkondukteur, Caspar Rosenstock, hatte einmal geäusserst, bei Gefahr werde er die Kajütentüre aus den Angeln heben und sich auf ihr zu retten versuchen!

Wie der «Industriel» Geschichte machte

Eines der frühesten Dampfschiffe auf unsern Gewässern war der «Industriel», den der Schokoladefabrikant Philipp Suchard aus Serrières 1834 in Paris bauen liess und den er selbst während 14 Jahren als Kapitän kommandierte. Die Neuenburger Behörden beschlossen auf Begehren ängstlicher Mitbürger, das Schiff alle Vierteljahre amtlich auf seine Sicherheit prüfen zu lassen. Ein Arzt in Lausanne richtete eine Eingabe an die Waadtländer Regierung und machte darauf aufmerksam, dass der «Industriel» — dessen Maschine 20 PS erzeugte — mit einem Hochdruckkessel ausgerüstet war und das sei verboten. Mit allen erdenklichen Mitteln wurde versucht, dem «Industriel» die Einhaltung des Fahrplanes zu verunmöglichen. Besonders die Einnehmer der kantonalen Weggelder (Péages) verstanden es, die Passagiere so lange aufzuhalten, bis sie in Yverdon die Anschlüsse an die Postkutsche nach Lausanne verpassten.

Im Jahre 1847 sympathisierte Neuenburg, das ja damals noch preussisches Fürstentum war, mit dem Sonderbund und beabsichtigte anscheinend, Waffen und Munition über den See nach dem freiburgischen Estavayer zu senden. Für den gefährlichen Transport wurde der «Industriel» benützt. Die Waadtländer bekamen Wind von dem Unternehmen und kaperten das Schiff nach allen Regeln der Seeräuberei. Eines Tages erschien der Dampfer vor der Stadt Neuenburg; er war von Soldaten

Fortsetzung 3. Umschlagseite

Abonnementspreise: Ausgabe A ohne Versicherung jährl. Fr. 9.50, 6 Monate Fr. 5.10. Ausgabe B mit Versicherung jährl. Fr. 12.—, 6 Monate Fr. 6.60 Postcheckkonto VIII 1831). Jeder Abonnent der Ausgabe B ist mit Ehefrau gegen Unfall mit je 1000 Fr. im Todesfall und je 1000 Fr. im Invaliditätsfall, mit Abstufung bei teilweiser Invalidität, versichert

besetzt, einem in pompöser Uniform gekleideten «Admiral» kommandiert und mit einer Kanone bestückt, deren Rohr drohend auf die Stadt gerichtet wurde. Wenig fehlte und diese Extratour der Waadtländer hätte eine tragische Wendung genommen. Die Kanone schwieg zum Glück, dafür aber wurde vom Schiff aus heftig die Schweizerfahne geschwenkt, die bei der Neuenburger Regierung als Symbol des Aufruhrs und der Verschwörung galt.

«Musikalische» Schiffe

Berühmt und rasch vergessen zu werden, von Pech verfolgt zu sein oder in Politik zu machen, das scheint Schiffen ebenso schicksalhaft mit auf den Lebensweg gegeben, wie den Menschen. So mag es weiter nicht erstaunen, dass es auch «musikalische» Schiffe gab. Dem 1836 von den Gebrü-

dern Knechtenhofer in Thun betriebenen Dampfer «Bellevue», der auf dem Thunersee zwischen Thun und Neuhaus bei Interlaken verkehrte, wurde nämlich eine «Schiffsorgel» eingebaut, die mechanisch Märsche und Walzer spielte. Ein Mitfahrer berichtet, die vierzehn Pfeifen dieser Orgel gäben so schreckliche Töne von sich, dass er ein Konzert von Eseln und Fröschen vorziehe! Um die zahlreichen Ausländer zu erfreuen, die damals das Berner Oberland besuchten, liess diese Orgel unter anderem auch die «Parisienne» und «God save the King» schmettern. Die Trompetenmechanik der «Bellevue» wurde 1843, als das Schiff auf den Brienzersee kam, einem anderen Thunerseedampfer, der «Niesen», einverleibt. Die «musikalischen» Schiffe sind heute längst verschwunden, ihre Orgel wird jedoch noch als Kuriosität im Schlossmuseum gezeigt.

Ch. Bornet

Buchbesprechung

Ernst Heimeran: Lehrer, die wir hatten.

Erziehung wird von den meisten jungen Menschen — von den normalen nämlich — herzlich wenig geschätzt. Begreiflicherweise; denn Objekt zu sein, wo alles in einem nach Selbstbetätigung, nach Subjektsein drängt, ist oft sehr lästig.

Eltern und Lehrer verkörpern den Erziehungswillen. Jene sind für die Jugend in hohem Masse «tabu»; diese, deren Macht auf der abstrakten Idee des Staates beruht, entbehren der blutmässigen Bindung, sind angreifbar. Und die Jungen greifen an und spotten. So kommt es, dass die meisten Beschreibungen den Lehrer als Typus des Komischen darstellen und darob den Menschen in ihm vergessen; sie sind verzeichnet.

In der grossen Schule des Lebens wird jedoch der eine oder andere die einst so Gefürchteten, Geliebten oder Gehassten in einem andern Licht sehen. Und manchmal wird ein Urteil zu revidieren sein.

Eine solche Revision legt uns Ernst Heimeran vor. Vielleicht sollte man besser sagen *Retouche*. Denn an den ursprünglichen Tatsachen wird nichts geändert. Dagegen hebt er einst scheinbar Unbedeutendes, Verblasstes heraus. Zeitraffend rundet Heimeran Schülererlebnis und Rückschau des reifen Mannes zu Lehrerbildnissen von grosser Tiefenschärfe. Natürlich kommt dabei die Komik nicht zu kurz; aber zu ihr gesellen sich als gleichberechtigt das Menschliche, ja das Tragische, das besteht im Nichtverstehen oder Missverstehen der Beteiligten.

Es ist nicht zu leugnen, dass das eine oder andere dem schweizerischen Leser seltsam erscheinen wird. Indessen möge er bedenken, dass unter der ihm fremden Oberfläche, in anderem Kleid, dieselben Grundfragen menschlicher Beziehungen verborgen sind, wie sie bei uns, in Frankreich, in der ganzen Welt bestehen. Wichtig ist die Einstellung dazu, und wenn der eine oder andere gelegentlich so eine Rückschau hält, dann hat Ernst Heimeran sein Ziel erreicht.

E. O.