Zeitschrift: Ferrum : Nachrichten aus der Eisenbibliothek, Stiftung der Georg Fischer AG

Herausgeber: Eisenbibliothek

Band: 62 (1990)

Artikel: Der Raddampfer Rigi (1848-1952)

Autor: Saluz, Eduard

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-378254

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: 05.08.2025

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

Der Raddampfer Rigi (1848–1952)

Eduard Saluz
Konservator
Verkehrshaus der Schweiz
Lidostrasse 5
CH-6006 Luzern

Wenn man heute als Besucher ins Verkehrshaus der Schweiz kommt, empfängt einen im Gartenhof das Dampfschiff Rigi von 1848, der älteste erhaltene Dampfer der Schweiz. Seit 1959, der Eröffnung des Verkehrshauses, dient die Rigi hier als Restaurant (Bild 1). Wer sich den Zustand dieses Schiffs zur Mitte des letzten Jahrhunderts ansieht, kann kaum Ähnlichkeiten mit der Rigi von heute feststellen: Das Schiff wurde im Laufe der Zeit einige Male umgebaut und stark verändert (Bild 2).

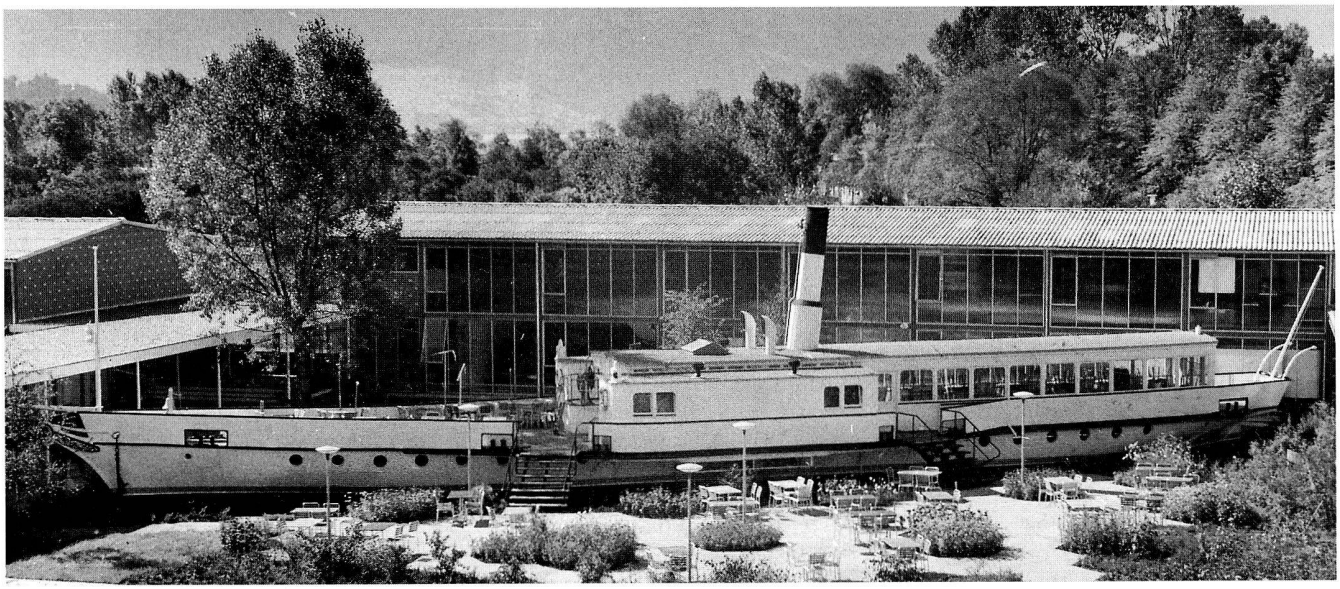


Bild 1: Seit 1959 steht das Dampfschiff Rigi im Verkehrshaus der Schweiz und dient hier als Restaurant. (Quelle: Verkehrshaus der Schweiz.)

Diese Veränderungen wurden nicht wahllos vorgenommen, sondern sie spiegeln die Entwicklung der Schiffahrt auf dem Vierwaldstättersee, die verkehrsmässige Entwicklung der Zentralschweiz, ja sogar die Entwicklung Europas zu einer modernen Freizeitgesellschaft.

Bereits 1829 wurde an einer Konferenz in Bern an die Stände Luzern und Uri die Erwartung herangetragen, eine fahrplanmässige Verbindung zwischen Altdorf und Luzern einzuführen. Natürlich dachte man da an Dampfschiffe, denn dieses Transportmittel war auf dem Genfersee seit 1823 bekannt und bewährt (Bild 3).

Ende 1835 wurde die erste Konzession für die Eröffnung einer Dampfschiffgesellschaft auf dem Vierwaldstättersee gegeben. Ab 1837 nahm darauf die «Dampfschiffahrtsgesellschaft des Vierwaldstättersees» den Betrieb auf. Treibende Kraft war Casimir Knörr, ein Geschäftsmann aus Luzern. Der «hohe Stand» Uri fühlte sich dadurch zurückgesetzt und

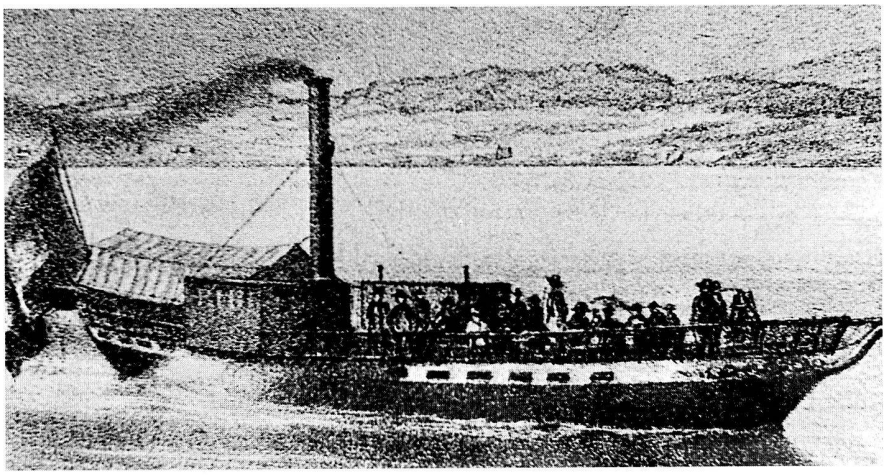


Bild 2: DS Rigi im Ursprungszustand.

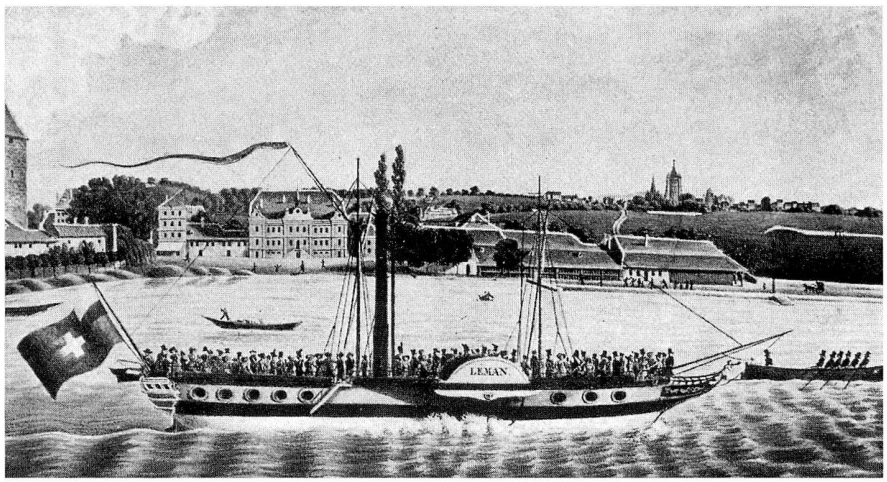


Bild 3: DS Leman von 1826 war das vierte Dampfschiff auf dem Genfersee. Lithographie von J. Huguenin. (Quelle: Parker/Bowen: Mail and Passenger Steamships. London 1928.)

als Konkurrenz wurde darauf 1846 durch Carl Emmanuel Müller aus Altdorf die «Post-Dampfschiffahrtsgesellschaft» gegründet, welche mit Uri und Luzern einen Konzessionsvertrag zur Postbeförderung abschloss.

Die Schiffsbeschaffung für diese zweite Gesellschaft gestaltete sich allerdings schwierig, da die einzige Schweizer Firma, welche um diese Zeit Dampfschiffe liefern konnte, Escher-Wyss aus Zürich, einen Exklusivvertrag mit der ersten Dampfschiffahrtsgesellschaft von Knörr hatte. Müller bestellt seine ersten beiden Schiffe deshalb in England bei der Werft von Ditchburn and Mare in Greenwich bei London.

Der Transport der Schiffe von England nach Luzern spiegelt die Verkehrsverhältnisse wider: Die zerlegten Schiffe wurden über Ärmelkanal und Rhein nach Köln gebracht, von dort ging es weiter mit Fuhrwerken und Eisenbahn über Mannheim nach Basel. Hier schliesslich blieb dann nur noch das Fuhrwerk für den Transport nach Luzern, wo die Schiffe zusammengebaut wurden.

Die Lieferungen fanden in einer kritischen Zeit statt. Ende 1847 waren die Sonderbundswirren zwischen der Innerschweiz und den protestantischen Kantonen ausgebrochen. Konflikte, die in einem Zusammenhang mit den 1848er Unruhen in weiten Teilen Europas gesehen werden müssen, ging es doch hintergründig nicht um religiöse Konflikte, sondern um die Änderung der Verfassungen für moderne Wirtschaftsbelange: Abschaffung der Kantonszölle, Einführung einer Schweizer Währung, gemeinsame Masse usw.

Das erste der beiden Dampfschiffe der Gesellschaft von Müller, die DS Waldstätter, wurde noch vor Ausbruch der Feindseligkeiten fertiggestellt. Es wurde für Truppentransporte verwendet. Auch die Flucht der besiegten Sonderbundführer nach Altdorf geschah mit diesem Schiff (Bild 4).

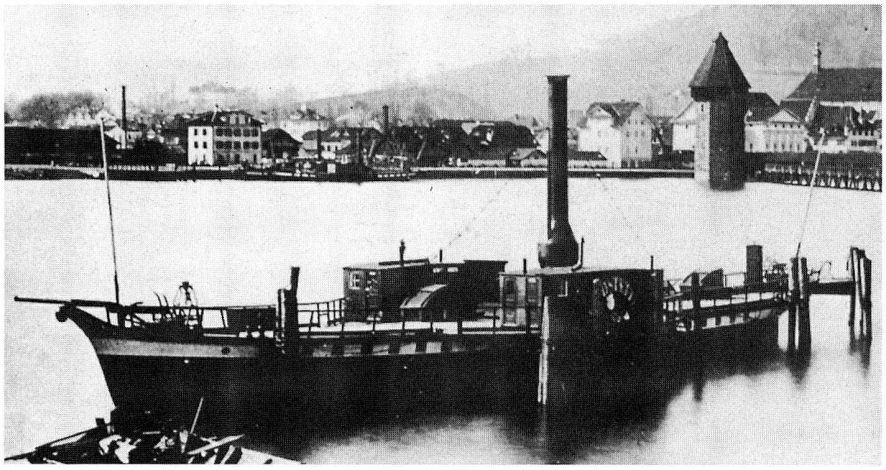
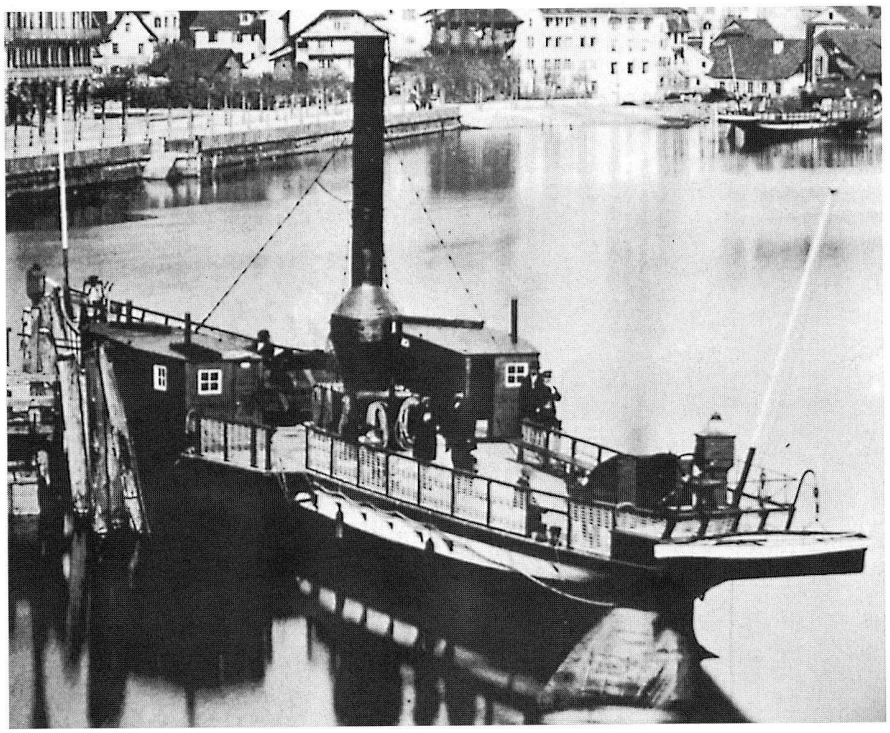


Bild 4: DS Waldstätter, das erste Schiff der Postdampfschiffgesellschaft. (Quelle: Gwerder/Meister/Liechti: Die Geschichte der Schiffahrt auf dem Vierwaldstättersee. Luzern 1987.)

Bild 5: DS Rigi im Jahre 1861. (Quelle: Gwerder/Meister/Liechti: Die Geschichte der Schiffahrt auf dem Vierwaldstättersee. Luzern 1987.)



Das zweite in England bestellte Schiff war eben die DS Rigi. Deren Transport wurde in Liestal zurückgehalten, weil versteckte Waffen für die Sonderbündler vermutet wurden. Erst Ende Januar 1848 trafen die letzten Bauteile in Luzern ein (Bild 5).

Die Aufgabe der Schiffe war zu dieser Zeit ganz klar der Warentransport auf der Gotthardachse (Bild 6). Seit ca. 1200 war der Gotthardpass offen, und es hatte sich im Laufe der Jahrhunderte eine Nord–Süd-Verbindung von internationaler Bedeutung entwickelt. Dabei war der Vierwaldstättersee einbezogen. In Luzern und Flüelen wurden die Güter auf Nauen umgeladen. Die Fahrt zwischen diesen beiden Häfen dauerte etwa neun Stunden, bei Föhnstürmen auch einiges länger.

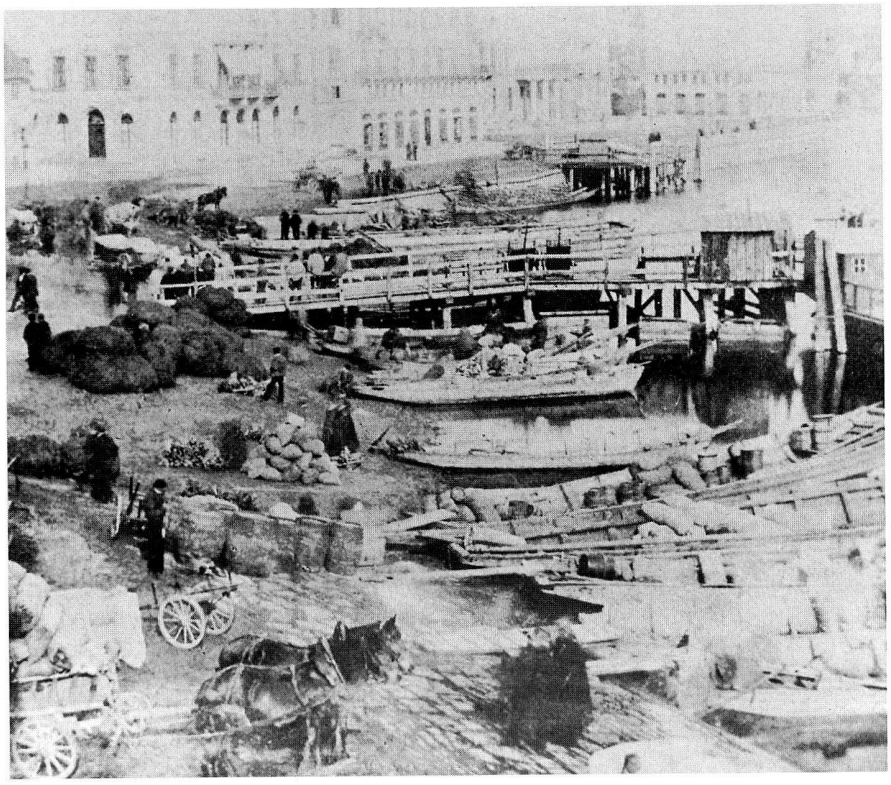


Bild 6: Luzern um 1850. (Quelle: Stadtarchiv Luzern.)

Ein kompliziertes System von genau umschriebenen Transport-Konzessionen und Regeln zur Reihenfolge der Vergabe von Ladungen an zunftähnliche Schiffer-Gesellschaften regelte den sozialen Frieden (Bild 7).

In diese althergebrachte Ordnung brach die moderne Technik mit den Dampfschiffen ein und führte zu grossen Umwälzungen in der Verkehrsorganisation. In kurzer Zeit blieb den Schiffsleute nur noch der Regionalverkehr. Die Bauart der Dampfschiffe war auch ganz klar für den Güterverkehr ausgelegt: Sie hatten ein flaches Deck für Waren, und ihr grösster Vorteil war die Wetterunabhängigkeit, nicht die Bequemlichkeit.

Das Verhältnis der beiden Schiffahrtsgesellschaften ist übrigens ein Lehrbeispiel schweizerischer Wirtschaftsführung: Kaum war Müllers Gesellschaft gegründet, wollte man schon fusionieren. Dieses Projekt scheiterte, aber immerhin wurden mit schriftlichen Übereinkünften die Einflusssphären abgegrenzt. So war das Gedeihen beider Gesellschaften gesichert.

1. §. Die bisherigen Schiffgesellschaften, der Theil und Gefährt, vereinigen sich zusammen in eine Fahr oder Gesellschaft, unter dem Namen der theilfahrenden Schifffahrtsgesellschaft, so daß nur einzig diese in Fluelen bestehen soll, und solle keine andere Gesellschaft noch Partikular (das große Marktschiff und dessen Rechtsamen ausgenommen) mit eigenem oder anderm Schiff jemanden, wer es sey, aus hiesigem Kanton um den Lohn führen, und so diese Schifffahrtsgesellschaft beeinträchtigen mögen.

Bild 7: Ausschnitt aus dem Urner Landbuch 1822.
(Aus: Schlup/Saluz: museum – Verkehrshaus der Schweiz. München 1987.)

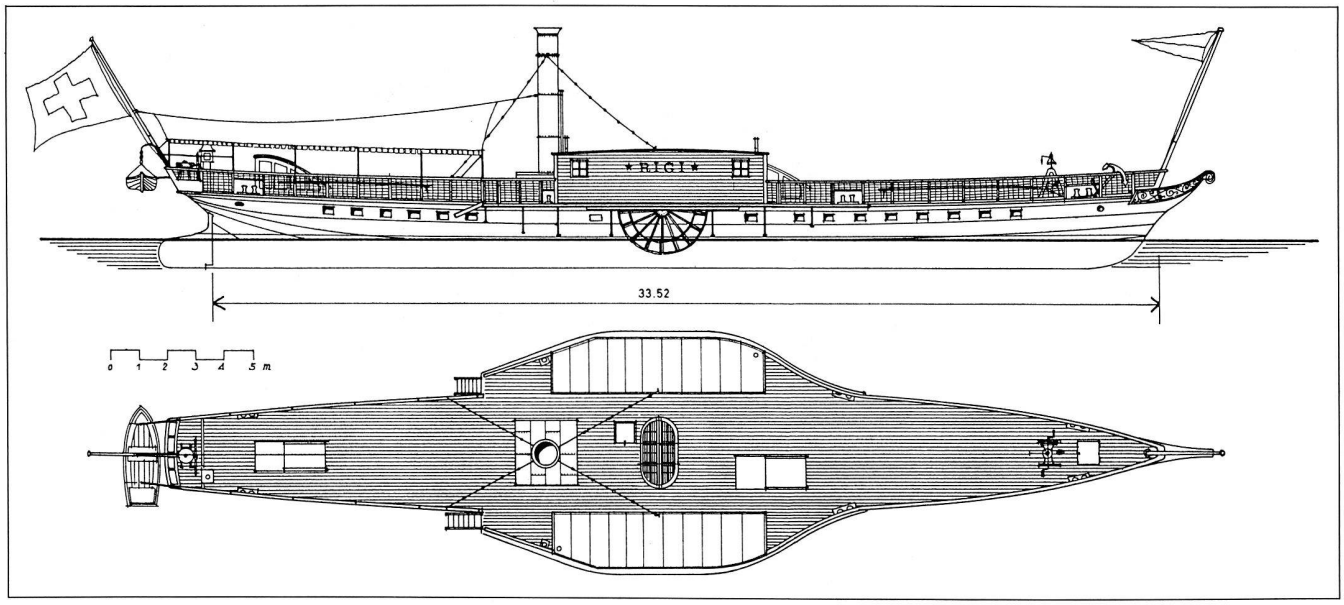


Bild 8: Plan DS Rigi im Ursprungszustand.
(Quelle: Gwerder/Meister/Liechti: Die Geschichte der Schiffahrt auf dem Vierwaldstättersee. Luzern 1987.)

Zurück zu DS Rigi: Die technischen Daten des Schiffes waren: Länge ca. 35 Meter, Leerverdrängung 67 Tonnen, Tragkraft etwa 20–25 Tonnen, die Besatzung betrug 9 Mann. Es war auch für damalige Verhältnisse ein eher kleines Schiff (Bild 8). Die Rigi war mit einer Niederdruck-Maschine der englischen Firma Penn & Sohn ausgerüstet. Diese hatte oszillierende Zylinder. Der Druck betrug nur etwa eine Dreiviertel Atmosphäre. Die Leistung betrug ca. 24 kW, die Höchstgeschwindigkeit ca. 19 Stundenkilometer. Die Feuerung erfolgte mit Holz. Kohle war damals in der Schweiz nicht verfügbar. Die einzige Eisenbahnlinie der Schweiz war die «Spanisch-Brötli-Bahn» von Zürich nach Baden. Zwar war diese als erstes Teilstück einer Verbindung nach Basel gedacht, aber in Linienführungsstreitigkeiten ging dieses Projekt vorläufig unter. Erst die Bundesverfassung von 1848 erlaubte eine wirkungsvoll koordinierte Eisenbahnpolitik mit einem vernünftigen Anschluss an die ausländischen Schienennetze (Bild 9).

Zur Zeit der Jahrhundertmitte war die Technik des Schiffsbaus übrigens schon sehr entwickelt. Schon 1843 lief z.B. die «Great Britain» als erstes schraubengetriebenes Dampfschiff über den Atlantik. Dieses Schiff hatte eine Verdrängung von 3270 BRT und eine Länger von gegen 100 Metern! Demgegenüber war die Rigi nicht sehr modern ausgerüstet. Beispielsweise hatte sie starre Radschaufeln. Schon 1852 wurden deshalb Versuche mit beweglichen Schaufeln durchgeführt. Die Resultate waren allerdings nicht befriedigend. Ebenfalls versuchte man dem starken Funkenwurf, bedingt durch die Holzfeuerung, mit Vorichtungen am Kamin beizukommen. Auch dies mit wenig Erfolg.

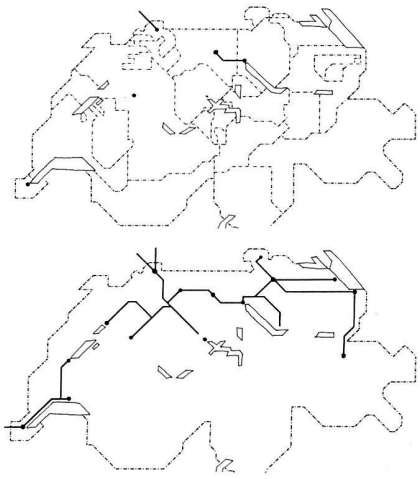


Bild 9: Das schweizerische Schienennetz 1847 (oben) und 1865 (unten).
(Quelle: Schlup/Saluz: museum – Verkehrshaus der Schweiz. München 1987.)

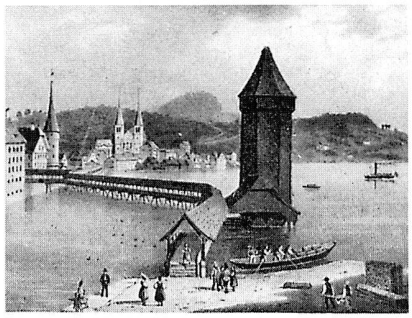


Bild 10: Luzern um 1835, eine mittelalterliche Stadt – im Hintergrund ist jedoch bereits ein Dampfschiff sichtbar. (Quelle: Zwischen Reuss und Biregg. Luzern 1964.)

Die Stadt Luzern sah bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts übrigens noch sehr mittelalterlich aus. Obwohl seit Ende des 18. Jahrhunderts die Bildungs-Reisenden die Schönheiten der Innerschweiz, vor allem der Rigi, schätzten. Natürlich war die Betreuung der wohlhabenden Touristen eine willkommene Nebenbeschäftigung, aber es war nicht der beherrschende Wirtschaftsfaktor der ganzen Region (Bild 10). Für die «verschlafene» Gegend am Vierwaldstättersee läuteten die Dampfschiffe als Vorboten der Industrialisierung aber doch eine neue Zeit ein. 1859 kam auch die Bahn nach Luzern. Damit war der Anschluss nach Deutschland und Frankreich hergestellt.

Bild 11: DS Stadt Mailand und DS Waldstätter, um 1865. (Quelle: Zentralbibliothek Luzern.)

Mit der Bahn bekamen die beiden Schiffahrtgesellschaften nun Konkurrenz. Die Schweizerische Centralbahn bestellte zwei Schiffe, aber rechtzeitige Verhandlungen führten dazu, das die beiden bestehenden Schiffahrtgesellschaften die neuen Schiffe, DS Stadt Mailand und DS Stadt Basel pachteten und auf gemeinsame Rechnung betrieben (Bild 11). Das gleiche Spiel wiederholt sich 1861, als die Neuenburger Dampfschiffahrt-Gesellschaft zwei Dampfer in die Innerschweiz transportieren wollte, da die Eisenbahnverbindung Genf–Basel 1860 durchgehend geworden war und deshalb Überkapazitäten an Schiffen vorhanden waren. Das Interesse lag dabei ausgesprochenerweise an der «Fremdensaison», die sich in der Innerschweiz dank der Eisenbahn zu grosser Bedeutung entwickelte.

Auch diese Gefährdung wehrten unsere beiden Gesellschaften ab, indem sie den Neuenburgern ein Schiff kurzerhand abkauften und es, da sie keine weiteren Schiffe als notwendig erachteten, nach Lindau am Bodensee mit Verlust weiterverkauften.

1860 wurde der erste grosse Umbau der Rigi vorgenommen. Das Schiff wurde um ca. 4 Meter verlängert. 1862 erfolgte die Umstellung auf Kohlefeuerung. Äusserlich fällt dabei vor allem die Änderung am Kamin ins Auge. Jetzt waren nur noch 7 Mann Besatzung nötig. Dank der Eisenbahn konnte die Kohle aus dem Ausland zu günstigen Bedingungen importiert werden. 1863 erhielt das Schiff einen umlegbaren Kamin, damit konnte die Rigi jetzt auch unter der Achereggbrücke nach Stansstaad fahren. 1872 wurde der Kessel ersetzt. Zu diesem Zeitpunkt war die Dampferflotte 11 grosse Einheiten stark. Die Rigi war das kleinste der Schiffe.

Ende der sechziger Jahre begann dann der Tourismus mit aller Wucht. Die berühmten Grand-Hotels entstanden, und die Region rüstete sich für die industrielle Beherbergung der alt- und neureichen Gäste: Die Rigibahn war im Bau, und der Gotthard-Tunnel nahm konkrete Form an (Bild 12).

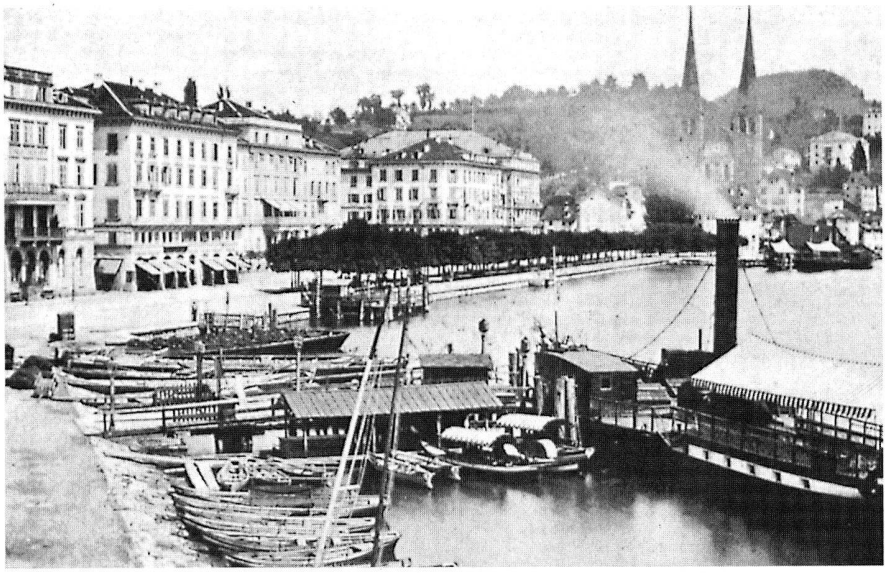


Bild 12: Luzern um 1870 mit den ersten Hotels am rechten Seeufer. (Quelle: Stadtarchiv Luzern.)

Eine neue Schiffahrts-Gesellschaft, die «Dampfschiff-Gesellschaft Luzern», trat 1869 auf den Plan. Hier wurde eine neue Variante des Spiels um Aufrechterhaltung des Gewinns gespielt: Die drei Gesellschaften fusionieren zur «Vereinigten Dampfschiffahrtgesellschaft des Vierwaldstättersees». Ein Verwaltungsratsprotokoll der alten Post-Dampfschiffahrtsgesellschaft beschreibt den Vorgang so: dass die Herren «darauf bestehen werden, eine Gesellschaft zu gründen, dann aber gerne geneigt seien, zu einer Verständigung Hand zu bieten.»

Auch eine weitere kleine Konkurrenzfirma, die 1869 gegründet wurde, wurde bereits am 28. Oktober desselben Jahres aufgekauft.

Und zwei Jahre später nochmals das alte Spielchen: eine neue Gesellschaft wird gegründet, diesmal die «Salondampfschiffahrtsgesellschaft des Vierwaldstättersees». Und auch das Resultat ist das alte: die beiden bestellten Schiffe werden vor Ablieferung bereits von der alten übernommen. Der Gründer der neuen Gesellschaft war übrigens Casimir Friedrich Knörr, Verwaltungsrat der «alten»! Das Neue am Ganzen war diesmal der Schiffstyp. Zum ersten Mal wurden nun Schiffe speziell für die Touristen gebaut: Die «Germania» und die «Italia» – schon die Namen spielten auf die Rolle des Gotthard als internationale Transitachse an – waren mit einer Kapazität von 750 Personen grosse Ausflugsdampfer. Als erste Schiffe waren sie auch weiss gestrichen (Bild 13). Diese Farbgebung wurde sukzessive auch auf die bestehenden Schiffe übertragen. Ebenfalls wurden diese auf den Tourismusverkehr umgestellt, indem sie Salonaufbauten erhielten. Aus Stabilitätsgründen allerdings meist halbversenkt.

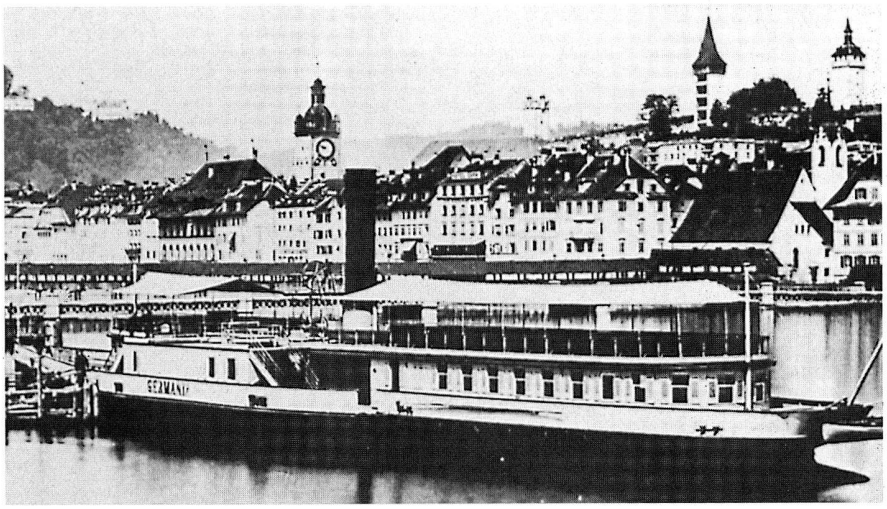


Bild 13: DS Germania, der erste Salondampfer auf dem Vierwaldstättersee. (Quelle: Gwerder/Meister/Liechti: Die Geschichte der Schiffahrt auf dem Vierwaldstättersee. Luzern 1987.)

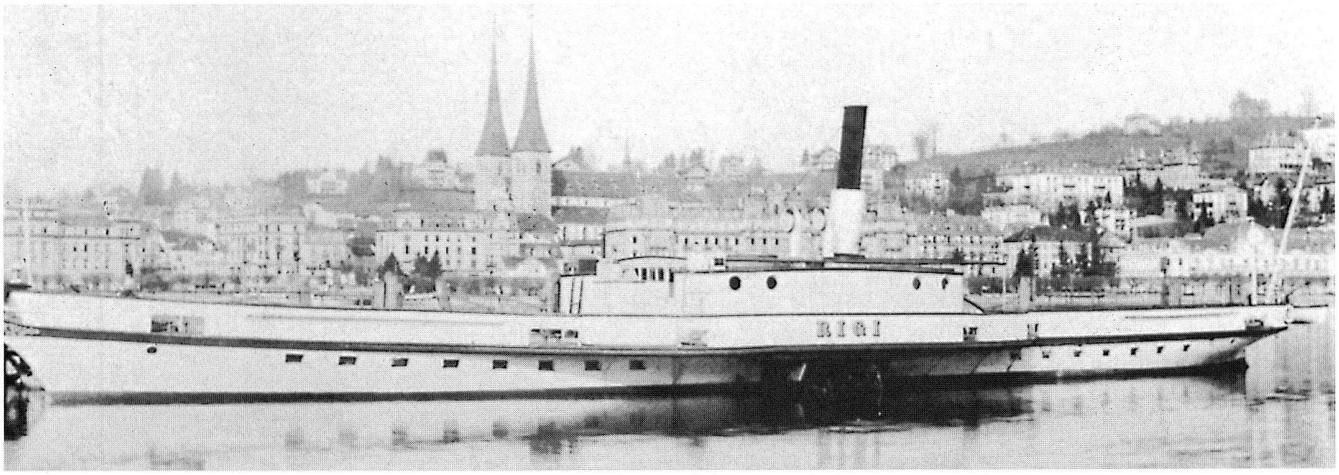


Bild 14: DS Rigi um 1900, inzwischen mit beweglichen Schaufeln. (Quelle: Gwerder/Meister/Liechti: Die Geschichte der Schiffahrt auf dem Vierwaldstättersee. Luzern 1987.)

Mit der Eröffnung des Gotthardtunnels versiegte der Transitverkehr auf dem See völlig. Die «Rigi» wurde aber nicht abgebrochen, sondern erhielt 1893/94 eine neue Maschine. Diese wurde aus Platzgründen wieder in der Bauart mit oszillierenden Zylindern ausgeführt. Trotz fünffacher Leistung reduzierte sich der Brennstoffverbrauch auf die Hälfte und die Besatzung auf nun fünf Mann. Die Kapazität von 200 Passagieren zeigt allerdings, wie klein das Schiff ist: Die 1897 in Dienst gestellte «Stadt Luzern» hatte Platz für 1100 Passagiere (Bild 14)! Weiss gestrichen wurde nun auch die «Rigi», aber einen Salon bekam sie noch nicht, denn vorderhand wurde sie im Regionalverkehr eingesetzt.

Bild 15: Bahnhof Luzern um 1910. (Quelle: Verkehrshaus der Schweiz.)

In Luzern fand derweilen die touristische «Aufrüstung» statt. Es entstanden die protzigen Hotelklötze am See und ein riesiger Bahnhof. Neben der Rigi-Bahn war auch die Zahnradbahn auf den Pilatus ein Touristenmagnet. Die Innerschweiz gehörte zum Inventar der Belle Epoque (Bild 15). Die Dampfschiffe dieser Epoche sind denn auch mit reich geschnitzten Salons versehen. Die «Rigi» ist unter diesen Schiffen ein rechtes Mauerblümchen.

In den ersten Jahren des zwanzigsten Jahrhunderts, als immerhin bald sechzigjähriges Schiff, erhielt die «Rigi» elektrische Beleuchtung und 1905 endlich einen Salon. Noch war der Steuerstand im Freien (Bild 16). Während des Ersten Weltkriegs wurde das Schiff stillgelegt. Nach 1920 wollte man es mit einem Dieselmotor ausrüsten, aber das Projekt wurde nicht ausgeführt.

Der Erste Weltkrieg hatte die Belle Epoque gründlich beendet. Der Bedarf an Ausflugsschiffen war nicht mehr besonders gross. Während allein zwischen 1887 und 1913 zehn grosse Schiffe beschafft wurden, war es in der Zwischenkriegszeit ein einziges! Auch sind in Luzern in dieser Zeit keine grossen Hotels mehr gebaut worden. Die «Rigi» hatte in dieser Zeit ein eher ruhiges Dasein. 1921 erhielt sie ein Steuerhaus.

Bild 16: DS Rigi nach 1905. (Quelle: Verkehrshaus der Schweiz.)

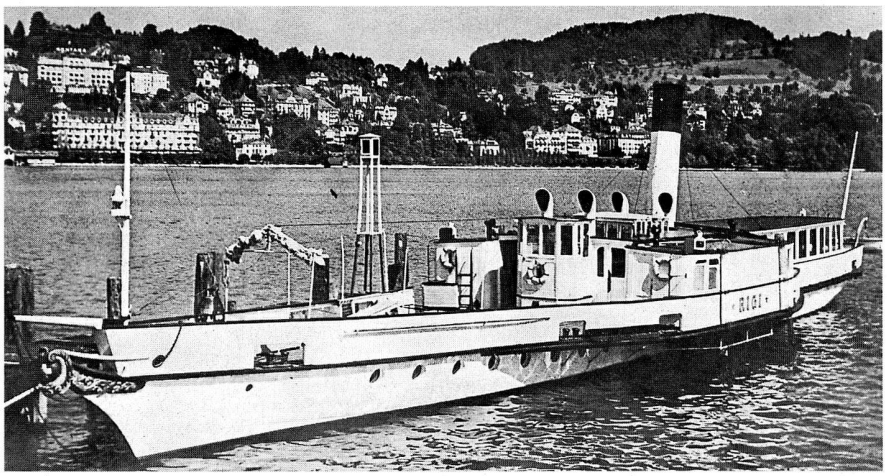


Bild 17: DS Rigi in der Zwischenkriegszeit.
(Quelle: Verkehrshaus der Schweiz.)

1924 wurde eine Hauptrevision mit kleinen Umbauten durchgeführt, aber nun, nach gegen hundert Jahren, näherte sich das Ende. Ein Umbau der Feuerung auf Öl, zum weiteren Personalsparen bei den übrigen Dampfschiffen der Flotte durchgeführt, kam für die «Rigi» nicht mehr in Frage (Bild 17). Ein letzter auffälliger Umbau war die Höhersetzung des Steuerhauses um 1939 (Bild 18).

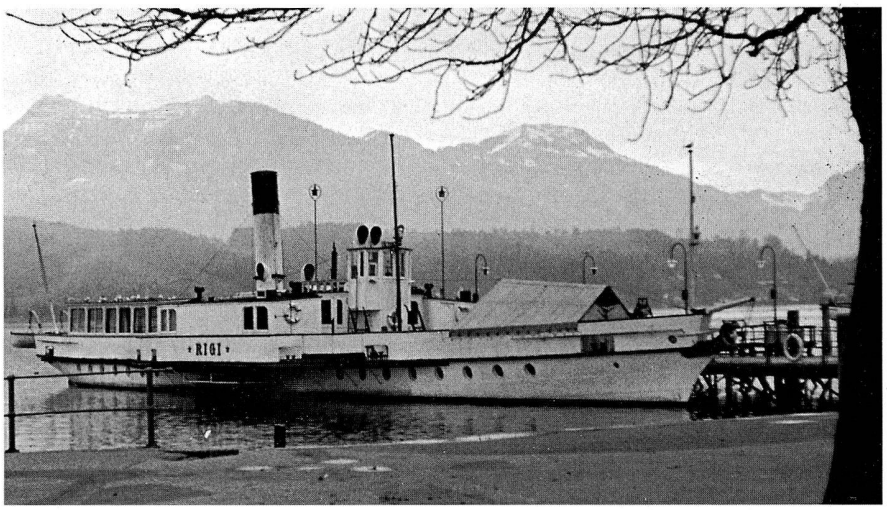


Bild 18: DS Rigi 1939 mit höher gelegtem Steuerhaus.
(Quelle: Verkehrshaus der Schweiz.)

Die letzte Fahrt wurde am 31. Mai 1952 ausgeführt. Nach immerhin 105 Dienstjahren! Dann wurde sie bis 1958 liegengelassen. In dieser Zeit bot das Schiff einen recht traurigen Anblick (Bild 19).

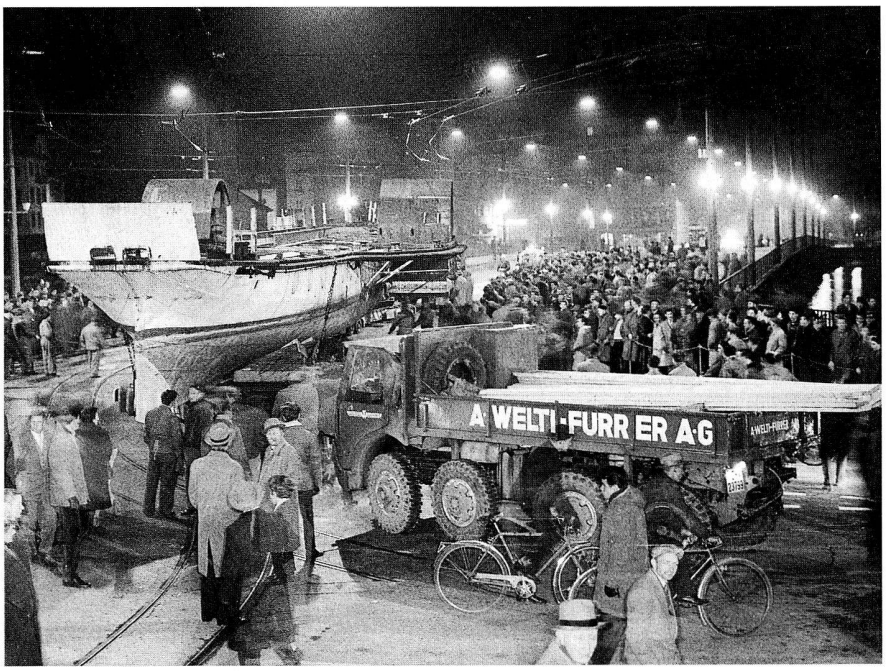
1958 kündigte sich die vorläufig letzte Etappe an. Für das geplante Verkehrshaus wurde die «Rigi» als Freiluft-Restaurant vorgesehen. Nach einer gründlichen Überholung wurde das Schiff in einer spektakulären Aktion auf der Strasse ins Verkehrshaus transportiert (Bild 20). Mit der Überführung ins Verkehrshaus hat so das einzige Dampfschiff aus der Pionierzeit in der Schweiz überlebt.

Bild 19: DS Rigi Mitte der fünfziger Jahre.
(Quelle: Verkehrshaus der Schweiz.)

Die Erhaltung der «Rigi» markiert einen Wendepunkt in der Behandlung der Dampfschiffe in der Schweiz. Bis dahin wurden sie nach Ausserdienststellung abgewrackt. Nun zeigte sich erstmals eine Möglichkeit, wie man so grosse Objekte erhalten konnte: durch Einbringung ihres Nostalgiewerts in den Freizeitmarkt. Die Lösung im Verkehrshaus, wo die «Rigi» auch als Restaurant dient, kann als Anfangspunkt der heutigen Situation gesehen werden, wo fast auf jedem See der Schweiz alte Dampfschiffe im Ausflugsverkehr eingesetzt werden.

Die historische Bedeutung der Objekte wird dabei allerdings auf ein Minimum reduziert: die Schiffe sind Repräsentanten einer «guten alten Zeit», sie werden aber in ihrer materiellen Dimension nicht ernst genommen. Damit meine ich folgendes:

Bild 20: Die Überführung von DS Rigi ins Verkehrshaus 1958. (Quelle: Verkehrshaus der Schweiz.)



Ich habe in meinem Vortrag die Technik als Spiegel der gesellschaftlichen Bedürfnisse dargestellt. Dabei habe ich eine Interpretation von Fotos, Plänen und Chroniken gemacht, keine Untersuchung des Schiffes selbst. Eine solche Untersuchung fand bisher auch noch nicht statt, und die einzigen Teile, die noch irgendwelche Aussage zur Betriebszeit bringen könnten, sind die Maschine und die Schale. Alle Aufbauten sind längst durch veränderte, den Bedürfnissen des Restaurants dienende, ersetzt.

Siegfried Giedion hat in seinem Werk über die Stahlbau-Architektur des 19. Jahrhunderts bemerkt, dass das 19. Jahrhundert dort seine eigentliche Kraft entfaltet, wo es sich «unbeobachtet» glaubt. Also ganz klar nicht in den klassizistischen Verzierungen, sondern in den Stahlträgern hinter den Verkleidungen.

Solange ein Dampfschiff als Dampfschiff gesehen wird, haben wir seine mögliche Bedeutung als historisches Zeugnis nicht erfasst. Wie die Ethnographie einen Kajak der Eskimos als Zeugnis einer Kultur begreift, die sich auch in diesem Zweckding als Ganzes abbildet und der Kajak darum ein Objekt der ästhetischen, technischen, sozialen usw. Analyse darstellt, so muss man auch unsere technischen Objekte aus dem Gebrauch nehmen und mit ethnographischen Augen betrachten. Dann wird man entdecken, dass auch technische Objekte die Gesamtheit unserer Kultur abbilden. Technische Objekte sind auf keine Art etwa «rationaler» als altägyptische Grabbeigaben.

Bis heute beschränkt sich die Technikgeschichte in der Schweiz aber vor allem darauf, Spitzenleistungen der Ingenieurkunst und des Handwerks in Funktion zu erhalten. Dass Baustahl des 19. Jahrhunderts eine geschichtliche Quelle ersten Ranges darstellt, hat sich noch kaum herumgesprochen.

Die genaue Analyse der Nieten, der Rumpfbleche, der Gussteile usw. würde einen präzisen Einblick nicht nur in die damaligen Produktionsmethoden geben, sondern ähnlich wie die Beobachtung eines Biotops zeigen kann, wie die Abhängigkeiten der Lebenswelt in Tausenden von unscheinbaren Zusammenhängen bestehen, so ist auch die Technik einer Epoche durchsetzt von vielen Nebenbedingungen, die in ihrer Menge alle zuerst wichtig erscheinenden Zusammenhänge in den Schatten stellen. In diesem Sinne ist das Dampfschiff «Rigi» noch ein unbekanntes Objekt, das noch vielen Historikern und Historikerinnen viel zu erzählen hat.

Literatur, Quellen:

O. N.: Ein Jahrhundert Schweizer Bahnen. Frauenfeld, 1947 ff.

J. Gwerder, J. Meister, E. Liechti: Die Geschichte der Schiffahrt auf dem Vierwaldstättersee. Luzern, 1987

A. Perrig: 125 Jahre Dampfschiffahrt auf dem Vierwaldstättersee. Luzern, 1963

A. Räber: Schiffahrt auf den Schweizer Seen. Zürich, 1972

D. Schlup, E. Saluz: museum – Verkehrshaus der Schweiz. München, 1987

Akten aus den Sammlungen des Verkehrshaus