

<b>Zeitschrift:</b>	Die Schweiz = Suisse = Svizzera = Switzerland : officielle Reisezeitschrift der Schweiz. Verkehrszentrale, der Schweizerischen Bundesbahnen, Privatbahnen ... [et al.]
<b>Herausgeber:</b>	Schweizerische Verkehrszentrale
<b>Band:</b>	- (1944)
<b>Heft:</b>	11
<b>Artikel:</b>	Der Vierwaldstättersee und seine Schiffe
<b>Autor:</b>	[s.n.]
<b>DOI:</b>	<a href="https://doi.org/10.5169/seals-779200">https://doi.org/10.5169/seals-779200</a>

### 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

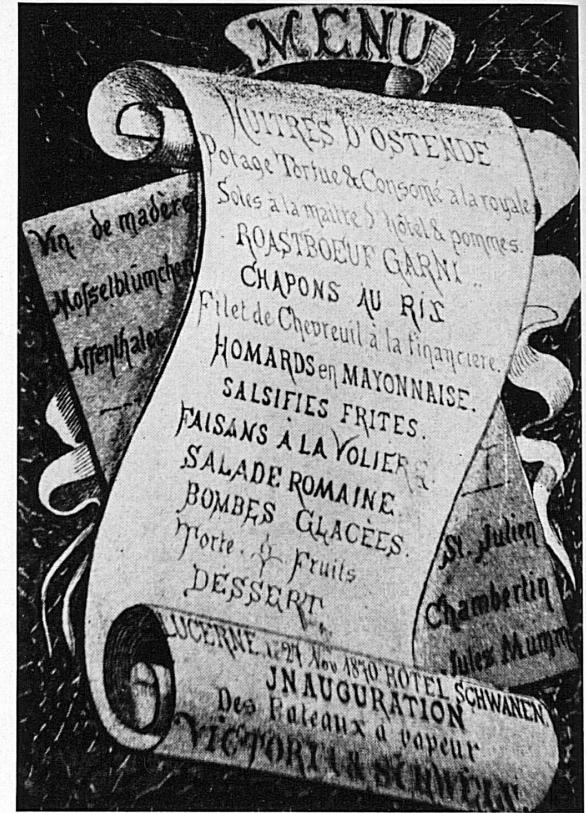
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées 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:** 13.01.2026

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



## DER VIERWALDSTÄTTERSEE UND SEINE SCHIFFE

Der Vierwaldstättersee und seine stolzen, weißen Dampfer gehören zusammen. Wer hat den See gesehen und erinnerte sich nicht der mit ferienfrohen Touristen, singenden Schulkindern und tubakenden Urschweizern beladenen Schiffe? Die Vierwaldstätter Schiffahrt ist das älteste und wohl auch bekannteste Verkehrsmittel der Innerschweiz. Seit Urzeiten ist der Verkehr auf dem See zwischen Luzern und den drei Orten belebt. Bis ins 19. Jahrhundert hinein bildete der Wasserweg ungefähr die einzige Möglichkeit, aus dem Unterland ins Tal Uri zu gelangen. Ist es verwunderlich, wenn eine der wichtigsten Episoden der Tellengeschichte sich auf einem Urnersee-Nauen abspielt? — Bestünde nicht die Drehbrücke bei Stansstad, so wäre das Land Nidwalden noch heute auf den See als Zufahrtsstraße allein angewiesen, abgesehen vom Weg durch den Kernwald.

Anfangs der zwanziger Jahre des letzten Jahrhunderts drang Fultons Idee, die Dampfkraft zum Antrieb von Schiffen zu gebrauchen, auch in die Schweiz. Zwar fuhr über den Vierländersee nicht das erste Dampfboot in unserm Land. Der Léman und andere Gewässer sahen bereits seit mehreren Jahren die schwerfälligen, aus ihrem hohen Kamin dichte Rauchschwaden ausstoßenden Ungetüme, als mit Kanonendonner und unter dem großen Jubel der Luzerner Bevölkerung am 20. September 1836 das eiserne Schiff « Stadt Luzern » sich zur ersten Fahrt in Bewegung setzte. In 2½ Stunden legte es ohne Zwischenhalt den Weg nach Flüelen zurück.

Die Anregung zum Bau dieses ersten Vierwaldstättersee-Dampfers, der 32 m lang und 6 m breit war, und dessen Maschine 150 Pferdestärken entwickelte, stammte vom Luzerner Bankier Friedrich Knörr, der eine Aktiengesellschaft gründete, um den Schiffsbetrieb durchzuführen. Die « Stadt Luzern » — noch zwei weitere Vierwaldstättersee-Boote gleichen Namens wurden seither neu gebaut! — verkehrte vom Tag ihrer Jungfernfährt an regelmäßig zwischen Luzern und Flüelen. Das Unternehmen hatte in der ersten Zeit seines Bestehens heftig gegen die Schiffergilden von Uri zu kämpfen, in deren Händen bisher der ganze Verkehr über den See mit den schweren, hölzernen « Uri-Nauen » gelegen hatte. Indessen konnte sich auf die Dauer kein anderes Verkehrsmittel ernsthaft neben dem schnellen und bequemen Dampfer behaupten.



Oben links: Einer der ältesten Vierwaldstättersee-Dampfer, vermutlich die erste « Stadt Luzern », vor der Abfahrt am Luzerner Schwanenplatz. Aufnahme aus den 1860er Jahren. Oben rechts: Dies trotz der damaligen Kriegszeit so gar nicht kriegsmäßige Menu wurde anlässlich der Einweihung zweier neuer Kriegsschiffe serviert, welche die ein Jahr zuvor gegründete Dampfschiffgesellschaft hatte bauen lassen. Mitte: Die neuen Dampfboote « Schweiz » und « Victoria », die damals, sozusagen im « Rohbau », noch zwei Kamine zur Schau trugen.

A gauche en haut: Un des plus anciens bateaux à vapeur du Lac des Quatre-Cantons, probablement la première « Ville de Lucerne », à son départ du Schwanenplatz à Lucerne. Photographie de 1860 env. A droite en haut: Ce menu copieux malgré la guerre d'alors fut servi lors de l'inauguration de deux nouveaux bateaux construits par la société fondée l'année précédente. Au milieu: Les nouvelles unités « Schweiz » et « Victoria » en chantier; elles arboraient encore deux cheminées.

Im Jahr 1846 entstand freilich der Knörrschen Dampfschiffgesellschaft doch eine Konkurrenz. Der Urner Landammann, Ingenieur K. E. Müller, auch als Erbauer der Berner Nydeckbrücke bekannt, rief die Post-Dampfschiff-fahrt-Gesellschaft ins Leben, welche sofort zwei Dampfer (darunter die heute noch als ältestes Schweizer Dampfschiff in Gebrauch stehende «Rigi») bauen ließ und das Monopol der damals noch nicht eidgenössischen Postbeförderung über den See an sich riß. Die beiden Unternehmungen lieferten sich nun beständige wilde Konkurrenzkämpfe, unterboten gegenseitig die Fahrten und drohten schließlich in den bewegten Tagen von 1847 beide zu fallieren. Unter diesem Drucke entschlossen sich die beiden Streithähne zu kurzer Zusammenarbeit; bald genug aber brach der alte Zwist wieder aus, wiewohl luzernischerseits durch ein Gesetz die Lage zu ordnen versucht wurde. — Der gleiche wirtschaftliche Kleinkrieg war übrigens auch auf sämtlichen andern größeren Schweizer Seen zu beobachten, wo sich überall zwei oder mehr Dampfschiffgesellschaften aufs schärfste befriedeten. Jeder einheitliche Konzessionszwang fehlte; die «freie Wirtschaft» trieb ihre üppigsten Blüten.

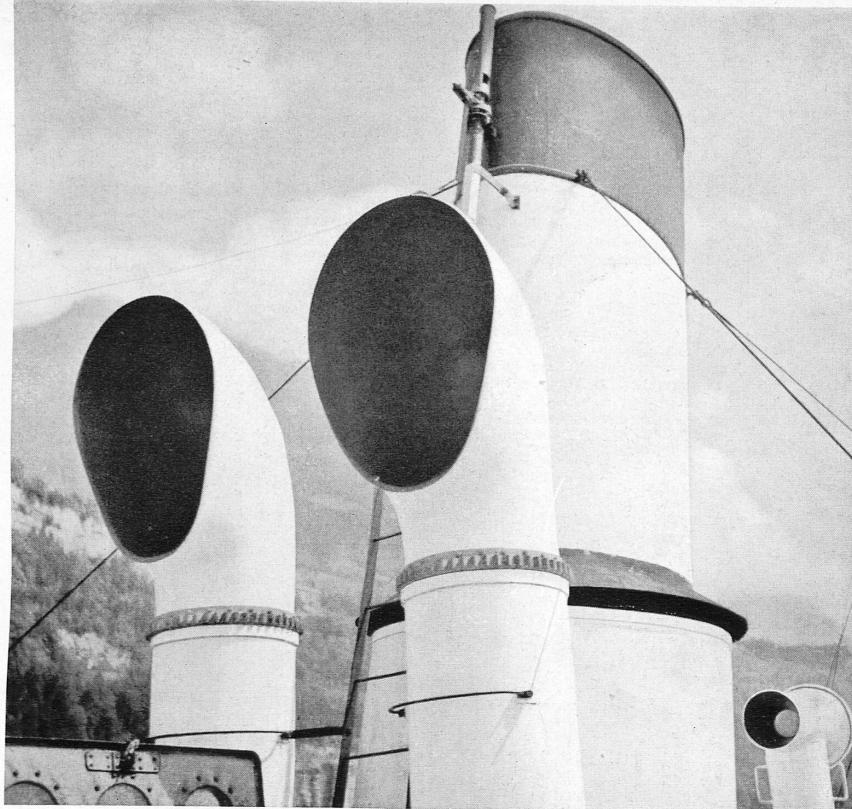
Als noch eine dritte — von der Schweiz. Zentralbahn gegründete — und schließlich eine vierte, fünfte und sogar sechste Dampfschiffgesellschaft entstanden, schlossen die beiden alten Unternehmungen Frieden. Dem nun doppelten Ansturm der Großen unterlag die Konkurrenz: am 3. November 1869, also vor 75 Jahren, entstand die Vereinigte Dampfschiffgesellschaft des Vierwaldstättersees (DGV), die alle sechs Betriebe in sich schloß.

Die neue, heute noch bestehende Verwaltung ließ von 1870—1928 die 15 stolzen Dampfer bauen, welche heute den See durchfurchen. Dazu kommen noch sechs Motorboote; die ganze Flotte bietet 12 000 Personen Platz. Man könnte also die Bevölkerung der Stadt Zug auf einmal zu Schiff von Flüelen nach Luzern befördern!

Bis 1914 erlebte die DGV eine fast ununterbrochene Periode des Aufstiegs. Schon der erste Weltkrieg hat indessen dem vorwiegend dem Tourismus dienenden Unternehmen hart zugesetzt. Weitere schwere Jahre brachte die Weltwirtschaftskrise; eine erste Sanierungsaktion konnte die Lage der Gesellschaft nur vorübergehend bessern. Noch vor Ausbruch des zweiten großen Krieges mußte die DGV wieder bei Bund und Kantonen um Unterstützung nachsuchen; eine neue, umfassende Reorganisation ist 1939 eingeleitet und 1943 auf Grund des eidgenössischen Privatbahnhilfegesetzes glücklich abgeschlossen worden. Gewaltig sind die Opfer, die das Unternehmen während der 75 Jahre seines Bestandes im Dienste der Öffentlichkeit gebracht hat, seiner überragenden Bedeutung für die zentral-schweizerische Volkswirtschaft und für den gesamten schweizerischen Tourismus wohl bewußt. Allein die Aufrechterhaltung des Winterbetriebes verursachte seit 1869 einen Rohverlust von 22—23 Millionen Franken!

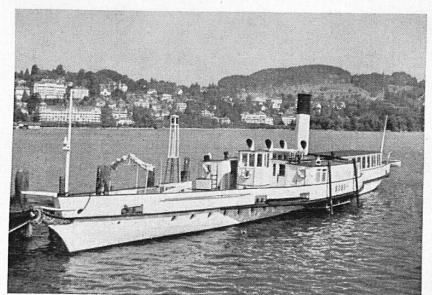
Eifrig rüstet man sich nun auf die Nachkriegszeit: Unter anderm ist der Bau zweier modernster Motorschiffe geplant, mit welchen die Reise über den See schneller und noch bequemer als bisher zurückgelegt werden kann. Dieser ruhige Optimismus, mit welchem die Dampfschiffgesellschaft des Vierwaldstättersees der Zukunft entgegenblickt, drückt bezeichnend die Stimmung aller Organe des schweizerischen Fremdenverkehrs aus. Auch der ärgste Föhnsturm, das wissen die Männer vom See besonders gut, pflegt heiterm blauem Himmel Platz zu machen. Auf die kommende Friedenszeit nicht nur zu hoffen, sondern mit ihr zu rechnen, tut jetzt not!

hrs.



Oben: Der jüngste, und unten: Der älteste Dampfer der heutigen Dampfschiffgesellschaft des Vierwaldstättersees: Die (dritte) «Stadt Luzern» von 1928 und die kleine «Rigi», die schon 1846 erstund, aber noch gegenwärtig im Dienste steht.\*

En haut: Le cadet et en bas: l'ainé des bateaux de l'actuelle Compagnie de navigation sur le Lac des Quatre-Cantons: la «Ville de Lucerne», troisième du nom, construite en 1928 et le petit «Righi», encore toujours en service, malgré ses 98 ans.



Unten links: Die 1863 erbaute, erste «Winkelried». Unten rechts: Die in der Zwischenzeit, seit 1870, zum Salondampfer ausgebaut «Schweiz», und die 1886 in Betrieb genommene «Gothard» am Luzerner Schweizerhofquai, zur Zeit der Jahrhundertwende. Die «Schweiz» wurde später in «Schwyz» umgetauft und fährt wie die «Gothard» heute noch, im Gegensatz zur alten «Stadt Mailand», die auf dem Bilde vor dem Bahnhof zu sehen ist.\*

A gauche en bas: Le premier «Winkelried», construit en 1863. A droite en bas: La «Schweiz», transformée en 1870 en bateau-salon et le «Gothard» (1886) amarrés au Schweizerhofquai à Lucerne, autour de 1900. Par la suite, la «Schweiz» échangea son nom contre celui de «Schwyz». Elle est encore en service, de même que le «Gothard», tandis que la vieille «Ville de Milan», visible devant la gare, n'existe plus.

