

Zeitschrift: Zenit
Herausgeber: Pro Senectute Kanton Luzern
Band: - (2011)
Heft: 1

Artikel: Als das Volk der Schifffahrt Dampf machte
Autor: Meyer, Peter A.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-820647>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 05.05.2025

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

Als das Volk der Schifffahrt Dampf machte

Auf dem Vierwaldstättersee verkehren fünf historische Raddampfer. Dass es sie noch gibt und dass sie liebevoll gepflegt werden, ist einem Volksaufstand zu verdanken. Vor 40 Jahren erschütterte eine Revolution der besonderen Art die Ufergemeinden. Der Tenor: Wir wollen, dass unsere Raddampfer nicht verschrottet werden. Der Untergang der bemerkenswerten Flotte wurde erfolgreich verhindert.

VON PETER A. MEYER

Es war am 3. September 1970. Arnold Amstutz, damals Redaktor der Luzerner Neuesten Nachrichten, schrieb über die Jungfernfahrt des neuen Motorschiffes «Gott-hard». Es sollte einen der Raddampfer ersetzen. Die Schifffahrtsgesellschaft des Vierwaldstättersees (SGV) erneuerte ihre Flotte und setzte voll auf Dieselmotorschiffe, die wirtschaftlicher und mit weniger Personal zu betreiben waren. «Der Verstand begreift, doch das Herz sagt nein!», schrieb Amstutz in einem begleitenden Kommentar. Dann der Schlüsselsatz, der unerwartet zu einer riesigen Sympathiewelle in Sachen Dampfer führte: «Jedenfalls sind wir der Auffassung, dass die Erhaltung der alten Raddampfer – es sind noch deren sechs an der Zahl – eine kleine Volkserhebung wohl wert wäre.» Arnold Amstutz hatte etwas gesagt, was viele dachten, aber nicht aussprachen. Dampfer sind eine Attraktion und ein Kulturgut. Das ist zu erhalten.

Ein See mit Dampf

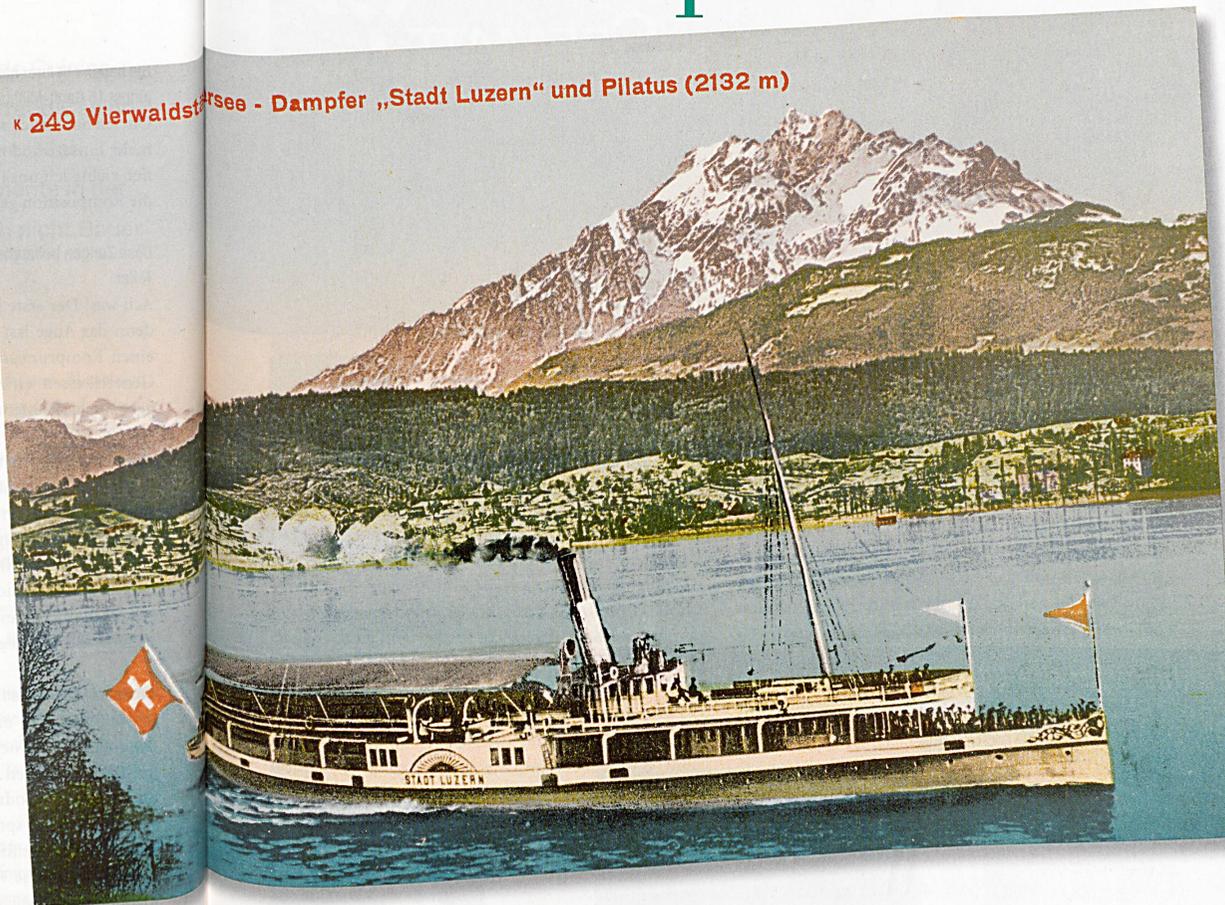
Die Schifffahrt auf dem Vierwaldstättersee hatte seit je eine hohe Bedeutung. Viele Uferorte waren nur über das Wasser erreichbar. Wer nach Nidwalden wollte, war auf das Schiff angewiesen. Über den See führte ferner die Transitroute von Deutschland nach Italien. Erst in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts wurden Strassen entlang des Axenfelsens oder des Loppers gebaut. Man brauchte also Schiffe.

Casimir Friedrich Knörr, ein aus dem Elsass stammender Bankier, richtete einen Express-Postdienst über den Gotthard ein. Handelspost nach Mailand oder Venedig sollte ihr Ziel innert kürzester Zeit erreichen. 1837 setzte Knörr das erste Dampfschiff, die «Stadt Luzern I», in die Fluten des Sees. Weitere Schiffe wie die noch heute im

Verkehrshaus erhaltene «Rigi» folgten. Dies sehr zum Ärger der Gesellschaft des Urinauens. Die Ruderer fürchteten um ihre Existenz. Aber bald kam Konkurrenz aus Uri. Carl Emanuel Müller, Erbauer der Axenstrasse, gründete mit der Post-Dampfschiffgesellschaft ein Konkurrenzunternehmen. Knörr und Müller lieferten sich einen erbitterten Konkurrenzkampf. Chroniken berichten von eigentlichen Seeschlachten. Schliesslich bekämpfte man sich über die Tarife. Dies führte fast zum Ruin, später aber auch zur Einsicht. 1870 schlossen sich die beiden Unternehmen zur Vereinigten Dampfschiffgesellschaft des Vierwaldstättersees (VDGV) zusammen.

Weitere Konkurrenz drohte von der Schweizerischen Centralbahn, die 1859 ihren Bahnhof am See eröffnete. Für die Weiterfahrt in Richtung Gotthard brauchte es komfortable Schiffe, die 1872 vom Stapel liefen. Es waren die ersten Salondampfer, und sie trugen die Namen «Germania» und «Italia». Sie wurden sofort von der VDGV übernommen. Bemerkenswert: Die «Italia» wurde erst 1967 ausser Dienst gestellt, nachdem sie über Jahre noch lediglich an schönen Sommertagen eingesetzt war. Noch länger verkehrte das 1848 erbaute Dampfschiff «Rigi», das seit 1959 im Verkehrshaus einen Ehrenplatz hat.

« 249 Vierwaldstättersee - Dampfer „Stadt Luzern“ und Pilatus (2132 m)



Die Geschichte der Schifffahrt auf dem Vierwaldstättersee ist lang und spannend. Von der einst umfangreichen Dampferflotte sind noch acht Exemplare ganz oder teilweise erhalten. Neben der «Rigi» fanden auch Teile des «Pilatus», des letzten kohlebefeuernten Vierwaldstättersee-Dampfers, einen Platz im Verkehrshaus. Erhalten sind die Maschine und der Salon. Der «Wilhelm Tell» liegt seit seiner Ausmusterung als Restaurant am Luzernerhof. Er ist das Schlüsselschiff der Dampferfreunde. Der «Tell», 1908 von Sulzer erbaut, galt als Kohlenfresser. Daher ereilte ihn das Schicksal noch vor den älteren Schiffen «Uri» und «Unterwalden». Beide wurden nach

dem Neubau der Achereggbrücke umgebaut. Kamin und Steuerhaus konnten eingezogen werden. Inzwischen wurde die «Uri» wieder in den Originalzustand versetzt, und die «Unterwalden» wird in der Werft total erneuert. Die Kosten für die Renovation des Schiffes, auf dem sich einst auch Winston Churchill über den See fahren liess, belaufen sich auf vier Millionen Franken, wobei die Dampferfreunde eine Million beisteuern. Seit dem 1. Juli 2008 steht das Schiff unter Denkmalschutz. 2011 wird es wieder fahren.

Am 4. Oktober 1970 wurde der «Wilhelm Tell» stillgelegt. Dies führte zu einer Manifestation. Nach dem ersten pu-

SEEMATT

SEEMATT die Oase der Senioren für Ferien und Erholung am Sempachersee, für Ruhe und Zeit zum Gesundsein, Gesundbleiben und Gesundwerden.

Ferien und Erholungshaus Seematt
 Seestrasse 3. 6205 Eich am Sempachersee
 Telefon 041 462 98 00, Fax 041 462 98 01
 www.seematt-eich.ch / e-mail: info@seematt-eich.ch

Exklusiv für die Leser von ZENIT
 Relaxsessel-Aktion bis 16.4.2011

Fr. 200.- Relaxprämie
 auf alle Relaxsessel beim Kauf ab Fr. 2000.-, nicht kumulierbar
 zusätzlich **10% Rabatt** geliefert und montiert. Bringen Sie das Inserat mit.

erstaunlich preiswert!

Design

**Eins, zwei, drei
- relax!**

Lifestyle

Komfort

ulrich

ERLEBNIS WOHNEN

Kottenstrasse 2 6210 Sursee www.ulrichwohnen.ch Infotel 041 925 86 86



Imposante Dampferparade 1994:
Die fünf Raddampfer der
Schifffahrtsgesellschaft des
Vierwaldstättersees in Aktion.

blizistischen Credo von Arnold Amstutz und zahllosen Leserbriefen initiierten die Luzerner Neuesten Nachrichten eine Petition. Sie wurde am 18. Oktober 1970 auf dem Luzerner Bahnhofplatz überreicht. Es war ein Ereignis. Zahllose Manifestanten begleiteten den Akt. Sie trugen Spruchbänder mit Inschriften wie «Lasst die alten Dampfer laufen, sonst werden wir den See aussaufen», oder «William Tell is very well». Eine Volksbewegung war geboren, die sogar politische Dimensionen annahm. In der Debatte um eine von Grossrat Alfred N. Becker eingereichten Interpellation liess sich Landesring-Grossrat und Migros-Direktor Rudolf Weber wie folgt vernehmen: «Machen Sie uns (der Migros) für diese SGV ein akzeptables Angebot, wir werden dann dafür sorgen, dass sie nicht in die roten Zahlen kommt und die Dampfer erhalten bleiben. Oder übergeben Sie uns den Laden für ein Probejahr und gehen Sie in der Zwischenzeit an den Mississippi, dort weiss man, was die Dampfer wert sind.»

Damals gab es noch drei Luzerner Zeitungen. Die Luzerner Neuesten Nachrichten setzten sich an vorderster Front ein. Fast etwas zaghaft folgte das Luzerner Tagblatt. Der ehemalige Chefredaktor Hermann Heller war ein anerkannter Dampferfreund. Später wurde er sogar Verwaltungsratspräsident der SGV. Das Vaterland klinkte sich über den Dampferfreund und Richter Anton Räber ein. Er schrieb unter dem Titel «Das Motorschiff erobert den Vierwaldstättersee» einen Artikel zum Thema. Weit gefehlt. Es gibt heute zwar viele Motorschiffe, es gibt aber auch noch immer die fünf fahrenden Dampfer.

Später übernahm Vaterland-Redaktor Martin Merki die Sache. Drei Zeitungen, die sich stets bekämpft hatten, zogen plötzlich am gleichen Strick. Es ging darum, eine

Schutz- und Trutzorganisation für das dampfende Kulturgut auf dem See zu schaffen. Es gelang. 1972 wurde der Verein Dampferfreunde Vierwaldstättersee gegründet. Er zählt rund 10 000 Mitglieder, die die Instandhaltung der fünf Raddampfer grosszügig unterstützen und auch im Verwaltungsrat der SGV vertreten sind. Erster Präsident war Hermann Heller, gefolgt von Martin Merki, der die Geschichte im Buch «Kampf und Sieg der Dampferfreunde» aufgearbeitet hat. Ihm folgte der Obwaldner Regierungsrat Josef Nigg, heute Verwaltungsratspräsident der SGV, und derzeit leitet der Nidwaldner Regierungsrat Josef Fuchs den Verein.

Das Beispiel machte Schule

Das Beispiel machte Schule. Die Compagnie générale de navigation sur le lac Léman liess die einst auf Dieselmotor umgestellte «Montreux» wieder auf Dampf umrüsten. Die stillgelegte «Blüemlisalp» ist heute wieder ein Schmuckstück des Thunersees. Auf dem Bodensee zieht die «Hohentwiel» wieder ihre Runden. Allerdings gab es auch Tiefschläge. Bereits 1963 kämpften einige Aktive um die Erhaltung der letzten Dampfschiffe auf Untersee und Rhein. Vergeblich. Erfolg hatte aber die Aktion Pro Raddampfer Zürich. Ihr gelang die Rettung der «Stadt Rapperswil». Und 1965 wurde der auf dem Verbano verkehrende Dampfer «Piemonte» als erster seiner Art in Mitteleuropa nicht dem Trend entsprechend abgebrochen, sondern restauriert und wieder in Betrieb gesetzt.

Dampfer sind ein Kulturgut, für das sich viele erfolgreich eingesetzt haben. Hier soll ein wichtiger Name genannt werden. Sébastien Jacobi veröffentlichte 1969 das Büchlein «Die letzten Dampfschiffe der Schweiz». Der Schlusssatz: «Wir wünschen diesen Dampfern noch viele Betriebsjahre!»