

# Erfolg und Aufschwung der Dampfschifffahrt

Objekttyp: **Chapter**

Zeitschrift: **Neujahrsblatt der Naturforschenden Gesellschaft Schaffhausen**

Band (Jahr): **21 (1969)**

PDF erstellt am: **13.09.2024**

## **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.

kleinen Wasser die Fahrt von nun an nur bis Stein machen kann, so ist von Seiten der Verwaltung für die Reisenden die Einrichtung getroffen worden, dass ein gut gedeckter Reisewagen jeden Donnerstag Abends 4 Uhr von Stein nach Schaffhausen und Freitag Morgens 7 Uhr von Schaffhausen nach Stein fährt und so die Reisenden von und zu dem Dampfschiff führen wird. Die Taxe ist auf 1 fl. 12 kr. bestimmt und 50 Pfund Equipage frei. Das Ein- und Absteigequartier ist in Schaffhausen im Gasthaus zum ‚Schiff‘ und in Stein im ‚Schwanen‘.» (Allg. Schw. Korresp. Nr. 90.)

#### IV. Erfolg und Aufschwung der Dampfschiffahrt

Die folgenden Jahre brachten einen bedeutenden Aufstieg der Dampfschiffahrt. Da die Gesellschaft in Konstanz sich gleich mit zwei Schiffen am Verkehr beteiligte, war sie in der Lage, den Wünschen und Interessen der verschiedenen Uferplätze in einer bisher ungewohnten Weise zu entsprechen. In seinen Betrachtungen über die Ergebnisse des Betriebsjahres 1832 stellte der Ausschuss fest, «dass diese Anstalt ihren Zweck so vollständig als es ihre Gründer nur hoffen und wünschen konnten, erfüllt hat und sie zu erfüllen fortfahren wird». In zwölf Monaten hatte der Dampfer *Leopold* 18726 Personen befördert, die *Helvetia* in sechs Monaten 6107. Beträchtlich war der Gütertransport. Dank der grossen Energie und der Umsicht, mit der das Unternehmen geleitet wurde, konnte bereits ein Einnahmenüberschuss von rund 10000 Gulden ausgewiesen werden, der eine Dividendenausschüttung zuliess, welche sich auch in den folgenden Jahren immer um 4% herum bewegte. Mit der Zeit gelang es, an verschiedenen Uferplätzen die bestehenden Rechte zu erwerben. Von besonderer Bedeutung war der Vertrag mit der Schiffferschaft in Lindau, den die Gesellschaft für die Verladung der Güter und Passagiere nach allen Richtungen abschliessen konnte. Schwierigkeiten anderer Art boten die dürftigen Einrichtungen der Hafенplätze. Die meisten Landungsstellen waren derart mangelhaft, dass die Dampfschiffe in der Regel überhaupt nicht am Lande anlegten, sondern die Reisenden und Güter mittels Kahnverbindungen vom Festlande holten und sie dort wieder absetzten. Ziemlich schlecht stand es in Konstanz, wo Macaire sich schon im Jahre 1832 an die zuständigen Instanzen wandte und den Bau eines zeitgemässen Hafens verlangte, allerdings mit seiner Eingabe zunächst wenig erreichte. In Schaffhausen legte das Dampfschiff vorerst immer oberhalb der eigentlichen Landestelle an. Nach Ansicht des Verwalters der Gesellschaft schien dies der bequemste und sicherste Landungsplatz zu sein. Demgegenüber befürwortete Schaffhausen das Anlegen

beim Güterhof, da dadurch die Ordnung und Sicherheit beim Aus- und Einladen besser gewährleistet sei. Nach längeren Unterhandlungen konnte diese Meinungsverschiedenheit behoben werden. Schaffhausen musste jedoch versprechen, «dafür sorgen zu wollen, dass das Dampfschiff, welches nunmehr beym Güterhof anlanden werde, bey der Zu- und Abfahrt von da nicht durch andere Schiffe gehindert werde».

Betriebsausfälle waren in der Regel von kurzer Dauer, wirkten sich jedoch störend auf den Handelsverkehr aus, da die Waren in den Lagern liegen blieben und sich derart anhäuften, dass, wie beispielsweise im Oktober 1833, die Schaffhauser Schiffsmeister die Warentransporte nach Konstanz wieder für einige Zeit übernehmen mussten. Für die Reparaturen wurde in vielen Fällen der Schaffhauser Zeugschmied und Mechaniker Joh. Jakob Lämmlin (1805–1854) zugezogen. Schon 1833 benötigte die *Leopold* eine neue Steuermaschine, und im gleichen Jahre wurde auf der *Helvetia* eine neue mechanische Einrichtung zum Umlegen des Kamins und des Dampfrohres konstruiert.

Die Beschaffenheit der drei Brücken war während langer Zeit eine besonders lästige Störung des Dampfschiffahrtsbetriebes auf Untersee und Rhein. Die Konstanzer Brücke besass eine unverhältnismässig enge Durchfahrt. Dem Uebelstand wurde indessen nur wenig abgeholfen, und erst der Brand der Brücke öffnete den Weg zu einer befriedigenden Lösung. Bis dahin war die Beschädigung der Schiffe, vorab der Radkasten, nicht selten. Die Brücken von Stein und Diessenhofen verunmöglichten bei hohem Wasserstand die Fahrt nach Schaffhausen, ein Hindernis, das auch in der Gegenwart sich noch hie und da bemerkbar macht, obwohl beide Brücken in der Zwischenzeit gehoben wurden.

1835 bildete sich in Lindau eine neue «Dampfboot-Actiengesellschaft», die schon zwei Jahre später ein Schiff mit eiserner Schale dem Verkehr übergeben konnte. Nach dem Landesherrn wurde es auf den Namen *Ludwig* getauft. Als 1838 der Plan bestand, ein zweites Schiff zu erbauen, zeigte sich das Kaufmännische Direktorium in Schaffhausen bereit, sich finanziell zu beteiligen, allerdings nur unter der Bedingung, «dass das neu zu erbauende Schiff so konstruiert werde, dass es den Rhein befahren könne und stromaufwärts bedeutend schneller gehe als das jetzige Schiff *Helvetia*». So erschien dann Ende 1839 das Dampfschiff *Concordia*, welches Schaffhausen direkt mit Lindau verbinden sollte. Unterdessen fasste die Konstanzer Gesellschaft den Beschluss, die hölzernen Boote *Leopold* und *Helvetia* in solche mit eisernen Schalen umzubauen und erteilte zugleich den Auftrag zu einem neuen Dampfschiff (*Stadt Konstanz*). Sämtliche Arbeiten wurden der Firma Escher, Wyss & Cie. in Zürich übertragen, die bereits vorher für die württembergische Gesellschaft das Dampfschiff *Kronprinz* erbaut hatte. Dieser unerwartete Zuwachs an neuen Dampfbooten gestattete eine bedeutende Ausdehnung des Fahrplanes, verstärkte aber auch den Konkurrenzkampf der drei

Gesellschaften, ausgenommen eine kurze Zeit, während der zur Regelung der Verkehrsverhältnisse und zur Vermeidung der Konkurrenz eine vertragliche Abmachung bestand.

In Schaffhausen regten sich in den frühen vierziger Jahren schon Stimmen, die eine schweizerische Gesellschaft befürworteten, welche die schweizerischen Uferorte von den ausländischen Unternehmen unabhängig gemacht hätte. Eigentliche Ursache des 1845 getroffenen Entschlusses im Direktorium, ein eigenes und zwar besonders niedriges Dampfschiff erstellen zu lassen, war das Scheitern der Verhandlungen mit Diessenhofen über die dortige Brückenerhöhung. Zwei Jahre danach, am 5. August 1847, wurde beschlossen, einen Kostenvoranschlag für ein eigenes Schiff bei Escher in Zürich einzuholen. Aber erst am 24. Juli 1850 fand in Schaffhausen unter der Leitung des Kaufmännischen Direktoriums eine öffentliche Versammlung statt, an welcher die Bildung einer Dampfschiffahrtsgesellschaft beschlossen wurde. Deren erstes Dampfboot, die *Stadt Schaffhausen*, stiess 1851 zu den insgesamt neun Dampfschiffen, welche damals Rhein und Bodensee befuhren.

Während rund 150 Jahren verkehrten Dampfschiffe auf Rhein und Untersee. Im Mai 1967 fuhr der letzte Flussdampfer, die *Schaffhausen (II)*, nach Romanshorn, um dort abgebrochen zu werden. Damit wurde eine Zeitepoche abgeschlossen, welche 1817 mit dem Bau der *Stephanie* durch Bodmer begonnen hatte.

---

Anmerkungen zu «V. Uebersicht über die ersten Dampfschiffe auf Bodensee und Rhein» Seite 77.

<sup>1</sup> nach Emil Krumholz.

<sup>2</sup> beim Stapellauf wurde dem Schiff der Name *Johannes Huss* gegeben, auf Begehren der Badischen Regierung wurde es am 16. Februar 1841 in *Helvetia* umgetauft.