

100 Jahre Dampfschiffahrt auf dem Zürcher- und dem Thunersee

Autor(en): **E.C.S.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Die Schweiz = Suisse = Svizzera = Switzerland : offizielle Reisezeitschrift der Schweiz. Verkehrszentrale, der Schweizerischen Bundesbahnen, Privatbahnen ... [et al.]**

Band (Jahr): - **(1935)**

Heft 7

PDF erstellt am: **08.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-778911>

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.

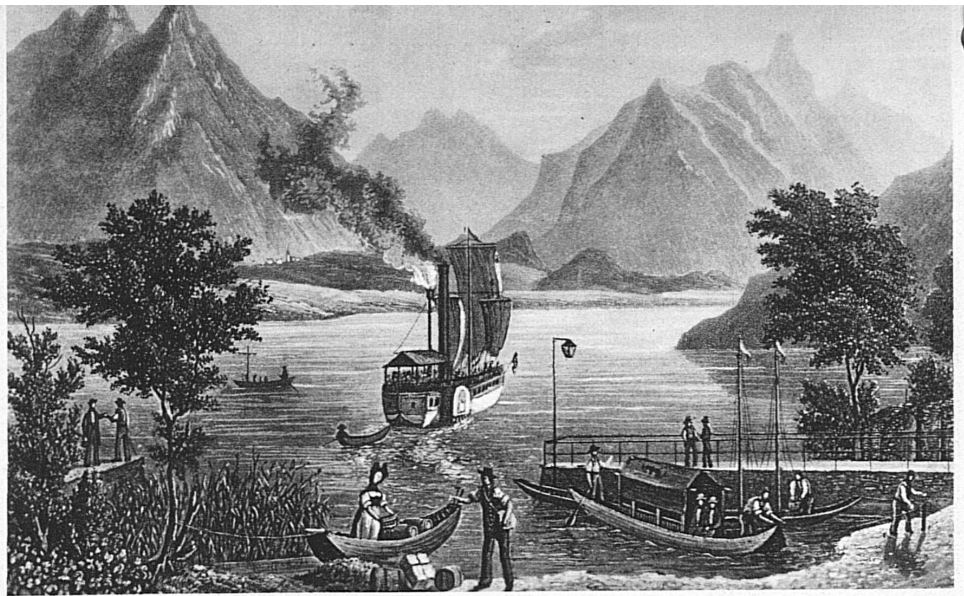
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

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.

100 Jahre Dampfschiffahrt

auf dem Zürcher- und
dem Thunersee



Das erste Dampfschiff «Bellevue» bei Neuhaus, der ersten Interlakner Dampfschiffstation



Zürich, herrlich am See gelegen, bietet seinen Bewohnern und seinen Gästen alle Freuden und Genüsse schöner Seefahrten
Das Schiff überquert den Thunersee und steuert nach Gunten-Sigriswil



Am 19. Juli 1835 legte als erstes Dampfschiff des Zürichsees die «Minerva» die Strecke von Zürich nach Rapperswil in der für Zeitgenossen unglaublich kurzen Zeit von zweieinhalb Stunden zurück. Am letzten Tage noch desselben Monats fuhr zum Staunen aller Seeanwohner mit pochenden Schaufelrädern und wehender Rauchfahne als erstes Dampfboot die «Bellevue» von Thun nach Neuhaus bei Interlaken.

Die Zürcher hatten ihr Schiff im Lande der ersten Dampfmaschinen, in England, bauen lassen und von der englischen Küste hatte es mit eigener Kraft den Kanal durchquert, und ein zeitgenössischer Bericht erzählt, «wie eine Ente sei die „Minerva“ rheinaufwärts bis oberhalb Basel, nach Kaiser-augst geschwommen». Weil von dort an eine fahrbare Wasserstrasse fehlte, musste für das kleine Stück Reiseweg das ganze Schiff demontiert und auf Pferdefuhrwerke verladen werden. In Zürich wurden die einzelnen Teile wieder zusammengesetzt, und unter Kanonendonner fand am 26. Juni 1835 der zweite Stapellauf statt. Die Thuner hingegen hatten sich ihre «Bellevue» von Cavé in Paris bauen lassen, und so erhielt ihr Boot seine erste Taufe mit Thunerseewasser.

Für die Seegegenden war die bequeme und rasche Beförderungsart von ungeheurer Bedeutung, denn es fehlte damals an beiden Ufern noch an leistungsfähigen Strassen. Der gesamte Personen- und Güterverkehr war auf die «Märtschiffe» angewiesen, die nur an besonders günstigen Tagen ihre Segel hissen konnten, in der Regel wurde nur gerudert. Das hatte zur Folge, dass die Anwohner des obern Zürichsees in Stäfa schon um elf Uhr des Nachts, die Leute von Männedorf um Mitternacht einsteigen mussten, wenn sie zum Morgenmarkt, also etwa um 6 Uhr, in Zürich sein wollten. Viel Raum war auf diesen «Nauen» dem Viehtransport reserviert; für die Menschen waren zwei enge Reihen Strohsäcke und Woldecken für die lange nächtliche Fahrt vorhanden. Die Passagiere pflegten von zu Hause ein Kopfkissen mitzunehmen.

So ist es begreiflich, dass die Längsfahrten mit dem schnell-fahrenden Dampfschiff als unerhörte Bequemlichkeit gepriesen wurden, wenn schon das Schiff, weil es damals noch keine Landungsbrücken gab, nicht bei den Dörfern anlegte. Mitten im See wurde nämlich die Maschine abgestellt, und von beiden Ufern näherten sich dann von den einander gegenüberliegenden Dörfern die Fahrgäste mit gemieteten Ruderbooten. Man kann sich vorstellen, dass es jeweils einige Zeit dauerte, bis Menschen, Vieh und Waren an Bord waren, ist der See doch zum Beispiel zwischen Richterswil und Stäfa an die vier Kilometer breit.

Die «Minerva» war auf ihrer Herreise schon getauft worden, sie hiess «Vulkan»; aber da man damals nicht ohne gute Gründe noch Angst vor Kesselexplosionen und andern Tücken der Dampfmaschine hatte, zogen es die Zürcher vor, den



Ausfahrt aus dem Thunerseehafen, dem Hochgebirge des Berner Oberlandes entgegen. Eiger, Mönch und Jungfrau

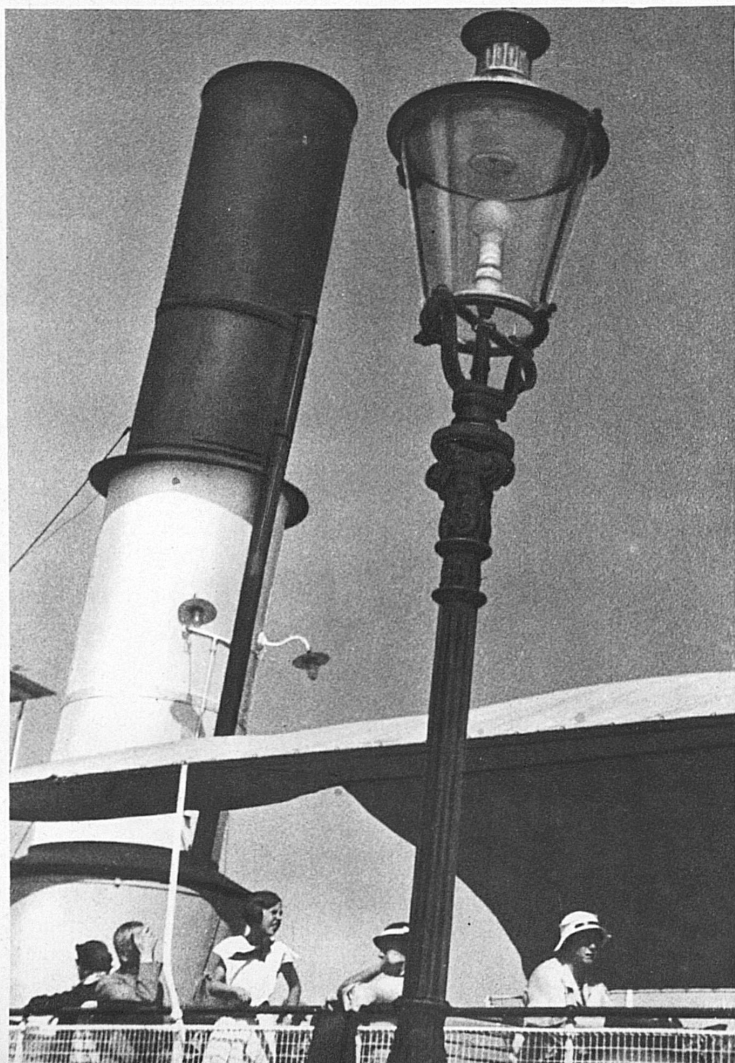
Namen des launischen Feuergottes als schlechtes Omen zu vermeiden, und sinnigerweise wählte man dann, wie es der allegoriefreudigen Zeit entsprach, den Namen der etruskischen und italienischen Beschützerin von Handel und Gewerbeleiss.

Das neue Verkehrsmittel erfreute sich bald allgemeiner Beliebtheit, und der « Bellevue » folgte auf dem Thunersee und auf dem benachbarten Brienersee eine ganze Reihe neuer Schiffe. Freilich wurden sie nun nicht mehr aus dem Ausland bezogen. Die rasche Entwicklung einer leistungsfähigen einheimischen Maschinenindustrie ermöglichte es, selbst viel grössere und stärkere Dampfschiffe im Inland, bei Escher-Wyss in Zürich, herstellen zu lassen.

Von ausserordentlicher Bedeutung für die Schifffahrt auf den beiden Seen war die Entwicklung des Eisenbahnwesens. Seit 1875 die Linie

Phot.: Henn, Schneiter, Steiner-Heiniger, Tuggener-Foto

(Schluss Seite 36)



100 Jahre Dampfschiffahrt auf dem Zürcher- und dem Thunersee

(Schluss von Seite 33)

der Nordöstbahn längs des linken Zürichseeufers eröffnet worden war, ging der Güterverkehr sehr rasch zurück. Die grösseren Schiffe, welche für die Längsfahrten bestimmt waren, wurden daraufhin von der Nordostbahn selbst übernommen. Im untern Seebecken wurde der Lokalverkehr von den «Schwalben» der Zürcher Dampfbootgesellschaft besorgt, und nach der Eröffnung der Südostbahn von Wädenswil nach Einsiedeln (1877) wurde erst noch eine Dampfbootgesellschaft Wädenswil mit zwei Schiffen, «Wädenswil» und «Speer», gegründet. Maria Einsiedeln, welches damals noch den grössten Wallfahrtsverkehr in Europa hatte, führte dem Dampfbootverkehr auf dem Zürichsee eine ganz beträchtliche Zahl von Passagieren zu. Es ist übrigens für die damalige Zeit optimistischer, einander aufs schärfste konkurrenzierender Gründungen charakteristisch, dass selbst während einiger Zeit auf dem kleineren Thunersee drei verschiedene Gesellschaften sich gegenseitig «das Wasser abzugraben» versuchten.

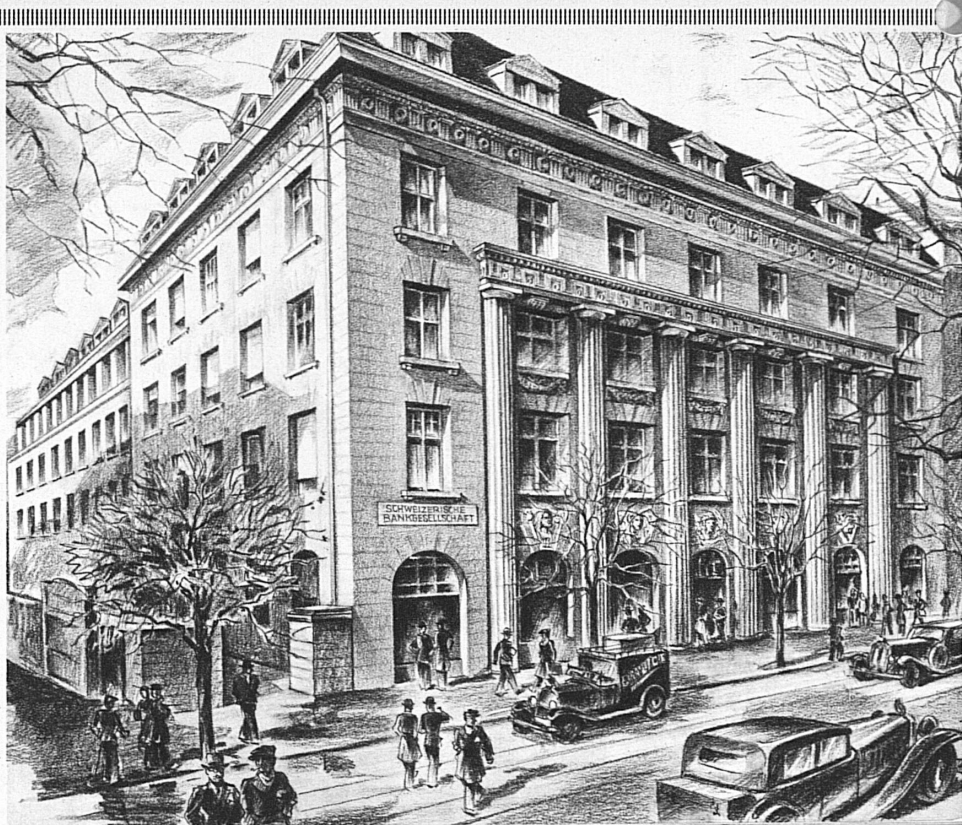
Dort hatte der Reisendenverkehr seit der Eröffnung der Eisenbahn Bern—Thun 1859, durch welche das Berner Oberland Anschluss an das schweizerische und damit an das internationale Eisenbahnnetz bekommen hatte, ständig zugenommen.

Zur selben Zeit nämlich war die Begeisterung für die Schönheiten der Schweizer Seelandschaften eine allgemeinere geworden, und so schadete es der Entwicklung des Dampferverkehrs keineswegs, dass allmählich der Frachtverkehr von den neu gebauten Uferbahnen übernommen wurde. Denn die Zahl derer war in ständigem Wachstum begriffen, denen es bewusst wurde, welches unvergleichliches Instrument diese Dampfboote darstellten zum mühelosen und ruhigen Genuss der sich stets wandelnden Landschaftsbilder. Dieser Entwicklung trugen die Gesellschaften insofern Rechnung, als sie immer schönere Boote, welche bis an die tausend Fahrgäste aufnehmen konnten, ansehafften. Der Reisende, der sich von langen Autostrassen, von weiten Bahnfahrten oder von ermüdenden Wanderungen erholen möchte, kann nichts Besseres tun, als einen Tag auf einem Dampfer einer dieser Seen zu verbringen. Und wer nur zwischenhinein einmal einen halben, einen ganzen Tag sich von seiner Beschäftigung befreien kann, der dürfte kaum eine ferienhaftere, ausruhendere Form für die Freizeit finden, als die sorglose und abwechslungsreiche Fahrt mit einem der hübschen Dampfer, die, seit sie den prosaischen Frachtverkehr den Bahnen überlassen haben, nur noch dafür geschaffen scheinen, frohen, licht- und lufthungrigen, naturliebenden Menschen für die besonders schönen Tage ihres Lebens eine flüchtige Stätte zu sein.

E. C. S.

Zum Eidgenössischen Musikfest in Luzern am 27./29. Juli

ziehen mit Klingling-bumbum und Tschingdada die Musiken aus allen Teilen unseres Vaterlandes; sie haben blitzblanke Instrumente und neue Uniformen und drunter ein mächtiges Herzschiellen, dass sie denen andern, potzverdori, mal wieder zeigen wollen, was rechter Schmetterklang und Hörnerruf gelten. Denen andern — das sind teils die Spörtler, die glauben, dass



SCHWEIZERISCHE BANKGESELLSCHAFT

UNION DE BANQUES SUISSES

WINTERTHUR · ZÜRICH · ST. GALLEN

Aarau, Basel, Baden, Bern, Genf, Lausanne

Locarno, Lugano, Montreux, Vevey u. a.