

Zeitschrift: Schatzkästlein : Pestalozzi-Kalender
Herausgeber: Pro Juventute
Band: - (1927)

Artikel: Vom Dampfboot zum Riesenschiff
Autor: B.K.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-988962>

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: 09.02.2026

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

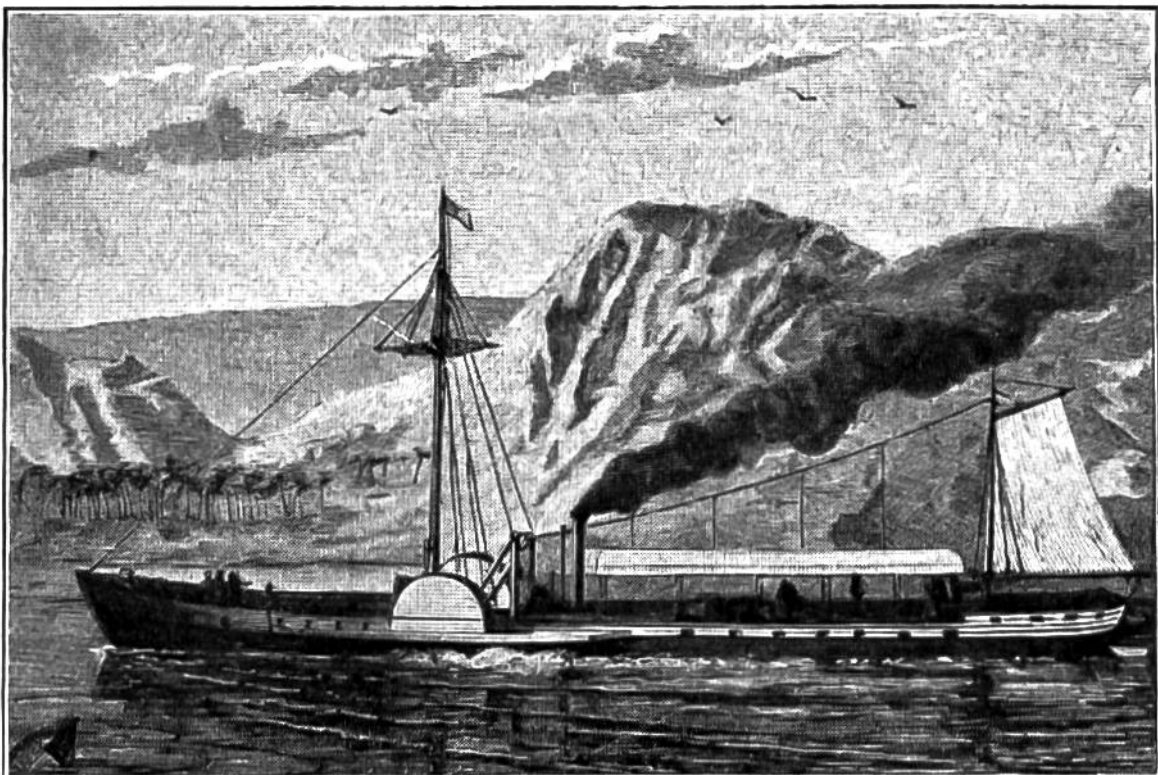


Papin, der Erbauer des ersten Dampffschiffes, wird bei seinen Versuchsfahrten von den erzürnten Schiffern bedroht. Sie nahmen ihn gefangen und zerstörten die Maschine seines Bootes, das sie zurückbehielten.

Vom Dampfboot zum Riesenschiff.

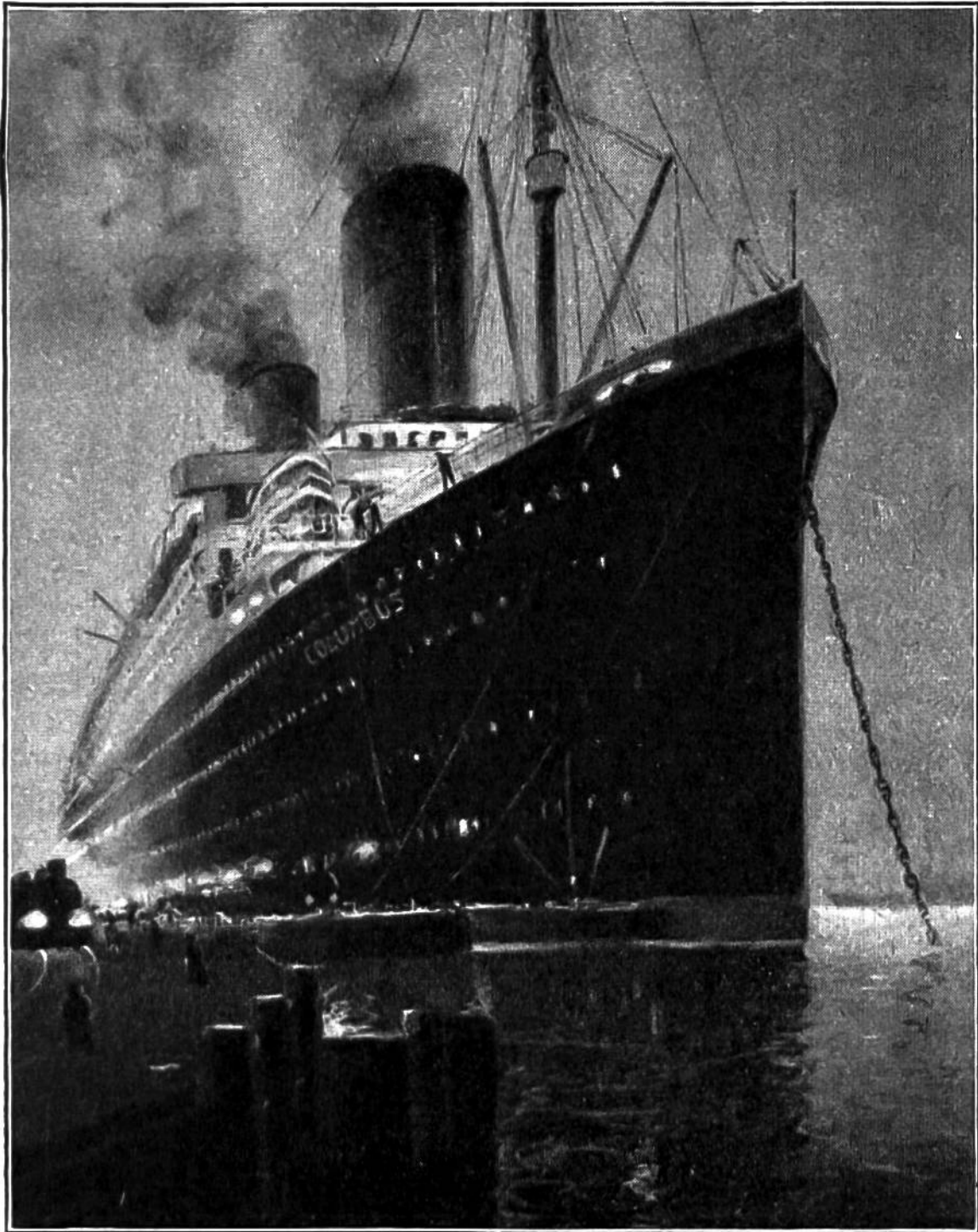
Die Geschichte der Dampffschiffahrt reicht kaum mehr als zwei Jahrhunderte zurück. Im Jahre 1707 machte Papin mit einem selbst erbauten Raddampfer die ersten Probefahrten auf der Sulda. Er beabsichtigte, nach England hinüberzusehen, aber die erbosten Suldaschiffer sahen in dem Boot eine drohende Konkurrenz und zerstörten es. — Genau ein Jahrhundert später, im Jahre 1807, fuhr Sulton mit dem von ihm erbauten Dampffschiff auf dem Hudson von New York nach Albany; eine Dampfmaschine von James Watt lieferte die Triebkraft.

Die Versuche verliefen so günstig, daß das Boot für den

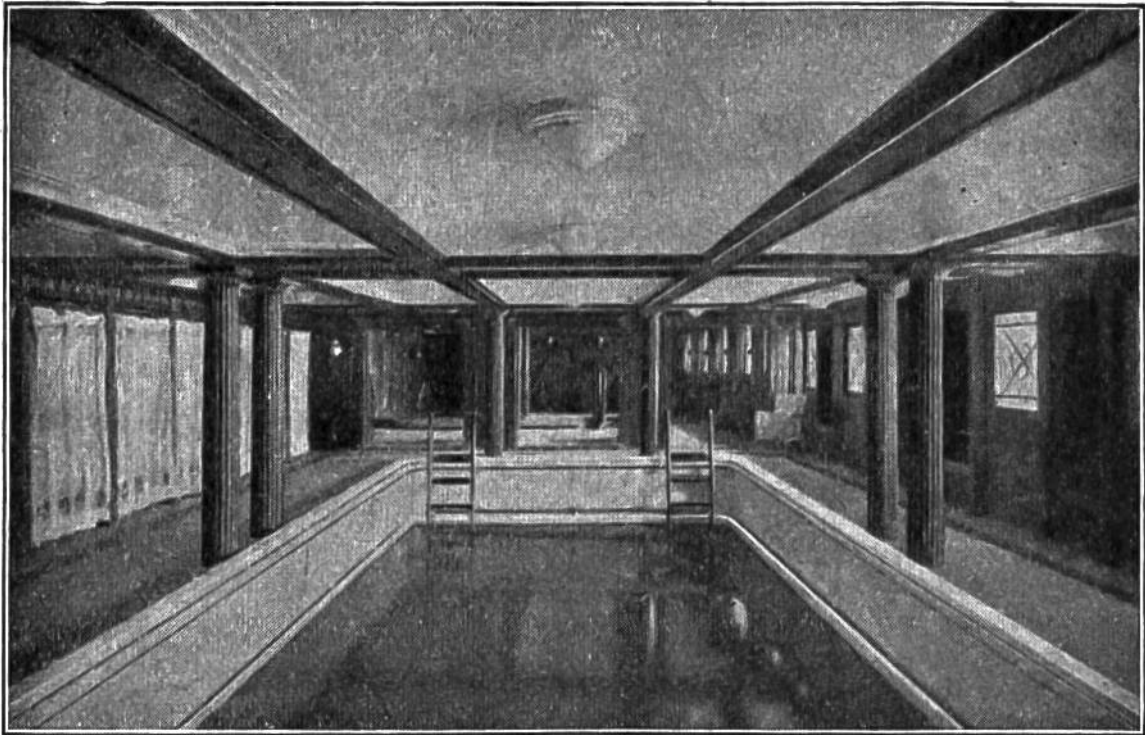


Sultons erstes Dampfschiff bei einer Fahrt auf dem Hudson. Sulton hatte ihm den Namen „Clermont“ gegeben, die Zuschauer nannten es aber „Sultons Torheit“.

Personenverkehr benutzt wurde. Die eigentliche Dampfschiffahrt war damit eröffnet. 11 Jahre später, 1818, wagte sich das erste Dampfschiff, die „Savannah“, von Amerika nach Liverpool. Die Fahrt dauerte 26 Tage. Das Dampfschiff verdrängte bald das Segelschiff fast ganz aus dem Personenverkehr, etwas langsamer siegte es im Gütertransport. Eine gewaltige Erfindung war die im Jahre 1829 von Joseph Ressel in Triest erfundene Schiffschraube, die bei Ozeandampfern an Stelle der Radruder trat. Zu Ende des 19. und Anfang des 20. Jahrhunderts wuchs der transatlantische Schiffsverkehr in ungeahnter Weise, aber auch die Konkurrenz der Schiffahrtsgesellschaften, besonders der englischen und deutschen, nahm beständig zu. Sie suchten einander durch den Bau von riesigen Luxusdampfern zu übertrumpfen. Um die deutschen Waren zu bekämpfen, hatte England ein Gesetz erlassen, das bestimmte, ausländische Erzeugnisse mußten den Namen des Herkunftslandes tragen. Wie zum Hohn sandten die Deutschen im Jahre 1900 das damals alles überbietende Riesenschiff „Deutschland“ nach England. An der Spitze seines Mastes trug es in leuchtenden Riesen-



Ozeanriese am Landungsquai, der 236 m lange Passagierdampfer „Columbus“ des Norddeutschen Lloyd. Interessant ist der Größenvergleich mit den Personen und den beiden Lokomotiven. Die Schornsteine sind so weit wie ein Eisenbahntunnel.



Schwimmbad im wunderbar ausgestatteten Dampfer „Aquitania“ der englischen Schiffahrtsgesellschaft „Cunard Line“.

buchstaben die Aufschrift „Made in Germany“ („in Deutschland gemacht“). Die Engländer gaben bald darauf mit vier Riesenschiffen die Antwort; es waren dies die Dampfer „Lusitania“ und „Mauretania“, beide mit 43,500 t Wasserverdrängung, und „Olympic“ und „Titanic“ mit je 46,300 t. Doch schon in den Jahren 1912 und 1914 ließen die Deutschen die Dampfer „Imperator“ (52,226 t) und „Vaterland“ (59,956 t) vom Stapel. Beim Friedensschluß verloren die Deutschen den Großteil ihrer Flotte; die Riesenschiffe kamen in Besitz der Sieger. Die Amerikaner taufte den Dampfer „Vaterland“ in „Leviathan“ um, die Engländer den Dampfer „Imperator“ in „Majestic“ und den Dampfer „Bismarck“ in „Berengaria“. Doch die Deutschen ruhten nicht. Sie sowohl wie nun auch die Franzosen und Italiener haben in den letzten Jahren neue, nahezu ebenso große Riesen-Passagierschiffe gebaut. Jede Schiffahrtsgesellschaft ist bestrebt, ihren Reisenden — manchmal sind es dreitausend auf einem Schiff — das Leben so angenehm wie nur möglich zu gestalten. Konzerte, Theatervorführungen und Bibliotheken sorgen für die Unterhaltung, während Schwimmbäder, Turnsäle, Tennis- und Fußballplätze für die körperliche Betätigung der Passagiere bestimmt sind.

B. K.