

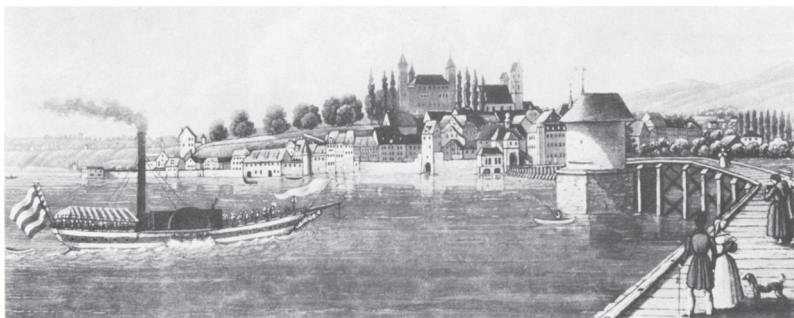
Die Minerva umschiffte alle Klippen

Zehn Jahre der Erwägung

Die nachfolgenden Zeilen sollen uns schildern, welch grosser Anstrengungen es seinerzeit bedurfte, das erste Dampfschiff auf den Zürichsee zu bringen.

Vor mehr als 175 Jahren versuchte man das erste Dampfschiff auf dem Zürichsee zu lancieren, nicht um dem Lokalverkehr, sondern dem Transit zu dienen. Die Anwohner des Sees zeigten keine Freude an derartigen Plänen, sondern bekämpften sie heftig.

Die Initiative zur Beschaffung eines Dampfschiffes ging aber nicht von Zürich und seinem Einflussgebiet aus, sondern von Nicht-Zürchern aus Rapperswil und innovativen Personen aus dem Ausland.



Der erste Mann, der in der Schweiz einen fahrplanmässig funktionierenden Dampfschiffbetrieb anregte und dann selber auch einrichtete, war Edward Church, ein Amerikaner, der in den zwanziger Jahren des 19. Jahrhunderts sein Land als Konsul in Bordeaux vertrat. Er kam 1821 auf einer Besuchsreise an den Genfersee und wunderte sich, dass hier und auf den übrigen Schweizerseen zu einer Zeit, da in der ganzen Welt schon rund 500 Dampfschiffe liefen, noch kein solches Fahrzeug verkehrte. Noch im selben Jahre machte er sich an den Betrieb einer Dampfschiffahrt auf dem Genfersee. Im Juni 1823 nahm der erste Raddampfer «Guillaume Tell» einen regelmässigen Fahrdienst zwischen Genf und Ouchy auf.

So wurde Church Hintermann bei mehreren Dampfschiffahrtunternehmungen auf dem Neuenburgersee und Bielersee (1824), dem Bodensee in Friedrichshafen (1824) und auf weiteren europäischen Gewässern.

Der Versuch Churchs, auf dem Zürichsee ein Dampfschiff zu betreiben, weckte bei den Anwohnern des Zürichsees nicht einmal den Wunsch, auf dem heimischen Wasser ähnliche Dampfschiffseinrichtungen zu besitzen.

Am 12. April 1824 schrieb ein in Paris wohnender Monsieur Guyot einen Brief an die seinerzeit weit herum bekannte Romantikerin Franziska Romana von Hallwil, in dem er anfragte: «Hat man noch nicht daran gedacht, auf dem Zürichsee Dampfschiffe einzurichten?» in der Hoffnung, dass sie diese Zeilen an den befreundeten Dichter Johann Martin Usteri weiterleitete, der damals als angesehenes Glied im Grossen Rate des Kantons Zürich und im 25köpfigen Kleinen Rate sass.

Einmal mehr war in den führenden Kreisen von Stadt und Kanton Zürich ein Mangel an positivem Interesse für eine solche Sache.

Johann Martin Usteri, bei dem Franziska Romana von Hallwil damals gerade lebte, hatte Beziehungen zu Rapperswil, und diese Stadt besass damals in Posthalter Heussi, und Gastwirt zum Pfauen, einen Mann, der sehr gebildet war und weit herum im wohlverdienten Ruf eines äusserst tüchtigen Hoteliers stand, und über einen ausserordentlich sicheren Blick für die Entwicklungsmöglichkeiten von Rapperswil verfügte.

Am 24. Dezember 1824 berichtete die Gazette de Lausanne über diesen Rapperswiler Hotelier Heussi, er beschäftige sich mit dem Betrieb eines Dampfschiffes, mit dem er den Zürich-See befahren wolle. Das Schiff werde auch auf dem Walensee und dem Linthkanal, der beide Seen verbinde, seinem Zwecke dienen können. Dazumal war der Walensee ein kleines aber bedeutendes Teilstück der Handelsroute nach dem Bündnerland-Italien und nach Oesterreich aber ohne Landverkehrswege.

Ende 1827 sahen sich die Unternehmer des Dampfschiffes «Union», welche bis anhin die Fahrten auf dem Neuenburger- und Bielersee betrieben hatten, genötigt, «dieses Projekt nicht weiter fortzusetzen» und zu liquidieren. Zwischen dem 10. und 26. Januar 1828 boten sie auf dem Platze Zürich durch das Wochenblatt, den Vorläufer des heutigen Tagblattes, durch die Bürkliche Freitagszeitung und die Neue Zürcher Zeitung neunmal «das Schiff selbst nebst der darin enthaltenen, in bestem Zustand sich befindenden „machinerie nebst Zubehörde“ oder allenfalls auch nur die Dampf-Maschinen allein . . . » zum Verkauf an. Da hätte man nun also die Gelegenheit besessen, relativ billig zu einem Dampfschiff auf dem Zürichsee zu kommen. Was Hotelier Heussi davon abgehalten hat zuzugreifen, entzieht sich der Kenntnis.

Da die «Union» niemand wollte, versah sie vom 1. Juni 1828 ab wieder seinen täglichen Dienst zwischen Yverdon und Neuenburg, doch nur bis zum 26. Juli 1829; an diesem Tage fiel es nächtlicherweile im Hafen von Yverdon einer zwei Stunden dauernden Feuersbrunst zum Opfer.

Als es am 28. Juli 1832 dem Rheindampfer «Stadt Frankfurt» wirklich gelang, Basel zu erreichen, und damit die zeitliche Verkürzung des Reiseweges Schweiz – England bevorstand, stieg die Hoffnung für die Dampfschiffahrt auf den schweizerischen Verkehrslinien wieder. Am Zürichsee, der an der Transitlinie

Rheinlande-Alpen-Italien lag, reagierte man auf jeden Fall bald. Der «Erzähler von St. Gallen», das erste ostschweizer Blatt, berichtete, dass man wieder daran dachte, auf dem Zürichsee die Dampfschiffahrt einzurichten. Er tat das am 6. April 1832 mit folgenden Worten: «In Rapperschwyl projektirt man die Errichtung eines Passagier-Dampfbootes, das in regelmässigen Fahrten von dort nach Zürich und zurück dienen soll.»

Worauf in Zürich die Freitagszeitung in regelrechter Opposition gegen das Dampfschiff schrieb «Wenn schon zu erwarten steht, dass bei der bereits bestehenden vielfachen Beschiffung unsers See's nach allen seinen einzelnen Punkten des Gestades und den vielen Frachten die Unternehmung eines Dampfschiffes am Ende sich wirklich in Dampf auflösen werde, so wird dennoch eine solche Unternehmung nicht verfehlen, einige Zeit hindurch nachtheilig auf die bestehenden Verhältnisse der Schiffahrt zu wirken».

Am 10. April 1832 flog von Rapperswil aus eine gedruckte «Auforderung zur Theilnahme an einem Dampfschiff am Züricher-See» ins Land hinaus. «Im Namen der sich bildenden Actiengesellschaft für das Dampfschiff» war sie unterzeichnet von der «Direction», unter anderm Jakob Brändlin, Bezirkskommandant, Karl Helbling, Verwaltungsratspräsident, M. Helbling, Apotheker, und Posthalter G. Heussi als Sekretär.

Die Initianten sahen von der früheren Variante Zürichsee, Linthkanal und Walensee ab und erklärten, wegen den Untiefen und zu engen niedrigen Durchfahrten unter einer Rapperschweiler und mehreren Linthbrücken sowie eventuellen Kollisionen mit irgendwelchen Schifffahrtsrechten (gemeint sind die der Linthschiffer), dass sie beabsichtigten ein Dampfschiff nur für die Strecke Rapperswil-Zürich zu erstellen. Sie erklärten: «die Grösse des Schiffs ist nur auf hundert herrschaftliche Plätze bestimmt; die Kosten auf 3000 Louis d'or berechnet und auf 300 Actien zu 10 Louis d'or vertheilt, die zur Hälfte bei Anfang und zur Hälfte bei Vollendung des Baues auf das Dampfschiff vorzuschliessen sind». Die Aktienzeichnung fand jedoch nicht den gewünschten Anklang. Man sah schnell wesentliche Schwächen an diesem Dampfschiffprojekt. Am schnellsten mit der Aufdeckung von Nachteilen waren die Schifflleute am Zürichsee, da sie sich in ihren Transporten beeinträchtigt fühlten. Bereits am 23. April reichten sie beim Zürcher Regierungsrath ein «ehrerbietiges Bittschreiben gegen die vorhabende Errichtung eines solchen Schiffes» ein. Die Eingabe war von Meilen datiert und «Nahmens der Schifflleute am Zürichsee» von Rudolf Bolleter unterzeichnet, einem Manne, der als Sohn des seit 1801 amtierenden Oberwasser-Schiffmeisters Gemeindeammann Bolleter zu Obermeilen zwei Jahre zuvor zum Schiffmeister der Zürcher Klasse der Linthschiffahrtgesellschaft erwählt worden war. «In den Gemeinden der beyden Seeufer», so schrieb Bolleter am 23. April 1832 an den Hochlöblichen Regierungsrath, «sind so geheissene Markt- oder Bottenschiffe eingerichtet, welche die in die

verschiedenen Gemeinden bestimmten, meistens aber unbedeutenden „Waaren“, hauptsächlich aber Passagiers mitnehmen. Diese Schiffe kommen regelmässig, aus einigen Gemeinden täglich, aus andern vier- und den wenigsten nur zweimal per Woche in Zürich an und kehren von da gleichen Tags wieder zurück. Jedermann ist auf das Beste besorgt und bis zur Stunde hat niemand die geringste Klage erhoben. Damit haben aus allen Gemeinden mehrere Hunderte von Schifflenten und ihre Familien Unterhalt gefunden, der ihnen nun durch die vorhabende Errichtung eines Dampfschiffes entrissen zu werden droht ...»

Trotz Ankündigung der Rapperswiler Initianten, dass man an eine Aufnahme von Gütertransporten durch das Dampfboot nicht dachte, trauten die Zürichseeschiffer dieser Versicherung nur halb und rechneten vorsorglich mit dieser Eventualität für die nahe Zukunft. Abermals würde nach ihrer Meinung eine ganze Anzahl Schifflente brotlos. Dieses Memorial der Zürichsee-Schifflente, das vier Seiten umfasste wurde schon drei Tage später im 19köpfigen Zürcher Regierungsrat «sorgfältig» beraten.

Der Zürcher Regierungsrat gab den Initianten durch das Statthalteramt Meilen Bescheid, mit dem Auftrag, ihnen mitzuteilen, dass im Übrigen «nach den Grundsätzen des freyen Verkehrs der Regierungsrath nicht im Falle sey, eine Dampfboot zu verbieten, um so mehr, als die Unternehmung ausser dem Canton gemacht werden wolle».

Am 9. Januar 1833 starb im Alter von 57 Jahren Posthalter G. Heussi, der Vater des Dampfschiffahrtsgedankens auf dem Zürichsee. Und somit wurde es in Rapperswil still um das Dampfschiff.

Am 8. November 1833 hetzte der St. Galler Erzähler, nachdem er vom grossartigen Hafengebäude in Rorschach berichtet: «Und die Rapperswyler, schlafen sie? Haben sie ihren Hafengebäude über der Pfarrwahl ganz vergessen?» Zehn Tage darauf wurde er noch deutlicher. Er ging jetzt von der kurz zuvor in Zürich stattgefundenen Expertenkonferenz aus, an der die Frage besprochen wurde, «ob nicht um den ganzen Zürichsee herum ebenen Fusses eine Fahrstrasse geführt werden sollte». Das St. Galler Blatt wandte sich dabei keineswegs etwa gegen diesen Zürcher Plan, sondern nahm die Gelegenheit wieder wahr um mit dem Satz «Ein schönes Dampfboot würde hier am besten helfen», für diese Sache zu weben.

Die Verwirklichung des Planes

Ende des Jahres 1833 tagte in Zürich eine sechsköpfige eidgenössische Kommission, um zu Händen des Eidg. Vorortes einen Bericht über die Zoll- und Handelsverhältnisse der Schweiz einzureichen. Das Transit- und Transportgewerbe in der Schweiz litt damals seit längerer Zeit an einer Krise.

Unser mit Weggeldern und Transitzöllen reichlich gesegneter Staatenbund wurde im internationalen Verkehr allseitig umfahren, namentlich Splügen und Gotthard wurden im Verkehr Nord-Süd und umgekehrt je länger je weniger benutzt. Um dieser misslichen Lage zu begegnen, schlug die Kommission, insbesondere deren Berichterstatter, alt Zollrevisor Johann Kaspar Zellweger von Trogen, unter anderem vor, wie sehr es in diesem wirtschaftlichen Zusammenhange «für die Schweiz wünschenswerth wäre, dass Dampfboote von Basel bis Kehl und auf dem Vierwaldstättersee regelmässige Fahrten machen würden» und dadurch die grössten Möglichkeiten für die Forcierung der zentralen Gotthardroute wäre.

Der Spediteur Franz Karl Caspar aus Ludwigshafen, Bürger von Rorschach war einer der Gründer der Dampfschiffahrtsgesellschaft für den Bodensee und Rhein in Konstanz und als Praktiker auf diesem Gebiete glaubte er nun aber, im Gegensatz zu Zellweger, nicht die Förderung des Gotthardtransites im Zusammenhang mit der Einführung der Dampfschiffahrt, sondern er sah die Lösung der Transportkrise in einer Verbesserung der Verkehrsverhältnisse auf der Bündner Route über den Zürich-See, Obersee, Linthkanal und Walensee. Die zwei Artikel von Franz Karl Caspar in der «Glarner» und der St. Galler Zeitung fanden gebührende Beachtung. Im Kanton Zürich wurden sie von den andern Blättern gewissenhaft registriert.

In denselben Tagen ging Caspar daran, sich bei der Regierung des Standes Zürich die Unterstützung seines Unternehmens zu sichern. Er bediente sich dabei eines Mittelmannes, des in Zürich wohnhaften Kantonsprokuratoren Elias Heinrich Keller von Russikon. Der reichte am 20. Februar 1834 im Auftrage Caspars beim Regierungsrate ein Schreiben ein, in welchem er die wirtschaftlichen Grundlagen des geplanten Unternehmens darlegte, nannte die Initianten - neben Caspar dem Praktiker auf dem Gebiete des Speditionswesens und der Verkehrsorganisierung, erscheint als Fachmann auf technischem Gebiete der 29 Jahre alte Schaffhauser Johann Jakob Lämmlin - darin stellte Keller auch dar, wie Bau und Errichtung des Dampfschiffes gedacht seien. Ebenso wurde ein ausführlicher Finanzierungsplan in Form einer Anleihe von 25'000 Gulden Zürcher Währung beigelegt, der «zur direkten Verwendung der Bezahlung der Maschinen und des Schiffbaues» erfolgen soll.

Caspars Plan wurde zu jenem Zeitpunkt «sowohl von Mitgliedern des hiesigen Löblichen Handelsstandes als andern Partikularen auf so wohlwollende Weise aufgenommen», aber der Zürcher Regierungsrat ging auf das Ansinnen einer offiziellen Beteiligung nicht ein. Glücklicherweise bestand in St. Gallen beim Regierungsrat eine direkt entgegengesetzte Auffassung. Mit seiner Hilfe und der Unterstützung einiger Korporationen jenes Kantons kamen diesmal die Anleihensgelder rasch zusammen.

In den damaligen Zeitungen ging der Lesestoff sowohl von den Gegnern, wie von den Befürwortern nicht aus. Am 13. März 1834 erschien im einzigen Blatte am Zürichsee, dem erfahrungsgemäss allen Oppositionslustigen offenstehenden Stäfner Freiheitsfreund, ein «Aufsatz gegen die Errichtung eines Dampfschiffes». Im Wesentlichen führte man hier vor aller Welt wieder dieselben Gründe ins Feld, die man schriftlich schon am 23. April 1832 in der Eingabe an den Regierungsrat niedergelegt hatte. Die Zürichsee- und Linthschiffer bestritten den Unternehmern der Dampfschiffahrt geradezu das Recht der Errichtung eines Dampfschiffes und wollten der Regierung die Verpflichtung auferlegen, das Unternehmen zu hintertreiben. Sie vermochten nicht einzusehen, dass dasselbe durch die Gewerbefreiheit gesichert war.

Am 24. Februar 1834 war in Zürich eine Konferenz mit den vier Linthschiffahrtskantonen zusammengetreten, um die Linthschiffahrtsordnung zu revidieren. St. Gallen befürwortete das Transportmonopol der Linthschiffer abzuschaffen, doch die Schwyzer und Glarner lehnten kategorisch ab.

Im Schosse der Regierung von St. Gallen war man demnach der Ansicht, dass es noch geraume Weile dauern werde, bis ein Dampfschiff im Linthkanal freie Bahn finde. Man ging daher dem Weg des geringsten Widerstandes nach und war vorerst für die Relation Zürich - Rapperswil. Am 10. Januar 1835 schrieb der Stand Zürich nach St. Gallen, dass die Zürcher Regierung dem Dampfschiffe «die Befahrung des Sees in dem Gebiete des Canton Zürichs gleich andern St. Gallischen Schiffen zu gestatten».

Die Beschaffung des Schiffes

Zu jener Zeit fuhren in der Schweiz nur Schiffe mit hölzernem Rumpf. Aufgrund verschiedener Erfahrungen mit Holzrümpfen dachten Caspar und Lämmlin an einen Stahlrumpf der eben in England als Novum galt. Somit sollte das ganze Schiff im Ausland gebaut werden und das hiess in Anbetracht des damaligen Standes der Eisenbau- und Maschinenindustrie überhaupt, in England. Der Bau des für Zürichsee bestimmten Dampfschiffes wurde demnach an die erste Firma auf diesem Gebiete vergeben, an die Maschinenfabrik des Schotten William Fairbairn (1789-1874) in Manchester, der in der Verwendung des Eisens als Werkstoff beim Schiffsbau bahnbrechend vorging.

Der Tag, der Auftragsvergebung ist nicht bekannt. Es muss das aber zu Anfang des Jahres 1834 geschehen sein. Am 20. Mai 1834 hatte die Dampfschiffunternehmung bereits eine Zahlung gemacht. Caspar muss in Manchester, wo geraume Zeit auch schon Lämmlin weilte, alles gut angetroffen haben.

Am 1. August 1834 veröffentlichte das Blatt «der Schweizerische Constitutionelle», dass der Bau des Dampfschiffes und der dazugehörigen Maschinen in Manchester so weit vorgerückt sei, dass das Schiff Ende Juli hätte von Stapel laufen können. In Tat und Wahrheit lief die Schiffschale samt eingebauter Maschine erst in der letzten Woche September von Stapel, und zwar in Selby (Distrikt West Riding, Yorkshire) am River Ouse, 13 ½ Meilen südlich von York.



Hierher hatte man das Schiff, das in Manchester in der Montagehalle der Fabrik bereits Gestalt gewonnen, über eine Strecke von mehr als hundert Kilometern zu Land gebracht; natürlich war es hierzu wieder in seine einzelnen Bestandteile auseinandergelegt worden und musste zum zweiten Mal zusammengesetzt werden.

Von Selby aus wurde die Schale rund 60 Kilometer weit den Ouse und Humber abwärts nach Hull bugsiert, wo sie ein provisorisches Deck aus Holz eingepasst und das nötige Takelwerk beigegeben bekam. Bei Erbauer und Bestellern bestand nämlich die Absicht, das Schiff, das schon in Selby beim Stapellauf den Namen «Vulcan» erhalten hatte (Vulcan, der Name der Schutzgöttin aller Schmiede und Schiffsbauer), weiterhin auf dem Wasserwege, und zwar nun auf einer Prüfungsfahrt, bei der es sich der eigenen Antriebsmittel zu bedienen hatte, in grösstmögliche Nähe des geplanten Wirkungsfeldes zu bringen. Am 21. Oktober berichtete man von Zürich aus das Ding als «ein ausgezeichnet hübsches und bei grosser Schwimmkraft sehr lenkbares Schiff» und auch die aus England vom Schiffbauingenieur erhaltene, vom 6. Oktober datierte Freudennachricht weitergab, «dass es längstens in drey Wochen in die See stechen könnte». Aus den drei Wochen wurden jedoch wieder gute fünf. Erst Freitag, den 7. November, tat das Zürichseedampfschiff bei Hull auf dem Humber seine erste Probefahrt. Sie verlief sehr erfreulich; der Vulkan liess alle Dampfboote hinter sich zurück, sogar den schnellsten, der auf dem Humber verkehrte. Man legte in einer Stunde 12 Meilen zurück. «Die Maschinen sind sehr wohl gelungen und arbeiten gut; es steht zu hoffen, dass, wenn das Boot in der Schweiz noch geschmackvoll möbliert sein wird, alle Anteilhaber damit wohl zufrieden sein werden». Die Resultate der Probefahrt vom 7. November ermutigten so sehr, dass man binnen weniger Tage schon die Reise nach der Schweiz antreten wollte.

Die heftigen Stürme, die jedoch in jenen Tagen an der Nordostküste Englands aufkamen und verheerende Wirkung hatten, verhinderten den Antritt der Überfahrt Hull-Rotterdam in den Tagen vom 10. bis 12. November. Sie konnte erst Samstag, den 15. November, morgens 8 Uhr, angetreten werden. Nach den Worten Caspars, der seinen anfänglichen Plan, Lämmelin in Rotterdam zu erwarten, aufgegeben hatte, ihm entgegengereist war und nun mitfuhr, ging die See immer noch sehr hoch und sie «wurden tüchtig herumgeworfen, allein die Maschinen arbeiteten so trefflich und das Schiff fuhr so sicher, dass wir jedem Andrang der Wogen Trotz bieten konnten». Nach 34stündiger Fahrzeit langten die Rapperswiler Seefahrer Sonntag abends 6 Uhr wohlbehalten in Rotterdam an.

Bereits am 19. November 1834 gedachte Caspar von Rotterdam aus die Fahrt rheinaufwärts anzutreten. Er hatte dabei jedoch die Rechnung ohne den Wirt gemacht. Die Holländer wollten das Schiff nicht in den Rhein einfahren lassen. Sie gaben vor, die Schweiz habe kein Recht auf freie Rheinschifffahrt. Erst die Bezahlung eines Tributes von 500 Gulden für Schiff und Ladung bewirkte die Erlaubnis, aus dem Seehafen von Rotterdam in den Rhein einfahren zu können. Darüber hinaus musste Caspar seine von Hull mitgebrachte Mannschaft abheuern und das Schiff mit Holländern bemannen, «die zu dem verworfensten Gesindel gehörten», so scheint Caspar an seiner Mannschaft wirklich nicht viel Freude erlebt zu haben. «Die Kerls besoffen sich und schliefen ein. Da fuhr das Schiff auf einer Sandbank so hart auf, dass es erst nach 11 Stunden unsäglicher Arbeit wieder flott gemacht werden konnte.» Verspätet erreichte das Schiff Montag, den 24. November gegen Abend Köln. Leider führte der Rhein aber weiterhin so wenig Wasser, dass Caspar angesichts des grösseren Tiefanges seines übermässig belasteten Bootes die Ladung zurücklassen musste. Die Radschaukeln tauchten zu tief ins Wasser, dass ihr Nutzeffekt wesentlich herabgesetzt worden war. Zu dieser leidigen Erscheinung kam hinzu, dass von Hull bis Köln mit Steinkohlen, mit sehr geringer Qualität hatte gefeuert werden müssen, während Rost und Feuerraum für Holzfeuerung eingerichtet waren. Es wollte mit diesem Ersatzbrennmaterial nicht gelingen, jener Dampfdruck zu erzielen, um aus den zwei Hochdruckmaschinen die indizierten 50 PS herauszubringen. Freilich standen vor den Kesseln auch Leute voller Unzuverlässigkeit, die sich keinen Deut darum kümmerten, dass es den Herren Caspar und Lämmelin sehr darum ging, in Köln eine erträgliche Anfahrt zeigen zu können.

Denn in Köln war es vorgesehen, den Vulkan aus Eisen den verschiedenen Kollegen von der Dampfschifffahrt vorzuführen. Es war von bösen Folgen für Caspar und Lämmelin, dass der Vulkan so lahm in Köln eingetroffen war. Die festländischen Schiffsbauingenieure, sowieso neidig auf den steigenden Ruhm der Engländer und deren zunehmende Geschäftserfolge, waren jetzt in ihrer

Eigenschaft als Kritiker eines englischen Dampfbootes aus Eisen erst recht keinerlei Hemmungen unterworfen. In Wort und Schrift fuhr man ganz böse über den Vulkan her und liess beinahe keinen guten Faden an ihm. Darum wird es den beiden Schweizer Seefahrern erheblich gewohlet haben, als sie in Köln die Anker zur Weiterfahrt rheinaufwärts lichten konnten.

Am Abend des 29. Novembers langte der Vulkan in Koblenz an; er dürfte, wie andere Schiffe, in einem Tage von Köln hierher gefahren sein. Schon folgenden Tags scheint man von Koblenz zur Fahrt durch das Bingener Loch gestartet zu sein. Von Kaub weg fuhr der Vulkan in Begleitung des regulären Kursdampfers «Stadt Frankfur», jenes Schiffes, das seinerzeit am 28. Juli 1832 als erstes und bisher einziges Dampfboot den Rhein herauf in Basel angekommen war. Bis eine halbe Stunde unterhalb Mainz ging alles gut, da brach am Vulkan der gusseiserne Quadrant der Steuermaschine; es blieb nichts anderes übrig, als das Schiff mitten im Strom vor Anker zu legen und zu warten, bis die Stadt Frankfurt nachgefahren kam, die man bereits um eine Stunde überflügelt hatte. Im Schlepptau dieses Schiffes langte der Vulkan noch selben Tags in Mainz an. Dort wurde die mechanische Steuermaschine vorläufig durch einen Steuerarm ersetzt, doch sorgte man auch für Ersatz des gebrochenen gusseisernen Quadranten am Steuerapparat. Derart doppelt ausgerüstet, machte man sich wieder auf die Reise; doch brach die Steuermaschine oberhalb Mainz bereits zum zweiten Male. Diese Zwischenfälle gaben Lämmlin Recht, der schon in England gegen die Art der angewendeten Übersetzung protestiert, aber kein Gehör gefunden hatte. Infolge dieser zweiten Fahrverzögerung erreichte der Vulkan Ludwigshafen-Mannheim erst am Abend des zweiten Dezember. Tags darauf fuhr man bis Leopoldshafen-Karlsruhe. Von dieser Tagesetappe berichteten Caspar und Lämmlin heim: «Das Schiff läuft fortwährend vortrefflich und die Maschinen überwinden alle bisherigen Strömungen, die bei kleinem Wasser sehr stark sind».

Nach wie vor hatte der Vulkan mit seichtem Wasserstand und schlechten Kohlen zu kämpfen, dazu gesellte sich nun als ständige Witterungsunbill der Nebel.

Infolgedessen fuhr man bei Freistadt, 2 ½ Meilen unterhalb Kehl, während eines regelrechten Gewittersturmes auf eine Kiesbank auf, und zwar so gründlich, dass der Vulkan erst folgenden Tags wieder flott gemacht werden konnte. Am 12. Dezember traf der Vulkan endlich in Kehl ein. Doch wegen des tiefen Wasserstandes und der schlechten Witterung fragte man sich, ob es nicht angezeigt wäre, hier in Kehl mit der Demontierung des Dampfers zu beginnen, Maschinen und Räder auszubauen und per Achse nach Zürich zu führen, den Schiffsrumpf aber durch den Kanal Monsieur (Rhein-Rhone-Kanal) über Hüningen nach Basel zu schleppen. Auch dieser Gedanke wurde indessen wieder aufgegeben.

So blieb der Vulkan vorerst in Kehl. Still und bescheiden kehrten Ende Dezember die Herren Caspar und Lämmlin nach Rapperswil zurück.

Erst nach Anschwellen des Rheines setzte sich der Vulkan von Kehl aus in Bewegung und fuhr am 23. Februar kurz nach 16 Uhr in Basel ein.

In Basel scheinen sich Caspar und Lämmlin nicht lange gesäumt zu haben. Nach Niederlegung des rund 7 m hohen Kamines passierten sie die Rheinbrücke und brachten den Vulkan rheinaufwärts bis zur Ergolz- und Ergolzbrücke. Hier zwischen Baselaugst und Kaiseraugst begann man nun mit der Demontage des Schiffes. Räder, Antriebsmaschinen und Kessel wurden ausgebaut, in Kisten verpackt und auf dem nächsten Wege per Achse über den Bözberg, Brugg, Baden nach Zürich gesandt.

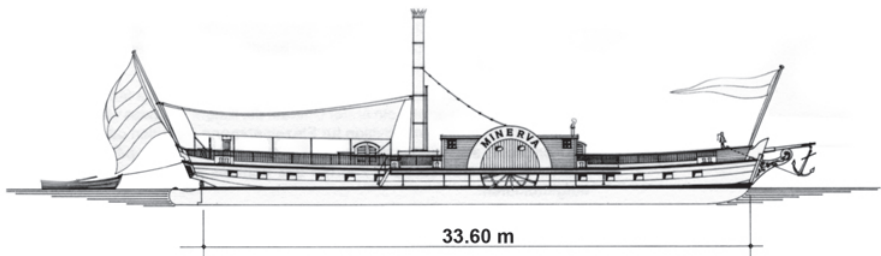
Diese Schale von 95 Fuss Länge wurde also in fünf Teile zerlegt, die alle ungefähr gleich lang waren und ein Bugstück, ein Heckstück, ein die Radlager einschliessendes Mittelstück und zwei gleichartige Verbindungsstücke umfasste. Jedes wurde auf einen eigenen Wagen geladen. Ganz abgesehen von der Schwierigkeit der Beschaffung der notwendigen Anzahl Zugtiere (Rosse, Ochsen und Stiere), war es keine kleine Aufgabe, diesen Convoi nach Zürich zu bringen. Auf dem direktesten Weg über Bözberg, Brugg und Baden zu fahren, war nicht möglich, weil auf dieser Route einige enge Stadttore und gedeckte Brücken als unüberwindliche Hindernisse im Wege standen. Um trotzdem an den Zürichsee zu kommen, musste daher mit dem zerlegten Vulkan eine halbe Schweizerreise angetreten werden. Diese führte von dem 270 Meter über Meer gelegenen Augst über Frick auf die 624 Meter hohe Staffelegg hinauf und von da wieder nach dem rund 250 Meter tiefer gelegenen Aarau hinunter. Hier wurde am Abend des 13. April 1835 mittelst Wagenfähre die Aare passiert und am 14. die Weiterfahrt über Suhr, Wildegg nach Windisch angetreten, wo die Schiffswagen abermals per Fähre über die Reuss gesetzt wurden. Von da an ging die Weiterreise mühsam auf Nebenstrassen über Birmenstorf, Richtung Mutschelle und dies alles nur deswegen, um die Stadttore von Baden, die dortigen gedeckten Brücken und das analoge Bauwerk über die Reppisch bei Dietikon zu umgehen. Aber noch auf dieser ganzen langen Freilufttroute gab es diese und jene Carambolage. Oeftern erlitten Hauswände und Dächer sichtlich Schaden durch Streifungen von Wagen und Ladung; vielfach, so namentlich bei Birmenstorf, mussten zahlreiche Bäume gekappt und weggehauen werden, um den Wagen ausserorts Durchpass zu verschaffen. Das kostete alles nicht nur viel Zeit, sondern auch wieder artig Geld. Nach gut 14tägiger Mühsal gelangte man aber schliesslich doch nach Zürich. Ihren Einzug in Zürich hielten die Herren Caspar und Lämmlin mit ihrem Zug wahrscheinlich von Wipkingen her, wo man die Limmat abermals mittelst Wagenfähre gekreuzt hatte. Es bestand ja absolut keine Möglichkeit, etwa durch den langen Schlauch der gedeckten Sihlbrücke, durchs Rennwegtor und die schmale Strehlgasse über die einzig fahrbare Rathausbrücke unter den Bögen hindurch an den Hafen zu kommen.

Über Unterstrass und Fluntern fuhrwerkte man also durch die sogenannte Rämitanenstrasse um die Stadt herum an den See, denn es war beabsichtigt, das Schiff ausserhalb der so genannten grossen Stadt im Gebiet der damals just in Demolition befindlichen Schanzen zusammensetzen und von Stapel laufen zu lassen. «Das war ein Schauen und Staunen», meinte vom Eintreffen des Vulkan der Küssnacher J. J. Reithard. «Der Anblick war wirklich höchst interessant und imposant!»

In den Rang des Schiffsbauplatzes war an Stelle eines ursprünglich vorgesehenen Geländes bei Rapperswil die so genannte Holzschanze bei Zürich getreten, die ungefähr da lag, wo sich heute der alte Tonhalleplatz, der Theaterplatz und das Stadttheater ausdehnen.

Am 20. Juni 1835, einem Samstag wurde das eiserne Monstrum einmal auf Rollen ins Wasser geschoben obwohl die Maschinenanlagen noch nicht ganz fertig eingebaut und auch nicht betriebsfähig waren. Es war für den Vulkan der zweite Stapellauf innert Jahresfrist.

Im Trubel der Dinge hatte man von Seiten der Unternehmer sogar ganz vergessen, mitzuteilen – wenigstens der Presse –, dass die Absicht bestand, den Namen Vulkan aufzugeben und das umgebaute Schiff nun Minerva zu nennen, ein Gedanke, der bei den Unternehmern seit mindestens drei Wochen schon feststand. Mit einigem Recht gab das Freitagblatt seiner Meinung dahin Ausdruck, dass der Name Minerva «des hässlichen, hinkenden» Römergottes für die Zukunft des Zürichseeschiffes nicht gerade von guter Vorbedeutung sei.



Am 16. Juli 1835 machten «Caspar, Lämmlin und Comp., Unternehmer der Dampfschiffahrt auf dem Züricher- und Wallensee», «einem verehrlichen Publikum ... die ergebenste Anzeige», dass am kommenden Sonntag, den 19. Juli, das Dampfboot Minerva seine Fahrten aufnehmen werde. Die Zürcher erfuhren dies Freitag, den 17. Juli, durch die an diesem Tage erscheinenden Blätter Schweizerischer Republikaner, Schweizerischer Constitutioneller und die

Freitagszeitung. Ohne dass auch nur die geringste Probe- oder Werkstättefahrt mit der Minerva vorgenommen worden wäre, luden die Unternehmer die Zürcher zu einer Lustfahrt von Zürich nach Rapperswil ein. Die Abfahrt in Zürich erfolgte vormittags 11 Uhr, die Rückfahrt von Rapperswil abends 6 Uhr.

Kritische Stimmen sagten, Ein Familienvater, der sich einem solchen Fahrzeug anvertraue, sei ein leichtsinniger Mensch ohne Herz für Frau und Kinder. Man würde sein Leben damit auf unverantwortliche Weise aufs Spiel setzen. Die Kritiker kamen mehrheitlich aus den Reihen der Schiffer und Fischer auf dem Zürichsee.

Ich habe bewusst teilweise die alte Schreibweise von 1935 beibehalten.
Die Textpassagen sind folgender Quelle entnommen:

Quellennachweis: Gestalten vom See, Caspar, Lämmlin & Co. 1935

Ra.