

Ein Dampfschiff als Botschafterin Uris in Luzern

Wilhelm Tell | Das ehemalige Dampfschiff feiert als Restaurant Geburtstag

Vor 111 Jahren in Betrieb genommen, 1970 stillgelegt, was die Dampferfreunde-Bewegung ausgelöst hat. Seit 1972 wird DS Wilhelm Tell als Restaurant betrieben. Ein Blick in die wechselvolle Geschichte des Schiffs.

Mario Gavazzi

Der Name Wilhelm Tell bewegt. Heute vor 111 Jahren nahm ein Dampfschiff dieses Namens auf dem Vierwaldstättersee den Betrieb auf. Ab 17. August 1908 setzte der tausendplätzig Salonraddampfer die Erfolgsgeschichte der Schifffahrt fort. Erbaut hat ihn die Firma Gebrüder Sulzer Winterthur. Bereits seit 1901 verkehrte mit DS Uri ein Schiff mit vielen neuen architektonischen Elementen, gefolgt von der «Unterwalden» (1902) und «Schiller» (1906). DS Gallia setzte diese Bauentwicklung 1913 fort, ehe der Erste Weltkrieg eine anhaltende Krisenzeit auslöste.

Ein zähes Schiff

Die «Wilhelm Tell» erfüllte ihre Aufgabe von Anbeginn weg. In den ersten Jahren wurde sie meist in der warmen Jahreszeit auf der Strecke Luzern-Flüelen eingesetzt. In den 1950er-Jahren zeichnete sich der Ersatz der Dampfer durch Motorschiffe ab. Diese Flottenpolitik stiess auf Zustimmung, und wenn man wunderschöne, zeitgemässe Neubauten wie etwa MS Rigi (1954) oder MS Schwyz (1959) vor Augen hält, ist dies verständlich. In einer ersten Phase verschwanden die kohlengefeuerten Dampfer von der Bildfläche. 1966 wurde mit DS Pilatus der letzte Veteran dieser Art stillgelegt. Dann kam das Jahr 1970, die SGV feierte ihr 100-Jahr-Jubiläum und beschenkte die Fahrgäste mit einem Neubau: MS Gotthard nahm im September den Dienst auf.

Kurznotiz mit hoher Wirkung

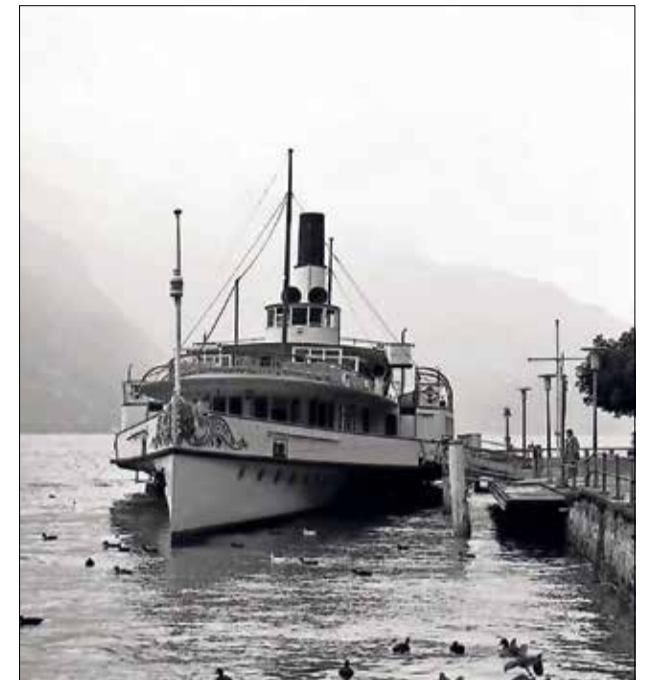
Am 3. September 1970 ging MS Gotthard auf Jungfernfahrt bis Flüelen. Dort lag DS Wilhelm Tell vor Anker, und die SGV-Leitung verkündete stolz, dass der Täufling den Dampfer ersetzen wird. Zu den Gästen der Jungfernfahrt gehörte auch der aus Luzern stammende Politiker Hermann Heller, ein Jurist aus einer liberalen Familiendynastie. Neben ihm sass als Vertreter der Tageszeitung «Luzerner Neuste Nachrichten» (LNN) Arnold Amstutz. Hermann Heller war es ein Anliegen, dass man nicht alle Dampfer verschwinden lassen sollte. Er legte nach der Begegnung von MS Gotthard mit der «Wilhelm Tell» seinem Tischnachbarn ans Herz, in seinem Artikel eine Randnotiz zugunsten der alten Dampfer einzubauen. Dieser nahm sich diesen Wunsch zu Herzen! Der kurze Aufruf, wonach die Erhaltung der alten Schiffe eine kleine Volkserhebung wert wäre, erzeugte Wirkung. Was zuvor bereits im kleinen Kreis von Dampfschiffliebhabern diskutiert worden ist, wurde zur Volksbewegung und mündete zwei Jahre später in der Gründung der Dampferfreunde-Vereinigung – mit Hermann Heller als Präsidenten.

Erinnerungen an die letzte Betriebszeit

Am Sonntag, 4. Oktober 1970, verkehrte DS Wilhelm Tell zum letzten Male. Das Schiff verabschiedete sich in aller Stille, nur wenige Eingeweihte wussten davon. Zu einer Abschiedsfahrt kam es nicht, wohl weil die SGV-Direktion befürchtete, dass die «kleine Volkserhebung» stattfinden könnte. Ganz gut an diesen Herbstsonntag erinnert sich der heutige SGV-Kapitän Kuno Stein: «Man wusste damals über die bevorstehende Ausrangierung zum Ende der Saison, aber offiziell wurde diese Fahrt nicht als die letzte publiziert. Der da-



Im letzten Betriebsjahr fährt DS Wilhelm Tell vor Vitznau in Richtung Flüelen.



«Wilhelm Tell» im letzten Betriebsjahr in Flüelen.

FOTO: SÉBASTIEN JACOBI

FOTO: FRANÇOIS RENTSCH

malige Maschinist Anton Lischer orientierte uns aber über die vermutlich letzte Fahrt. Er musste, wie bei einer letzten Fahrt üblich, einige Vorkehrungen treffen. Die «Tell» fuhr am Morgen nach Stansstad, am Nachmittag nach Flüelen.» Kuno Stein erwähnt auch den letzten «Tell»-Kapitän Franz Rigert: «Er kannte die Qualität und den Zustand sehr gut und konnte die Ausserdienststellung nicht nachvollziehen. Er weibelte bei vielen Gästen für sein Schiff und dies führte ja schlussendlich zur ganzen Kampagne für die Dampfschiffe.»

Auch Kurt Hunziker, pensionierter Schiffsführer SGV, erinnert sich: «Am Mittwoch vor der letzten Fahrt unternahm ich eine Pedalfahrt, um noch einige Fotos von den in der Werft liegenden Schiffen zu machen. Ich umkurvte DS Wilhelm Tell und wurde von einem Angestellten angesprochen, dass die «Wilhelm Tell» am nächsten Sonntag zu ihrer allerletzten Fahrt auslaufen würde.» Er tat es im Flüsterton mit der Bitte um Geheimhaltung, weil es die Direktion nicht bekannt machen wolle. Das löste bei den beiden Schiffsfreunden das Gegenteil dessen aus, was die damalige Unternehmensleitung erreichen wollte: Kurt Hunziker und Kuno Stein erlebten diese Fahrten als Motivation, mit einem gleichgesinnten Kollegen aus dem zürcherischen Schlieren (Beat Heer, heute bekannter Musikunternehmer) die «Dampferzeitung» zu gründen. Ebenfalls aus jugendlicher Perspektive erlebt haben die drei Brüder Fröhlich aus Sirnach diesen Tag. Der damals zehnjährige Peter vergisst ihn nie: «Ich war mit meinen Brüdern auf der letzten Fahrt dabei, doch wir wussten es nicht, da er ja noch ein oder zwei Wochenenden länger fahren sollte. Wir fuhren von Luzern nach Flüelen und zurück. Mit dem unvergesslichen Schifffahrtsredaktor Toni Räber durften wir die Maschine besuchen.» Dass dieser lang gehegte Bubentraum ausgerechnet auf der «Tell» in Erfüllung ging, empfindet er als schöne, aber auch wehmütige Begebenheit.

«Morgen auf DS Stadt Bern»

Aus einem anderen Blickwinkel hat Kurt Andrist aus Littau diese letzte Fahrt erlebt. Er arbeitete als Untermaschinist auf den Dampfschiffen der SGV: «Eines Tages begrüsst mich Maschinist Albert Lischer schmunzelnd mit dem Hinweis, «moorn sind mer de of de Stadt Bärn». Er meinte DS Wilhelm Tell, das den Ruf eines eher tragen, behäbigen Schiffes hatte.»

Kurt Andrist, dessen Bruder Jörg bei der SGV im Fahrdienst arbeitete und als Kapitän vor Jahren in Pension ging, war am 4. Oktober 1970 als Untermaschinist eingeteilt. Man ahnte das bevorstehende Ende, doch erst anfangs der darauffolgenden Woche erfuhr er offiziell vom damaligen

Werftchef Emil Herzog: «Herr Andrist, DS Wilhelm Tell ist verkauft und nun wird alle vier Jahre ein Dampfschiff durch ein neues Dieselschiff ersetzt.»

Retterin in der Not

In ganz anderer Mission hat der in Buochs wohnhafte Bruno Zimmermann sein Lieblingsschiff Wilhelm Tell erlebt. Er erinnert sich, wie es ein Jahr vor der Ausrangierung, im Spätsommer 1969, dem Schwesterschiff Schiller zu Hilfe kam. Dieser Dampfer lief am 7. September in Buochs auf eine Sandbank auf und konnte aus eigener Kraft nicht mehr weiterfahren. Nach der Evakuierung der Fahrgäste befreite tags darauf DS Wilhelm Tell die «Schiller» vom ungewohnten Standplatz. Die Internetseite der Dampferfreunde zeigt dazu einen spannenden Kurzfilm unter www.dampfschiff.ch/flotte («Filmarchiv» anklicken). Persönlich beeindruckt hat den damals jungen Studenten am Technikum Horw die geschichtsträchtige Bugzier dieses Dampfers mit der Armbrust. Das Geschehen tagsüber hat er zwar nicht erlebt. Einzig am Abend konnte er die «schlafende Schiller» in der Buochserbucht bewundern und irgendwie geniessen. Dass tags darauf sein Lieblingsdampfer die Befreiung vollzog, freute ihn besonders.

Ein Schiff zwischen den Epochen

DS Wilhelm Tell stand in der besonderen Gunst des Publikums. Je nach Jahrgang hat heute ein Privileg, wer den legendären Dampfer Jahrzehnte zuvor erlebt hat. Dazu gehört der pensionierte ÖV-Experte François Rentsch aus Lausanne. Als Jugendlicher erlebte er die Familienferien regelmässig im Eisenbahner-Gewerkschaftshotel Grubisbalm ob Vitznau. Das Schiff war fast tägliches Ausflugsverkehrsmittel, und der junge François durfte sogar alleine Richtung Luzern fahren, den Dampfern entgegen. Im Mehrtageswechsel lösten sich die DS Gallia, Schiller und Wilhelm Tell ab. So erlebte der Schiffsliebhaber aus der Romandie die «Wilhelm Tell» auch als Entlastungsschiff bis Stansstad. Zu den Gründungs- und Ehrenmitgliedern der Dampferfreunde gehört Emil Zuber aus Luzern. Mit Jahrgang 1933 erinnert er sich an Schiffe, die wir heute bestenfalls aus Geschichtsbüchern kennen: «In meiner Jugend prägen die kohlebefeuerten Rad-dampfer mein Bild der Schifffahrt auf dem Vierwaldstättersee. Das einstige Urner Postdampfschiff Rigi habe ich noch im ganzjährigen Einsatz erlebt.» Als ab 1949 die grossen Salon-dampfer auf Ölführung umgebaut und gleichzeitig alle paar Jahre neue Motorschiffe in Dienst gegangen sind, gehörte DS Wilhelm Tell fast ein wenig zum modernen Teil der Flotte. Das Hauptinteresse des jungen SBB-Beamten galt den langsam verschwindenden Kohledampfern. Erst als 1966 mit

DS Pilatus der letzte dieser Art stillgelegt wurde, rückten die verbliebenen sechs Einheiten in den Vordergrund. Die Ausrangierung der «Tell» als Erfahrung zwischen zwei Epochen liess Emil Zuber zur Gründungsgeneration der Dampferfreunde werden.

Wilhelm Tell für 5 Franken

Auch Raimund Zellweger aus Meggen ist ein Dampferfreund der ersten Stunde. Die «Wilhelm Tell» und «Schiller» zählen seit jeher zu seinen Lieblingsdampfern, und aus dem Erfahrungsschatz des pensionierten Personalfachmanns gehört eine Episode aus den frühen 1960er-Jahren: «Die SGV gab am jeweils ersten Herbstfahrplan-sonntag 5-Franken-Tagesbillette heraus. Die hohe Nachfrage veranlasste sie, DS Wilhelm Tell als Entlastungsschiff einzusetzen. Sie fuhr jeweils ab Steg 3 in Luzern ab. Je nach Situation entschied der Kapitän über die anzusteuernden Stationen. An der «Schwelle» zum Urnersee, meist Treib-Seelisberg, wendete man und entlastete einen Kurs Richtung Luzern.» Raimund Zellweger genoss die Reise auf dem Oberdeck: «Mit einem Fünfliber den See mit DS Wilhelm Tell zu erleben, wer wollte dieses Angebot ausschlagen?»

Blick auf die Station Tellsplatte

Die Frage nach möglichen persönlichen Erlebnissen mit DS Wilhelm Tell muss man dem heutigen Präsidenten der Dampferfreunde, Franzsepp «Bobby» Arnold aus Flüelen, nicht stellen. Für ihn, eben gerade 62-jährig geworden, ist dieser in allen Qualitäten ge-

schichtsträchtige Salondampfer Teil seiner Jugendzeit im elterlichen Unternehmen. Geschichte hat für ihn immer auch mit der Tagesaktualität zu tun: «Das Schicksal der «Wilhelm Tell» gab Impulse zur Gründung der Dampferfreunde-Vereinigung, die ich seit Frühjahr 2019 präsidieren darf. Der Name hat aber auch mit der Tellsplatte einen engen Zusammenhang. Ich bin klar der Meinung, es müsse schnellstens eine Sanierung dieser für den Tourismus wichtigen Station möglich werden.»

Ein ganz anderer «Wilhelm Tell»-Freund ist der Künstler Michaël Lucerne. Sein Schaffen lässt Raum frei für geschichtliche Hintergründe. So sehr er sich als «Kunstrocker» versteht, sind traditionelle Werte wichtig: Wilhelm Tell kommt hohe Bedeutung zu, und so hat er auf das 111-Jahr-Jubiläum des Dampfers ein Werk als optische Verbindung zwischen der geschichtreichen Figur und dem Schiff geschaffen und auf den 17. August hin fertiggestellt. Er sagt denn auch: «Wilhelm Tell ist unser Nationalheld, das gleichnamige Dampfschiff war einst fahrende und ist heute verankerte Heldin auf dem Vierwaldstättersee.» Wie den fünf fahrenden Dampfern widmet er dem Namen Wilhelm Tell als geschichtsträchtiger Ikone seit über 20 Jahren die verdiente Aufmerksamkeit. – Auch wenn das Schiff seit dem 4. Oktober 1970 nie mehr auf dem Urnersee aufgetaucht ist, hat es an Bedeutung nichts verloren, und so ist es auch künftig eine wunderbare Botschafterin Uris mitten in der Stadt Luzern!

Was niemand weiss ...

Wilhelm Tell II. 1907: Die DGV bestellte bei Sulzer ein Schwesterschiff zum bestgelungenen DS Schiller. Es soll den Namen «Wilhelm Tell» tragen. Der bisherige Namensträger soll in «Reuss» umbenannt werden. – 1908: Die technische Probefahrt findet am 12. August statt. Bei allen Fahrten hat sich gezeigt, dass das neue Schiff bei gleicher Geschwindigkeit etwa 80 PS beziehungsweise 71,5 Kilogramm Kohle pro Stunde mehr beansprucht als DS Schiller. Weil 8 Tonnen Mehrdeplacement und das ausladende Dach der OD-Kabine diese Differenz nicht ausreichend erklären, wird der festgestellte Umstand auf die Oberflächenbeschaffenheit der Schale zurückgeführt. Wahrscheinlich liegt bei all diesen Faktoren der Grund für den zurückhaltenderen Einsatz der «Tell» gegenüber dem Schwesterschiff «Schiller».

Erster Kapitän. Der erste «Wilhelm-Tell»-Kapitän war Melchior Schriber (Bild). Er war anfänglich auf verschiedenen Schiffen im Einsatz. Als dann 1908 die neue «Wil-

helm Tell» in Dienst kam, wurde er ihr zugeteilt. Zitat aus seinem handgeschriebenen Lebenslauf: «Anfänglich litt der «Tell» unter vielen Krankheiten und war deshalb bei den Kapitänen nicht beliebt. Als dann aber die Mängel behoben waren, machte er mir viel Freude, und ich hatte Gelegenheit, diese oder jene Verbesserung auszuführen.» So regte er an, den Kompass elektrisch zu beleuchten, was aber sofort Kritik hervorrief. Man glaubte, dadurch würde der Kompass beeinflusst. Heimlich montierte er eine elektrische Leitung samt Lampe und stellte fest, dass absolut keine Störungen auftraten. Bei der nächsten Ablösung kam die Sache ans Tageslicht. Offener Tadel oder gar Lob unterblieben zwar, doch wurde die Neuerung bald auf allen Schiffen eingeführt. (mag)

Text: Josef Gwerder, Meggen; Foto: Archiv Josef Gwerder