

Geschichtliches

Objektyp: **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.

I. Geschichtliches

Die Schaufelrad-Dampfschiffe der Schiffahrtsgesellschaft Untersee und Rhein sind insgesamt fünf an der Zahl gewesen, das sind, in chronologischer Reihenfolge: die beiden Schwesterschiffe *Arenaberg* und *Rheinfall*, sodann die *Schweiz*, die *Hohenklingen* und die *Schaffhausen*.

Ueber das wechselvolle Schicksal dieser Schiffe wird in der von der Schiffahrtsgesellschaft anlässlich ihres 100jährigen Bestehens herausgegebenen ausgezeichneten Festschrift: «100 Jahre Schiffahrtsgesellschaft Untersee und Rhein 1865—1965» von Ernst Steinemann¹ eingehend berichtet.

Aus dieser Schrift sowie aus anderen zuverlässigen Quellen werden nur die für die folgenden technischen Darlegungen wesentlichen Angaben angeführt.

Die zwei ersten Schiffe *Arenaberg* und *Rheinfall* (Schiffskörperteile und Maschinenanlage) wurden von Escher Wyss & Cie., Zürich, 1865 hergestellt. Zusammenbau des Schiffskörpers und Einmontieren von Kessel und Schiffsmaschine erfolgten auf einer provisorischen Werft im «Paradiesli» westlich von Stein am Rhein. Der Stapellauf fand — wahrscheinlich — querschiffs statt.

Die *Rheinfall* ging Ende 1869 bei Berlingen infolge Explosion des Kessels unter und wurde, nach Hebung, von Gebrüder Sulzer, Winterthur, auf der neuen Werft der Schiffahrtsgesellschaft zu Langwiesen 1871 wieder instandgestellt und versah fortan unter dem Namen *Neptun* ihren Dienst.

Die *Arenaberg* wurde 1918, die *Neptun* samt der jüngeren *Schweiz* 1939 auf Abbruch verkauft.

Die von der Firma Gebrüder Sulzer 1867 gelieferte *Schweiz* wurde in der Werft zu Romanshorn zusammengebaut und von Stapel gelassen. Die ursprünglich aus zwei gekuppelten Einzylinder-Zwillingsmaschinen, jede mit eigenem Dampfkessel, bestehende Maschinenanlage wurde im Jahre 1903 auf eine höhere Leistung umgebaut und dabei die zwei Einzelkessel durch einen einzigen, stärkeren Zweiflammrohrkessel ersetzt.

Das vierte Dampfschiff, die *Hohenklingen*, von Escher Wyss, Zürich, hergestellt und 1870 auf der neuen Werft zu Langwiesen zusammenmontiert und flottgemacht, musste nach zweijährigem Dienst infolge schlechter Betriebsergebnisse an die Württembergische Schiffverwaltung verkauft werden und kursierte während einer Reihe von Jahren unter dem Namen *Mömpelgard* auf dem Bodensee.

Im Jahre 1902 von der Schiffahrtsgesellschaft zurückgekauft, versah es unter seinem ursprünglichen Namen seinen Dienst bis zu seinem Verkauf an einen deutschen Käufer 1957.

¹ Druck: Nohl-Druck, Schaffhausen 1965.

Ueber den Werdegang des letzten und stolzesten Schaufelraddampfers der Schaffhauser Rheinflottille, der *Schaffhausen*, sind wir durch Aussagen lebender Zeitgenossen eingehend unterrichtet. Schiffskörperteile, Dampfkessel und Maschine wurden, wie für die *Schweiz*, von Gebrüder Sulzer hergestellt. Nach Zusammenbau und Stapellauf des Schiffskörpers in der Werft zu Langwiesen wurde die leere, mit Mennige gestrichene Schiffsschale durch die *Schweiz* nach Kressbronn am Bodensee geschleppt, wo der Kessel in der Bodan-Schiffswerft eingebaut wurde. Nach der Rückkehr am Schlepptau nach Langwiesen fand das Einmontieren der Dampfmaschine und die Fertigstellung des Schiffs statt.

Die *Schaffhausen* wurde im Juni 1967 und den folgenden Monaten auf der Werft zu Romanshorn abgewrackt.

II. Der Schiffskörper

Der Schiffskörper (Fig. 2 und 3) hatte bei allen fünf Dampfschiffen annähernd dieselben Dimensionen. Für die *Schaffhausen* waren diese:

Länge über alles	42,0 m
Breite über Hauptspant	5,2 m
Grösste Breite (über Radkasten)	8,5 m
Tiefgang leer	0,96—1,00 m
Tiefgang vollbeladen	1,09—1,23 m

Kesselanlage, Dampfmaschine und die Schaufelräder nahmen ziemlich genau die Schiffsmittle ein.

Wegen der Durchfahrt unter den niederen Brückenbögen in Diessenhofen und Stein am Rhein musste der Schiffskörper ohne Aufbauten über dem Deck disponiert werden. Es wurde somit die sogenannte «Eindeck-Bauweise» gewählt, eine für alle schweizerischen Gewässer einzig in ihrer Art gewesene Anordnung.

Aus denselben Gründen musste das wegen des Fehlens von Aufbauten in Schiffsmittle aussergewöhnlich hoch aussehende Kamin abklappbar ausgebildet sein. Das Umlegungs- und Aufrichtungs-Manöver des nach hinten Uebergewicht aufweisenden leicht schrägen Kamins mittels Seilzügen und Handwinde ist aus Fig. 2 ersichtlich.

Die Abklappbarkeit des Kamins war mit einer weiteren Eigentümlichkeit verbunden. Um für das umgelegte lange Kamin auf dem Deck den nötigen, von den Fahrgästen nicht begehbaren Platz zu finden, musste, da das Oberlicht oberhalb