Zeitzeugen

Autor(en): **Meier, Jürg**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Tec21**

Band (Jahr): **134 (2008)**

Heft 7: **Schiffbau**

PDF erstellt am: **27.04.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-108891

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

01

02

ZEITZEUGEN

Titelbild
Modell des Katamarans der Schifffahrtsgesellschaft des Vierwaldstättersees (SGV) beim Schlepptankversuch (Bild: SGV)

Die maschinengetriebene Schifffahrt in der Schweiz begann Mitte des 19. Jahrhunderts. Die Entwicklung lässt sich an vielen Zeitzeugen ablesen. Der Autor erzählt ihre Geschichte von 1823 bis heute.

Als Geburtsstunde der Dampfschifffahrt gilt – abgesehen von experimentellen Vorläufern und in Vereinfachung von gewissen historischen Detailversionen – das Jahr 1807. Damals wurde der noch krude, aber fahrtüchtige Raddampfer «Clermont» von Robert Fulton auf dem Hudson erfolgreich in Betrieb genommen. Dieses neue Verkehrsmittel hat sich in der Folge in den Vereinigten Staaten, vor dem Bau der Eisenbahnen, schnell weiterentwickelt. In Europa hat insbesondere das industriell weit fortgeschrittene Grossbritannien die neue Technologie übernommen und weiter perfektioniert. Bis zum ersten Dampfschiff in der Schweiz sollte es aber noch bis ins Jahr 1823 dauern.

DIE PIONIERE AUF DEM GENFER-, NEUENBURGER- UND DEM BODENSEE

Der amerikanische Konsul in Frankreich, Robert Church, wunderte sich anlässlich eines Besuchs in Genf, dass auf dem Genfersee noch nichts von der Fulton'schen Errungenschaft zu sehen war. Er liess deshalb auf eigene Kosten bei der Firma Mauriac Père et Fils in Bordeaux ein hölzernes Schiff von rund 23 m Länge erbauen und bestellte in Liverpool eine passende Maschine. Das Schiff, der legendär gewordene Dampfer «Guillaume Tell» (der Name war wohl das Schweizerischste am ganzen Schiff), wurde am 18. Juni 1823 erfolgreich in Betrieb gesetzt (Bild 1). Der Durchbruch war geschafft. Diesem Pionierdampfer folgten in kurzen Abständen weitere, zunächst immer noch hölzerne Schiffe, die von Mal zu Mal etwas grösser, stärker und schneller waren. Die klassische Rivalität zwischen Genf und der Waadt trug das Ihre zur raschen Entwicklung der Dampfschifffahrt auf dem Genfersee bei, folgte doch einem Schiff des einen Heimathafens meistens unmittelbar ein anderes aus dem benachbarten Kanton. Nur wenig später hielt ein erstes hölzernes Dampfschiff mit dem Namen «Union» auf dem Neuenburgersee Einzug, und etwa gleichzeitig eroberte das neue Verkehrsmittel den Bodensee – dies allerdings hauptsächlich von der deutschen Seite her.

01 Das erste Dampfschiff in der Schweiz, die «Guillaume Tell» (Bild: Zentralbibliothek Zürich, Archiv Meister)
02 Ein Relikt aus der Frühzeit: DS «Arenaberg» um 1910 vor Steckborn (Bild: Landesbibliothek Bern, Archiv Meister)
03 Ein typischer Halbsalondampfer: DS «Bubenberg» in seinem modernisierten Endzustand um 1950 (Bild: Archiv für Denkmalpflege, Sammlung Meister)
04 Ein überlebender klassischer Salondampfer: DS «Schiller», Baujahr 1906 (Bild: Photoglob, Archiv J. Meister)

03

04

EINE ERSTE EINHEIMISCHE SCHIFFBAUFIRMA

Diese Pionierschiffe waren durchaus brauchbar und auf dem Genfer- und dem Bodensee mit Güter- und Personentransporten auch kommerziell erfolgreich, hatten aber infolge ihrer Holzbauweise immanente Nachteile, insbesondere eine kurze Lebensdauer. Sie wurden auf den beiden Grenzseen vorerst durch ebenso kurzlebige Nachfolger ersetzt. Eisernen Schiffen traute man zuerst nicht, und so dauerte es bis 1834, bis auf dem Neuenburgersee auf Initiative von Philippe Suchard das erste, von Cavé in Paris erbaute eiserne Schiff mit einer Maschine von der gleichen Firma in See stach. Von da an ging es Schlag auf Schlag. Das erste, jetzt selbstverständlich eiserne Schiff auf dem Zürichsee wurde 1834/35 noch aus England geliefert (vgl. Kasten). Die feierliche Eröffnungsfahrt der «Minerva» fand am 19. Juli statt. Das zweite Zürichsee-Schiff wurde als Ganzes inkl. Kessel und Maschine von der Maschinenfabrik Caspar Escher (später Escher Wyss & Cie) in Zürich erbaut und im Spätsommer 1837 fertiggestellt. Unmittelbar danach gelangte das zweite Schiff von Caspar Escher als erstes Dampfschiff auf den Vierwaldstättersee, die erste «Stadt Luzern». In der Zwischenzeit wurde im Spätsommer 1836 die Schifffahrt auf dem Thunersee mit einem eisernen Schiff namens «Bellevue», noch von Cavé in Paris geliefert, eröffnet.

Diesen nun entstehenden «Schiffbau-Boom» ordnet das Verkehrshaus der Schweiz der «mechanisierten Eroberung der Alpen» zu. Bis 1847 konkurrenzierte noch keine Bahnlinie die Schifffahrt auf den Schweizer Seen. Die entstehenden Schienenstränge wurden auch im nachfolgenden Jahrzehnt noch nicht an den Seen entlang geführt, sondern führten nur zu ihnen hin und wurden damit zu Zubringern zur Schifffahrt (typischerweise in Luzern, Thun, Yverdon).

Damals gab es nur sogenannte Glattdeckschiffe (Bild 2), Eindecker ohne Salonaufbauten, lediglich mit dunklen Kajüten in der Schiffschale. Als Zeuge jener Zeit wird gegenwärtig im Verkehrshaus in Luzern das Dampfschiff «Rigi» in einem historisch plausiblen Zustand aufbereitet.

DIE EXPANSION DER SCHIFFFAHRT

Bahn und Schiff begannen sich ab etwa 1855 zu ergänzen, was der Mobilität in der Schweiz bisher ungeahnte Dimensionen verlieh. Um 1870, am Vorabend des deutsch-französischen Konflikts, kumulierten sich die Entwicklungen: Die ersten Halbsalondampfer (mit halb ins Achterdeck eingelassenen Erstklass-Salons) wurden in Dienst gestellt (Bild 3), und die Firma Gebrüder Sulzer in Winterthur begann auf dem Gebiet des Schiffbaus tätig zu werden. Fortan lieferten sich Escher Wyss & Cie und Sulzer über Jahrzehnte einen intensiven, aber fruchtbaren Wettbewerb, der internationale Dimensionen annahm.

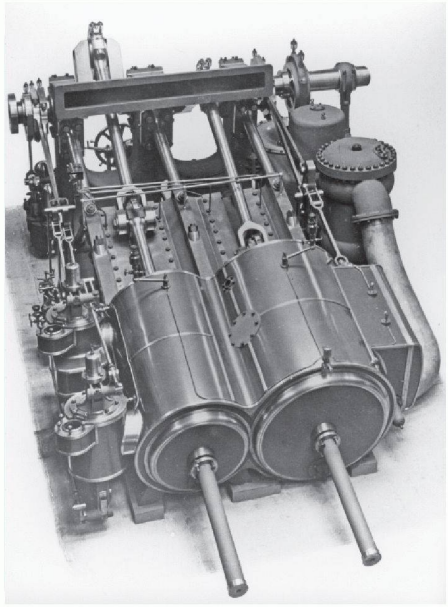
ABENTEUERLICHE ÜBERFAHRT

Im Auftrag der Herren Caspar und Lämmlin, den Initianten der Zürichsee-Schifffahrt, baute die Firma William Fairbairn in Manchester im Sommer 1834 ein eisernes Dampfschiff. Mit dem Pferdefuhrwerk gelangte das in Teile zerlegte Schiff nach Selby (Yorkshire). Am 21. Oktober begann dort für das wieder zusammengebaute Schiff der getreidelte Flusstransport auf der Ouse und dem Humber nach Hull. Hier wurde die DS «Vulkan» erstmals unter Dampf gesetzt, und am 7. November fanden die ersten Probefahrten statt. Am 15. November begann die stürmische Überfahrt von Hull über die Nordsee nach Rotterdam – an Bord befanden sich die Herren Caspar und Lämmlin und 50 Tonnen Güter als Ballast. Nach einer ereignisreichen Fahrt auf dem noch unkorrigierten Rhein (bei winterlichem Niedrigwasser) wurde die Ergolzmündung oberhalb Basels am 23. Februar 1835 kam. Das Schiff wurde erneut demontiert und kam nach mühseligem Landtransport am 13./14. April 1835 am Schiffbauplatz (heutiger Tonhalleplatz) in Zürich an. Die Firma Caspar Escher verlängerte das Schiff um 19 Fuss: die erste Aktivität dieses Unternehmens im Schiffbau. Kurz darauf lief das Schiff unter dem neuen Namen «Minerva» vom Stapel.

Jürg Meister

05

06



07

Nach dem Rückschlag durch den deutsch-französischen Krieg begann der Tourismus in der Schweiz deutlich aufzublühen. Bergbahnen wurden gebaut, beispielsweise die Vitznau-Rigi-Bahn, und die Schifffahrt stand voll im Dienste dieser Entwicklungen. Gleichzeitig ging mit dem fortschreitenden Bau von Eisenbahnlinien jedoch der «Muss-Verkehr» (Nicht-Freizeit-Verkehr) zurück.

DIE BELLE EPOQUE

Ab der Jahrhundertwende erlebte der Fremdenverkehr in Europa und in der Schweiz einen starken Aufwärtstrend. Die Schifffahrt war einer der Träger der damit verbundenen Mobilitätsdienstleistungen. Den stark steigenden Frequenzen begegneten die Gesellschaften mit vielen Neubauten, in der Regel Salonbooten, wie wir sie heute als Zeitzeugen auf verschiedenen Seen noch bewundern können (Bild 4). Alle Schiffe jener Periode wurden entweder in Zürich bei Escher, Wyss & Cie oder in Winterthur bei den Gebrüdern Sulzer gebaut. Die meisten dieser prächtigen Einheiten wiesen luxuriöse, individuell gestaltete, oft historisierende Erstklass-Salons auf, die Kessel- und Maschinenanlagen jedoch genügten dem neuesten Stand der Technik: Bei den auch optisch ansprechend gestalteten und gut einsehbaren Anlagen handelte es sich in jener Epoche durchwegs um 2-Zylinder-Heissdampf-Verbundanlagen, die damals modernste Form der Dampfmaschine (Bild 7).

VOM SALONDAMPFSCHIFF ZUM MOTORSCHIFF

Der Erste Weltkrieg beendete die beinahe euphorische Entwicklung abrupt. Die Zwanzigerjahre begannen mit grosser Ernüchterung – sichtbar im gesellschaftlichen, aber auch im stilistischen Bereich. Auf dem Genfersee wurden ein noch 1914 in Bau gegangenes Grossdampfschiff (SS «Simplon») und ein als Ersatz für ein ausgebranntes älteres Schiff konzipierter Dampfer (SS «Rhone») vom Stapel gelassen. In der übrigen Schweiz wurde nach dem Krieg nur noch ein Raddampfschiff neu in Dienst gestellt: die aus Preisgründen in Deutschland von den Gebrüdern Sachsenberg gebaute «Stadt Luzern» (Bild 5). Das bereits dritte Schiff dieses Namens war der Stilrichtung des Art déco und gewissen maritimen Elementen verpflichtet und wirkt heute noch imposant. In der Zwischenzeit fand die Dampfmaschine dank dem Dieselmotor einen wesentlich effizienteren Nachfolger, und das Schaufelrad wurde durch den Schraubenantrieb zunehmend verdrängt. Escher Wyss nahm nach der langen Pause seit 1914 den Schiffbau 1930 wieder auf und profilierte sich mit kleineren, ökonomischen Dieselbooten. Mit der MS «Etzel» führte Escher Wyss im Frühsommer 1934 erfolgreich den Verstellpropeller auf dem Zürichsee ein (vgl. nächsten Artikel). Mit der etwas grösseren MS «Thun» für die Bahn- (und Schiffahrts-)Gesellschaft BLS verab-

08

09

schiedete sich Escher, Wyss & Cie 1940 aus dem Schiffbau. Sulzer hatte bereits 1935 mit der MS «Arenenberg» für den Untersee/Rhein das letzte Exemplar abgeliefert. Die schlechte Auftragslage und die ausländische Konkurrenz zwangen die Schiffbetriebe zu diesem Schritt. Am Bodensee gelang indessen auf der deutschen und der österreichischen Seite der Bau imposanter Dreideck-Motorschiffe (Werften in Deggendorf, Kressbronn und Korneuburg), die heute bereits als «Klassiker» oder gar «Oldtimer» eingestuft werden.

DIE FUNKTIONALEN MOTORSCHIFFE DER NACHKRIEGSZEIT

Die Nachkriegskonjunktur brachte der Schweizer Schifffahrt zwar erfreuliche Frequenzen, aber der Betrieb war durch grösstenteils schwerfällige, überalterte und damit teure Flotten eingeschränkt. Aus diesem Grund – und wohl auch ein Stück weit einfach im damaligen Zeitgeist – wurden in den 1950er- und 1960er-Jahren zahlreiche kohlengefeuerte Dampfschiffe ausgemustert und durch eher nüchterne, schlicht gehaltene Motorschiffe teilweise ausgesprochen stattlicher Grösse ersetzt (Bild 6). Hauptlieferant in jener Zeit war die Bodanwerft in Kressbronn am Bodensee, später auch die Schiffswerft Linz an der Donau. In der Schweiz hat einzig die Schifffahrtsgesellschaft des Vierwaldstättersees ihre Flottenverjüngung durch hauseigenen Schiffbau ermöglicht. Sie war auch der Pionier bei der Verwendung von Aluminium anstelle von Stahl für die Aufbauten, was die Schiffe leichter, stabiler, unterhaltsfreundlicher und letztlich auch ökonomischer machte als die Importe (Bild 8). Fast alle diese Schiffe sind heute noch vorhanden und wirken in ihrer Nüchternheit schon fast neonostalgisch.

NOSTALGIE VERSUS MODERNE, «DESIGNTE» SCHIFFE

Im Zuge eines deutlichen Wertewandels – die Schifffahrt wurde zunehmend als Erlebnis und immer weniger als wassergebundene Beförderung wahrgenommen – stieg auch die Wertschätzung für schöne, interessante, die Sinne ansprechende Schiffe. Dies führte nicht nur dazu, dass die noch vorhandenen Dampfschiffe aufwändigen Revisionen unterzogen und als qualifizierte Nostalgieangebote vermarktet wurden, sondern auch zu bewusst offener gestalteten Neubauten wie der MS «Waldstätter» des Vierwaldstättersees oder der MS «Zug» (Bild 9). Mit rund 12 Mio. beförderten Personen generiert die Schifffahrt in der Schweiz eine Wertschöpfung von über 300 Mio. Franken. Es handelt sich somit keineswegs um eine «idyllische Nische» im Verkehrssystem, die nur traditionell-emotionale Werte und Erholung vermittelt, sondern um einen respektablen Wirtschaftszweig mit hoher touristischer und technischer Kompetenz.

05 Die dritte «Stadt Luzern» in ihrem heutigen Erscheinungsbild (Bild: SGV)
06 Ein typisches Produkt der Bodanwerft aus den 1950er-Jahren: MS «Jungfrau», Thunersee, jetzt Brienzersee (Bild: Bestand BLS, Archiv J. Meister)
07 2-Zylinder-Heissdampf-Verbundmaschine für die DS «General Dufour» (Bild: Werkfoto Sulzer, Archiv J. Meister)
08 Eigenbau der SGV Luzern von 1959: MS «Schwyz» (Bild: J. Meister um 1990)
09 Die MS «Zug» (2003) verkehrt auf dem Zugersee (Bild: SGZ)

Jürg Meister, Verkehrs- und Logistikberatung, meister.verkehr@freesurf.ch