

Motorschiffe | Ein Stück Kulturgeschichte im Wandel

Im Schatten der Dampfschiffe verbirgt sich Industriegeschichte

Mario Gavazzi

Am Sonntag, 30. Oktober, endet die Dampfschiffssaison im Bereich Linienverkehr auf dem Vierwaldstättersee. DS Uri wird auf dem Kurs Luzern (ab 10.12 Uhr) bis Flüelen (Ankunft 12.55, Abfahrt 13.00 Uhr) und zurück eingesetzt. Bis zum Jahresende sind nur noch einige kulinarische Rundreisen ab Luzern auf dem Programm. Der morgige Einsatz – er findet im Winterfahrplan statt – ist krönender Abschluss des 50-Jahr-Jubiläumjahres der Dampferfreunde. Fortan und bis zum Frühjahr 2023 beherrschen die Motorschiffe die Szene.

Per se ist das keine neue Erkenntnis, doch dahinter verbirgt sich, auch mit Blick auf das Jahr 2023, wo wir auf 200 Jahre maschinengetriebene Schifffahrt in der Schweiz zurückblicken, die Frage, wie es eigentlich um die Gesichtspflanze bei den Motorschiffen steht. Emotional mögen diese Schiffe durchaus hinter den Radampfern navigieren. Bei ihnen erlebt man die Energie der Maschine mit den Schaufelrädern. Anders bei den Motorschiffen: Ihre Motoren liegen fürs Auge des Fahrgastes verborgen in der Schale. Trotzdem, wer sich an schwimmende Legenden wie etwa MS Waldstätter II (Namensvorgängerin des heutigen, komfortablen Schiffes) erinnert, wird wohl zustimmen, dass sie in ihrem jahrzehntelangen Dienst optisch wie betrieblich einen festen Platz im Alltag auf dem See und seiner Geschichte innehatten.

Von der Verdrängerin zur Verdrängten

Viele Motorschiffe aus der Pionierzeit haben einst die Dampfschiffe ersetzt. Sie waren wirtschaftlicher in Verbrauch, Personalbedarf und Raumangebot. In der Schlussphase des Modernisierungsprozesses vor gut fünf Jahrzehnten wehrten sich viele Menschen für die Erhaltung der Dampfer, und so konnte ein guter, auch wirtschaftlich tragbarer Kompromiss gefunden werden. Das erwähnte 50-Jahr-Jubiläum der Dampferfreunde ist lebendiger Beleg dafür. Doch nun stehen wir in einer ähnlichen Phase, in der die meisten Motorschiffe aus alter Zeit wiederum Neubauten Platz gemacht haben. Abgesehen davon ist die Elektrifizierung des Antriebs ein Thema. MS Diamant ist ein Hybridschiff, und die SGV wird fortan dem Bereich E-Antrieb vermehrt Aufmerksamkeit schenken. Zusammenfassend ist festzustellen: Die erste Generation der Dieselschiffe (einige wurden gar mit Benzinmotoren betrieben) entwickelte sich in den letzten Jahren von der Verdrängerin der Dampfer zu Verdrängten der modernen Einheiten.

Es gibt sie aber noch, Schiffe dieser Bauart aus dem letzten Jahrhundert. Stellvertretend für viele sei hier etwa MS Schwyz von 1959 erwähnt, das wunderschöne wie elegante Salonschiff, deren Sulzer-Maschinen vor zehn Jahren durch einen neuen Antrieb ersetzt worden sind. Sowohl von der Schalenkonstruktion her, wie auch von der Architektur der Aufbauten, ist MS

Schwyz eine bewährte Eigenentwicklung der SGV. Trotz Anpassungen darf diese Einheit bis heute als Sternstunde der Motorschiffahrt bezeichnet werden. Auch das MS Rütli von 1929 ist ein Zeitzeuge der besonderen Art. Es wird in aller Regel auf lokalen Kursen im Luzerner Seebecken eingesetzt und hat einen festen Platz im Angebot von Frühjahr bis Herbst. Ein Schiff vergleichbarer Grösse und Ausstattung ist MS Reuss. Vor zehn Jahren ausser Dienst gestellt, hat die SGV es zunächst an Samih Sawiris verkauft und in ein Privatboot umbauen lassen. Das äussere Erscheinungsbild ist unverändert geblieben. Heute pflegt und betreibt der Urner Lastschiffunternehmer Franzsepp Arnold dieses Eindeckboot, das im Volksmund einst den Beinamen «Urnersee-Dämpferli» trug. Mit Dampf fuhr die «Reuss» mit Jahrgang 1926 zwar nie. Sie verkehrte während Jahrzehnten schwerpunktmässig auf dem Urnersee, und weil sie in dieser Zeit einen kleinen Kamin besass, wo die Abgase sichtbar entweichen sind, könnte dies ein Grund für diese zusätzliche Benennung sein. MS Reuss führt seit der Wiederinbetriebnahme 2014 keine öffentlichen Fahrten mehr aus.

Im Frühjahr 2022 hat ein privates Motorschiff mit Namen «Aero» den Vierwaldstättersee in Richtung Bodensee verlassen. Es zählt zu den allerersten Personenmotorschiffen im öffentlichen Verkehr auf unserem See: Ab 1910 fuhr es in Luzern als Verbindung zur Luftschiffsstation auf dem Trieschennmoos. Bis zum Verkauf an Private diente es noch für andere, eher lokale Zwecke. Sehr selten zog die «Aero» bis zuletzt auch auf dem Urnersee seine Runden. Kurzum: Der Vierwaldstättersee kennt im öffentlichen Verkehr noch eine kleine, aber wertvolle Zahl wichtiger Zeitzeugen der Motorschiffahrt. Einige private Boote aus alter Zeit ergänzen sie. So etwa MS Nicolas von 1901 (St. Niklausen Schiffgesellschaft) oder MS Meggenhorn (1926), das von einer privaten Trägerschaft betrieben wird.

Fahrende Museen

Wer gerne alte Motorschiffe im Betrieb erlebt, sollte im Zeitraum Frühjahr bis Herbst den Bodensee und den Rhein (Linie Schaffhausen-Kreuzlingen) besuchen. Hier verkehren in allen vier grossen Flotten unter österreichischer, deutscher und schweizerischer Flagge noch mehrere Motorschiffe aus den 1920/30er-Jahren und später. Mit MS Thurgau hat vor wenigen Tagen eine Einheit der in Romanshorn ansässigen Schweizer Bodenseeschiffahrt SBS das 90-Jahr-Jubiläum gefeiert. Auf dem Zürichsee ist soeben das erste dreideckige Motorschiff der Schweiz, die wuchtige «Linth», 70 Jahre alt geworden. Etwas kleiner und doch auch schon in die Jahre gekommen sind die zwei Genfersee-Motorschiffe Général Guisan und Henry Dunant. Für die Landesausstellung Expo 64 erbaut, dienen sie heute fast ganzjährig dem Kursverkehr des Lac Léman. Zu den Benjaminen der Linienschiffahrt der



Formvollendete Schönheit vor ebensolcher Landschaftskulisse: MS Schwyz in Flüelen.

Schweiz darf auf dem Greifensee das MS Heimat gezählt werden. Mit Jahrgang 1933 steht ihm bald ein Jubiläum bevor. Und es hat Zukunft, denn eben ist es zum voll-elektrisch betriebenen Schiff umgebaut worden.

Gleiches geschah auf dem Luganersee vor sechs Jahren, als das kleine Motorschiff Vedetta von 1908 mit einem Elektroantrieb versehen worden ist. Kurse führt es keine mehr aus, aber auf Extrafahrten mit kleinen Gruppen ist es ein beliebtes Verkehrsmittel. Die Schiffs-nostalgie auf dem Luganersee ist im Kursdienst mit zwei anderen historisch interessanten Schiffen vertreten: MS Milano (1927) und die vier Jahre jüngere «Ceresio» vermitteln mit der Innenarchitektur das Gefühl der 1961 verschwundenen Dampfschiffe dieses Grenzgewässers. Innovation auch hier: MS Ceresio fährt neu elektrisch angetrieben. Und von den vier ab den 1950er-Jahren erbauten Salonmotorschiffen stehen immerhin noch deren zwei in Dienst. Die Berner

Oberländer Seen und andere Gewässer kennen einige ältere Einheiten, aus Platzgründen können sie nicht vorgestellt werden.

Auch wenn viele Oldtimerschiffe verschwunden sind – unschönes Beispiel ist MS Mythen – so gibt es doch landesweit noch Beispiele, wie ein hohes Alter einen zeitgemässen wie zukunftsfähigen Betrieb nicht ausschliesst. Zwei private Initiativen zur Rettung geschichtlicher Zeitzeugen seien hier stellvertretend für alle anderen vorgestellt. Ein Vierteljahrhundert ist es her, als mit dem Zürichsee-Motorschiff Etzel ein technisch innovatives Boot von privater Seite gerettet worden ist. Der damalige Schiffsführer und heutige Kapitän Stefano Butti hat mit einer Gruppe interessierter Fachleute und mit Unterstützung der Schifffahrtsgesellschaft dem Oldtimer von 1934 eine Zukunft als Rundfahrtenschiff ermöglicht. MS Etzel besass eine Weltneuheit: Ein hydraulischer Verstellpropeller ermöglichte eine wendige Nautik, die

sich im Betrieb bewährt hat.

Ebenfalls historisch und gleichsam zukunftsfähig ist das Zugersee-Motorschiff Schwan, das zweite mit diesem Namen in der dortigen Geschichte. Das genaue Baudatum ist nicht bekannt. 1923 gelangte es für ein paar Jahre als Kursschiff mit Namen «Morgarten» auf den Ägerisee. Über den Verkauf zur Schifffahrt der Berner Oberländer Seen gelangte es 2001 zurück in den Kanton Zug und wurde durch die Schifffahrtsgesellschaft zum Rundfahrtenschiff mit Namen «MS Schwan» umgebaut. Seit 2013 betreibt und vermarktet die private Schiffs-Agentur Zug das Schiff mit Erfolg und einem kreativen Programm auf öffentlichen wie Charterfahrten.

Gemeinsam geht es besser

Auch wenn die Liste guter Beispiele von Motorschiffgeschichten nicht unendlich lang ist: Sie zeigt klar, dass ein Zusammengehen von historischen Dampf- und Motorschiffen nur Vorteile hat. Jeder Schiffstyp hat eine eigene Entwicklung, und sie haben sich im Lauf der Geschichte ergänzt. Wären nicht vor zwei Jahrhunderten auf dem Genfersee und bald schon auf den meisten anderen Seen und Flüssen der Schweiz erste Dampfer in Dienst gegangen, die motorisierte Mobilität auf unseren Gewässern stünde heute wohl an einem anderen Ort. Und im Rückblick darf die etwas lakonische, aber im Kern doch treffende Folgerung gezogen werden: Jedes Oldtimerschiff ging als Neubau auf Kurs. Nur die dauerhafte Pflege zu allen Zeiten und die trotzdem immer notwendige Erneuerung als Daueraufgabe lässt uns das Privileg erleben, dass die Schweiz trotz fehlendem Anschluss an die Meere eine eigene, spannende und in wichtigen Teilen erhaltenswürdige Schifffahrtsentwicklung kennt.



Leuchtendes Beispiel für die Erhaltung alter Motorschiffe in der Innerschweiz: MS Schwan II auf dem Zugersee, hier auf einer öffentlichen Extrafahrt der Schiffs-Agentur Zug in Immensee.

FOTOS: MARIO GAVAZZI