

# Eine kleine Broschüre mit grosser Wirkung

**Schifffahrt** | Vor 50 Jahren erschien ein Porträt über die letzten Dampfschiffe der Schweiz

*Es war ein Weckruf, als Sébastien Jacobi 1969 in Neuchâtel mit einer Broschüre auf das drohende Verschwinden der letzten Dampfer der Schweiz aufmerksam machte.*

Mario Gavazzi

Die Advents-, Weihnachts- und Neujahrstage sind geprägt auch vom Einkaufsrummel, und da gibt es verschiedene Typologien von Geschenken. Beliebt sind Buchgeschenke, und so verwundert es nicht, dass Verlage und Druckereien wie zum Beispiel die Gisler 1843 AG in der zweiten Jahreshälfte ihre Produkte besonders wirkungsvoll anbieten. Bücher und Broschüren gehören zu den sinnvollsten Geschenken überhaupt. Das war schon vor 50 Jahren so, als ein SBB-Beamter aus Neuchâtel, Sébastien Jacobi, eine auf den ersten Blick kleine Broschüre im Eigenverlag in den Verkauf gebracht hat. 24 Seiten Umfang sind auf den ersten Blick bescheiden. Aber der Inhalt barg im gewissen Sinne Zündstoff, obgleich die Wirkung damals eher langsam, längerfristig aber umso wirksamer wurde. Im Rückblick muss, 50 Jahre nach Erscheinen, festgehalten werden: Mag die Schrift «Die letzten Dampfschiffe der Schweiz» in drei Sprachen mit ihren 24 Seiten noch so klein daherkommen: Sie war die erste Publikation, welche einen Überblick über die noch vorhandenen Dampfschiffe auf Schweizer Seen und Flüssen gegeben hat. Zwar hat in den 1950er- und 1960er-Jahren der Orell Füssli Verlag zwei Schifffahrtsfibeln über die Schweizer Schifffahrt herausgegeben. Einer der Autoren war der Doyen der Schifffahrtsliteratur der Schweiz, der Luzerner Jurist Anton Räber. Diese Fibeln beleuchten das gesamte Geschehen und damit auch die Motorschiffe. Den Fokus auf die Dampfer und de-



An Bord des Dampfers Neuchâtel präsentierte Sébastien Jacobi (links) 2013 sein «grosses» Buch über die Dampfer des Drei-Seen-Landes. FOTO: MARIO GAVAZZI

ren drohendes Verschwinden gab aber 1969 Sébastien Jacobi aus Neuchâtel.

## Ein bescheidener Anfang

Eigentlich ist er viel zu bescheiden, wenn man ihn heute auf sein Werk von damals anspricht: Sébastien Jacobi, Jahrgang 1934, Sohn eines damals bekannten Pfarrers in der Kantonshauptstadt Neuchâtel. Beide verband ein grosses Interesse auch an der Geschichte und Entwicklung des öffentlichen Verkehrs auf Schiene, Strasse und Wasser. Auslöser für die Herausgabe dieser Schrift war die erst kurzfristig bekannt gewordene Ausrangierung des letzten Raddampfers im Drei-Seen-Land, DS Neuchâtel. Das 1912 in Dienst gestellte Schiff verkehrte auf den drei Seen von Neuchâtel, Biel und Murten mitsamt dem beim Publikum beliebten Kanalfahrten. Doch es war die Zeit der Modernisierung, und da waren neue Motorschiffe gefragter als die Erhaltung der mit Dampfkesseln und Dampfmaschinen ausgerüsteten Oldtimer.

Es war nicht nur das Schicksal dieses Schiffes, das den Kenner des öffentlichen Verkehrs zur Herausgabe dieser

Schrift bewog. Auf den meisten Seen und Flüssen hatten die Dampfer längst Neubauten Platz gemacht. Einzig auf dem Genfersee teilte die Schifffahrtsgesellschaft die Flottenpolitik auf: Eine kleine Anzahl Motorschiffe fanden Zugang zur Flotte, einige Dampfer wurden modernisiert und fuhren weiter mit Dampf oder – nach entsprechenden Umbauten – mit diesel-elektrischen Antrieben. Diese Sachverhalte und die Darstellung in Wort und Bild der übrigen Dampfer bilden den Inhalt der Broschüre von Sébastien Jacobi. Sein Anliegen war, auf das drohende Verschwinden der Dampfer aufmerksam zu machen. Auf die Frage, ob sein Schriftenwerk Anklang gefunden hat, antwortet er eigentlich viel zu bescheiden: «Für DS Neuchâtel kam die Botschaft zu spät an, denn der Blitzentscheid der Schifffahrtsgesellschaft traf über Nacht ein.» Das Hauptziel hat die Broschüre leider verfehlt, wofür weder sie noch der Autor etwas können!

## Die Wirkung war umso grösser

Die Frage nach der Langzeitwirkung darf aber umso positiver beantwortet

werden: Um die 1000 Exemplare – ein Nachdruck miteingeschlossen – sind erschienen, und bis heute wird der Autor auf sie angesprochen. Er hatte erst kürzlich die Bitte auf dem Tisch, er möge sein Werk doch handsignieren. Nicht erst solche Anfragen aus der Leserschaft zeigen die eigentliche Bedeutung der 24-seitigen Broschüre auf. Auch wenn die vierstellige Auflage landesweit und rein von der Anzahl her betrachtet bescheiden daherkommt: Die Wirkung darf nicht unterschätzt werden. Denn es sind ebenfalls bald fünf Jahrzehnte her, als bekannt wurde, dass der nächste Verschrottungskandidat den Namen «Wilhelm Tell» trägt und ein legendäres, im Sommer fast täglich eingesetztes Dampfschiff auf dem Vierwaldstättersee ist. Spätestens zu diesem Zeitpunkt ist der broschürenmässige Weckruf aus der Feder und Kamera von Sébastien Jacobi über alle Sprachgrenzen hinweg auf dem Vierwaldstättersee eingetroffen. Der Autor hat dieses Schiff im Dienst erlebt und fotografiert, und die Nachricht von der bevorstehenden Ausrangierung Ende 1970 erreichte ihn auf einer dieser Reisen.

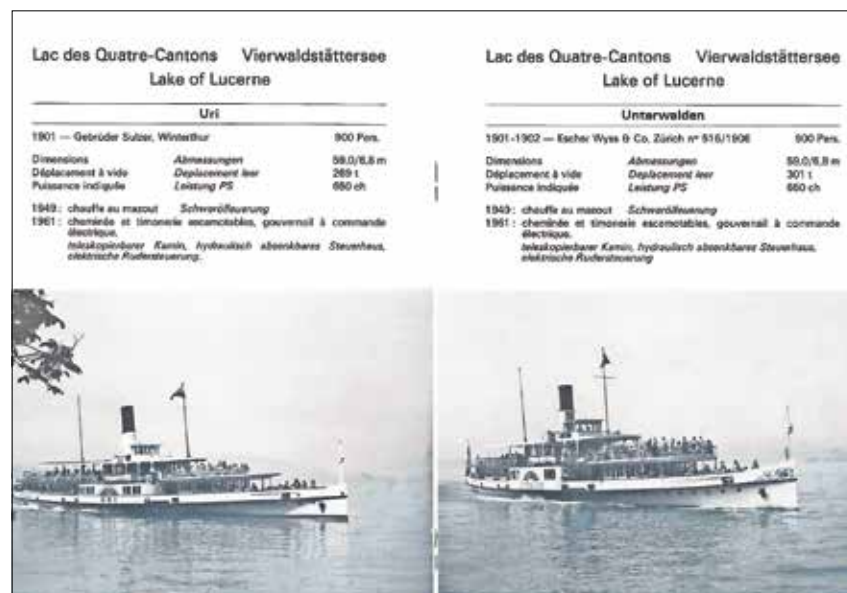
Die Wirkung der nun 50-jährigen Broschüre erhielt anfangs September 1970 eine Bedeutung auf dem Urnersee, genauer gesagt im Hafenbereich von Flüelen. Als auf der Einweihungsfahrt des MS Gotthard den Gästen dieser Jungfernfahrt vonseiten der Schifffahrtsgesellschaft des Vierwaldstättersees (SGV) eröffnet wurde, dass das neue Schiff den zeitgleich am Steg ankernden Dampfer Wilhelm Tell ersetzen wird, erging ein zweiter journalistischer Weckruf. Der als behördlicher Gast anwesende stadtluzernerische Bürgerrat Hermann Heller flüsterte seinem Tischnachbarn Noldi Amstutz, Vertreter der «Luzerner Neuesten Nachrichten» (LNN), die Bitte zu, er möge doch seinem Artikel einen kurzen Hinweis anfügen. Es sei doch schade, wenn ein so schöner Dampfer

verschwinden muss. Die Rettung der Dampfer müsste eine kleine Volkserhebung wert sein. Es wiederholt sich in gewissem Sinne die Charakteristika, wie sie am Anfang dieses Artikels steht. Nicht die Grösse und der Umfang einer Publikation spielen eine Rolle, ob die Aussage eine hohe Wirkung auslöst. Der kurze Einschub im Artikel von LNN-Redaktor Noldi Amstutz am Tag nach der Jungfernfahrt war klein. Was danach folgte, übertraf aber jede Erwartung: Eine fünfstelligen Zahl von Unterschriften einer Petition, Leserbriefe gleich seitweise und sogar eine Demonstration Mitte Oktober am SGV-Steg in Luzern bildeten nur drei von vielen äusseren Zeichen. Zwei Jahre später mutierte die Volksaktion in die Gründung der heutigen Dampferfreunde-Vereinigung Vierwaldstättersee. Bis heute sind gegen 10000 eingeschriebene Mitglieder die tragende Säule jener Volksaktion vor fünf Jahrzehnten, die den Ursprung im Kleinen hatte.

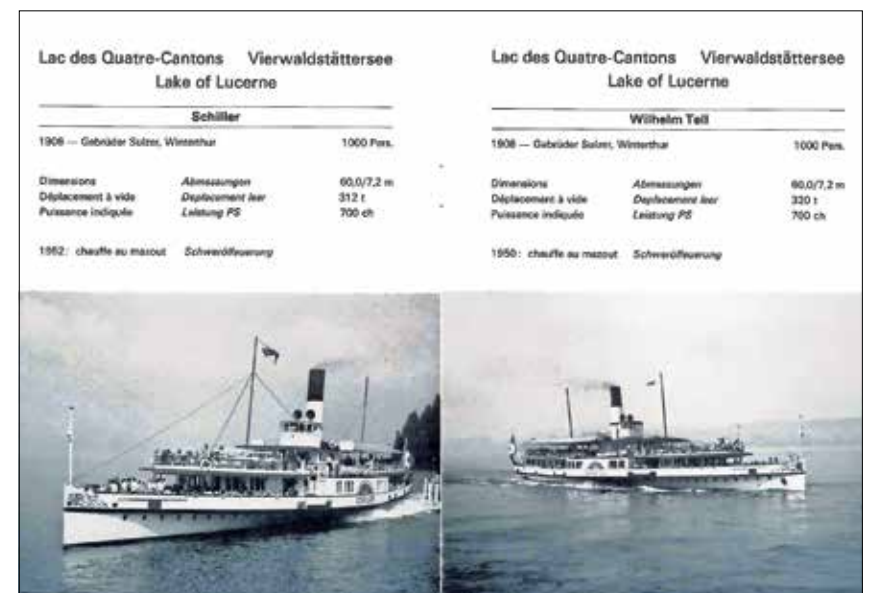
Sébastien Jacobi in Neuchâtel und der inzwischen verstorbene Noldi Amstutz am Vierwaldstättersee sind prägende Namen der Dampferbewegung. Sie durften die verdiente Anerkennung für ihre Werke erleben: Noldi Amstutz als Ehrenmitglied der Dampferfreunde Vierwaldstättersee und Sébastien Jacobi als Ehrenmitglied von Trivapor, der Trägerorganisation zur Wiederindienststellung der 1969 ausrangierten «Neuchâtel». Der Dampfer steht seit über fünf Jahren wieder als Prachtstück der Schifffahrt auf den Gewässern des Drei-Seen-Landes im Einsatz. Der Autor dieses Artikels ist beiden zu Dank verpflichtet, denn sie sind Teil seiner Motivation, auch heute das Kulturgut Dampfschifffahrt medial zu unterstützen, und zwar seit bald 40 Jahren in der meistgelesenen Zeitung im Kanton Uri. Die Broschüre von Sébastien Jacobi erhielt er von seinen Eltern als Weihnachtsgeschenk – vor genau 50 Jahren!



Die Titelseite von Sébastien Jacobis Dampferporträt in drei Sprachen!



Vor 50 Jahren zeigte die Broschüre die DS Uri und die DS Unterwalden im modernisierten Umbauzustand der 1960er-Jahre. BILDER: BROSCHÜRE SÉBASTIEN JACOBI



Ein Jahr vor der Ausrangierung von DS Wilhelm Tell (rechts) rief Sébastien Jacobi mit diesen zwei Porträts seiner Broschüre zur Rettung der Dampfer auf.