



VOR 50 JAHREN KAM DIE WENDE: EIN HAUCH BELLE ÉPOQUE:

Dampfschiffe im Wanderparadies Schweiz

Es sind schwimmende Denkmäler, und es sind Publikumsmagneten: die Dampfschiffe auf den Schweizer Seen. Dass sie heute noch im Einsatz stehen, ist einer Volksbewegung zu verdanken, die vor 50 Jahren angestossen worden ist. Dazu ein Blick in die Geschichte – und über unsere Seen.

Text und Fotos: MARIO GAVAZZI*

Der erste Versuch, einen Dampfer betriebsfähig der Nachwelt zu erhalten, scheiterte im Frühling 1967 auf dem Untersee und Rhein. Das Schicksal von DS (Dampfschiff) «Schaffhausen» bildet jedoch den Grundstein einer Erfolgsgeschichte, der wir heute 18, und wenn alles gut geht, bald wieder 20 öffentlich einsetzbare Dampfschiffe auf Schweizer Seen und Flüssen erleben dürfen.

Mai 1967; Untersee und Rhein: Der 1913 erbaute Dampfer «Schaffhausen» bildet das Haupttraktandum der Generalversammlung der Schifffahrtsgesellschaft Untersee und Rhein. Dessen Ausrangierung ist beschlossene Sache. Indes versucht ein Komitee von Dampfschiff-Freunden, die drohende Verschrottung zu verhindern. Leider ohne Erfolg.

Einer der Aktiven von damals ist der Schaffhauser Historiker Dr. Eduard Joos. Wie manche seiner Zeitgenossen konnte er nicht verstehen, ein derartiges Kulturgut einfach verschwinden zu lassen. Den Dampfschiffen haftete zu jener Zeit aber der Ruf des Überholten an. Sie entsprachen nicht mehr dem damaligen Zeitempfinden, die Menschen suchten das Moderne. Wir müssen das heute auch mit Blick auf die Krisen- und Kriegszeiten vor 1945 verstehen.

Ein Projekt mit Zukunft

Mit dem Abbruch von DS «Schaffhausen» verschwand ein Stück Technikgeschichte. Nicht zuletzt deshalb blieb der Gedanke an eine neue »Schaffhausen« immer irgendwie erhalten. Und damit sind wir bei einem Projekt, bei dem der Historiker Eduard Joos erneut, wie bereits vor fünf Jahrzehnten, an vorderster Front tätig ist.

Als Präsident des Vereins Pro Dampfer (www.prodampfer.ch) hat er sich zum Ziel gesetzt, die Grundlagen für ein neues Dampfschiff gleichen Namens zu schaffen. Es soll ein CO2-freier Raddampfer entstehen, nach neusten Gesichtspunkten gebaut und architektonisch so weit wie möglich dem Original von 1913 nachempfunden. Die Tatsache, dass der Verein fünf Jahre nach seiner Gründung bereits über 2000 Mitglieder umfasst, zeigt das Bedürfnis

nach einer dampfbetriebenen Attraktion auf der Rheinstrecke! Läuff's weiterhin nach Plan, dürfte die neue »Schaffhausen« ab 2020 einsatzbereit sein!

Erfolg auf dem Zürichsee

Das Gelingen einer Rettungsaktion hing oft von Einzelpersonen ab. Stellvertretend sei hier der verstorbene Zürcher Sekundarlehrer Kurt Schaad erwähnt. Er hatte sich ebenfalls für die «Schaffhausen» eingesetzt und von ihm ist die Aussage überliefert, wonach „wir uns künftig für die Zürichsee-Dampfer einsetzen werden“. Das wurde schon bald nötig, denn

**Mario Gavazzi ist seit 1973 Mitglied des Vereins Dampferfreunde Vierwaldstättersee (1972 gegründet) und des Landschaftsschutzverbandes Vierwaldstättersee. Er publiziert seit über 30 Jahren zum Thema öV mit Schwerpunkt Schifffahrt/Dampfschifffahrt.*



die Zürichsee-Schifffahrtsgesellschaft (ZSG) entschied 1969, einen ihrer zwei verbliebenen Raddampfer ausser Dienst zu setzen.

Damit stand die «Stadt Rapperswil» vor der Existenzfrage. Umgehend gründete Kurt Schaad Anfang Januar 1970 mit einer Gruppe weiterer Interessierter (zu denen u.a. Marcel Fuchs und der NZZ-Redaktor Hans Bosshard zählten), den Verein Aktion Pro Raddampfer (www.zuerichseedampfer.ch). Dieser schaffte

Ein Flaggschiff der Belle-Époque-Flotte: der 1910 erbaute Schaufelraddampfer «La Suisse», auf dem Genfersee.

es, die ZSG vom Wert ihrer Dampfer zu überzeugen, gemeinsam gelang die Beschaffung der nötigen finanziellen Mittel – und 1972/73 geschah das scheinbar Unmögliche: Die Revision der «Stadt Rapperswil» lieferte den Beweis, dass die Dampfer nicht nur erhalten werden können, sondern auch zu Publikumsattraktion mutieren. Später konnte auch die «Stadt Zürich» fachgerecht restauriert werden und heute sind die beiden Veteraninnen unentbehrliche Bestandteile der ZSG-Flotte.

Die Ausnahme der Regel

Es gab bereits vor der ersten, 1967 erfolgten Rettungsaktion Schiffahrtsunternehmen, die ihre Dampfer nicht restlos durch Motorschiffe ersetzen. Pionierarbeit leistete hier der Staat Italien als Eigentümer der Schifffahrt des Lago Maggiore. Die letzten drei Oldtimer wurden dort 1961 stillgelegt, einer davon überlebte, wurde renoviert und ist seit der im Jahr 1965 erfolgten Wiederinbetriebnahme Italiens ältester fahrbereiter Raddampfer. Indes wird DS «Piemonte» heute leider nur für Extrafahrten eingesetzt. Die im 2017 voraussichtlich einzige öffentlich zugängliche Fahrt mit der «Piemonte» ist die Kulturreise vom 21. Oktober (www.corona-sapere.ch).

Einen Sonderfall bildet der Lac Léman. Hier begann man 1933 mit dem Umbau einzelner Dampfschiffe in dieselektrische Radschiffe. 1966 ging man mit der Restaurierung von DS «Savoie» einen Schritt weiter, indem der Dampftrieb beibehalten wurde. Dank dieser Tatsache und der Rückführung des bereits umgebauten Radschiffes »Montreux« in ein Dampfschiff (mit entsprechend neuem Antrieb) besitzt der Genfersee heute fünf prächtige Raddampfer.

Unterstützt wird die Pflege dieser Flotte, zu der auch zwei historische Radschiffe zählen, durch die Dampferfreunde-Vereinigung (www.abvl.ch) unter Präsident Maurice Decoppet sowie der denkmalpflegerisch tätigen Association Patrimoine du Léman (www.patrimoine-leman.ch).

Der Anfang vom Ende?

Kehren wir zurück ins Jahr 1969. Neben der Zürichsee-Schiffahrtsgesellschaft gaben weitere Unternehmen ihre Flottenprogramme bekannt: die «Blümlisalp», der letzte Thunersee-Dampfer, die «Neuchâtel» auf dem gleichnamigen See und die «Wilhelm Tell» auf dem Vierwaldstättersee sollten demnach ausgemustert werden. Es drohte das Verschwinden der Dampfveteranen unserer Seen und Flüsse.

Doch da regte sich Widerstand! Die «Neuchâtel» wurde wegen eines Dampfkesselschadens abgestellt und in ein Restaurant umgebaut. Jahrzehnte später gelang das, was man als

Die mustergültig restaurierte «Savoie» vor dem Jet d'Eau bei Genf (Bild oben); die «Piemonte» auf dem Lago Maggiore; die «Hohentwiel» (Bild unten) als letzter Bodenseedampfer bei Romanshorn.



Wunder bezeichnen kann: einer Gruppe von Initianten, aus der stellvertretend der frühere SBB-Mitarbeiter Sébastien Jacobi aus Neuenburg erwähnt werden soll, ist zu verdanken, dass dieses Schiff, dessen Antriebsanlage 1969 verschrottet worden war, nicht in Vergessenheit geriet. Der 1999 gegründete Verein Trivapor (www.trivapor.ch) mit dem heutigen Präsidenten François Kistler an der Spitze, konnte die «Neuenburg» erwerben, sammelte für deren Restaurierung und die Anschaffung der Dampfmaschine des früheren DS «Ludwig Fessler» (Chiemsee/D). 2014 schliesslich konnte die «Neuchâtel» wieder in Betrieb gehen und ist auf Bieler-, Neuenburger- und Murtensee samt den Kanälen einsetzbar.

Auf dem Thunersee dauerte der Kampf um die «Blümlisalp» über 20 Jahre. Am 1. August 1971 führte das Schiff seine letzte Fahrt durch und lag danach jahrelang still. Der Verein und später die Stiftung Vaporama vollbrachten ein weiteres Wunder: Mittels Geldsammlung und einer kantonalen Volksinitiative zur Deckung allfälliger Fehlbeträge des Dampfschiffbetriebes (!) konnte die Veteranin 1992 wieder in Dienst gestellt werden.

Die BLS selbst pflegt den Dampfer «Lötschberg» auf dem Brienzensee und so erleben wir heute auf den beiden Oberländer Seen zwei wunderschöne Schiffe. Die Dampferfreunde-Vereinigung (www.dampferfreunde.ch) mit

Entging vor 25 Jahren dank dem Engagement der Dampferfreunde der Verschrottung: der Salondampfer «Blümlisalp» (Baujahr 1905) auf dem Thunersee, hier bei Spiez.



David-André Beeler an der Spitze sorgt für das nötige Umfeld. Und wenn alles gut geht, dürfen wir uns bald über ein weiteres Wunder freuen: Die für 2018 vorgesehene Wiederinbetriebnahme des Schraubendampfers «Spiez» auf dem Thunersee (www.spiezerli.ch)! Mit neuem Dampftrieb ausgerüstet erinnert das «Spiezerli» an ansonsten weitgehend verschwundene Schiffsbauart.

Kampf um die «Wilhelm Tell»

Unsere Geschichts-Reise führt uns an den Vierwaldstättersee. Die Ausserdienstnahme von DS «Wilhelm Tell» auf Saisonende 1970 liess eine Volksbewegung entstehen. Eine am Rand geführte Zeitungsnotiz in den damaligen LNN

(Luzerner Neuste Nachrichten) anlässlich der Einweihung des Ersatzschiffes MS «Gotthard» führte zur Gründung eines Aktionskomitees zur Erhaltung der Dampfer. 1972 entstand die Vereinigung Dampferfreunde Vierwaldstättersee (www.dampfschiff.ch), aktuell mit dem Luzerner Ständerat Damian Müller an der Spitze.

In der Gründungsphase taten sich Persönlichkeiten wie Bürgerratspräsident Hermann Heller oder Redaktor Martin Merki hervor. Ihnen gelang der Aufbau einer Organisation mit über 10'000 Mitgliedern. Diese leisteten Spenden in Millionenhöhe und werden es beim nächsten Restaurierungsprojekt für das Flaggschiff «Stadt Luzern» ab 2018 erneut tun.

Die «Greif»; der älteste öffentlich einsetzbare Dampfer der Schweiz auf dem gleichnamigen See; ein Ausflugsziel unweit von Zürich.



Die «Wilhelm Tell» dient heute als Restaurant, die fünf anderen Perlen der Industriegeschichte sind den Sommer hindurch täglich auf Kurs. Zu diesen fünf zählt mit dem DS «Uri» (1901 von den Gebrüdern Sulzer, Winterthur erbaut) der älteste kursmässig fahrende Raddampfer der Schweiz.

Greifensee und Bodensee

Der Erfolg dieser Projekte beflügelte Interessierte auch auf anderen Seen. Erstaunliches leistet seit weit über 30 Jahren die Stiftung Dampfschiff Greif im Zürcher Oberland (www.dampfschiff-greif.ch). Die «Greif», das mit Baujahr 1895 älteste öffentlich eingesetzte Schraubendampfschiff der Schweiz, wurde früh motorisiert. 1979 kam die originale Dampfmaschine zum Vorschein. Das war DIE Chance für ein einzigartiges Kulturprojekt. DS «Greif» führt dank Spenden und viel Gratisarbeit auf fachlich höchstem Niveau seit 1986 regelmässig Rundfahrten durch!

Auch auf dem Bodensee schlummerte während Jahren ein Dampfschiff vor sich hin: Die «Hohentwiel» wurde nach der Ausrangierung 1962 als Restaurant in Bregenz verankert. 1984 ergab sich die Möglichkeit, dieses Schiff betriebsfähig zu restaurieren (www.hohentwiel.com). Eine meisterhaft ausgeführte Revision liess 1990 eines der am besten gepflegten Dampfschiffe Europas entstehen.

Per Schiff zum Wanderweg

Unsere Gewässer und das Wandern gehören zusammen. Das Bindeglied bilden die Schifffahrtsbetriebe und mit ihnen die Dampfschiffe. Mit ihnen wird Geschichte erlebbar. Stellen Sie sich eine Wanderung durch die Rebberge am Lac Léman vor! Oder auf dem Weg der Schweiz mit Start in Treib-Seelisberg. Die Jurakette gibt den Blick frei auf die trois lacs. Und erst das Berner Oberland mit den Höhen- oder Uferwanderungen entlang von Thuner- und Brienzsee! Erleben Sie die ländliche Gegend des Greifensee oder staunen Sie über die Ausmasse des Zürich- und Bodensees! Und vielleicht entdecken Sie am Lago Maggiore unbekannt

Wege? Auf den genannten Seen sind in der warmen Jahreshälfte Dampfschiffe unterwegs.

Die Existenz der Dampfschiffe verdanken wir vielen Personen, Spendern und Sponsoren. Dabei ist die kulturelle Wirkung die gleiche, ob jemand einen fünfstelligen Betrag oder ein Kind den Fünfliber seines Taschengeldes spendet. Dank und Anerkennung ist den Mitarbeitenden jener Schifffahrtsgesellschaften geschuldet, die seriös und behutsam ihre alten Schiffe pflegen und den Kompromiss zwischen der historischen Substanz und den Sicherheitsanforderungen finden müssen. ■



Dank vereintem Einsatz wieder unterwegs auf den drei Juraseen: die «Neuchâtel» (oben); die «Gallia» und die «Stadt Luzern» auf dem Urnersee; und die «Stadt Rapperswil» (unten), das erste in der Schweiz gerettete Dampfschiff.

