

Die Dampfschiffahrtsgesellschaft in Konstanz

Objekttyp: **Chapter**

Zeitschrift: **Neujahrsblatt der Naturforschenden Gesellschaft Schaffhausen**

Band (Jahr): **21 (1969)**

PDF erstellt am: **15.05.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

und liessen sich nicht mehr wediskutieren. Unterdessen waren auch an den übrigen Schweizerseen eifrige Bemühungen in Gang gekommen, die Dampfschiffahrt einzuführen.

Bei Betriebsunfällen, welche für die *Wilhelm* nie besonders gewichtig waren, versah während der Reparaturzeit die *Max Joseph* deren Dienst. Infolge starker Inanspruchnahme zeigte sich bereits nach vier Jahren die Notwendigkeit eines gänzlichen Neubaues des hölzernen Schiffskörpers, wofür der König von Württemberg die besten Eichenstämme aus den königl. Forsten bei Bebenhausen zur Verfügung stellen liess. 1832 erhielt die *Wilhelm* einen neuen Dampfkessel und versah den Dienst noch bis 1848, zuletzt als Reserveschiff.

Die *Max Joseph* erwies sich auf die Dauer weniger haltbar und solid, als man es sich vorgestellt hatte. Die wiederholt notwendigen Reparaturen zehrten die bescheidenen Betriebseinnahmen auf. Fortgesetzter Verdruss und unangenehme Widerwärtigkeiten brachten Cotta schliesslich dazu, das Dampfboot der bayrischen Regierung zum Kauf anzubieten, stiess jedoch auf keinerlei Interesse. Als sich 1829 die Notwendigkeit ergab, den hölzernen Schiffskörper zu erneuern, konnte sich Cotta zu einem weiteren finanziellen Einsatz nicht mehr entschliessen, stellte den Betrieb seines Unternehmens ein und veräusserte das Boot auf Abbruch.

III. Die Dampfschiffahrtsgesellschaft in Konstanz

Gründung eines badischen Unternehmens

Der frühe Abgang der *Max Joseph* wurde vor allem in den badischen Seeorten bedauert. Bald fanden sich einige Männer zusammen, welche gesonnen waren, als Ersatz des Cottaschen ein neues Dampfbootunternehmen ins Leben zu rufen. Schon im August 1829 erging ein von Caspar von Vanotti aus Ludwighafen verfasster Aufruf an die Oeffentlichkeit. Er rief «die Freunde fortschreitender Gewerbskultur und gemeinnütziger, zeitgemässer öffentlicher Anstalten zur Bildung einer wohleingerichteten Dampfschiffahrtsanstalt für die Badischen und Schweizerischen Uferplätze des Bodensee's» auf. Eigentlicher Initiant scheint jedoch der früher schon genannte Macaire gewesen zu sein. Es bildete sich in der Folge ein provisorischer Ausschuss, dem neben weitem Persönlichkeiten auch Postdirektor Steinmann als Vertreter des Kaufmännischen Direktoriums von St. Gallen angehörte. Nach Verhandlungen mit der Regierung des Grossherzogtums Baden wegen den der neuen Gesellschaft zu erteilenden Privilegien konstituierte sich am 12. Juli 1830 die «Dampfschiffahrtsgesellschaft für den Bodensee und Rhein in Konstanz». Zu deren Präsidenten wurde David Macaire gewählt.

Zweck der Gesellschaft war es, «durch Errichtung der Dampfschiffahrt die Verbindung, den Handel und Verkehr auf den Uferplätzen des Bodensees zu erleichtern und zu beleben. Demgemäss ist ihre Bestimmung, den Bodensee in seinem ganzen Umfange und den Rhein von Konstanz nach Schaffhausen mit Dampfschiffen zu befahren». In einem Brief vom 29. Januar 1830 war das Kaufmännische Direktorium von den Bevollmächtigten des provisorischen Ausschusses über das Projekt orientiert worden. Es wurde mitgeteilt, dass an der ersten Sitzung vom 26. Januar die Notwendigkeit erkannt worden sei, «den Wirkungskreis der Dampfschiffahrt nicht nur auf den ganzen Bodensee sondern auch auf den Rhein bis Schaffhausen auszudehnen». Gleichzeitig stellte der Absender das Ansuchen, durch die Uebernahme einiger Aktien an der Finanzierung mitzuwirken. Das Kaufmännische Direktorium verlangte vorerst nähern Aufschluss über die Bedingungen und Einsicht in den Plan der projektierten Dampfschiffahrt. Nach der Versicherung, dass das eine der zu erbauenden zwei Schiffe wöchentlich ein- bis zweimal nach Schaffhausen fahren würde, und in der Erkenntnis, «dass eine solche Verbindung für den Verkehr des hiesigen Plazes vortheilhaft und in jeder Beziehung die Zustandebringung dieses Unternehmens sehr wünschenswerth seye», erklärte sich das Direktorium am 20. Mai 1831 bereit, vier Aktien zu 300 Gulden zu übernehmen. Zu gleicher Zeit wurde eine Spezialkommission mit der Aufgabe betraut, mit der Schiffsmeisterschaft Verhandlungen aufzunehmen. Zu Beginn des folgenden Jahres war es soweit, dass ein Vertragswerk zu beider Seiten Zufriedenheit vorlag und für die Schiffsleute auf fünf Jahre hinaus eine Entschädigung von 750 Gulden vorsah für die Ueberlassung des Warentransportes an die Dampfschiffgesellschaft. Am 29. Februar 1832 wurden die entsprechenden Verträge sowohl von der Gesellschaft als auch von den Schiffsmeistern genehmigt, so dass einer ungehinderten Schifffahrt nach Schaffhausen nichts mehr im Wege zu stehen schien.

Im November 1830 hatte der Grossherzog Leopold von Baden der Dampfschiffahrtsgesellschaft ein Privilegium auf die Dauer von 25 Jahren verliehen. Darin wurde ihr für den damaligen badischen Hauptverkehrsplatz Ludwigshafen eine ähnlich günstige Stellung eingeräumt, wie sie seinerzeit die württembergische Gesellschaft in Friedrichshafen zugesprochen erhielt. Daneben wurden ihr noch eine Reihe von wertvollen Erleichterungen auch für die übrigen badischen Häfen zugesichert. Für ihre Angestellten als auch für sich kam die Gesellschaft in den Genuss der Gewerbesteuerfreiheit bei Staats- und Gemeindesteuern. Als Gegenleistung versprach die Gesellschaft eine besonders sorgfältige Bedienung des Platzes Ludwigshafen zu gewährleisten.

Mit dem Schiffsbaumeister Joseph Pritschard aus Dover wurden die Verträge zum Bau zweier Dampfboote abgeschlossen und bei der Firma Boulton Watt & Cie. in Soho die Dampfmaschine für das grössere Schiff bestellt und im voraus

bezahlt. In einem Brief an die Aktionäre vom 1. August 1831 teilte David Macaire diesen mit, «dass der Schiffsbau rasch voranschreitet, die grosse Maschine aus England bereits Mainz erreicht hat, demnach in wenigen Wochen hier eintreffen wird, und der Mechaniker aus der Fabrik Watt et Comp. schon mit Einrichtung der Maschinen für das Rheinschiff beschäftigt ist, daher wir die Hoffnung hegen, diesen Herbst noch die Fahrten beginnen zu können». Das kleinere Boot bekam nämlich eine Maschine, welche früher bereits im Dampfer *Union* auf dem Neuenburgersee ihren Dienst versehen hatte und 1828 u. a. auch in Schaffhauser Zeitungen zum Verkauf ausgeschrieben war. Wie die beiden ersten, waren auch die neuen, etwas grösser gebauten Schiffe, Glattdecks-Dampfer. Ebenso wurden einzylindrige Maschinen verwendet, die 40 resp. 28 Pferdestärken entwickelten.

Der Stapellauf des ersten Schiffes fand am 15. Oktober 1831 statt. Es wurde «demselben der Name Sr. königl. Hoheit unseres allverehrten Grossherzogs *Leopold* mit höchstdessen huldvollster Genehmigung feierlich gegeben». Unter den Ehrengästen befand sich auch die vormalige Königin Hortense von Holland, die wiederum zu den Aktionären zählte.

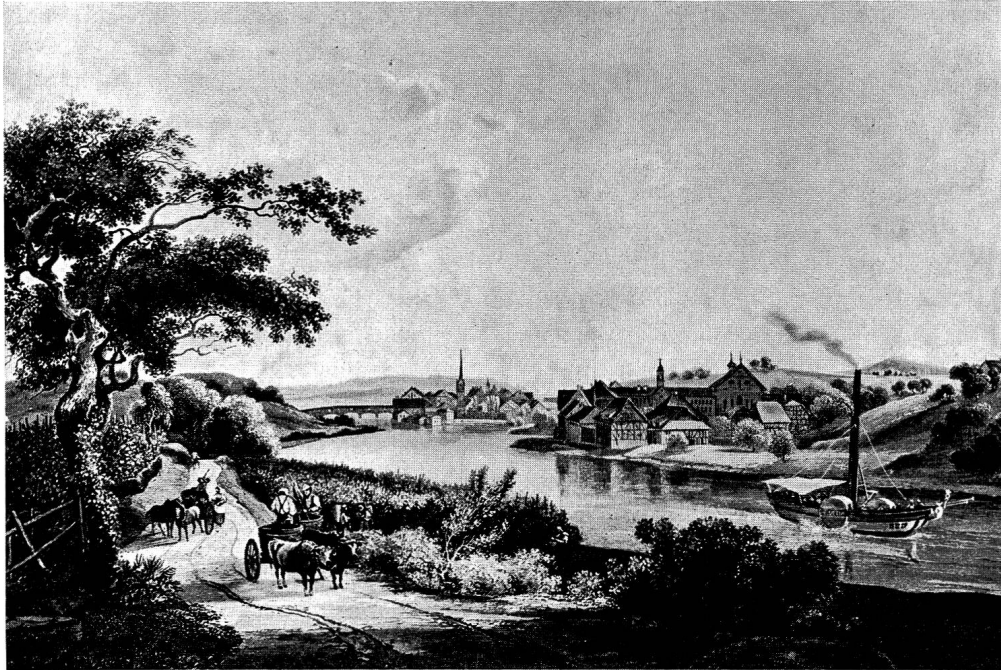
Dem für die Rheinfahrt bestimmten Schiff wurde am 15. November «in freudiger Berücksichtigung der freundschaftlichen Handbietung der freien nachbarlichen Schweiz zu dieser Unternehmung» der Name *Helvetia* gegeben. In der Stadtratsitzung vom 19. Dezember 1831 wurde vom Schaffhauser Stadtpräsidenten Johann Conrad Fischer der Vorschlag gemacht, «ob es nicht in den Ansichten des Kl. Stadtrathes liegen möchte, in betreff des nun mit dem neuen Jahre zum erstenmal hier erscheinenden Dampfschiffes etwas anzuordnen», doch wurde beschlossen, nichts zu unternehmen, ohne von der Regierung oder dem Kaufmännischen Direktorium eine Einladung hiezu erhalten zu haben. Anfangs Februar konnte der Bürgermeister dem Rat bekanntgeben, dass in Kürze die erste Probefahrt nach Schaffhausen unternommen werde, die nicht zuletzt deshalb gefordert worden war, «damit man sich überzeugen könne, ob das Dampfschiff Rhein aufwärts kommen und die regelmässigen Fahrten wirklich beginnen und ausführen könne».

Die Probefahrt auf dem Rhein

Am 15. Februar 1832 erreichte dann die *Helvetia* erstmals die Stadt Schaffhausen. Doch es war nicht nur das Dampfschiff, welches die Stadtbewohner zum Landeplatz oberhalb des Salzstadels zog. Unter den Passagieren befand sich nämlich Prinz Louis von St. Leu aus Arenenberg, der nachmalige Napoleon III.; dann war eine grosse Reisegruppe aus Konstanz an Bord und eine Anzahl Polen. Besonders die polnischen Flüchtlinge fanden die Sympathie der Schaffhauser. Wie überall hatte man auch hier den heldenmütigen Aufstand dieses Volkes gegen seine russischen Unterdrücker eifrig verfolgt und an vielen Orten gewährte man

den polnischen Flüchtlingsgruppen gastfreundliche Aufnahme, zu deren Betreuung sich eigentliche Polenvereine bildeten. Nach eingenommenem Mittagshale im Gasthof zum «Schiff» kehrten der Prinz und die übrige Gesellschaft auf das Schiff zurück. Unter Hochrufen auf Polen und andern Vivatrufen fuhr die *Helvetia* unter dem Schwenken der Hüte und Tücher wieder Konstanz zu. Die Rückfahrt liess allerdings die Erinnerung an diejenige aus dem Jahre 1825 wieder wach werden. Die «Erneuerte Schaffhauser Zeitung» (Nr. 14 v. 17. Febr.) orientierte ihre Leser folgendermassen: «Vergangenen Mittwoch, Mittags um 12 Uhr, ist das für die Rheinfahrt bestimmte Dampfschiff von Konstanz zum erstenmal hier angekommen. Es war eine Probefahrt bei dem gegenwärtigen niedrigen Wasserstand. Das Resultat ist dazu befriedigend ausgefallen; es bedurfte 4 Stunden beim Herabfahren, was für diese Fahrt, zu welcher die volle Kraft noch nicht angewendet werden durfte, schnell genug ist. Um 3 Uhr fuhr es im Beisein einer zahlreichen Menge von Zuschauern wieder zurück. Allein hier zeigten sich bald Schwierigkeiten; es konnte die Kraft der Strömung nur mit Mühe überwinden, daher nur langsam vorwärts kommen. In der Nähe von Büsingen fuhr es auf einer seichten Stelle auf und konnte erst nach lange dauernden Anstrengungen mit Mühe wieder flott gemacht werden. So kam es am selbigen Abend statt nach Konstanz zurück bloss nach Diessenhofen, wo diejenigen, welche in Hoffnung, noch am gleichen Abend wieder nach Hause eintreffen zu können, die Fahrt gewagt hatten, übernachten mussten. Freilich muss man auch sagen, dass der Rhein einen niedrigen Wasserstand hat, als seit langem. — Obwohl dasselbe (das Schiff *Helvetia*) in seinem Innern noch nicht völlig ausgerüstet ist, hat es doch sowohl durch seine Grösse, als durch seine bequeme Einrichtung und seine äussere Zier allgemein Beifall erhalten, und es lässt sich bei möglicher erleichterten Verbindung zwischen beiden Städten ein bedeutender Gewinn für den Verkehr erwarten. Vor dem Märze wird es nicht wieder hieher kommen.»

Der Pfarrer von Wagenhausen, Johann Jakob Mezger (1783—1853), hatte die Vorbeifahrt der *Helvetia* ebenfalls gesehen. Unterm 15. Februar notierte er in sein Tagebuch: «So eben, Morgens halb 11 Uhr fährt das neue Dampfschiff von Konstanz bey der Propstey vorüber: ein neuer interessanter Anblick, den wir hinfort alle Wochen ein Paarmal bekommen sollen. Wer sollte dem menschlichen Erfindungsgeiste Schranken setzen wollen, da er so merkwürdige Dinge hervorbringt. Ich wünschte alle hundert Jahre wieder einmal auf diese Welt kommen und vernehmen zu können, was wieder Neues, Ausserordentliches erfunden worden sey. Nicht unmöglich scheint es mir, dass man die Dampfmaschine noch zur Luftschifferey gebrauchen werde.» Tags darauf finden wir den folgenden Eintrag: «Erst heute Mittag kam das Dampfschiff von Schaffhausen zurück, weil es ein Paarmal in den Untiefen des jetzt besonders niedrigen Rheines stecken geblieben war.»



Dampfschiff *Helvetia* unterhalb Diessenhofen, um 1840
 Lithographie von Salathé nach Louis Bleuler, Sammlung Dr. E. Brunner, Diessenhofen.

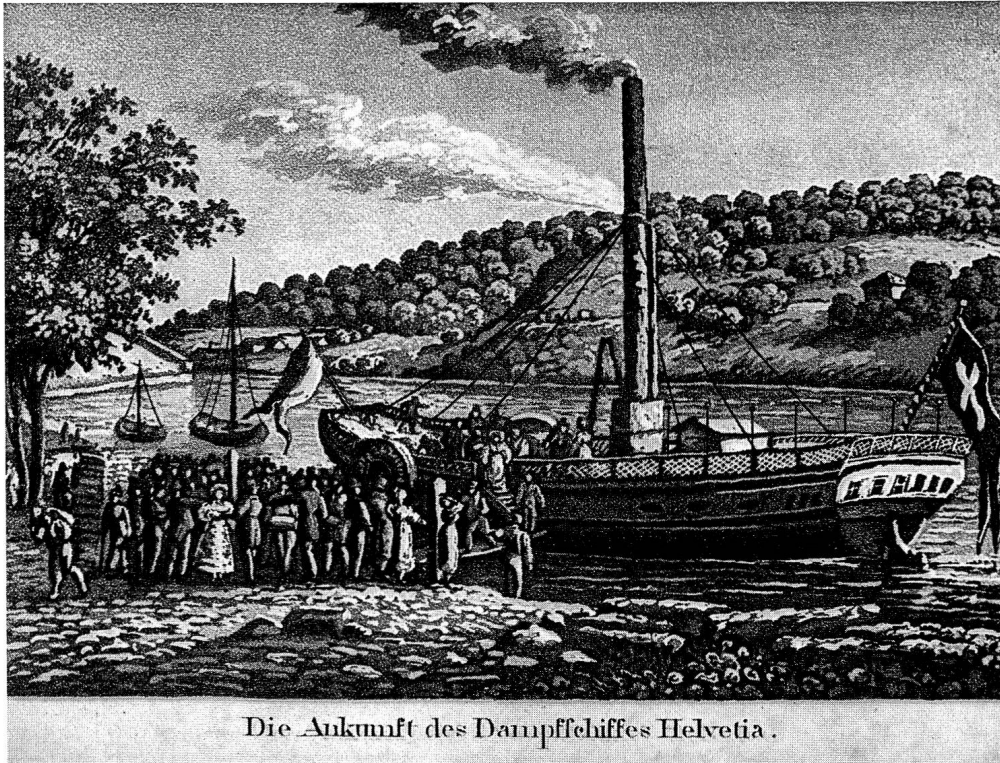
Das Auffahren wurde dann verschiedenerorts zum Anlass für Ausstreuungen genommen. Mit einem Aufruf gelangte die Verwaltung in Konstanz schon am 18. Februar an die Oeffentlichkeit, in dem es unter anderem hiess: «Jeder Anfang ist schwer, wir haben aber durch diese Fahrt beim niedrigsten Wasserstande die Ueberzeugung erhalten, dass die sichere Kenntniss der Steuerleute von dem Flussbett auch eine baldige Vertrautheit derselben für die Leitung des Schiffes herbeiführen wird, und die Fortsetzung der Fahrten nach und von Schaffhausen kann keinem Anstande unterliegen, und wird, sobald es die Bedürfnisse des Publikums erheischen, ihren geregelten Gang fortsetzen.» — Interessant ist in diesem Zusammenhang, dass das Postamt Schaffhausen schon kurz nachher anstelle des Boten einen Postwagenkurs auf der Schweizerseite einrichtete: «Alle Montage und Freytage fährt die Diligence Morgens um 6 Uhr von hier ab, um nach ca. 5 Stunden in Constanx einzutreffen, von wo sie um 2 Uhr Nachmittags wieder abgeht, um Abends 7 Uhr hieher zurück zu kehren.»

Besonders im Kanton Thurgau hätte man es gerne gesehen, wenn die Schifffahrt wieder nach alten Regeln und ohne Dampfboote vor sich gegangen wäre. Ein Bericht in der «Thurgauer Zeitung» vom 13. Januar 1832 zeigt deutlich die Situation zu jener Zeit: «Die Dampfschiffe von Friedrichshafen und Konstanz

haben bald alle andere Schifffahrt verdrängt, und die thurgauischen Schifffleute zu Romanshorn, Uttwil, Kesswil, Landschlacht, Bottighofen sitzen an dem Wasser und weinen wie die Kinder Israels zu Babel, weil sie kein Brot und keinen Erwerb mehr haben. Sollen die Fremden ungestraft den Erwerb der Thurgauer an sich reissen? Warum hat sich unsere Regierung nicht für ihre Entschädigung verwendet? Es bedarf nur das Verbot, Waren am thurgauischen Ufer auszuladen, um die Eigentümer der Dampfschiffe dazu zu nötigen.» Recht erregt waren auch die Debatten im Grossen Rat in Frauenfeld, denn Ende Februar des gleichen Jahres stellten sämtliche Schiffergesellschaften des Kantons erfolglos das bereits erwähnte Ansuchen, es möchte den fremden Schiffen, vorzüglich den Dampfschiffen, das Einladen auf dem thurgauischen Ufer untersagt werden.

Während des Frühsommers 1832 führte die Dampfschiffahrtsgesellschaft verschiedene weitere Fahrten nach Schaffhausen durch. Die Abfahrt rheinaufwärts wurde jeweils durch einen 15 Minuten vorher ausgelösten Schuss angezeigt. Für den Pfingstsonntag und den Pfingstmontag (10./11. Juni) wurde eine «grosse Lustfahrt» angekündigt; von Schaffhausen fuhr die *Helvetia* bis Konstanz, dort konnte man auf die *Leopold* umsteigen, eine Rundreise auf dem Bodensee unternehmen und dann schliesslich wieder nach Schaffhausen zurückkehren. Als Uebernachtungsort diente Lindau. «Diese grosse Fahrt wird dieses Jahr nicht wiederholt, daher die Freunde der Natur und der Pracht unserer Umgebungen höflichst eingeladen werden, recht zahlreich daran Theil zu nehmen», hiess es in der Ausschreibung in der «Thurgauer Zeitung» vom 3. Juni. Je nach Platzkategorie kam die ganze Rundfahrt für die Reisenden aus Schaffhausen auf 3 fl. 30 kr. oder 2 fl. 30 kr. zu stehen.

Die Tagebuchnotizen des Propstes von Wagenhausen zeigen das Interesse, welches dem neuartigen Verkehrsmittel auf dem Rhein entgegengebracht wurde. Unterm 9. Juni lesen wir: «Das Dampfschiff *Helvetia*, das nun alle Wochen, bey gehörigem Wasserstand des Rheines nach Schaffhausen fahren soll, kam heüte wieder, und gewährte durch seinen schnellen sichern Lauf einen imposanten, schönen Anblick. In hundert Jahren werden aber die Dampfmaschinen die Wälder und Brennmaterialien so sehr erschöpfen, dass sie, wonicht in England doch auf dem festen Land werden eingestellt werden müssen, es sey denn, man erfinde die Kunst, auf wohlfeilere Art den Dampf zu bereiten, oder es werde eine andere Kraft entdeckt, um die Maschinen in Bewegung zu setzen.» Am Pfingstmontag schrieb Mezger: «Es (das Dampfschiff) kam heüte Abends mit einer grossen Gesellschaft vom Bodensee herüber, und die Fahrt nach Schaffhausen ging glücklich in $\frac{5}{4}$ Stunden von Statten. Wäre wegen der Höllenglut unten im Schiff nicht immer etwelche Feüersgefahr, oder das Zerspringen des Dampfkessels, ungeachtet des Sicherheitsventils, zu besorgen, so liesse sich nichts angenehmeres denken als eine solche Fahrt auf einem Dampfschiff.»



Ankunft des Dampfschiffes *Helvetia* in Schaffhausen, um 1835
Lithographie von J. B. Isenring, Museum zu Allerheiligen Schaffhausen

In Nummer 49 des «Allgemeinen Schweizerischen Korrespondenten» vom 19. Juni 1832 (sowie in zahlreichen andern Blättern bis nach Basel) kündigte die Gesellschaft die Aufnahme der regelmässigen Fahrt nach Schaffhausen an: «Vom 20. dieses Monats (Juni) an und so lange es der Wasserstand des Rheins zulässt, wird die *Helvetia* folgende regelmässige wöchentliche Tourfahrt bewerkstelligen, worauf sowohl der Handels- und Gewerbestand als Reisende aufmerksam gemacht werden.

Mittwoch:	Morgens	4 Uhr	von Constanz nach Rorschach
	«	8 Uhr	von Rorschach nach Rheineck
	«	11 Uhr	von Rheineck nach Lindau
	Abends	7 Uhr	von Lindau nach Rorschach
Donnerstag:	Morgens	5 Uhr	von Rorschach nach Constanz
	«	10 Uhr	von Constanz nach Schaffhausen*

Freitag: Morgens 5 Uhr von Schaffhausen nach Constanz, wo dieselbe mit dem *Leopold*, welcher nach Rorschach und Lindau fährt, zusammentrifft.

Auf den Plätzen Gottlieben, Ermatingen, Berlingen und Steckborn werden die Reisenden durch aufgestellte Kahnführer zu und abgeführt, und in Stein wird eine Viertelstunde gehalten.»

Der Vorfall des 26. Juli 1832

Trotz Vereinbarungen und Uebereinkünften gab es dennoch Schiffsleute, die es nicht verwinden konnten, dass die schnelleren und besser gebauten Dampfboote ihnen Verdienst und Arbeit wegstahlen. Als am 26. Juli 1832 die *Helvetia* in Schaffhausen anlegte, vermochten die beiden Schiffsmänner Karl und Heinrich Oechslin ihren angestauten Zorn nicht mehr zu bezähmen. Nachdem der Aus- und Einlad der Güter beendet war, traten die beiden auf das Dampfschiff und beschimpften die Schiffsmannschaft. Der dazu tretende Verwalter wurde sogleich angegriffen, als er die beiden Tobenden vom Schiff weisen wollte. Deren Wut steigerte sich derart, dass sie sich mit Ladebrettern bewaffneten und jedem mit Mord und Totschlag drohten, der sie vom Schiff zu drängen versuche. Gegen alle Anwesenden, die Regierung, das Kaufmännische Direktorium, und gegen sämtliche Aktionäre stiessen sie die schändlichsten Verwünschungen aus. Doch folgen wir der Darstellung dieses Ereignisses in Nr. 63 der «Thurgauer Zeitung», welche sich ihrerseits auf die Veröffentlichung der Dampfschiffahrtsgesellschaft in der «Konstanzer Zeitung» berief. (Die Schaffhauser Presse schweigt sich über den Vorfall vollkommen aus.)

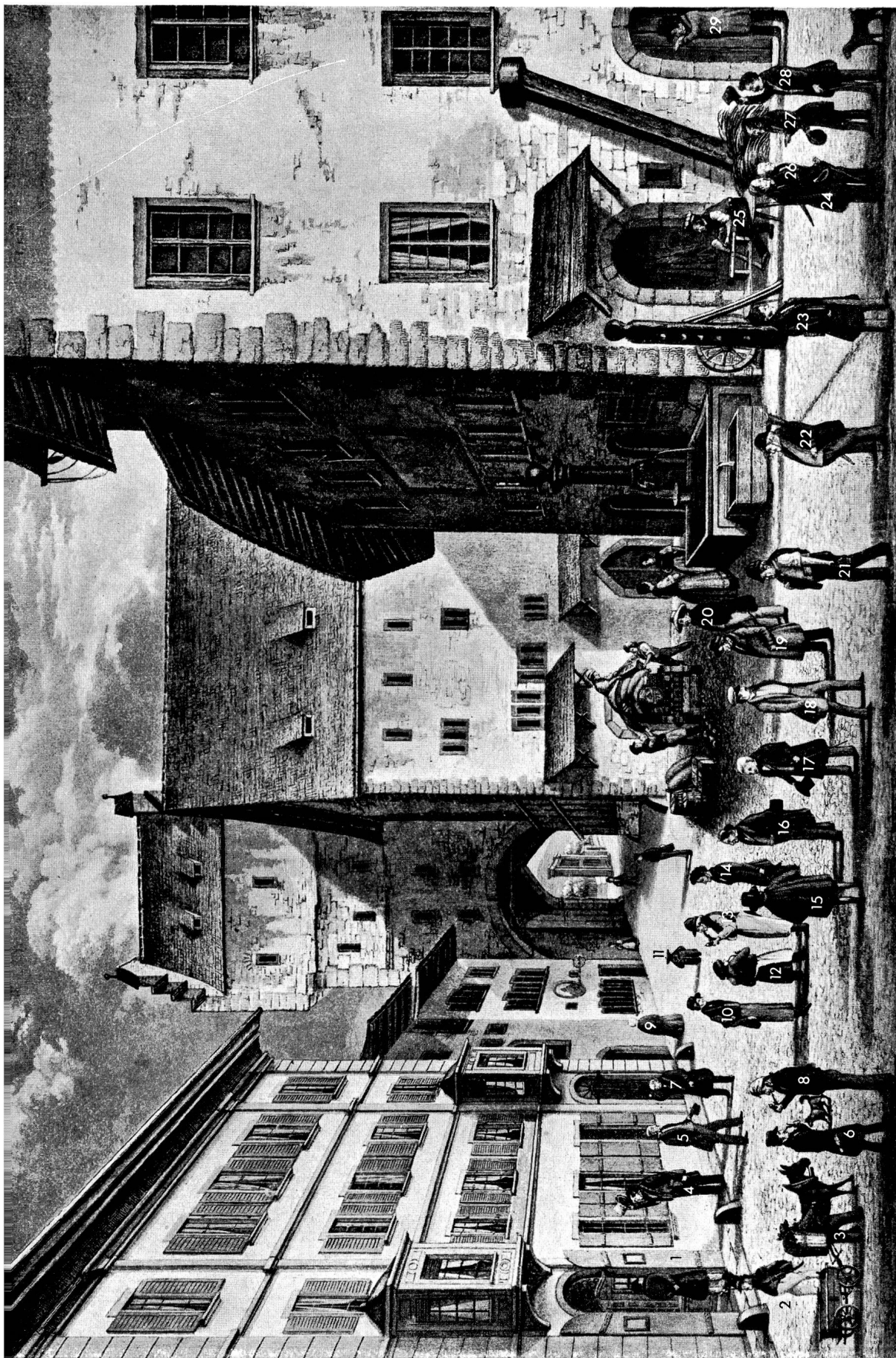
«In der Ungewissheit, ob bei der beinahe allgemeinen Gleichgültigkeit, womit die Zusehenden diese verbrecherische Misshandlung geschehen liessen, und ohne allen Schutz von Seite der anwesenden Polizeibehörde, beschloss der Verwalter, das Schiff in Sicherheit zu führen und liess den Anker heben. Wie dieses die beiden Angreifer bemerkten, sprangen sie aus dem Schiffe und glaubten, den günstigen Augenblick benützen und Anbindseile lösen zu können, um das Schiff Strom abwärts der Rheinbrücke zuzutreiben, wo es unfehlbar samt der Mannschaft verloren gewesen wäre. Die Maschine war aber schon bereit, auf den ersten Wink des Verwalters vorwärts arbeiten zu können, worauf die beiden Angreifer in der Wut, ihren Plan vereitelt zu sehen, das Schiff wieder festzuhalten suchten, indem sie neuerdings erklärten, heute nacht müsse noch alles tot geschlagen werden. Das Dampfschiff fuhr nun unter den fortwährenden grässlichsten Verwünschungen dieser Menschen ab und nach dem erst gelegenen badischen Orte Büsingen, wo es durch das Bürgermeisteramt die Nacht hindurch bewacht wurde.

– Der Verwalter des Dampfschiffes nahm hier sogleich über den ganzen Vorfall einen Verbal-Prozess auf, und liess ihn von der ganzen Schiffsmannschaft unterzeichnen, und sandte diese Verhandlung an das Kaufmännische Direktorium in Schaffhausen mit der Aufforderung, der Dampfschiffahrt durch die Kantonsregierung augenblickliche Genugtuung und vollständige Sicherheit für die Zukunft zu verschaffen.»

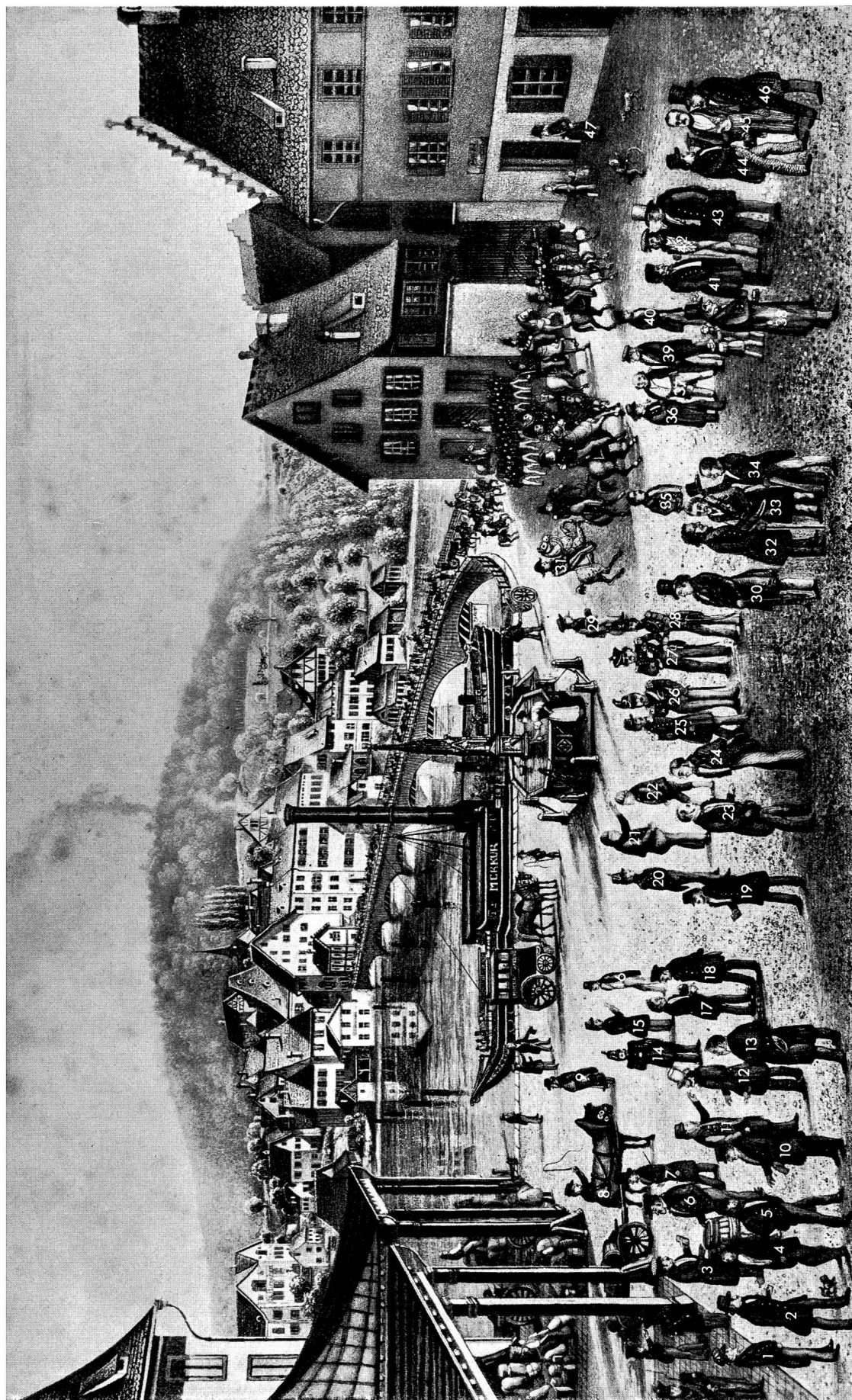
Auf die Klage hin wurden die beiden gewalttätigen Männer am 28. Juli von der Kantonspolizei zur Untersuchung der Angelegenheit ins Gefängnis gebracht. Diese Massnahme erzürnte nun ihrerseits ungefähr zwanzig andere Bürger, welche sich vor dem Haus des Amtsbürgermeisters J. J. Siegrist zusammenrotteten und durch eine Delegation von vier Männern die unverzügliche Freilassung der Inhaftierten verlangten. Als derselbe dem Begehren nicht entsprechen wollte, wurde er mit Grobheiten überschüttet, ja man drohte ihm sogar mit Erschiessen. Der Bürgermeister gab schliesslich nach und liess gegen eine schriftliche Kautio die beiden Uebeltäter frei. Mittlerweile hatte sich eine Schar ordnungsliebender Bürger gesammelt, welche sich über das Vorgehen dieser Gruppe, aber auch über die Handlungsweise des Amtsbürgermeisters entrüsteten. Eine leidenschaftlich erregte Menge fand sich auf dem Herrenacker zusammen, und es war ein Zusammenstoss der beiden Parteien zu befürchten. Dem eiligst aufgebotenen Stadtpräsidenten Johann Conrad Fischer gelang es schliesslich, die aufgebrachten Bürger wieder zu beruhigen. Die Urheber der ganzen Angelegenheit wurden erneut verhaftet und mit ihnen auch diejenigen, welche die Kautio unterschrieben hatten, zitiert und der Reihe nach verhört. Die zwei Uebeltäter wurden bestraft und die ganze Affäre hatte noch verschiedene Nachspiele, wobei vor allem die Rücktritte des Amtsbürgermeisters Siegrist und des Regierungsrates Zündel Aufsehen erregten.

Unmissverständlich war auch der Brief abgefasst, den Macaire am 29. Juli an das Kaufmännische Direktorium richtete. Er verlangte die Bestrafung der Schuldigen und betonte, «dass wir uns zum Schutze des Eigentums der Gesellschaft veranlasst finden, die Fahrten nach und von Schaffhausen auf der Stelle aufzuheben, wenn der Verwalter bei heutigem Eintreffen finden sollte, dass das Schiff des erforderlichen Schutzes und Bewachung, namentlich bei der Nacht ferners entbehre, und dass, was wir namentlich fürchten, unter den dasigen Schiffern und ihresgleichen ein weiteres ausgedehntes Komplott bestehen möchte, das dergleichen Attentate erneuern wollte.»

Bis in den Spätherbst hinein konnte die *Helvetia* jedoch ihren Dienst ungestört und zur Zufriedenheit der interessierten Kreise ausführen. Während der Zurzacher Messe im August gab es sogar Sonderkurse, ebenso für den Konstanzer Herbstmarkt. Im November wurde die direkte Verbindung mit Schaffhausen für längere Zeit unterbrochen. «Nachdem das Dampfschiff *Helvetia* wegen dem



Der alte Güterhof mit dem Schwarztor, 1840 — Zeichnung von F. Schalch, in Stahl gestochen von Th. Beck, Stadarchiv Schaffhausen. — Personenverzeichnis (in verdankenswerter Weise nach alter Vorlage zusammengestellt von Stadarchivar Ernst Steinemann): 1 Fehr, Kaufmann; 2 Habicht, Polizeidiener; 3 Schaad, Sandlieferant; 4. Hans von Ziegler, (späterer) Stadtpräsident; 5 Wegelin, evtl. Nationalrat Fuog, Stein a. Rh.; 6 Habicht, «zur Dankbarkeit»; 7 Neukomm, Forstmeister; 8 Kreuzer, Fuhrmann; 9 Frau Wüscher, «zur Jungfrau»; 10 Keller, Schuhmacher; 11 Wüscher, Hutmacher; 12 Pfau, Metzger; 13 Bendel, Metzger; 14 Wüscher, genannt Pariser; 15 Fuhrmann von Turtlingen; 16 Dr. Schalch (Stadtarzt); 17 Schalch, Apotheker; 18 Schalch, Porzellanmaler; 19 ?; 20 Metzger, Apotheker; 21 Ochslin, Schiffmeister; 22 Fenner, Archivar, 23 Ziegler, Hofmeister; 24 Zwicky, Pfarrer; 25 Lang, Kübler; 26 ?; 27 Oberst Bleuler; 28 Scheuchzer, Notar; 29 Mechel, Agent (später Dampfbootverwalter).



Freier Platz mit dem Dampfschiff *Merkur*, 1849 — Zeichnung von F. Schalch, Stadtarchiv Schaffhausen. — Personenverzeichnis (zusammengestellt nach den Angaben auf dem sich im Museum zu Allerheiligen befindenden Exemplar): 1 Widmann, Mandatar; 2 Altorfer, Gerber; 3 Mechel, Verwalter; 4 Fehr, Zolkassier; 5 Hauser, Kübler; 6 Schwarz, Wagenspanner; 7 Dr. med Deggeller; 8 Gelzer, Karrenzieher; 9 Heller, Chirurg; 10 Pfister, Güterbestäter; 11 Oechslin, Hofmeister; 12 Peter, Zollrevisor; 13 Ott, Klosterpfleger; 14 Habicht, Stadtpolizeidiener; 15 Hüniger, Substitut; 16 Scheuchzer, Landschreiber F.; 17 Pariser Wüscher; 18 Schalch, Büchsenmacher; 19 Habicht, Kaufmann, «zur Dankbarkeit»; 20 Jezler, Stadtpolizeidiener; 21 Bürgin, Wagenspanner; 22 Caspar, Güterhofknecht; 23 Brupbacher, Kaufmann; 24 Prof. Enderis; 25 Offizier der Unterwaldner Schützen; 26 Cavalleriehauptmann Caspar; 27/28 Offiziere der Unterwaldner Schützencomp.; 29 Bürgin, Ausläufer der Bestätere; 30 Dr. med. Freuler; 31 Artilleriemajor Ott; 32 Pfarrer Hurter, «zum Frohberg»; 34 Dekan Schenkel; 35 Schachenmann, «zum Raben»; 36 Pfister, Färber; 37 Wildberger, Kantonsgerichtswibel; 38 Dr. med. Spleiss; 39 Habicht, Spediteur, «zum Granatapfel»; 40 Schalch, Porzellanmaler; 41 Stierlin, Amtmann; 42 Schnezler, Kammacher; 43 Ad. Vogel, Maurermeister; 44 Ermatinger, Koch; 45 Oberst Seiler; 46 Schalch, Zinggiesser; 47 Schlatter, Bettelvogt.

kleinen Wasser die Fahrt von nun an nur bis Stein machen kann, so ist von Seiten der Verwaltung für die Reisenden die Einrichtung getroffen worden, dass ein gut gedeckter Reisewagen jeden Donnerstag Abends 4 Uhr von Stein nach Schaffhausen und Freitag Morgens 7 Uhr von Schaffhausen nach Stein fährt und so die Reisenden von und zu dem Dampfschiff führen wird. Die Taxe ist auf 1 fl. 12 kr. bestimmt und 50 Pfund Equipage frei. Das Ein- und Absteigequartier ist in Schaffhausen im Gasthaus zum ‚Schiff‘ und in Stein im ‚Schwanen‘.» (Allg. Schw. Korresp. Nr. 90.)

IV. Erfolg und Aufschwung der Dampfschiffahrt

Die folgenden Jahre brachten einen bedeutenden Aufstieg der Dampfschiffahrt. Da die Gesellschaft in Konstanz sich gleich mit zwei Schiffen am Verkehr beteiligte, war sie in der Lage, den Wünschen und Interessen der verschiedenen Uferplätze in einer bisher ungewohnten Weise zu entsprechen. In seinen Betrachtungen über die Ergebnisse des Betriebsjahres 1832 stellte der Ausschuss fest, «dass diese Anstalt ihren Zweck so vollständig als es ihre Gründer nur hoffen und wünschen konnten, erfüllt hat und sie zu erfüllen fortfahren wird». In zwölf Monaten hatte der Dampfer *Leopold* 18726 Personen befördert, die *Helvetia* in sechs Monaten 6107. Beträchtlich war der Gütertransport. Dank der grossen Energie und der Umsicht, mit der das Unternehmen geleitet wurde, konnte bereits ein Einnahmenüberschuss von rund 10 000 Gulden ausgewiesen werden, der eine Dividendenausschüttung zuliess, welche sich auch in den folgenden Jahren immer um 4 % herum bewegte. Mit der Zeit gelang es, an verschiedenen Uferplätzen die bestehenden Rechte zu erwerben. Von besonderer Bedeutung war der Vertrag mit der Schiffferschaft in Lindau, den die Gesellschaft für die Verladung der Güter und Passagiere nach allen Richtungen abschliessen konnte. Schwierigkeiten anderer Art boten die dürftigen Einrichtungen der Hafenplätze. Die meisten Landungsstellen waren derart mangelhaft, dass die Dampfschiffe in der Regel überhaupt nicht am Lande anlegten, sondern die Reisenden und Güter mittels Kahnverbindungen vom Festlande holten und sie dort wieder absetzten. Ziemlich schlecht stand es in Konstanz, wo Macaire sich schon im Jahre 1832 an die zuständigen Instanzen wandte und den Bau eines zeitgemässen Hafens verlangte, allerdings mit seiner Eingabe zunächst wenig erreichte. In Schaffhausen legte das Dampfschiff vorerst immer oberhalb der eigentlichen Landestelle an. Nach Ansicht des Verwalters der Gesellschaft schien dies der bequemste und sicherste Landungsplatz zu sein. Demgegenüber befürwortete Schaffhausen das Anlegen