Zeitschrift: Die Schweiz : schweizerische illustrierte Zeitschrift
Band: 13 (1909)

Artikel: Die schweizerische Flotte
Autor: Platzhoff-Lejeune, E.
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-574650

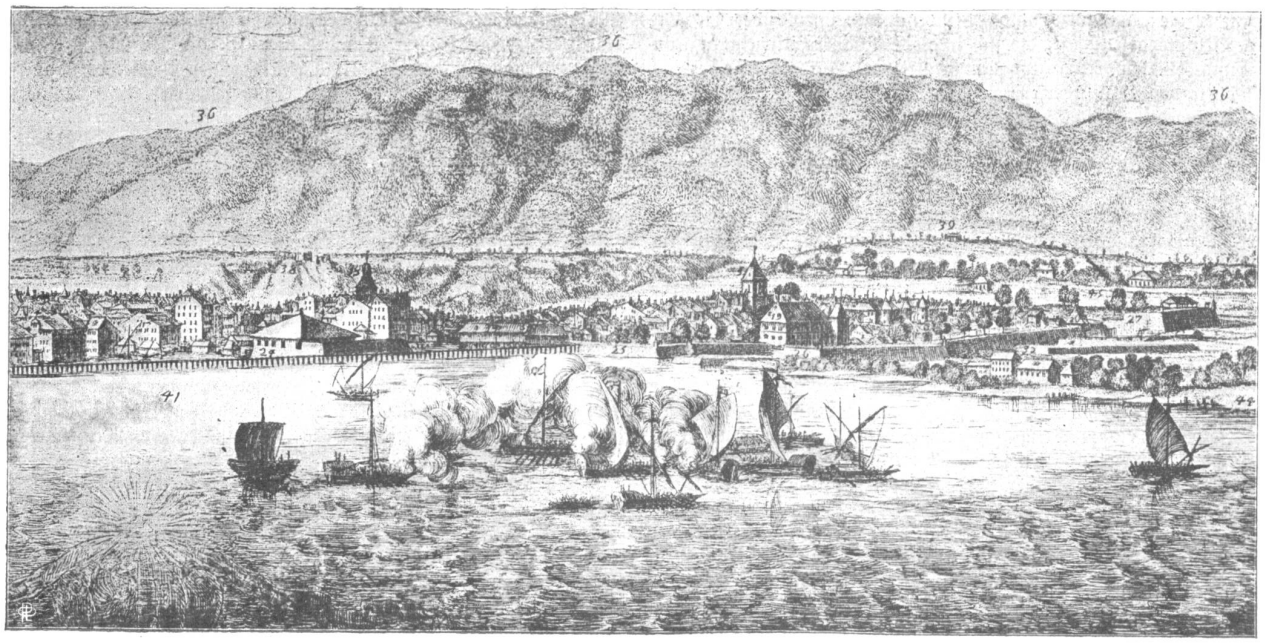
Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. 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: 14.07.2025

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



Schweiz. Flotte Abb. 1. Flottenschau in der Reede von Genf, nach einem Stich (1731) von Robert Gardelle (1682—1766).

Die schweizerische Flotte.

Nachdruck verboten.

Aus der Geschichte der Schiffahrt auf den Schweizerseen.

Mit zwölf Abbildungen*).

Als einziges europäisches Land, das mit dem Meere nicht direkt verbunden ist, scheint die Schweiz mit ihrer Flotte keinen großen Staat machen zu können. Und doch lehrt uns das Studium der Geschichte und der unmittelbaren Gegenwart, daß die schweizerische Flotte von alters her und heute mehr denn je eine nicht unbedeutende, interessante Rolle spielt. Nur wußte man wenig davon, und es war der bekannten großen Serienpublikation „Die industrielle und kommerzielle Schweiz beim Eintritt ins XX. Jahrhundert" (Zürich, Polygraphisches Institut) vorbehalten, in ihrem elften und zwölften Heft (Seite 730—900) die erste Monographie über „Schweizerische Dampfschiffahrt" zu liefern**). Die Leitung des Unternehmens stand hier vor einer ganz neuen Aufgabe. Während die bisherigen Bände meist industrielle Betriebe beschrieben (wenn ich von dem äußerst wertvollen Heft III und IV über unsere Bergbahnen absehe), so kam es diesmal darauf an, in den Archiven nach Dokumenten über die Befahrung unserer Flüsse und Seen zu forschen und nach alten Kupfern zu fahnden. Daneben durfte natürlich die Gegenwart mit ihrem unerhörten Aufschwung unserer Schiffahrt und die fachmännische Beschreibung der technischen Neuerungen, die das eigentliche Ziel des Unternehmens bilden, nicht vernachlässigt werden. So entstand ein Werk, das als ein wirkliches Novum bezeichnet werden darf und von jedem Gebildeten mit Nutzen und Genuß studiert werden kann. Es gewährt einen Einblick nicht nur in unsere Geschichte, sondern bildet sozusagen einen Querschnitt durch die kommerziellen und idealen Bestrebungen einer um ihre Existenz kämpfenden und den Platz an der Sonne in heißem erfolgreichem Ringen sich erobernden Nation. Einen besondern Reiz gewährt dabei die selbständige Bearbeitung eines jeden Kapitels durch den Hofliteraten einer jeden Transportgesellschaft, der natürlich am besten um alles Bescheid weiß und gelegentlich auch „preisend mit viel schönen Reden" im Feuer lokalpatriotischer Begeisterung ein wenig übers Ziel schießt. Doch versuchen wir nun, von der reichen und wechselvollen Geschichte unserer Seen an Hand der genannten Monographie unsern Lesern einen schwachen Begriff zu geben.

Im Jahre 598 wird der Thunersee zum ersten Mal in einer Chronik zur Regierungszeit des Gotenkönigs Theoderich erwähnt; das Schloß Spiez soll ja aus Attilas Zeit stammen. Der Genfersee folgt 1258 erst nach, der Waldstättersee bei der Begründung der Waldstätten. Das dreizehnte und vierzehnte Jahrhundert berichtet gar von einer Kriegsflotte auf dem Genfersee. 1315 fuhren vier Galeeren von 40 bis 72 Ruderern auf dem See im Dienste der savoyischen Herzöge. Villeneuve, das friedliche Städtchen am Ostufer, war Kriegshafen und beherbergte eine Flotte mit Wurfmaschinen, über die ein besonderes Werk von A. Naef (La flottille de guerre de Chillon aux XIIIe et XIVe siècles) Auskunft gibt. Auch der viel belächelte schweizerische Admiral hat existiert. Um 1580 wurde für die Genfer Flotte ein besonderes Seesoldatenkorps herangebildet und unter den Befehl eines Amiral de tout le navigage gestellt, der im Jahr 1589 Versoix bestürmt und erobert. Die Berner Herren ließen 1583 und 1665 mehrere Galeeren bauen, die den bezeichnenden Namen „Großer Bär" und „Kleiner Bär" trugen und bis zu fünfhundert Mann aufnehmen konnten. Aber die Unterhaltung dieser Binnenseeflotte wurde auf die Dauer zu kostspielig, und man versuchte es mit kriegstüchtigen Handelsschiffen, die beiden Zwecken dienlich waren. Aus ihnen entstanden die heute noch auf dem Léman fahrenden, meist in Meillerie stationierten berühmten Barken mit den lateinischen Segeln, die anfangs auch Reisende aufnahmen, jetzt aber ausschließlich von der savoyischen Küste aus den von Napoleon eröffneten Steinbrüchen Granitblöcke und anderes Baumaterial nach dem hotelbedeckten waadtländer Ufer führen. Ueberhaupt entwickelte sich die Handelsschiffahrt auf den drei schweizerischen Hauptseen im vierzehnten Jahrhundert schon in erfreulicher Weise. Von 1357 haben wir Urkunden

*) Unter diesen Abbildungen ist der Vierwaldstättersee nicht vertreten, da ihm demnächst in unserer „Schweiz" ein besonderer Aufsatz gewidmet sein wird. A. d. R.

**) Diesem Werke verdanken wir den Großteil unserer Abbildungen. A. d. R.

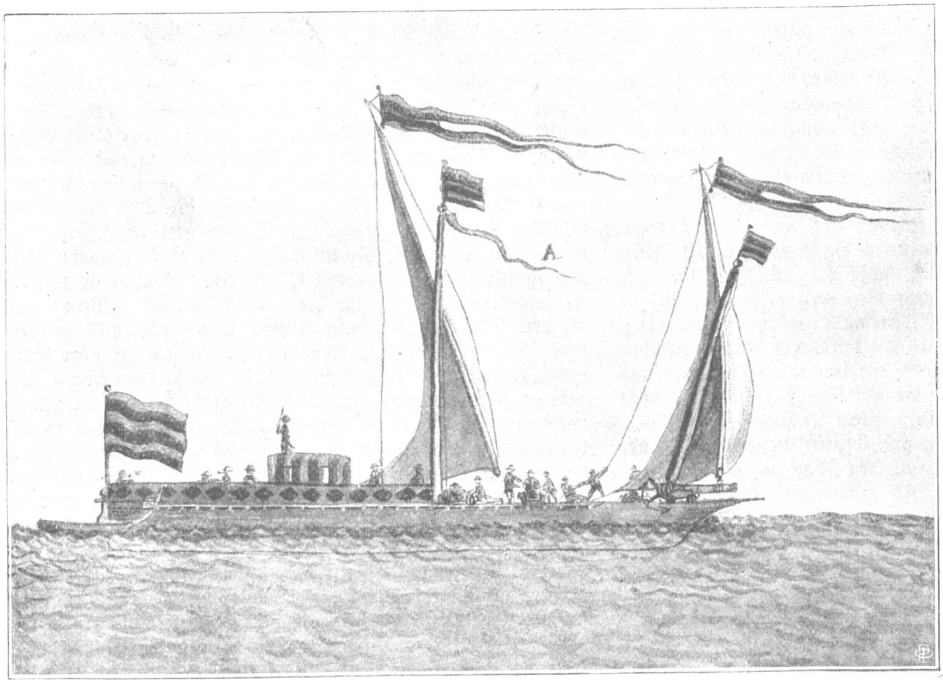
über die „Urinauen“ und „Pfisternauen“, sowie über die St. Niklausengesellschaft, die sich in die Schiffahrt zwischen Luzern und Flüelen teilten und um sie stritten. Auf dem Bodensee hatte der Transitverkehr zwischen Süddeutschland, Venedig und Genua eine stattliche Handelsflotte erstehen lassen, die dann freilich während des großen Krieges der von den Schweden in Buchhorn (Friedrichshafen) erbauten Kriegsflotte weichen mußte. Später ging der Kornhandel über den See, von dessen Blüte heute noch das große leere Rorschacher Kornhaus Zeugnis ablegt. Der Thuner- und Brienzersee hatte erst im Anfang des neunzehnten Jahrhunderts ein Dutzend „Böcke“ (Lastschiffe von 20—30 Tonnen), die vor der Eröffnung der Gotthardstraße (1825) Waren beförderten, die über die Grimsel nach dem Süden gingen.

Erst die Erfindung des Dampfboots gab dem Verkehrswesen auf unsern Seen einen neuen Aufschwung. Der Zürcher Mechaniker Bodmer versuchte als erster in der Schweiz, im Jahre 1817, ein Dampfschiff in Konstanz, genau zehn Jahre nach der Erfindung der Dampfer durch den Amerikaner Robert Fulton, zu bauen. Aber seine „Stephanie“, die der Volkswitz „Steh, fahr nie!“ taufte, wurde 1821 abgebrochen, ohne den sichern Hafen je verlassen zu haben. Erst am 17. Dezember 1822 veröffentlichte der nordamerikanische Konsul Eduard Church in der Gazette de Lausanne einen Artikel, in dem er „dem freien, aufgeklärten, scharfsinnigen Schweizervolk“ einen Versuch mit der neuen Fultonschen Erfindung auf dem blauen Léman zu machen anrät, da sie sich schon an mehr als fünfhundert Schiffen bewährt habe. Gleichzeitig erwarb sich Church für Genf und das Waadtland eine Konzession, und am 1. Juni 1823 machte der Dampfer „Wilhelm Tell“ seine erste Seefahrt auf einem Schweizersee. Dieser fünfundsiebzig Fuß lange, fünfzehn Fuß breite Dampfer mit einem Tiefgang von vier Fuß war für zweihundert Reisende eingerichtet und fuhr in 4½ Stunden (heute zwei bis drei Stunden) von Genf nach Lausanne. Dieses Schiff „ohne Ruder und Segel“ wurde von den Uferbewohnern mit lautem Freudengeschrei begrüßt, und eine zu seiner Ehre geprägte Erinnerungsmedaille verzeichnete stolz, daß es „den Winden nicht unterworfen“ sei. Sein Fahrplan war nicht sehr regelmäßig. Sonntags fielen zu Gunsten einer lukrativern Spazierfahrt die regelmäßigen Kurse aus, und ein anderes Mal fand eine zweitägige Extrafahrt zu Gunsten der unglücklichen Opfer des Genfer Brandes vom 18. bis 19. Mai 1825 statt. Alexander Vinet erzählt in einem seiner Briefe, er habe in Rolle vier Stunden auf das Schiff gewartet, das dann, wohl wegen Unpäßlichkeit, nicht gekommen sei.

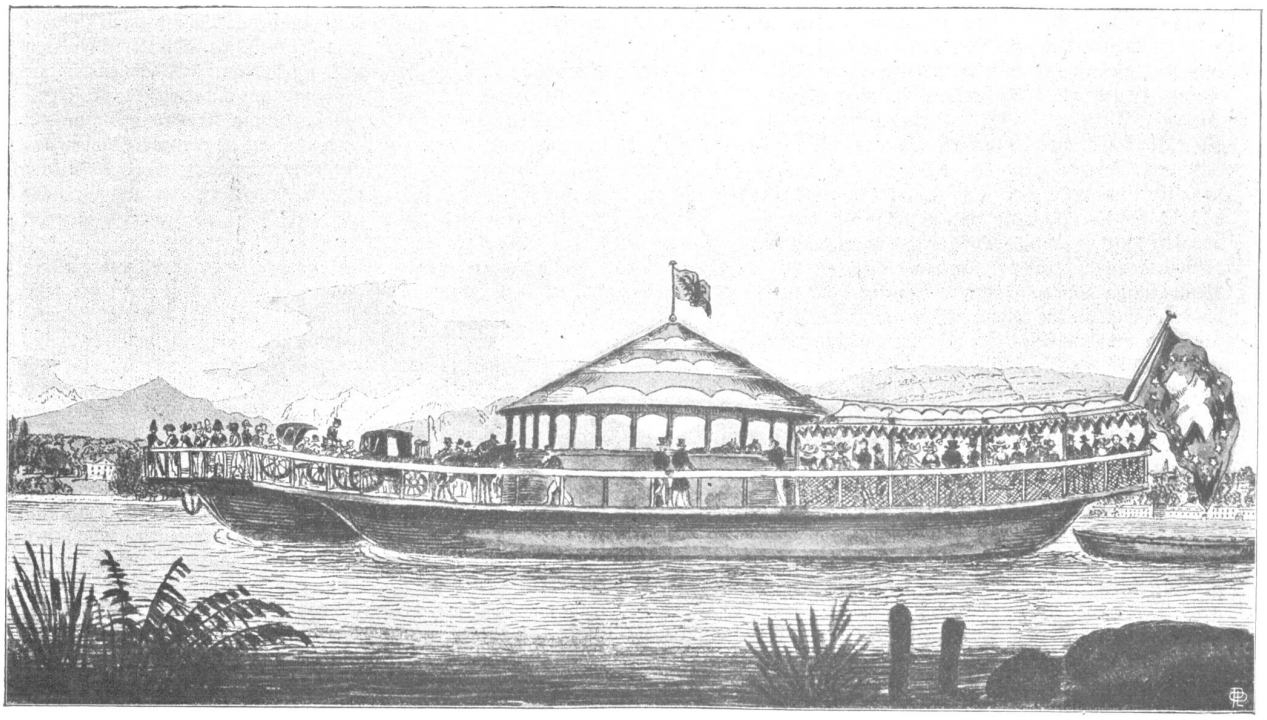
Mit dem „Tell“ gleichzeitig tauchte das sogenannte „Reitschulschiff“ (s. Abb. 3) auf, wohl eines der originellsten Fahrzeuge, die eine glückliche Phantasie erdenken konnte. Dieses siamesische Zwillingsboot bestand aus zwei fast selbständigen Schiffen, die durch ein großes Rad in der Mitte verbunden waren. Das Rad wurde von vier Pferden gedreht, die in einem karussellartigen Zirkus mit Zelt dachim Kreise liefen. Der Lärm dieses Rades soll aus weiter Ferne störend hörbar gewesen sein. Schon im Jahre 1828 wird das Wunderwerk, das 75,000 Franken gekostet haben soll und aus Eichen- und Lärchenholz erstellt war, verkauft. Seines langsamen Ganges wegen — jedes Ruderboot fuhr schneller — erhielt es den Namen „Seeschneck“, ganz ähnlich wie zwanzig Jahre später der „Wilhelm“ auf dem Bodensee.

Da Herr Church mit seinem „Tell“ einen Reingewinn von fünfzigtausend Franken hatte und ihn überdies um 117,000 Franken verkaufte, war die natürliche Folge, daß sich nun mehrere Gesellschaften bildeten und untereinander sich eine tödliche Konkurrenz machten. Die gleiche traurige Geschichte wiederholt sich auf allen unsern großen Seen. Gewöhnlich tritt als tertius gaudens jeweils die dritte Gesellschaft das Erbe ihrer im Zweikampf verblutenden beiden Vorgänger an. So baute die Genfer Gesellschaft 1824 den „Winkelried“ nach dem „Tell“; die neue Lausanner Gesellschaft schuf 1826 den „Léman“, und die Genfer antworteten 1837 mit dem Bau des «Aigle»; 1839 tauchte eine dritte Gesellschaft mit der «Helvétie» auf, was einem melancholischen und für das finanzielle Wohl seiner Heimat besorgten Zeitgenossen den Ausruf entlockt: „Niemals werden wir Reisende genug auf unserem See haben, um mehr als zwei Schiffe zu benötigen!“ — heute sind es ihrer mit den sechs Güterschiffen fünfundzwanzig! Als endlich gar die Simplonbahn und die schweizerische Westbahn je zwei Schiffe bauen ließen, als die «Hirondelle» und die «Helvétie» versanken, kam es endlich 1866 zu der ersten Fusion der streitenden Parteien unter der Firma Bateaux réunis, die heute sich zur Société générale de navigation entwickelt hat.

Wir haben uns mit der Geschichte des Genfersees so ausführlich befaßt, weil sie typisch für die andern Seen ist. Ueberall befehdeten sich rivalisierende Gesellschaften, jede in der Hoffnung, den Gegner durch größeres Kapital, stärkere und schönere Schiffe, billigere Taxen und bessere Fahrgelegenheit aus dem Felde zu schlagen. Ueberall ist gegenwärtig diesem für das Publikum zwar sehr förderlichen, für die Interessenten und den Allgemeinwohlstand recht bedenklichen Wettstreit ein Ende gemacht worden. Der Zürichsee ist als letzter erst 1902 in diese friedliche Periode getreten. Einzig der Bodensee und Rhein wird noch von sechs verschiedenen Gesellschaften befahren, was aber seinen Grund in der



Schweiz. Flotte Abb. 2. Bewaffnete Kriegsbarke, nach Major J. F. Cuenod de Martignier (zweite Hälfte des XVIII. Jahrh.).

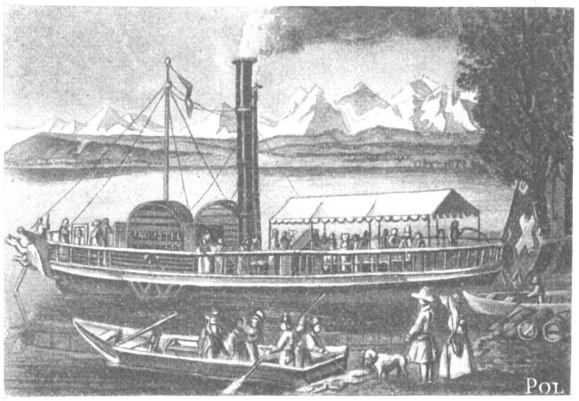


Schweiz. Flotte Abb. 3. Das Reitschulschiff (bateau-manège) auf dem Genfersee aus dem Anfang des XIX. Jahrh.

Internationalität seines Gebiets hat. Das erste Dampfschiff auf dem Bodensee erschien 1824 unter württembergischer Flagge. „Wilhelm" (s. Abb. 9) und „Max Joseph" fuhren zwischen Schaffhausen, Rorschach und Lindau umher und leisteten trotz zahlreicher Havarien und Defekte gute Dienste. König Wilhelm von Württemberg, Freiherr von Cotta und David Macaire waren die Gründer dieses Betriebes. Letzterer konstituierte 1830 in Konstanz eine „Dampfschiffgesellschaft für den Bodensee und Rhein". 1838 vermehrte ein bayrisches Schiff den bestehenden Park, und 1839 ließen die Badenser bei Escher-Wyß in Rorschach ihr erstes Boot herstellen, das vorzüglich ausfiel und eine Reihe von Bestellungen aller Bodenseegesellschaften zur Folge hatte. Nun begann die Periode der Konkurrenz und der Zerwürfnisse, bis die Bahnen nach Winterthur und nach Stuttgart neuen Verkehr brachten. Erst 1902 war die Bodenseegürtelbahn vollendet. — Von 1850 an erschienen schweizerische Schiffe auf dem See, die 1857 die Nordostbahn und 1902 der Bund erwarb. Zwischen den sechs Gesellschaften herrscht nun das beste Einvernehmen. Die Schweiz betreibt die Strecke Romanshorn-Friedrichshafen und Rorschach-Arbon gemeinsam mit Württemberg, Romanshorn-Lindau und Rorschach-Lindau mit Bayern, Lindau-Bregenz gemeinsam mit allen Uferstaaten, Romanshorn-Arbon allein. Der Untersee und Rhein mit neun badischen Stationen wird von einer besondern, rein schweizerischen Gesellschaft mit eigenem Schiffspark besorgt. Eine Spezialität des Bodensees sind noch die (auch in kleinerem Maßstabe auf dem Vierwaldstättersee ausgeführten) Trajektfahrten, d. h. der Transport von sechs bis acht Güterwagen auf dem Schiff. Es besteht sogar der Plan, die von Friedrichshafen und Lindau nach der Schweiz fahrenden Züge auf die gleiche Weise zu befördern, um das lästige zweimalige Umsteigen und Umladen zu vermeiden.

Wesentlich einfacher liegen die Dinge auf dem Neuenburger- und Murtensee. Hier begann 1826 die Dampfschiffahrt mit der „Union", die nach zwei Jahren schon das traurige Los hatte, ihre Maschinen nach dem Bodensee reisen zu sehen, während ihr Holzwerk zu einer Gartenwirtschaft in Yverdon verwendet wurde! Eine längere Lebensdauer war dem «Industriel» (s. Abb. 4) beschieden, der von Ph. Suchard 1834 in Paris gebaut wurde und bis 1851 den Dienst zwischen Yverdon und Neuenburg versah, dem dann die neugebaute Eisenbahn auf der gleichen Strecke ein klägliches Ende bereitete. Heute besteht der Hauptverkehr zwischen Neuenburg und den Dörfern des Ostufers Estavayer und Cudrefin. Auch besteht ein Flußdampferverkehr — der einzige außer der Rheinschiffahrt zwischen Konstanz bezw. Stein und Schaffhausen — zwischen Cudrefin durch die Broye nach dem Murtensee und Sonntags durch die Ziehl nach der Petersinsel und Biel, sodaß die einst ein großes Becken bildenden drei Nachbarseen durch den Schiffverkehr wieder vereinigt sind.

Auch der Zürichsee hatte im sechzehnten Jahrhundert eine Kriegsflotte von hundert Schiffen, die im Feuer gestanden haben sollen, „sonst aber gewöhnlich dazu verwendet wurden, die hin und wieder etwas mutwilligen ‚getreuen Untertanen' am See wieder zur Raison zu bringen". Als dritter im Bunde weihte der Zürichsee am 19. Juli 1835 sein in England gebautes erstes Dampfboot, die „Minerva", ein. 1838 bildete sich die erste Gesellschaft, die den „Republikaner", 1847 den



Schweiz. Flotte Abb. 4. Der «Industriel» auf dem Neuenburgersee (1834—1851).

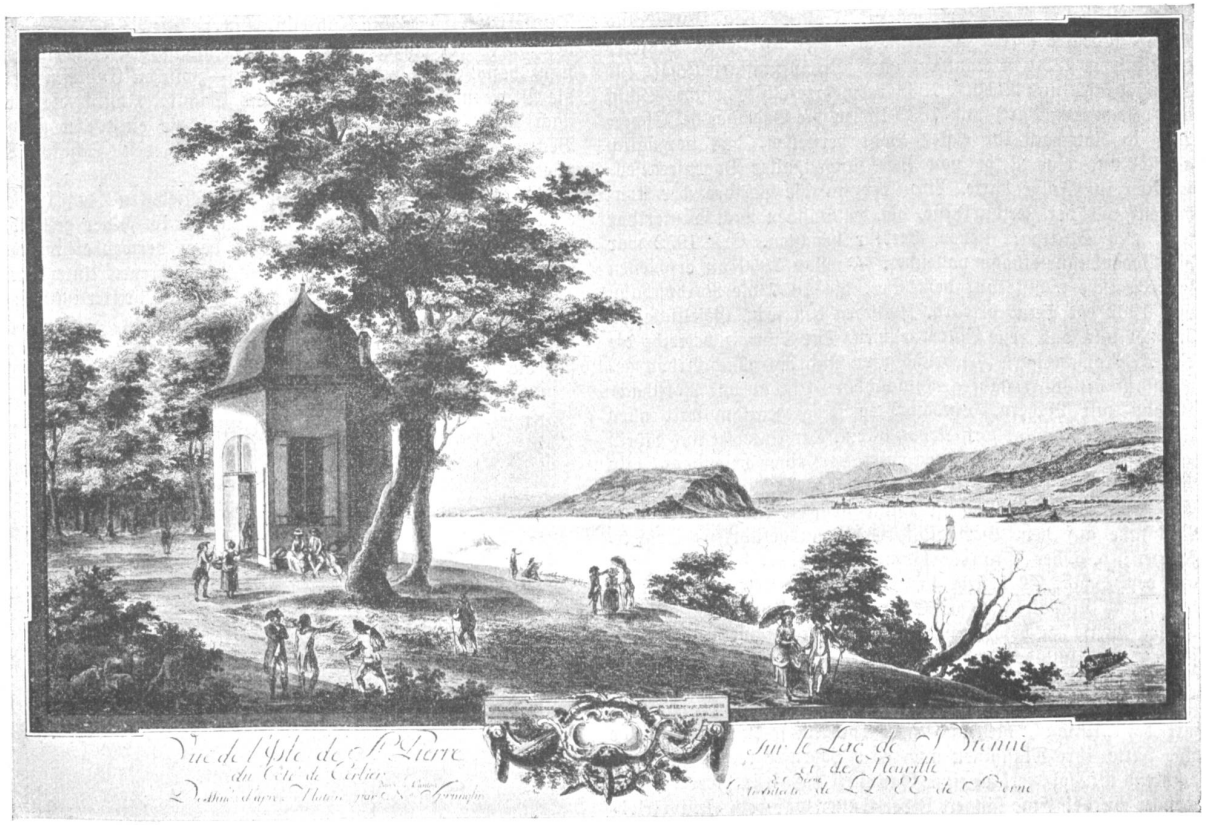
„Gustav Albert", 1851 den „Schwan" bauen ließ. 1862 bildete sich mit „Taube", „Lerche", „Schwalbe" und „Biene" eine Konkurrenzgesellschaft in Thalwil, die sich 1868 mit der Zürcher Gesellschaft vereinigte. 1875 übernahm die Nordostbahn den ganzen Park, 1890 gründete Herr Fierz-Landis die Schwalbengesellschaft, und 1894 versuchte Wädenswil es wieder mit einer Gegengründung, die 1900 verkrachte. Der Bund schenkte dann 1902 den Schiffspark der verstaatlichten Nordostbahn der Fierz-Landis'schen Gesellschaft und hilft außerdem das seit 1901 chronische Defizit mit einer Maximalsumme von 18,000 Franken decken. „Diese Defizite," heißt es in unserer Monographie mit immerhin vorsichtigem Optimismus, „dürften vorübergehender Natur sein."

Wie am Zürichsee, wenn auch in geringerem Grade, hat am Thunersee die Bahn dem Schiffsverkehr zunächst geschadet. Dort begann der Dampfbetrieb vierzehn Tage nach Zürich, am 31. Juli 1835, dem Tage der vierten Verfassungsfeier des Kantons Bern. Um den Betrieb des in Paris erstellten eisernen Dampfers „Bellevue" (vgl. Abb. 6) machten sich die Gebrüder Knechtenhofer verdient. 1839 begann ein Herr Matti aus Vevey die Dampfschiffahrt auf dem Brienzersee. 1842 fusionierten beide Gesellschaften; 1869 kam die übliche, schnell absorbierte Gegengründung. 1872 brachte die neue Thunerseebahn die Verlegung der Interlakener Endstation von Neuhaus (s. Abb. 7) nach Därligen; 1888 förderte die Brünigbahn den Verkehr auf dem Brienzersee, zu der 1889 die Beatenbergbahn, 1890 die Oberlandbahnen und 1892 die Rothornbahn kamen. 1897 wurde der Kanal Därligen-Interlaken eröffnet, sodaß gegenwärtig nur noch zwei Probleme ungelöst sind: die Verbindung der beiden durch sechs Tiefbrücken getrennten Seen und die Eröffnung der Brienzerseebahn.

Ein Wort noch über den Vierwaldstättersee, den das Handelshaus Knörr in Luzern 1837 und 1842 mit den ersten Dampfern „Stadt Luzern" und „St. Gotthard" beglückte. 1845 bildete Regierungsrat Müller von Uri eine neue Gesellschaft, die 1847 als Postdampfschiffahrtgesellschaft ihren „Waldstätter", 1848 den „Rigi" vom Stapel ließ. Die Konkurrenten setzten nun ihre Preise gegenseitig bis auf drei Batzen für die Strecke Luzern-Flüelen herab und veranstalteten sogar regelrechte Wettrennen. 1849 schuf der Bund Frieden zwischen den feindlichen Brüdern. 1862 entstand ein Gegenunternehmen auf dem Alpnacher und 1869 auf dem Küßnachter See. 1872 kam es endlich zu einer völligen und dauernden Vereinigung aller Gesellschaften des Sees, die noch bis heute zu Recht besteht.

* * *

Doch genug von der oft unerquicklichen Geschichte unserer Seeschiffahrt; wenden wir uns nun deren gegenwärtigem Betrieb zu. Dampfbetrieb besteht gegenwärtig auf siebzehn Schweizerseen; denn zu den geschilderten Unternehmen des Genfersees (1823), Bodensees und Untersees (1824), Neuenburger- und Murtensees (1826), Bielersees (1826), Zürichsees (1835), Thuner- und Brienzersees (1835—39), Vierwaldstättersees (1836) kamen noch: 1826 der Langensee, 1848 der Luganersee, 1852 der Zugersee, 1889 der Jouxsee und der Hallwylersee, 1890 Greifen- und Aegerisee, 1902 der St. Moritzersee. Davon hat jeder noch seine besondern Kennzeichen. Die Matrosen des Waldstättersees gelten als verwegene und mutige Gesellen, von denen 1321 der Venezianer Marino Sanudo schrieb, sie eigneten sich vorzüglich zur Wiedereroberung des Heiligen Landes. Wettete doch ein Luzerner Schiffer schon 1278 „um 30 Pfund Pfennig", er wolle in einem Tage von Luzern nach Straßburg fahren; leider wissen wir nicht, ob ihm diese Neuauflage der Zürcher Hirsebreiexpedition gelang! Die Neuenburger nennen mit liebenswürdigem Sophismus ihren See „den größten der Schweiz", da nämlich die zwei an Flächeninhalt größern Gewässer, Genfersee und Bodensee, auch fremden Staaten gehörende Ufer haben! Das Schraubenboot auf dem Jouxsee rühmte sich gar, „das höchste Europas" zu sein (1008 m), welche Ehre ihm vor fünf Jahren von den zwei kleinen elektrischen Booten auf dem St. Moritzersee (1771 m), die zwar



Schweiz. Flotte Abb. 5. St. Petersinsel im Bielersee, nach Zeichnung von N. Sprünglin, Architekt der Gnädigen Herren von Bern.

Schweiz. Flotte Abb. 6. Anzeige der Eröffnung der regelmäßigen Dampfschifffahrten auf dem Thunersee, im „Thuner Wochenblatt" anno 1836.

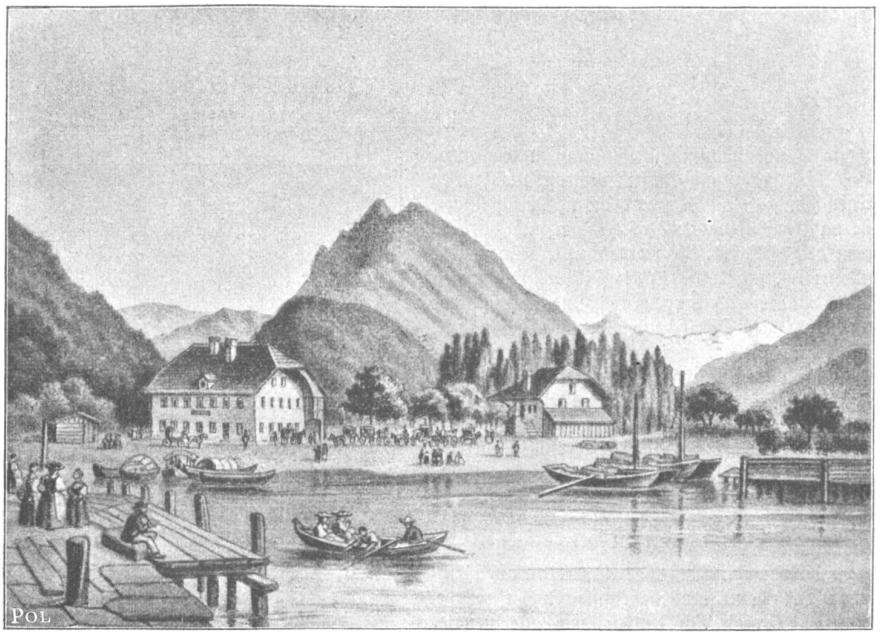
nur 1,2 Kilometer zurücklegen und zusammen 45 Personen befördern, streitig gemacht wurde. Eine traurig gestimmte Defizitgesellschaft könnten die Verwaltungen folgender Seen gründen: Zürichsee, Neuenburgersee, Untersee und Rhein, Hallwyler-, Zuger-, Aegeri- und Greifensee. Schwanken die Defizits (1905) zwischen 1000 und 32,000 Franken, so bewegen sich die Ueberschüsse bis 327,000 (Vierwaldstättersee) und 441,000 Franken (Genfersee). Auch der Walensee, der in den Vierzigerjahren schon seinen „Linth-Escher" hatte, soll trotz dem schwachen Verkehr auf dem Nordufer und der Bahn auf der Südseite wieder einen Dampfer erhalten.

Nun die Hauptfrage: Welches sind die schönsten und größten Schiffe der Schweizerseen? Es ist nicht leicht, sich aus unserm Schiffswerk, das die berechtigte Empfindlichkeit der einzelnen Verwaltungen schonen will, zu orientieren. Nach seinen eigenen Angaben wäre es die 1887 gebaute, elfhundert Passagiere fassende, sechzig Meter lange, 7,50 Meter breite „Stadt Luzern" mit 850 Pferdekräften (HP). Auf ihr fuhr der deutsche Kaiser am 2. Mai 1893 von Flüelen nach Luzern. Bei näherem Zusehen aber findet man, daß die «Suisse» des Genfersees (1875/93) mit 795 HP zwar 30 cm schmäler, aber 4 m länger ist. Sie faßt zwölfhundert Reisende und steht darum neben der „Helvetia" des Zürichsees (1874), über deren Umfang und Kraft leider nähere Angaben fehlen*).

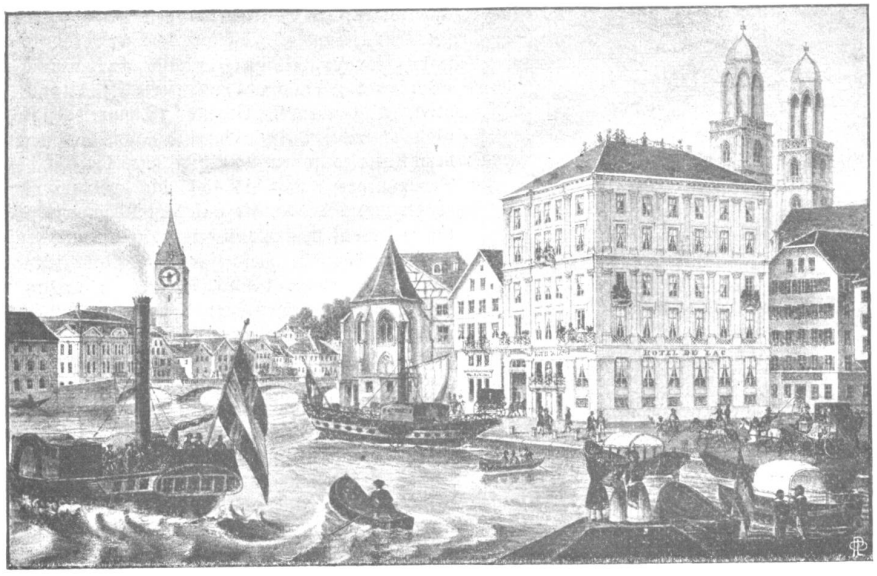
Die stärksten Schiffe der Schweiz sind «Montreux» und «Général Dufour» mit 1000 HP, «Genève» mit 890 HP, alle drei auf dem Genfersee und für tausend bis elfhundert Reisende eingerichtet. Dann folgt der „Winkelried" (1870/97, Genfersee) mit elfhundert Reisenden, 850 HP und 60 Meter Länge, und der „Schiller" des Waldstättersees (1906; tausend Passagiere, 850 HP, 60 Meter). Schiffe von 55—60 Meter Länge, 700—850 Passagieren und 500—800 HP sind ferner: „Uri", „Unterwalden", „Germania", „Italia", „Schwyz", „Victoria" (Vierwaldstättersee); «Vevey», «Italie», «France», «Lausanne», «Bonivard», «Léman» (Genfersee); „Blümlisalp", „Bubenberg", „Beatus" (Thunersee); „St. Gallen" und „Rhein" (Bodensee). Die Schiffe auf dem Untersee fassen 250 bis 350, die auf dem Neuenburgersee 250 bis 450, die auf dem Langensee 200 bis 500, die auf dem Luganersee 200 bis 400, auf dem Brienzersee 150 bis 500, auf dem Zürichsee (die „Helvetia" und „Stadt Zürich" ausgenommen) 200 bis 400 Personen. Die ältesten Schiffe der Schweizer Seen, soweit sie heute noch ihren Dienst versehen, sind: „Stadt Thun" (1864) auf dem Thunersee, „Rigi" (1848), „Stadt Basel" (1859), „Stadt Mailand" (1859), „Wilhelm Tell" (1864) auf dem Waldstättersee, „Thurgau" (1855) und „Zürich" (1855) auf dem Bodensee, „Ceresio" (1856) und „Elvezia" (1870) auf dem Luganersee, „Winkelried" (1870) und «Suisse» (1874) auf dem Genfersee, „Lukmanier" (1865), „Taube", „Glärnisch", „Schwalbe" (1864) auf dem Zürichsee. Verschiedene Verwaltungen schweigen sich klugerweise über das Geburtsjahr ihrer Schiffe aus; doch weiß man, daß z. B. auf dem Neuenburgersee größere Schiffe in den letzten Jahrzehnten nicht gebaut wurden. Auch über die Erbauer hätte man gerne bei jedem See Näheres erfahren. Gegenwärtig behaupten die Gebrüder Sulzer in Winterthur mit Escher-Wyß in Zürich allein das Feld. Die letzten zehn neuen Schiffe des Genfersees stammen von Sulzer, zwölf ältere von Escher-Wyß. Auf dem Waldstättersee sind sieben neuere Schiffe von Sulzer, sieben neuere und sieben ältere von Escher-Wyß. Auf dem Bodensee ist Escher-Wyß mit zehn Schiffen gegen drei von Sulzer auch heute noch der Bevorzugte, ebenso auf dem Thuner-, Brienzer- und Langensee. Künftig das größte Schiff der Schweiz, für fünfzehnhundert Personen mit 1500 HP eingerichtet, wird dasjenige sein, das die Dampfschiffgesellschaft des Genfersees bei Sulzer in Bestellung gegeben und das 1910 seinen Dienst antreten soll.

Die Unfallstatistik der schweizerischen Flotte ist nicht groß. Außer einer Dampfkesselexplosion im Jahre 1891, die mehrern jungen Leuten das Leben kostete, sind nur auf zwei oder drei Seen ein paar Schiffe gestrandet oder leck geworden,

*) Inzwischen ist die „Stadt Zürich" (Sommer 1909) mit neunhundert Plätzen und 500 HP hinzugekommen (s. Abb. 12).



Schweiz. Flotte Abb. 7. Ehemalige Dampfschifffstation Neuhaus am Thunersee.



Schweiz. Flotte Abb. 8. Schifflände in Zürich mit Wasserkirche und Hotel Bilharz.

ohne daß Menschenleben in größerer Anzahl zu beklagen gewesen wären.

Ueber das zeitweise Zufrieren der Seen und die Lahmlegung der Schiffahrt, über das verwendete Brennmaterial — die Fahrt Zürich-Rapperswyl und zurück kostete fünf Klafter, die Fahrt Thun-Neuhaus und zurück 1½ Klafter Tannenholz — erhalten wir interessante Angaben. Erst in den sechziger Jahren hat die Steinkohle über Holz und Torf triumphiert. 1896 wurde der Schiffbetrieb auf den schweizerischen Gewässern unter eine einheitliche und strenge bundesrätliche Kontrolle gestellt; 1898 vereinigten sich alle größern Schiffsverwaltungen zu einem einheitlichen Verbande. Alles scheint also gegenwärtig aufs beste zu verlaufen.

Und doch möchten wir gerne den Schleier der Zukunft lüften; wir möchten wissen, ob sich unsere schweizerische Flotte mit ihren 75 Raddampfern, 24 Schraubendampfern, ihren 31,000 Pferdekräften und ihren 45,000 Personenplätzen wirklich in so rapider Steigerung weiterentwickelt, wie es im letzten Jahrzehnt der Fall war. Das hängt natürlich vom Fremdenverkehr ab. Wo die meisten Fremden, da sind auch die stolzesten Schiffe. Eine große Stadtbevölkerung allein, sei es auch die Zürichs mit seinen 180,000 Einwohnern, eine große Seefläche allein wie die bei Neuenburg genügt nicht zum Aufschwung des Seeverkehrs. Aber zum Glück ist auch für eine Alimentierung anderer Art gesorgt. Die beinahe brachliegende Flußschiffahrt in der Schweiz und der Warenverkehr auf den Seen, den die Eisenbahn den Gewässern fast gänzlich abnahm, kommt ihrer Billigkeit wegen wieder zu Ehren*). Auf die Entwicklung der Rheinschiffahrt zwischen Straßburg, Basel, Schaffhausen und Konstanz sind jetzt aller Augen mit Spannung gerichtet. Zwischen Yverdon, Neuenburg und Solothurn finden ebenfalls Probefahrten statt. Warum sollten die Zeiten von 1862 nicht wiederkehren, wo der „Neptun" von Neuenburg durch Ziehl und Aare nach Thun gebracht wurde? Schon träumt man von einer Verbindung des Rhonebeckens (Genfersee) mit dem Aare- und Rheinbecken; schon studiert man im Tessin den Anschluß an das adriatische Meer. Ungeahnte Entwicklungsmöglichkeiten enthüllen sich. Der Wasserweg, lange verschmäht und fast gänzlich verlassen, kommt wieder zu Ehren. Er soll nicht nur dem Vergnügen der Fremden und Einheimischen dienen, sondern eine Quelle nationalen Wohlstandes werden. Vielleicht erwacht auch der schweizerische Admiral von 1580 wieder zum Leben und die „schweizerische Flotte" gewinnt an Ansehen und Macht. Umso berechtigter war dann der gerade zur rechten Zeit gemachte Versuch, ihrer Vergangenheit und Gegenwart das schöne Werk zu widmen, das wir hier bei unserm Plauderstreifzug geplündert haben. Möge diese Uebersicht zum Studium der Monographie und zu ihrem Besitz recht vielen unserer Seebewohner Lust machen.

Dr. Ed. Platzhoff-Lejeune, Lausanne.

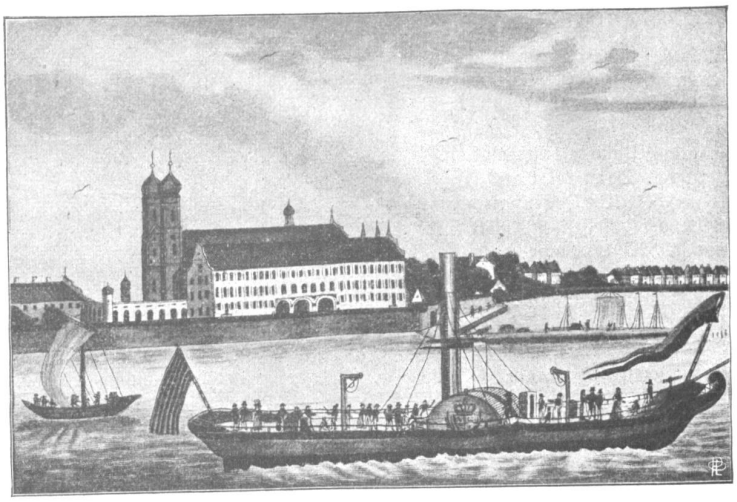
*) Vgl. den Aufsatz von Dr. ing. Hermann Bertschinger über „Zentraleuropäische Binnenschiffahrt" in „Die Schweiz" XII 1908, 345 ff.
A. d. R.

Der Wettstreit der Flüsse.

Nachdruck verboten.

Ein Märchen von Lilli Marcusen, Bern.

Die Flüsse waren alle zusammengekommen. Das gab zwar keinen Landtag, wohl aber einen Kongreß im Meere; denn natürlich kamen sie dahergeschwommen, die großen und vornehmen mit Gefolge, die kleinen und bescheidenen allein: es sah lustig aus! Die meisten hatten lange Haare und lange Bärte und waren über und über mit Schilf und Seerosen geschmückt, trugen Korallenketten und große Muschelhörner, mit denen sie Musik machten. Neptun erwartete sie. Ein jedes Land hatte seine Gesandten geschickt und ihnen aufgetragen, den Meerkönig schön zu grüßen. Es war aber diesmal keine gewöhnliche Versammlung; es war etwas Besonderes los, etwas noch nie Dagewesenes, eine Art Preisausschreiben, wobei zum ersten Mal ein Wasserorden verliehen werden sollte und zwar demjenigen Flusse, der sich selbst am schönsten, das heißt am fließendsten loben würde. Nun kann man sich denken, wie alle neugierig waren: sogar die Haifische und die Wale



Schweiz. Flotte Abb. 9. Das erste Bodenseedampfboot „Wilhelm", mit dem Uebernamen „Seeschneck" (1824—1848).