

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.
Kapitel:	I: Geschichtliches
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>

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 kursive 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 angeähnert 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 Schiffsmitte ein.

Wegen der Durchfahrt unter den niederen Brückenbogen 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 Schiffsmitte 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 begehbar Platz zu finden, musste, da das Oberlicht oberhalb