

**Zeitschrift:** Neujahrsblatt der Naturforschenden Gesellschaft Schaffhausen  
**Herausgeber:** Naturforschende Gesellschaft Schaffhausen  
**Band:** 21 (1969)

**Artikel:** Die Maschinenanlagen der abgewrackten Schaufelraddampfer der Schaffhauser Rheinflottille  
**Autor:** Dubois, F.  
**Vorwort:** Vorwort  
**Autor:** Dubois, F.  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-584723>

#### 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:** 08.02.2026

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

## Vorwort

Die endgültige Ausserdienstsetzung und das Verschrotten der *Schaffhausen*, des letzten Schaufelraddampfers des Rheins, hat in Schaffhausen Wellen des Bedauerns ausgelöst.

Viele Schaffhauser waren des Gedankens, dass, indem in ihrer Stadt zur Rettung von historischen Häusern und Gebäulichkeiten viel Sorgfalt, Geschick und finanzielle Opfer angewandt wurden und werden, es ebenso berechtigt gewesen wäre, die *Schaffhausen*, diesen letzten Zeugen der einstigen stolzen Dampfflotte des Rheins, als geschichtliches Denkmal den kommenden Jahrzehnten zu erhalten.

Es hat auch nicht an Bemühungen gefehlt, die in halbjahrhundertjährigem Betrieb müde gewordene *Schaffhausen* wieder instandzustellen und im Dienst zu lassen, deren wichtigste Momente die Bildung (in einer Versammlung in Stein am Rhein am 5. April 1967) eines «Initiativkomitees zur Rettung der *Schaffhausen*» und die Voten in der Generalversammlung der Aktionäre der Schweiz. Schiffahrtsgesellschaft Untersee und Rhein in Konstanz am 18. Mai 1967 waren. Darüber haben die «Schaffhauser Nachrichten» in ihren Nummern vom 7. April und 20. Mai 1967 ausführlich berichtet.

Besonders beachtenswert war auch der mutige Versuch des obengenannten Komitees, durch Verkauf des in der Buchhandlung Meili im Verlag erschienenen schönen Plans der *Schaffhausen* von den Herren Alder und Bendel einen Teil der zur Wiederinstandstellung letzterer erforderlichen 500 000 Franken aufzubringen.

Leider mussten alle Bemühungen erfolglos bleiben, da für die alljährlich mit dem finanziellen Ausgleich kämpfende Schiffahrtsgesellschaft die Rentabilität des Schiffsbetriebes höchstes Selbsterhaltungsgebot war.

Damit war das Todesurteil der *Schaffhausen* gefällt, und der stolze Schaufelraddampfer hat am 20. Mai 1967 seine letzte Fahrt nach Romanshorn angetreten, um dort verschrottet zu werden.

Dieser letzten Fahrt haben die «Schaffhauser Nachrichten» in ihrer Nummer vom 26. Mai und in einer Sonder-Beilage am 29. Juni 1967 einen gebührenden Nachruf gewidmet.

Da nun das Schicksal der *Schaffhausen* endgültig besiegt war, hat der Verfasser dieser Monographie den Gedanken gefasst, wenigstens die schöne Sulzersche Ventildampfmaschine des Schiffes wenn möglich in natura, sonst zumindest im Bild zu erhalten. Zu diesem Zwecke ist von ihm mit Befürwortung durch Dr. Werner Amsler in den «Schaffhauser Nachrichten» vom 17. Juni 1967 unter der Rubrik «Der Leser hat das Wort» folgendes, nachstehend auszugsweise wiedergegebenes «Eingesandt» erschienen :

## Um das Andenken der alten *Schaffhausen*

«Um das Andenken an dieses ehemals stolze Schiff würdig zu bewahren, möchte ich zwei Vorschläge unterbreiten :

— Es sollte doch möglich sein, die sehr schöne Dampfmaschine der *Schaffhausen*, nach Entfernung der äusseren Antriebswellen und Schaufelräder, an einem passenden Ort aufzubewahren. Man könnte sich als geeigneten Ort die Abteilung „Alte Schaffhauser Industrie“ des Museums zu Allerheiligen vorstellen oder einen geeigneten Raum in der Eisenbibliothek im „Paradies“ oder vielleicht im Schweizerischen Technischen Museum „Technorama“ in Winterthur. Falls aus Platzgründen keiner dieser Aufstellungsorte in Frage kommt, wäre es vielleicht möglich, in den Anlagen am Rhein ein geeignetes Schutzdach zu errichten und die Maschine vom Wettereinfluss abgeschirmt dort aufzustellen.

— Sollte sich dieser erste Vorschlag als undurchführbar erweisen, wäre es sicher möglich, eine sehr gute fotografische Aufnahme von dieser Dampfmaschine zu machen und, stark vergrössert, in einem der Säle des Museums unterzubringen. Ich würde sogar vorschlagen, neben dem Bilde der Dampfmaschine der *Schaffhausen* ein solches im gleichen Format von der Maschine der verblichenen *Hohenklingen* aufzuhängen, diese letztere war von einer ganz anderen, aber nicht minder interessanten Bauart. Dieses zweite Bild sollte von der Schiffbaufirma erhältlich sein, welche seinerzeit das Dampfschiff *Hohenklingen* gebaut hatte.

Einer dieser beiden Vorschläge wäre bestimmt zu verwirklichen, und ich bin sicher, dass mit der Bewahrung des Andenkens an diesen Veteranen der Rheinflotte vielen Leuten Freude gemacht werden könnte.»

Leider ist diesen Anregungen keine einzige Reaktion beschieden worden.

So ist dem Verfasser als letzte Möglichkeit zur Erhaltung des Bildes der einstigen stolzen Raddampferflottille des Rheins der literarische Weg zu Gebote geblieben. Dazu hat ihm die Naturforschende Gesellschaft Schaffhausen bereitwillig die Spalten ihrer «Neujahrsblätter» geöffnet.

Die nachfolgende Monographie befasst sich hauptsächlich mit den Maschinenanlagen der verschwundenen Schaufelradschiffe vom konstruktiven Standpunkte aus. Um jedoch nicht schroff mit dem rein maschinentechnischen Stoff zu beginnen und abzubrechen, sind diesem zwei kürzere Abschnitte über Geschichtliches und den Schiffskörper vorgeschaltet sowie am Schluss eine kleine Digression über die zu wenig beachteten Schaufelräder angehängt worden.

Die Beschaffung der technischen Daten und der bildlichen Darstellungen war mit nicht unerheblichen Schwierigkeiten verbunden, da die Direktion der Schiffahrtsgesellschaft Untersee und Rhein keine zeichnerischen Unterlagen der abgebauten Dampfer besass und nur mit Angaben über die *Schaffhausen* aus dem persönlichen Gedächtnis dienen konnte. So blieb nichts anderes übrig, als mit

allen mit den Schiffsmaschinen in Beziehung gestandenen industriellen und offiziellen Instanzen planmässig Fühlung zu nehmen.

Auch musste zum Teil durch Abbildungen von jenen der verschollenen möglichst ähnlichen Maschinen, Ersatz geschaffen werden. Es möge durch diese kurzen Hinweise um Nachsicht gebeten werden für die nicht bis in alle Einzelheiten mit dem einstmals Gewesenen restlos übereinstimmende Darstellung.

Abschliessend ist es die angenehme Pflicht des Schreibers, allen Persönlichkeiten, die ihm beim Sammeln von technischen Daten und bildlichen Darstellungen oder durch direkte Auskunft behilflich gewesen sind, seine aufrichtige Dankbarkeit auszusprechen. Es sind dies:

Herr alt Forstmeiter A. Uehlinger, Redaktor der «Mitteilungen» und der «Neujahrsblätter» der Naturforschenden Gesellschaft Schaffhausen;

Herr Dr. Werner Amsler, Inhaber der Maschinenfabrik Alfred J. Amsler & Co., Schaffhausen;

Herr Ing.-Techn. Hans Lustenberger in obiger Firma;

Herr Albert Osterwalder, Direktor der Schweiz. Schiffahrtsgesellschaft Untersee und Rhein, Schaffhausen;

Herr Hans Bendel, Inhaber der Modellbauanstalt Bendel, Schaffhausen;

Herr H. C. Egloff, Präsident des Technischen Museums «Technorama», Winterthur;

Herr Ing. Alfred Schawalder in Firma Gebrüder Sulzer AG, Maschinenfabrik, Winterthur;

Herr Herbert Sittenring, in Maschinenfabrik Escher Wyss AG, Zürich;

Direktion der Bodan-Schiffswerft in Kressbronn am Bodensee;

Herr Karl Augustin, Inhaber der Typographischen Anstalt und Buchdruckerei K. Augustin, Thayngen.

Es wäre ausgeschlossen gewesen, weil zu weit führend, die einzelnen, manchmal sehr ansehnlichen Verdienste der genannten Herren anzugeben.

Es möge der Hinweis genügen, dass ohne den regen, wohlwollenden Einsatz der verschiedenen Gönner es dem Verfasser unmöglich gewesen wäre, ein einigermassen vollständiges Bild der verschwundenen Schiffsmaschinenanlagen zu entwerfen.

So möge die kleine Monographie trotz ihrer Unvollkommenheit allen Freunden der ehemaligen Rheindampfschiffahrt mit ihren Eigentümlichkeiten zur Freude und zum Andenken gereichen.

Le Mont-sur-Lausanne und Schaffhausen, September 1967—Juni 1968

Fr. Dubois