

**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:** II: Der Schiffskörper  
**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:** 15.04.2026

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

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 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 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

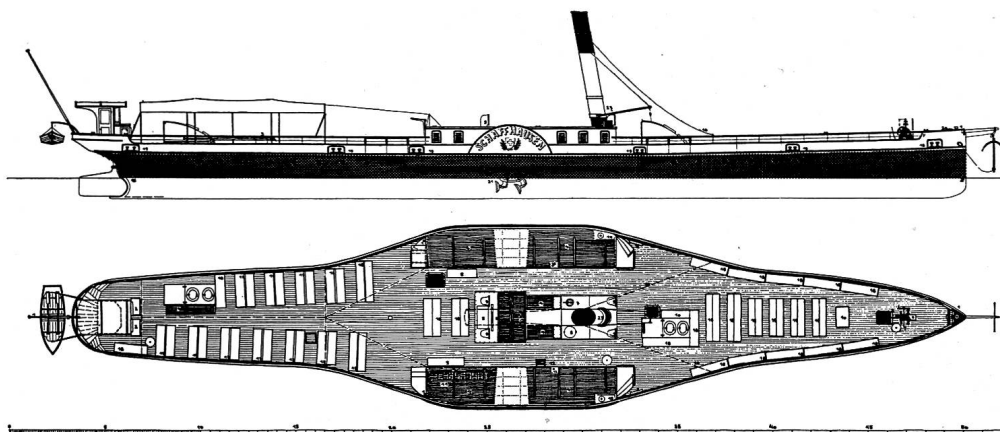


Fig. 2 Schaufelraddampfer *Schaffhausen*, Gesamtansicht (Zeichnung A. Alder und H. Bendel, Schaffhausen).

der Maschine nicht genügte, auch das Areal über dem Dampfkessel herangezogen und, infolge davon, die die Rauchkammer tragende Bedienungsseite des Kessels<sup>2</sup> nach vorn in Fahrtrichtung verlegt werden (Fig. 3). Somit waren Maschinisten- und Heizerstand, statt wie üblich vereinigt, voneinander durch den Kessel getrennt, eine im schweizerischen Schiffbau nur einmal verwendete Anordnung.

Das Steuerhaus befand sich am Heck.

Die weiteren Daten des Schiffskörpers waren, für die *Schaffhausen*:

Fahrgäste	400 Personen
Güter	30 Tonnen
Fahrtgeschwindigkeit beladen	21 km/h
Fahrtgeschwindigkeit maximal	25 km/h

Diese Geschwindigkeiten verstanden sich auf stehendem Wasser (See). Da der Rhein mit etwa 6 km/h westwärts fliesst, so war die «fahrplanmässige» Schiffsgeschwindigkeit auf der Strecke Steckborn—Schaffhausen für die *Schaffhausen*:

Rheinaufwärts	$21 - 6 = 15$ km/h
Rheinabwärts	$21 + 6 = 27$ km/h

Es brauchte also beinahe die doppelte Zeit, um von Schaffhausen nach Stein am Rhein, als von Stein am Rhein nach Schaffhausen zu fahren!

<sup>2</sup> Siehe weiter hinten unter III. Kesselanlage.

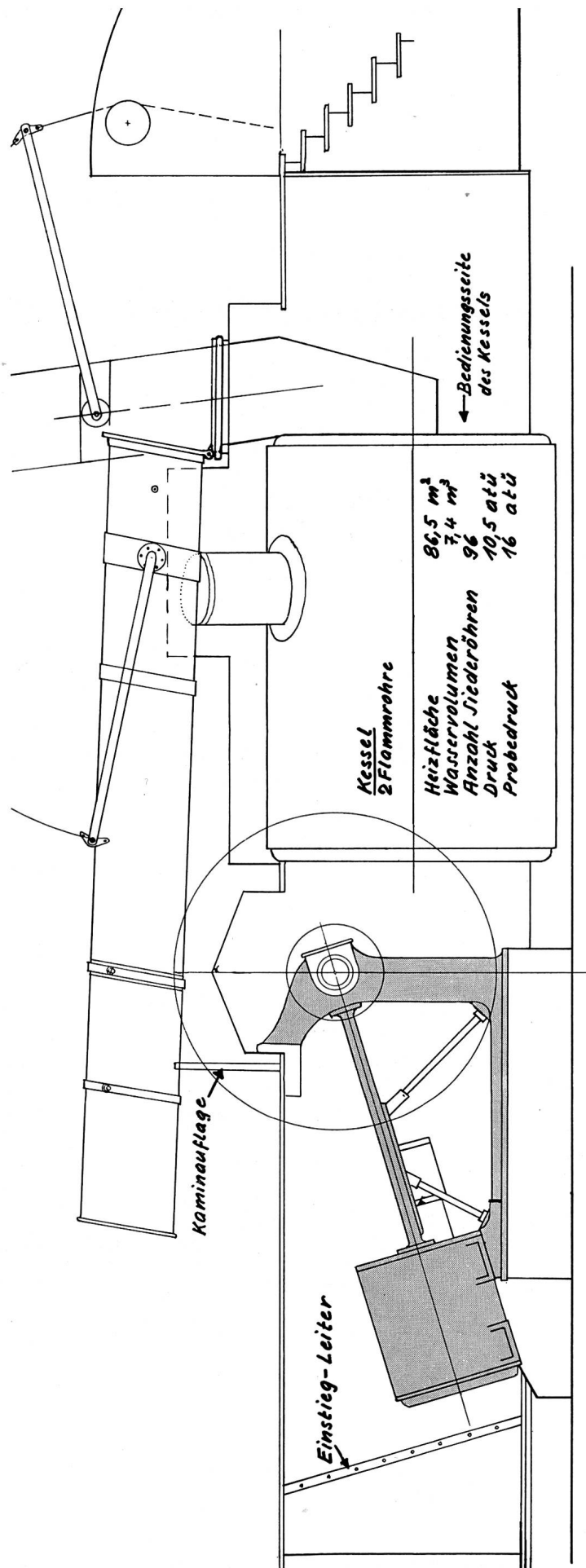


Fig. 3 Kesselanlage, Aufriss (Zeichnung H. Bendel, Schaffhausen).

Für die übrigen Rheindampfer waren die Hauptdaten des Schiffskörpers<sup>3</sup>:

Name	Länge über alles	Breite über Hauptspant	Tragkraft Personen
1. <i>Arenaberg</i>	41,0 m	4,3 m	250
2. ( <i>Rheinfall</i> ) <i>Neptun</i>	41,0 m	4,3 m	250
3. <i>Schweiz</i>	43,0 m	4,9 m	350
4. <i>Hohenklingen</i>	44,2 m	4,4 m	320

### III. Die Kesselanlage

Bei allen fünf Rheindampfern war der Dampfkessel (Fig. 4 und 5) von dem im Schiffbau üblichen, als «Schottischer Kessel» bezeichneten Typ.

Die Kessel besitzen zwei gerippte Flammrohre, die die leicht nach hinten geneigten Planroste der Feuerung aufnehmen.

Die beiden Flammrohre münden hinten in einer gemeinsamen Feuersammelkammer. Feuersammelkammer, Kesselmantel und die ebenen Kesselböden sind durch Deckbarren versteift und miteinander durch Stehbolzen verbunden.

Von der Feuersammelkammer führt eine grosse Anzahl Rauchrohre nach der über den Heitzüren liegenden Rauchkammer.

Die Dampfentnahme erfolgt aus dem wegen ungenügender Höhe zwischen Kesselhöchstpunkt und Deck seitlich angebrachten und leicht geneigten Dampfdom.

Die technischen Daten des Kessels waren für die *Schaffhausen* (für die übrigen vier Schiffe annähernd):

Anzahl Rauchrohre	96	
Feuerberührte Heizfläche	der Feuersammelkammer	7,0 m <sup>2</sup>
	der zwei Flammrohre	16,5 m <sup>2</sup>
	der Rauchrohre	63,0 m <sup>2</sup>
	Total Heizfläche	86,5 m <sup>2</sup>
Wasservolumen	7,4 m <sup>3</sup>	
Dampfvolumen inkl. Dom	2,0 m <sup>3</sup>	
Betriebsdampfdruck	10,5 atü = 11,5 ata	

<sup>3</sup> Angaben nach Tabellen auf S. 36–37 der Festschrift «100 Jahre Schifffahrtsgesellschaft Untersee und Rhein» 1965.