Zeitschrift: Die Berner Woche in Wort und Bild : ein Blatt für heimatliche Art und Kunst

Band: 25 (1935)

Heft: 28

Artikel: Hundert Jahre Dampfschiffahrt auf dem Zürichsee

Autor: [s.n.]

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-645192

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: 31.07.2025

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

„Ich habe alles meinem Chef übergeben!"

„Ihrem — was?"

„Meinem Chef. — Ich glaube, Sie wissen nicht einmal, daß ich Sekretärin bei einem Rechtsanwalt bin!"

„Sie —?" sagte Peter ungläubig.

„Doch!" sagte Ursula mit einem halben Lächeln. „Es ist so. Imponiert Ihnen das Kind nicht? Sie kann nicht ohne Arbeit sein."

„Wär ja noch schöner!" sagte Loni unbefangen. „Nachdem ich ein Jahr bei Rudolf in Berlin war, hielt ich es nicht mehr aus. Nur Tennis und Autofahren und Tanztees — das war mir auf die Dauer zu dumm. Und Rudolfs Art, zu leben und Geld auszugeben, paßte mir schon gar nicht! — Maschinenschreiben konnte ich — ich habe einfach annonciert und ehe Rudolf was ahnte, war ich schon fix angestellt — bei Morfeld & Schmitters, den Rechtsanwälten. Ich bin die Sekretärin von Dr. Schmitters. Haben Sie nie von ihm gehört? — Er ist ein bedeutender Rechtsanwalt. Hat viel mit der amerikanischen Botschaft zu tun. — Außerdem ist er der netteste Mann von der Welt!"

„Na — und was sagte Ihr Bruder dazu?" wollte Peter wissen.

„Er war natürlich wütend. Aber was sollte er machen? Ich hab meinen Kopf durchgesetzt! — Ich bin mächtig froh, bei Schmitters zu sein. Er ist der netteste Mann, den ich kenne. — Uebrigens gestern abend hatte ich einen sonderbaren Anruf. Besinnt ihr euch auf die fremde Dame, von der ich sprach?"

„Wen meist du?"

„Weißt du nicht mehr, Ursel — ich erzählte euch doch von einer Dame, die wir gerade bei unserer Abfahrt zum Gastspiel trafen — sie kam in einem Taxi, gerade als wir starten wollten! — Also denk dir: gestern abend, so um acht — ruft es an. Eine Damenstimme mit amerikanischem Akzent. Sie wollte sich nach Rudolfs Verbleib erkundigen. Ich war so müde und niedergeschlagen und wollte die Dame kurz abfertigen. Aber sie klebte am Apparat. Sie habe die Zeitungen gelesen und sie sei so schrecklich besorgt. Ich sagte, es sei ja sehr nett von ihr — aber warum nähme sie eigentlich so freundliches Interesse an Rudolf? — Darauf sagte sie, sie heiße Daisy Joyce und ich hätte ja wohl sicher von ihr gehört. Nee — sagte ich — keine Ahnung. — Wißt ihr, was sie mir zur Antwort gab? — Das wundere sie sehr, denn sie habe sich doch vor einem Jahr in Chicago mit ihm verlobt!"

„Mit wem?" fragte Ursula mit angehaltenem Atem — und die Vettern Kling machten große Augen.

„Mit Rudolf! — Verrückt, was?" sagte Loni etwas beklommen. „Sie ließ es sich auch nicht ausreden. Ich bin darauf gefaßt, daß jetzt aus allen Himmelsrichtungen Bräute von ihm auftauchen werden! — Die ließ aber nicht locker — tat ungeheuer offiziell."

„Haben Sie sich bei Froggy erkundigt?"

„Ja — der behauptet, er wisse nicht genau, um wen es sich da handle. Rudolf scheint ein heiteres Leben in den Staaten geführt zu haben. — Ich kann euch sagen, ich war ganz hilflos ihr gegenüber. Sie wollte gleich zu mir kommen, um mich kennenzulernen, wie sie sagte. Ich habe sie zwar für gestern abgewimmelt, aber —"

„Aber —"

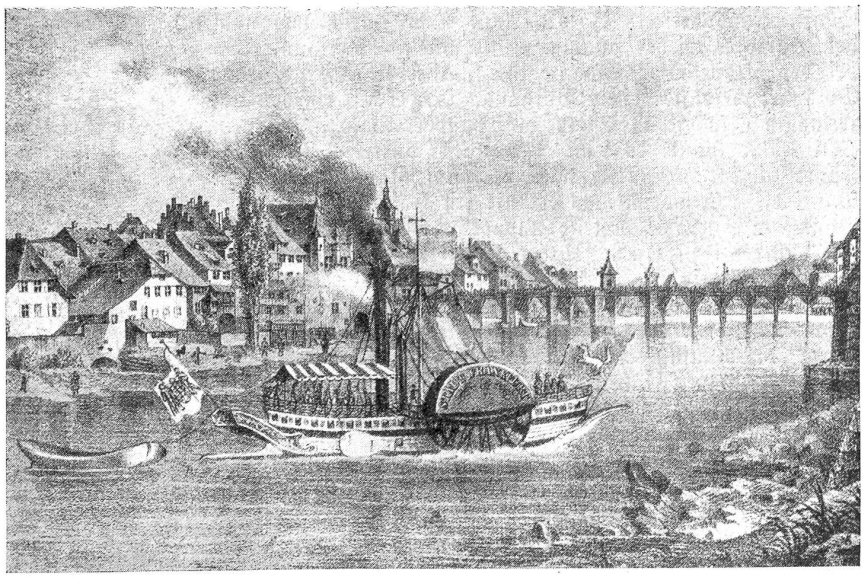
„Aber heut nachmittag kommt sie — zum Tee. Ach Kinder — ich fürchte mich so vor ihr!" (Fortsetzung folgt.)

Hundert Jahre Dampfschiffahrt auf dem Zürichsee.

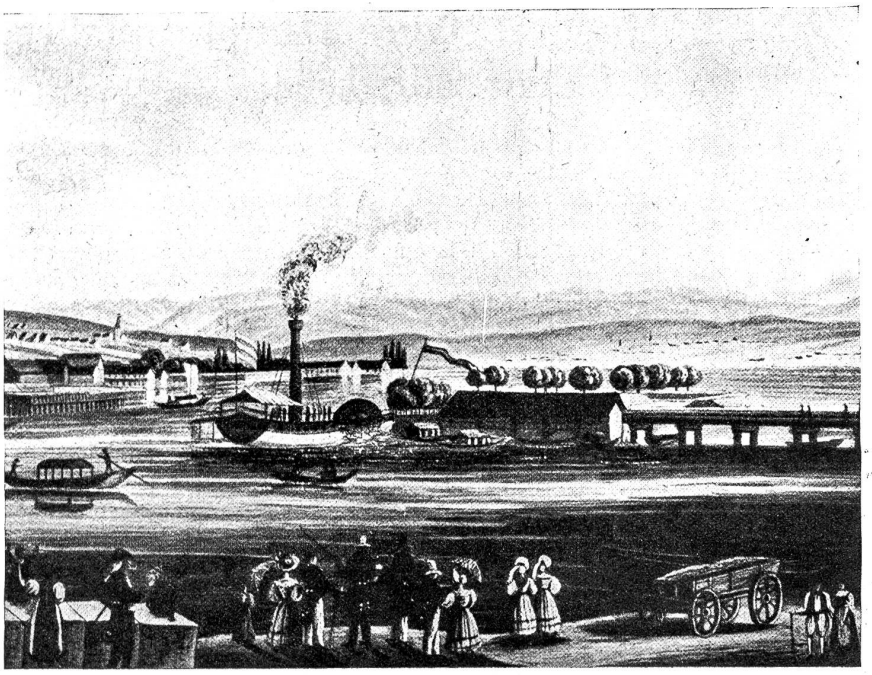
Aelter als die Eisenbahnen sind die Dampfschiffe. Schon 1543 suchte Blasco de Garay das Problem, Schiffe mit der Kraft des Dampfes zu treiben, zu lösen, ohne Erfolg allerdings. Das eigentliche Geburtsjahr der Dampfschiffe ist das Jahr 1707. In diesem Jahre führte Papin seine berühmte Fuldafahrt mit einem Raddampfer aus, der dann böswillig zerstört wurde, weil sich die Münchener Schiffer den unbeliebigen Konkurrenten vom Halse schaffen wollten. 1736 nahm Jonathan Hulls ein Patent auf ein Dampfschiff mit atmosphärischer Maschine. 1774 baute Perrier das erste französische Dampfschiff und fuhr damit auf der Seine. 1788 führte Jonathan Fitchs, ein amerikanischer Uhrmacher, seine Fahrt von Philadelphia nach Burlington aus. Hier zersprang der Dampfkessel. 1807 baute Fulton den Raddampfer „Clermont" von 160 Tonnen mit einer 18 Pferdekräfte starken Boulton-Wattschen Dampfmaschine. Mit diesem fuhr er die 120 Seemeilen messende Strecke von New York nach Albany (rund 200 Kilometer) in 32 Stunden, also herzlich langsam. 1811 baute Bell das erste englische Dampfschiff. Im Jahre 1819 kreuzte der erste Dampfer den atlantischen Ozean.

In der Schweiz ging der Zürcher Mechaniker Bodmer bahnbrechend vor. Er baute 1817 auf dem Bodensee den Dampfer „Stephanie", geriet dann in finanzielle Schwierigkeiten, konnte die in England bestellte Dampfmaschine nicht beziehen. Das Volk nannte sein Boot spöttisch: „Stehfahr-nie!"

Der erste schweizerische Dampfer war der „Guillaume Tell" auf dem Genfersee. Er kostete die für damalige Verhältnisse unerhörte Summe von 117,000 Franken und nahm am 1. Juni 1823 seine regelmäßigen Fahrten zwischen Genf und Ouchy auf. Die Initiative zur Einführung der Dampfschiffahrt auf dem Genfersee ging vom nordamerikanischen Konsul Edward Church in Paris aus. Er wußte die Kantone Waadt und Genf dafür zu gewinnen. Die Strecke von Ouchy bis Genf mißt rund 60 Kilometer, wird heute in 2½ Stunden befahren. Damals brauchte der „Guillaume Tell" 4½ Stunden. Das Schiff war 22,8 Meter lang, 4,57 Meter breit und hatte einen Tiefgang von 1,22 Meter. Es verdrängte 50 Kubikmeter Wasser, faßte 200 Personen und



Ankunft des ersten Dampfschiffes in Basel 1837.



Der erste Dampfer auf dem Zürichsee die „Minerva" (1835) am „Bauschänzli" in Zürich.

hatte eine Maschine von 60 Pferdekräften. Der Dampfer galt als technisches Wunder. Der Zudrang zu den Fahrten war ein riesiger, so daß die Gesellschaft volle 25 Prozent Dividende auszahlen konnte. Das wirkte natürlich stimulierend auf die weitere Entwicklung der Dampfschiffahrt. 1824 fuhr auf dem Bodensee das Dampfschiff „Wilhelm". 1826 kamen Bieler-, Neuenburger- und Murtensee mit der „Union", der Langensee mit der „Verbano", der Comersee mit der „Lario".

Heute feiern wir das hundertjährige Jubiläum der Dampfschiffahrt auf dem Zürichsee. Um sie zu ermöglichen, wurden 60 Obligationen zu 500 Gulden zu 5 Prozent ausgegeben. Ein Kaspar von Rorschach und ein Mechaniker Lämmlin von Schaffhausen bestellten auf ihre Kosten das Schiff „Minerva" in England. Es fuhr vom englischen Hafen Selby nach Rotterdam, von hier den Rhein aufwärts nach Mannheim, wo eine Schiffsladung bis Kaiseraugst aufgenommen wurde. In Kaiseraugst demontierte man das Schiff, transportierte es per Achse nach Zürich, wo man den Dampfer wieder zusammensetzte und am 20. Juni 1835 bei der Stadelhofer Schanze ins Wasser ließ. Eine große Volksmenge folgte diesem Vorgang. Das Schiff wurde dann zweckmäßig ausgerüstet und vor hundert Jahren, am 19. Juli 1835, konnte es seine Probefahrt antreten. Die erste Fahrt ging von Zürich nach der Rosenstadt Rapperswil. Punkt elf Uhr vormittags ertönte ein Kanonendonner, das Dampfschiff steuerte pustend und dröhnend in den See hinaus. Auf beiden Ufern folgten große Menschenmengen dem historischen Ereignis. Nach zweistündiger Fahrt landete man in Rapperswil, wo bei Bankett, Musik und Tanz die „Tat" gebührend gefeiert wurde. Abends sechs Uhr trat die „Minerva" die Rückfahrt an, war um acht Uhr wieder in Zürich. Die regelmäßigen Fahrten begannen mit dem 20. Juli 1835. Das Schiff fuhr zuerst nur von Zürich nach Rapperswil, ohne Zwischenhalte. Bald erwies sich die Notwendigkeit, auch die Zwischenstationen zu bedienen. Das Schiff konnte allerdings nicht bis zum Ufer fahren. So mußten die Passagiere in kleinen Booten hinaus- und hineingeführt werden. Hin- und Rückfahrt von Zürich nach Rapperswil kostete auf dem ersten Platz 3 Gulden, auf dem zweiten Platz 1 Gulden 20 Schilling. Die „Minerva" war 112 Schuh lang, 16 Schuh breit, 7½ Schuh tief, hatte 4 Schuh Tiefgang, 2 Hochdruckmaschinen von je 25 Pferdekräften und eine Schnelligkeit von zehn englischen Meilen die Stunde. Zwei Treppen führten in den „Damenpavillon" und in die Kajüten des ersten und zweiten Platzes. Hier konnte man sich mit Speise und Trank erlaben. Die Maschine wurde mit Tannenholz geheizt. Man brauchte für eine Fahrt seeaufwärts und zurück 5 Klafter. Das Schiff kostete 60,000 Gulden.

Der Zudrang zu den Fahrten war bald so groß, daß man beschloß, ein neues Dampfboot anzuschaffen. Im September 1838 war der „Republikaner" fertig, gebaut von Escher, Wyß & Cie. Am 12. Juni 1839 war die Probefahrt. Der „Republikaner" fuhr nach Richterswil. Er war 115 Schuh lang, 15 Schuh breit, hatte zwei englische Niederdruckmaschinen von je 36 Pferdekräften und eine Stundengeschwindigkeit von 10—11 englischen Meilen. Der „Republikaner" diente auch dem Warentransport. Er zog öfters mehrere hochbeladene Warenschiffe nach, ohne in seiner Schnelligkeit irgendwie beeinträchtigt zu sein. Das erregte damals großes Aufsehen. Die Fahrt erster Klasse bis Richterswil kostete 20 Batzen, in der zweiten Klasse 14 Batzen.

Später tauschte die Direktion der „Minerva" diesen ersten Zürichseedampfer gegen die schnellere „Linth-Escher" aus, um Zürich- und Walensee miteinander verbinden zu können. Die „Linth-Escher" hatte nur 3 Schuh Tiefgang, zwei Niederdruck-Condensations-Maschinen englischen Ursprungs, wurde ebenfalls von Escher, Wyß & Cie. um 56,000 Gulden gebaut.

Heute fahren auf dem Zürichsee mehrere saubere, schöne Dampfer und gestalten die Fahrt seeaufwärts zu einem prächtigen Ferienerlebnis. -g-

Das Heimathaus.

Von Fr. Hossmann.

Am klaren See, umsäumt von grünen Matten,
Liegst du in sturmerprobter Bäume Hut.
Ein breiter Giebel schirmt mit kühlem Schatten
Der trauten Räume heimeliges Gut.

Stahlblaue Sensen blinken an der Mauer
Und eine braune Bank lädt dich zu Gast,
Wo sich im Abenddämmerschein der Bauer
Mit dem Gesinde setzt zu kühler Rast.

Geranien lodern auf wie Flammenmale
Am Fenstersims, ein roter Sommertraum.
Der Brunnen singt im Hof mit breitem Strahle
Sein altes Lied im hohlen Tannenbaum.

Der schwarze Kater blinzelt auf der Schwelle.
Der Bernhardiner stutzt und schlägt Alarm.
Es naht bestaubt ein wandernder Geselle
Und scheucht aufs Dach den bunten Taubenschwarm.

In jedem Winkel webt geheimes Leben.
Doch nimmer geht mein Fuß dort ein und aus.
Nur meine heimwehkranken Träume schweben
Wie irre Schwalben um mein Heimathaus.