

# Ein Name, drei Schiffe und viel Geschichte

**Schifffahrt** | Die Dampfer mit Namen «Stadt Luzern» als Spiegel der Entwicklung

*Zum Auftakt der Spendenaktion «Volldampf für die Stadt Luzern» wird das Flaggschiff am Samstag, 23. Juni, auch die Stationen Flüelen, Seedorf und Bauen anlaufen.*

Mario Gavazzi

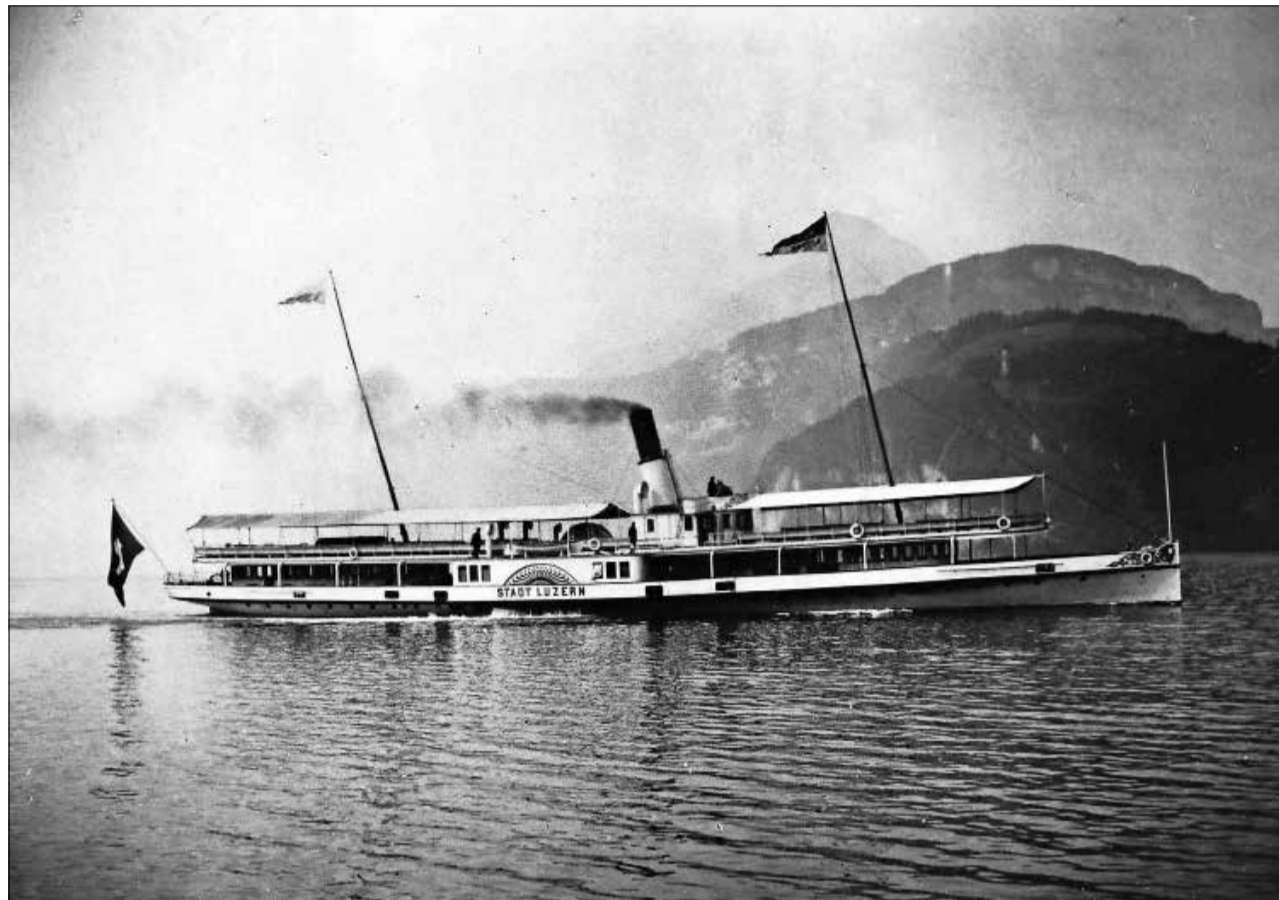
Das Flaggschiff der Schifffahrtsgesellschaft des Vierwaldstättersees, die 90 Jahre alte «Stadt Luzern», durchläuft ab Ende Jahr eine Generalrevision. Voraussichtlich zweieinhalb Jahre wird sie von der Bildfläche auch des Urnersees verschwinden. Diese Revision braucht viel Geld, über 12 Millionen Franken sind veranschlagt, um dem Schiff technisch, betrieblich wie auch sicherheitsmässig eine Zukunft zu sichern. Die Dampferfreunde Vierwaldstättersee engagieren sich mit 4 Millionen Franken, und das bedeutet: Flagge zeigen für das Flaggschiff! Das Schiff bringt auf der neunstündigen Sammelfahrt ab und bis Luzern an jede der geplanten Stationen einen Sammeltopf, speziell hergerichtet. Dort wird das Schiff mit seinen Gästen willkommen geheissen. Die heutige «Stadt Luzern», ein Salonschiff mit 90 Jahren Betrieb auf dem Buckel, ist das dritte Schiff gleichen Namens. Es ist gleichzeitig das letzte für ein Schweizer Gewässer gebaute Dampfschiff im öffentlichen Linienverkehr.

## Bewegte Geschichte

Der Blick auf die Entwicklungen der drei Schiffe mit Namen «Stadt Luzern» zeigt Interessantes: Man kann fast die ganze Entwicklung dieser Art von Wasserfahrzeugen ablesen. Die Dampfschiffe sind in der für Personen- und Gütertransporte verwendbaren Form ein Produkt des 18. Jahrhunderts. Sie ersetzen nach und nach Ruder- und Segelschiffe im kommerziellen Verkehr, sowohl auf Meeren wie auch auf Seen und Flüssen. An der Schwelle zum 19. Jahrhundert befand sich dieser Schiffstyp noch in einer Versuchsphase, ehe er in die serielle und damit industrielle Herstellung gehen konnte. Das Zeitalter der maschinengetriebenen Schifffahrt in der Schweiz begann 1823 auf dem Genfersee. Dort initialisierte der amerikanische Konsul Edward Church das erste Verkehrsmittel dieser Art. In jener Zeit stand die Einführung von Raddampfern, später auch Schraubendampfern, in Mitteleuropa kurz bevor. Bis um die Mitte des 19. Jahrhunderts waren die meisten mittleren und grossen Gewässer durch Dampfschiffe erschlossen.

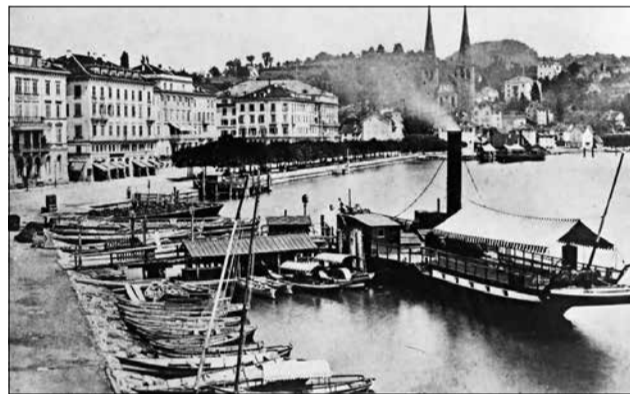
## Erster Kurs nach Flüelen

1837 begann bei uns das Zeitalter mit der ersten Fahrt des offenen Eindeckdampfers Stadt Luzern am 24. September – eine Fahrt von Luzern nach Flüelen. Dieses vom Bankier Casimir Friedrich Knörr finanzierte Unternehmen war eine wirtschaftliche Kampfansage an die jahrhundertalten Nauengesellschaften. Meist als Familienbetrieb oder wie Zünfte organisiert, betrieben sie Segel- und Rudernauen. Das viel schnellere Dampfschiff bildete ab sofort die grosse Konkurrenz und liess mit der Zeit die meisten alt-



Das zweite Flaggschiff ist besser dokumentiert: Auf dem Archivbild des legendären Schiffsführers Louis Lüthi (†) ist das Schiff vor Brunnen unterwegs.

FOTOS: MARIO GAVAZZI (SAMMLUNG/ARCHIV)



Es gibt wenige Fotos des 1837 erbauten DS Stadt Luzern, das bekannteste Archivbild zeigt es am Schwanenplatz in Luzern.



So verkehrte das heutige Flaggschiff nie: 1928 in der Werft mit der Verglasung auf dem Oberdeck vorne, welche vor der Betriebsaufnahme wieder entfernt wurde.

gedienten Unternehmen verschwinden. Doch so kampflös gaben sie nicht auf, denn an der ersten Fahrt der «Stadt Luzern» wollten die Urner den Kapitän Oberst Franz von Elgger verhaften und die Abtretung eines Teils der Fahrernahmen erzwingen. Man einigte sich gütlich und im Bewusstsein, dass sich der technische Fortschritt nicht aufhalten liess. 45 Jahre später mussten die Pferdekutschenbetriebe die gleiche Erfahrung machen, als die Gotthardbahn ihren durchgehenden Dienst aufnahm. Im gewissen Sinne muss auch die Einweihung des Basistunnels Erstfeld-Biasca in diese Entwicklung eingerechnet werden.

## Urner Postdampfschiffgesellschaft

Der Erfolg des neuen Raddampfers liess nicht lange auf Konkurrenz warten: Der legendäre Unternehmer Karl Emanuel Müller aus Altdorf verfolgte das Geschehen aufmerksam, und ihm gelang es, wenige Jahre nach Inbetriebnahme des DS Stadt Luzern und sechs Jahre später des DS St. Gotthard ein Konkurrenzunternehmen in Gestalt der Urner Postdampfschiffahrtsgesellschaft aufzubauen. Zwei Schiffe namens «Rigi» und «Waldstätter» bildeten die Flotte und belebten das Geschäft. Ähnlich wie heute in Teilen der Wirtschaft unterboten sich die Firmen mit Preisen, und damit war der freie Markt Tatsache. Bevor sich die Konkurrenten gegenseitig in den Ruin trieben, einigte man sich anfangs 1870 zu einer Fusion zur heutigen Schifffahrtsgesellschaft (SGV). Um diese Zeit erfolgte ein Technologieschub beim Dampfschiffbau. Bisher herrschten die offenen Eindeckschiffe vor, welche als geschützte Räume nur die Kajüten kannten, oft muffige dunkle Räume mit kleinen Bullaugen als einzige Lichtquelle. Aus reinem Vergnügen ging kaum jemand auf eine Seefahrt, zumal an Deck

höchstens Zeltdächer vor Regen und Sonne schützen konnten. Touristen gab es wenig, viel wichtiger waren der Gütertransport, ebenso Post, Tiere und Rohstoffe. Kurzum: Dampfer wie die erste Stadt Luzern und ihre Nachfolgerinnen bis um 1870 dienten vornehmlich dem Nutzverkehr.

## Salonschiffe mit Komfort und Luxus

Die Ironie des Schicksals bei der Dampfschiffahrt ist folgende Begebenheit: 1870 schied mit dem Bankier Casimir Friedrich Knörr der Gründer dieser Art von Fortbewegung auf unserem See aus Amt und Würden. Das wohl nicht ganz freiwillig, denn schon zwei Jahre später gründete er ein neues Unternehmen. Im gewissen Sinne seiner Zeit voraus, sah er einen neuen Schiffstyp auf die Branche zukommen: Anstelle der althergebrachten, unkomfortablen kleinen Einheiten verlangte die Kundschaft mit dem aufkommenden Freizeit- und Fremdenverkehr aus allen Ländern und bald einmal Kontinenten vermehrt nach Schiffen mit Innenräumen, grossen Fenstern und Heizmöglichkeiten bei kaltem Wetter. Da konnte zum Beispiel die «Stadt Luzern I» von 1837 nicht mithalten, sie wurde ausrangiert und in ein Dienstboot umgestaltet. Als solches verkehrte es, nach den Umbauten in ein Motorschiff kaum mehr wiederzuerkennen, noch bis vor wenigen Jahren auf dem See. Inzwischen ist es von der Bildfläche verschwunden.

1872 erschienen auf Initiative von Casimir Friedrich Knörr mit DS Italia und Germania die ersten zweideckigen Salondampfer. Betrieben wurden sie aber nicht von ihm, sondern durch das Fusionsunternehmen von 1870, das fortan alle Linienschiffe auf dem See betrieb. Die meisten alten Schiffe hatten ausgedient, teilweise wurden sie räumlich erweitert, woraus der etwas kurios tönende Begriff

des sogenannten «Halbsalondampfers» entstanden ist. Hier hatte man nichts anderes gemacht als die hintere Kajüte leicht angehoben, was den Einbau von grossen Fenstern erlaubt hatte.

## Luxus pur ab 1887

Nun fehlte also der stolze Name «Stadt Luzern» im Flottenregister der Dampfschiffahrtsgesellschaft, und auf das 50-Jahr-Jubiläum hin bestellte das Unternehmen einen Salondampfer, der komfortmässig alles Bisherige in den Schatten stellte: DS Stadt Luzern II war ein Schiff der hohen Klasse. Der Verbrauch der Dampfmaschine benötigte drei Dampfessel! Das gab es nur einmal auf dem Vierwaldstättersee. Auch die Innenräume vorab in der 1. Klasse liessen keine Wünsche übrig. Und so ging die zweite «Stadt Luzern» als Luxusdampfer in die Geschichte ein. Dieses Prädikat sollte aber nach wenigen Jahrzehnten schicksalsentscheidend werden. Der Ausbruch des Ersten Weltkriegs brachte fast den ganzen Reiseverkehr zum Erliegen, und die grossen und kostenintensivsten Schiffe wurden stillgelegt. Auch das Flaggschiff von 1887 war davon betroffen.

## Bühne frei für die dritte «Stadt Luzern»

In den Zwanzigerjahren des letzten Jahrhunderts liess die Dampfschiffahrtsgesellschaft die stillgelegten Einheiten untersuchen: Lässt sich eine Wiederinbetriebnahme einerseits technisch und finanziell verantworten? Bei der von Rost und Fäulnis angelegten «Stadt Luzern» musste diese Frage mit Nein beantwortet werden. 1925 ging sie in den Abbruch und machte den Platz frei für einen Neubau. Dieser liess die Wogen schon in der Planungs- und Bauphase hoch gehen. Nicht auf dem See, sondern in Politik und Gesellschaft. Die Ausschreibung

des Auftrags für ein grosses Salondampfschiff mit dem späteren Namen «Stadt Luzern» ging an die deutsche Firma Gebrüder Sachsenberg in Ross-lau an der Elbe. Dieses bekannte Unternehmen hatte jahrzehntelang Dampfschiffe in zahlreiche Länder geliefert und gehörte zu den Branchenführern.

## Pannen legten das Schiff still

Architektonisch liess wie schon ihre Vorgängerin auch die neue «Stadt Luzern» keine Wünsche offen. Sie war und ist bis heute ein Kind ihrer Zeit. Die Baugeschichte kennt einen neuen Stil, der in den 1920er-Jahren Städte und Ortschaften erobert hat. Das zeichnete sich vereinzelt auch beim Schiffsbau ab. Etwas salopp und ohne Anspruch auf wissenschaftliche Richtigkeit könnte man behaupten, DS Stadt Luzern sei so etwas wie Corbusier auf dem Vierwaldstättersee. Nautisch hat das 1928 fertiggestellte Dampfschiff mit seinen zwei grossen Salons auf dem Hauptdeck hinten und dem Oberdeck alle Anforderungen erfüllt. Nicht so die Maschine: Sachsenberg bürgte für Qualität auch im maschinellen Teil, doch bei der Anlage mit ihren zwei Zylindern wollte es nicht klappen. Die Probefahrten im Frühling 1928 befriedigten nie. Das Schiff wurde zwar zugelassen. Die Chronik erwähnt aber, dass am dritten Betriebstag ein grosser Schaden die Anlage stilllegte und die Dampfschiffahrtsgesellschaft Umschau nach einer neuen Maschine halten musste.

## Sulzer lieferte den Ersatz

Das grosse Glück für die «Stadt Luzern» lag darin, dass kurz zuvor die Firma Gebrüder Sulzer in Winterthur für das Genfersee-Dampfschiff Hélvétie eine Dreizylinderanlage geliefert hat. Eine Maschine modernster Bauart, die leider 1974 durch einen Motor ersetzt worden ist und von der einige Bauteile im Schiffsmuseum Nyon bewundert – oder eher bedauert? – werden können. Sofort erhielt Sulzer den Auftrag zum Bau einer vergleichbaren Maschine, und im Jahre 1929 ging das neue Flaggschiff dann still und leise in Betrieb. Ihre Panne und die Diskussion darüber, wieso man im Ausland statt bei einem inheimischen Lieferanten bestellt hat, hinterliessen Spuren während vielen Jahren.

## Eine gute Zukunft

Die dunklen Wolken als Begleiterscheinung beim Entstehen des DS Stadt Luzern sind längst vergangen, und mit ihrer Sulzermaschine ist die «Stadt Luzern», gemäss Aussagen von Fachleuten, heute weltweit ein Unikat. Allein deshalb, und weil die Architektur mit grossen Räumen und Fenstern mit Weitblick fast europaweit einzigartig ist, ist die Sammellaktion der Dampferfreunde mit dem Ziel, die SGV im Bestreben zur Erhaltung des Dampfers zu unterstützen, eine Spende in jeder möglichen Höhe wert.

Das Flaggschiff wird in seiner Pracht und Ausstrahlung am Samstag, 23. Juni, den Urnersee besuchen und danach bis zum Fahrplanwechsel im Oktober regelmässig als Kurs- und Extraschiff unterwegs sein. Spendenmöglichkeiten sind über die Website [www.dampfschiff.ch](http://www.dampfschiff.ch) abrufbar, und die Geschäftsstelle (Dampferfreunde Vierwaldstättersee, Postfach, 6002 Luzern) gibt alle nötigen Auskünfte und Unterlagen heraus. Wenn alle mithelfen und die nötigen Mittel in den nächsten drei Jahren zusammenkommen, wird das Flaggschiff auch nach dem 90. Geburtstag mit frischen Farben geschmückt künftige Generationen sicher und zuverlässig über den See befördern. So ist der Kontrast der schwarz-weißen Bilder dieses geschichtlich geprägten Artikels mit der Wirklichkeit auf dem See weiterhin gegeben.

## Ankunftszeiten in Uri

Das Sammelschiff DS Stadt Luzern hält am Samstag, 23. Juni, um 11.55 Uhr in Flüelen (gemeinsam mit dem Kursschiff DS Uri), um 12.30 Uhr in Seedorf und um 12.59 Uhr in Bauen. Mit einem Sonderticket kann mitgefahren werden. Fahrausweisvergünstigungen wie GA, Halbp reisabo et cetera sind nicht gültig. Der Fahrpreis ist eine Spende und geht vollumfänglich auf das Sammelkonto von DS Stadt Luzern. (mag)