

**Zeitschrift:** Ferrum : Nachrichten aus der Eisenbibliothek, Stiftung der Georg Fischer AG  
**Herausgeber:** Eisenbibliothek  
**Band:** 69 (1997)

**Artikel:** Gedanken zum Titelbild  
**Autor:** Bouheiry, Annette  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-378332>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **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. [Voir Informations légales.](#)

### **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. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 08.02.2025

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

## Gedanken zum Titelbild

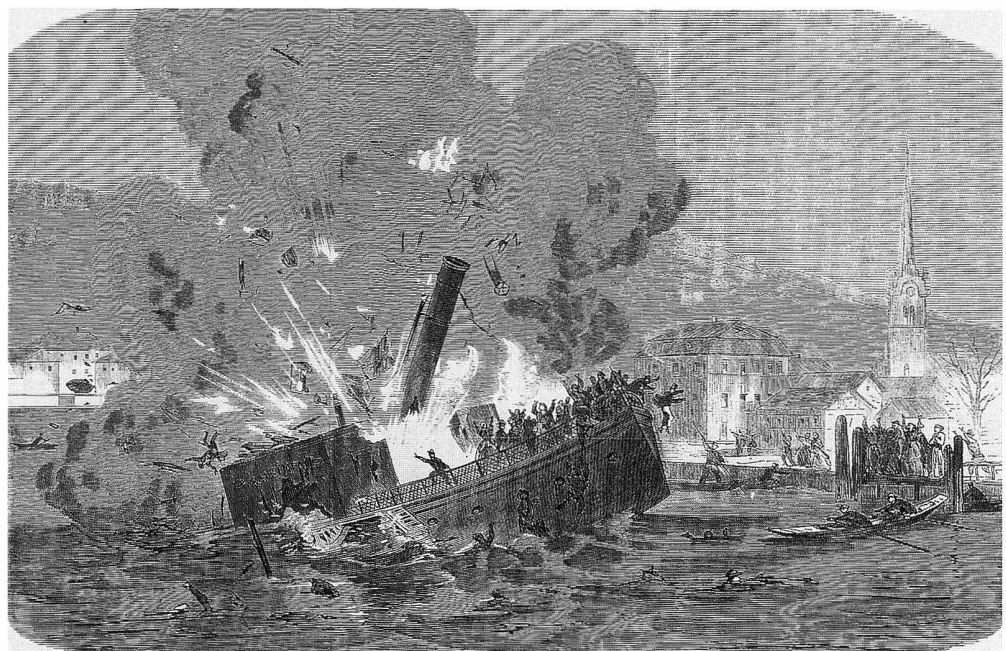
Am 20. Dezember des Jahres 1869 geschah bei Berlingen im Kanton Thurgau ein für die damalige Zeit spektakuläres Schiffsunglück. Der Kessel des Dampfschiffes «Rheinfall» explodierte und riss 5 Menschen in den Tod. Das verantwortliche Unternehmen, die «Schweizerische Dampfboot-Gesellschaft für den Untersee und Rhein» war erst wenige Jahre zuvor, im Mai 1864 gegründet worden und hatte für diese Linie zwei neue Dampfschiffe, die «Arenaberg» und das Schwesterschiff «Rheinfall» eingesetzt. Beide Dampfer waren von der Escher-Wyss, Zürich, in der eigens dafür errichteten Werft bei Stein am Rhein gebaut worden. Ein drittes, noch grösseres Schiff, die «Schweiz», war bereits bei der Gebrüder Sulzer, Winterthur, in Auftrag gegeben worden. Damit hatte der Linienverkehr zu Wasser für den Personen- und Gütertransport einen vielversprechenden Aufschwung genommen.

Nun diese Katastrophe, die für die neugegründete Schifffahrtsgesellschaft einen herben Rückschlag darstellte!

Wie aber sind die Menschen zu dieser Zeit mit derartigen Schreckensmeldungen umgegangen? – Lesen wir hierzu einen Augenzeugenbericht, wie er am 15. Januar 1870, also nahezu einen Monat nach dem Ereignis, in der Leipziger «Illustrierte Zeitung» Nr. 1385 abgedruckt wurde:

«Das mittags 1 Uhr von Konstanz nach Schaffhausen abgehende Dampfboot war glücklich in Berlingen angelangt. Ein frostiger Südwestwind strich über das Verdeck, weshalb die ziemlich zahlreiche Reisegesellschaft allenthalben in die untern Räume des Schiffs, in die Kajüten, sich flüchtete. Ich selbst hatte mich mit der Mehrzahl der Passagiere in die Kajüte zweiten Platzes begeben, wo ich mich an die Ecke eines Tisches setzte und zwei Herren, die Karten spielten, gemüthlich zusah. Unweit von mir sass ein Frauenzimmer mit Näharbeit beschäftigt; in der Ecke schlief, den Kopf an den Ofen gelehnt, der wie bereits bekannt, ertrunkene Käsehändler Röllin. Nachdem wir in

Explosion des Dampfers Rheinfall bei Berlingen am 20. Dezember 1869. Nach einer Zeichnung von A. d'Aujourd'hui (Quelle: Stadtarchiv Schaffhausen)



Berlingen gelandet, werden Fässer und andere Fahrpoststücke ausgeladen. Das Schiff wird losgebunden, und kaum war es abgefahren – es war 2¼ Uhr – vernahmen wir in unserer Kajüte einen donnerähnlichen Knall, dem ein längeres Gekrach nachfolgte. Natürlich beben sämtliche Passagiere zusammen, alles drängt sich nach dem Eingange zu, um möglichst schnell die Treppe hinaufzukommen, noch nicht ahnend, was vorgefallen war. Ich selbst riss meinen Überzieher sofort vom Leibe, um desto ungehinderter den engen Gang passiren zu können.

Auf dem Verdeck angekommen – wer vermag hier den Anblick zu beschreiben! Vom Hintertheile des Schiffs ist nichts zu sehen als Rauch, Dampf und die Kohlenglut im untern Raum. In der Mitte etwa erblickte ich noch einige von der Schiffsmannschaft mit schwarzen, blutigen Gesichtern. Alles ringt die Hände, schreit und jammert durcheinander. Die noch unversehrte Schiffsmannschaft gebietet Schweigen. Wir auf dem Vordertheil, heisst es, seien ausser Gefahr, das Schiff stehe auf dem Grund. Wie lange sich jenes noch auf dem Wasserspiegel gehalten, vermag ich nicht mehr anzugeben; die Angst vor dem Tode war zu gross. Doch konnten mittlerweile zahlreiche grössere und kleinere Rettungsboote zu Hülfe eilen. Noch immer stehen wir mit blassen Gesichtern, mit jeder Secunde vom Tode des Ertrinkens bedroht, auf dem Verdecke; nur ein Mann wirft sich über Bord und versucht seine Rettung durch Schwimmen.

Plötzlich beginnt auch das Vordertheil des Schiffs zu sinken, und zwar nicht wie man glauben sollte, in horizontaler Lage, sondern von der Mitte an. Die Spitze hebt sich in die Höhe; man vermag nicht mehr aufrecht zu stehen; der Heizer und ich stürzten mitten in das Vieh hinein, das vorn auf der rechten Seite festgebunden war. Im Fassen gewahrte ich ein dickes Seil, wahrscheinlich das, welches am Kamin aufgespannt war, um diesen beim Durchfahren durch die Rheinbrücke umzulegen. An dieses Tau klammerte ich mich mit aller Kraft an, während der Heizer meinen Leib und die Beine erfasste. Wie wir voneinander losgekommen, ist mir nicht bekannt.

Endlich, als das Wasser mir zu den Stiefeln hereindrang, richtete ich mich auf und stürzte mich mit ausgestreckten Armen über die Köpfe der übrigen Passagiere, die bis an den Hals im Wasser steckten, und erreichte glücklich einen in der Nähe befindlichen Kahn. Sofort in denselben hineingezogen, lag ich kurze Zeit bewusstlos da. Noch streckte ich meinem Heizer die Hand entgegen, vermochte ihn aber nicht heraufzubringen, da ich vor Angst und Schrecken zu sehr entkräftet war. Später, als ich in das in der Nähe befindliche Gasthaus gebracht worden, traf ich ihn daselbst mit sehr stark verbrühten Armen unter den heftigsten Schmerzen. Überaus freundlich zeigten sich die Bewohner von Berlingen, die die Unglücklichen mit trockenen Kleidern, Getränken und Speisen hinlänglich versahen.

Fünf Personen haben bei dieser Katastrophe das Leben eingebüsst: Pfarrer Akermann von Ermatingen, Käsehändler Röllin von Stein, der Steuermann des Schiffs Spengler, Fräulein Seeger von Ermatingen und eine Frau Stoll von Stein. Die Leichname der vier ersten sind gefunden, der der letztern noch nicht. Die Heizer des Schiffs haben fürchterliche Brandwunden erhalten. Das Schiff ist zu 100.000 Frs. und die Waaren zu 3000 Frs. versichert.

Über die Ursache der Explosion schwebt undurchdringliches Dunkel. Unbestrittene Thatsache ist, dass weder die Administration noch die Schiffsmannschaft der geringste Vorwurf trifft. Das Schiff war vollkommen seetüchtig und gehörte zu den bestverwalteten des ganzen Bodensees; wenige Tage vor dem Unfall war Reinigung und Visitation des Kessels vorgenommen worden. Die angestellten Hebungsversuche waren bis jetzt ohne durchschlagenden Erfolg, werden aber auf Kosten der Versicherungsgesellschaft fortgesetzt.»

Nach mehreren Versuchen konnte das Schiff dann endlich doch gehoben und wieder instandgesetzt werden. Den Kessel lieferte diesmal Sulzer, Winterthur. Das Dampfschiff setzte seine Fahrt unter dem neuen Namen «Neptun» fort, bis es im Jahre 1939 ohne weitere nennenswerte Vorkommnisse endgültig aus dem

### Literaturhinweise

- 1 Erich Liechti; Jürg Meister; Josef Gwerder: Die Geschichte der Schifffahrt auf Bodensee, Untersee und Rhein. Meier, Schaffhausen 1981
- 2 Heinrich Ammann; Christoph Vögele: Adolf Dietrich 1877–1957 (Oeuvrekatalog der Ölbilder und Aquarelle, hrsg. von der Thurgauischen Kunstgesellschaft). Mühle- mann, Weinfelden 1994

Verkehr gezogen wurde. Der Kessel allerdings musste im Verlaufe der Jahre ein drittes Mal durch einen leistungsfähigeren ersetzt werden<sup>1</sup>.

Als das Schiffsunglück bei Berlingen im Dezember 1869 geschah, war der Maler Adolf Dietrich gerade 8 Jahre alt geworden. Er lebte mit seinen Eltern in einem Haus an der Seestrasse in Berlingen, also in unmittelbarer Nähe des Geschehens. Wir wissen nicht, welche Erinnerungen an das unglückselige Ereignis der Knabe mit ins Leben hinausgetragen hat. Dietrich, dessen künstlerisches Schaffen geprägt ist von einer heiteren, wohlwollenden Gesinnung, einer Liebe zur Natur, die sich immer wieder in seinen Landschaftsimpressionen, in der Harmonie des menschlichen Gesichtsausdrucks, in seinen Stilleben und der unendlichen Vielfalt an Blumen- und Tiermotiven äussert – Dietrich malt das Dampferunglück nachweislich viermal. Er legt dabei Wert auf winzige Details, ohne das Auge bewusst auf Einzelheiten zu lenken. Er stellt das Unglück als Ereignis dar, das zur Region des Bodenseeraumes gehört, ohne zu dramatisieren

oder den Ausdruck menschlicher Empfindungen schonungslos der Öffentlichkeit preiszugeben.

Das Ölgemälde auf dem Titelbild unserer FERRUM-Ausgabe entstand 1926. Es zeigt das Unglück vom Ufer aus in Richtung See. Eine zweite Version in Öl mit dem Anlegeplatz von Berlingen im Hintergrund entstand 1935 nach einem Stahlstich des Zeichners A. d'Aujourd'hui aus dem Jahre 1869. – Ferner existieren noch eine Pinselzeichnung und ein Aquarell<sup>2</sup>.

Der Maler Adolf Dietrich verstarb im Jahre 1957 in Berlingen. Testamentarisch überliess er sein Elternhaus, seinen künstlerischen Nachlass und die damit verbundenen Urheberrechte der Thurgauischen Kunstgesellschaft als Alleinerbin. – Für die bereitwillige Überlassung einer Reprovorlage zwecks Gestaltung des Titelbildes diese Ausgabe möchte ich an dieser Stelle dem Kunstmuseum des Kantons Thurgau im Namen der Redaktion aufrichtig danken.

Annette Bouheiry

