

Seit 150 Jahren auf Wogen und Wellen

Vierwaldstättersee | 2020 ist für die SGV ein jubiläumswürdiges Jahr

1870 führte eine «Vernunft-ehe» zur Gründung der heutigen Schifffahrtsgesellschaft Vierwaldstättersee (SGV). – Ein Unternehmen, das fast alles erlebt hat, was in der Binnenschifffahrt möglich ist.

Mario Gavazzi

Sie bekämpften sich mit allen Mitteln über Tarife und Abwerbung von Kundenschaft, jeder wollte schneller sein – die ab 1837 schrittweise gegründeten Dampfschiffunternehmen auf dem Vierwaldstättersee. Darunter waren Spekulanten genauso anzutreffen wie brillante Unternehmer, die sich auch politisch, in der Verkehrsplanung und sogar im Sozialwesen einen Namen schufen. Konkurrenz schafft Ideen, sie kann aber auch ruinös sein. Stellvertretend sei hier der Bankier Casimir Friedrich Knörr aus Luzern erwähnt, der hinter der Einführung der Dampfschiffahrt im Jahre 1837 steht: Er finanzierte zusammen mit seinem Geschäftspartner Joseph Martin Ronca den Bau und Betrieb des Dampfschiffs Stadt Luzern, das am 24. September jenes Jahres unter der Verantwortung von Kapitän Franz von Elgger Flüelen ansteuerte. Willkommen war das neuartige Verkehrsmittel – das erste maschinengetriebene in der Innerschweiz – im Gotthardkanton Uri nicht. Die Neuenfirmen, zumeist familiär strukturierte Unternehmen, fürchteten zu Recht um Einkommen und Zukunft.

Visionär aus Uri

Die Entwicklung war zu Beginn der Industrialisierung nicht aufzuhalten. Was die Dampfschiffe den Nauenschiffen wegnahm, geschah Jahrzehnte später durch die 1882 eröffnete Gotthardbahn. Der Nord-Süd-Verkehr verlagerte sich auf die Schiene, und da musste sich die Schifffahrt neu erfinden. Zwischenzeitlich schalteten sich andere Klüfte ein. Nachdem die Knörrsche Firma 1843 den zweiten Dampfer auf St. Gotthard getauft hatte – als klare Botschaft an den Stand Uri –, schien der Zeitpunkt gekommen, dass auch am Stüderfer des Sees etwas geschehen musste: Kein Geringerer als der Urner Karl Emanuel Müller – Politiker, Ingenieur und Visionär mit klarem Kopf fürs Realisierbare – gründete die Urner Postdampfschiffahrtsgesellschaft und erwarb sich dem Namen entsprechend die Postbeförderung über den See. Er schaltete den Konkurrenten Knörr aus, indem er günstigere Bedingungen für die umfangreichen Posttransporte aushandelte. Karl Emanuel Müller war aber diplomatisch genug und wählte als Firmensitz Luzern.

Dampfschiffe aus dem Ausland

Seine grösste Herausforderung war der Bau der geplanten zwei Dampfschiffe. Da vermischte sich die freie Marktwirtschaft mit dem monopolistischen Verhalten in einer kuriosen Form: Es gab damals genau ein Unternehmen in der Schweiz, das Dampfschiffe bauen konnte: die Escher Wyss & Cie in Zürich. Diese war an einen Exklusivvertrag mit Knörr und Ronca gebunden. Karl Emanuel Müller hielt daher Umschau im Ausland, und mitten in den Wirren des Sonderbundkrieges und der Zeit danach gelangten nacheinander die Dampfer Waldstätter (1847) und Rigi (1848) auf dem Landweg von London in die Werft nach Luzern. DS Rigi blieb in den Grundzügen bis heute erhalten. Mit viel Glück konnte das im Bau stehende Verkehrshaus 1958 das längst ausrangierte Eindeckschiff retten. Es fand einen Platz auf dem Museumsareal und wartet inzwischen seit Jahren auf die längst fällige, erneute Aufarbeitung als Museumsschiff.

Noch kaum Reiseverkehr

Wie muss man sich die Dampfschiffahrt in der Gründungszeit unseres



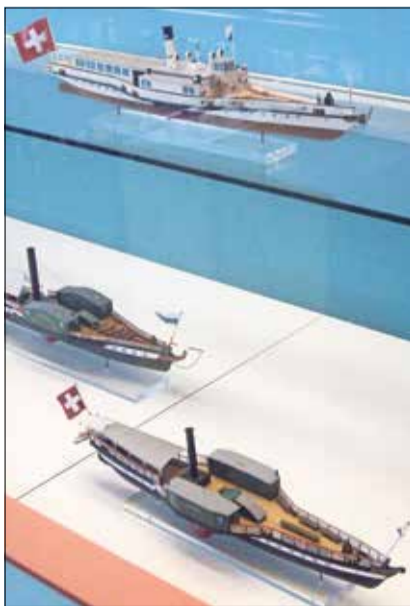
Zur ersten Motorschiff-Generation zählt MS Reuss mit Jahrgang 1926, heute in Privatbesitz mit Heimathafen Flüelen.

FOTOS: MARIO GAVAZZI

Bundesstaates vorstellen? Es war ein reines Fuhrunternehmen. Das Bahnnetz entwickelte sich sehr langsam, und die Fuhrwerke und Kutschen stolperten über holprige Strassen. Die Dampfschiffahrt bildete ein Erfolg versprechendes Investitionsziel, und die Verkehrsmittel mussten nicht luxuriös ausgestattet sein: Flachdeckschiffe mit viel Stauraum an Deck, die bestenfalls durch Zeltblachen geschützt waren, konnten überall in Europa gebaut werden. Hier fanden zwischen Waren, Rohstoffen, Tieren und Post auch Fahrgäste Platz. Der Reiseverkehr stand in den Anfängen und daher reichte es, wenn die Menschen bei Kälte und Regen in den Kajüten etwas angenehmere Temperaturen vorfanden.

Erbitterter Konkurrenzkampf

Wenig Aufwand erzeugt bei guter Nachfrage mehr Gewinn, und das führte zu weiterer Konkurrenz für die Unternehmen aus Luzern und Uri. Es herrschte freies Unternehmertum und damit ein erbitterter Konkurrenzkampf. Knörr wie Müller erkannten die Vorteile einer Zusammenarbeit, und so wurden die beiden Gründerfirmen plötzlich Partner. Zur Abwendung weiterer Konkurrenz reifte um 1869 der Gedanke einer Fusion, und so entstand auf den 1. Januar 1870 die heutige SGV, die damals Vereinigte Dampfschiffahrtsgesellschaft des Vierwaldstättersees (VDGV, später DGV)



Die Modellsammlung im Verkehrshaus dokumentiert den Stil der ersten Dampfschiffgeneration (DS St. Gotthard und Urner Postdampfschiff Rigi).

getauft wurde. Die Idee einer erspriesslichen Entwicklung anstelle eines Wettbewerbs, der im Ergebnis nur Verlierer erzeugte, konnte zunächst mit Verzögerung umgesetzt werden.

Start der Salondampfer-Ära

Zum Einen liess der deutsch-französische Krieg 1870/71 die Nachfrage nach Transportleistungen sinken. Ungläubiges Staunen löste darüber hinaus das Verhalten des Unternehmerpioniers Knörr aus. Wie Müller war auch er im gewissen Sinne Visionär. Er wusste vor allen anderen, dass die Verkehrsverlagerung auf die Schiene die Schifffahrt vor Probleme stellt, die rechtzeitig nach neuen Lösungen verlangten. Die Bahn lockte den Güter- und Warenverkehr auf die Schiene, brachte umgekehrt aber Reisegäste an die Seen, und wer es sich leisten konnte, machte dort Ferien. Luxus statt Stauraum für Güter bildete das Gebot der Stunde, und damit begann die Ära der Salondampfer. Die VDBG wusste dies auch, doch Knörr war der Schnellere und gründete in Gersau ein neues Unternehmen. Seine Salondampfschiffgesellschaft bestellte zwei grosse Einheiten und liess diese in Vitznau bauen. Das Fusionsunternehmen VDBG wehrte sich mit Erfolg gegen die Konkurrenz aus den eigenen Reihen, und als die Dampfschiffe Germania und Italia 1872 in Dienst gehen konnten, standen sie bereits in der Einflussphäre der VDBG.



Der Baustil der 1920er-Jahre fand Ausdruck im SGV-Flaggschiff wie auch beim Rundfahrtenboot MS Meggenhorn (www.schiff-meggenhorn.ch).

Die Zeit bis zum Ersten Weltkrieg 1914 war – von wenigen Ausnahmen abgesehen – geprägt von einer Kontinuität, die alle paar Jahre luxuriöse Dampfer hervorbrachte. Der Schiffspark aus der Gründerzeit konnte mit Umbaumaassnahmen aufgewertet werden, einzelne Altbauten gingen in den Abbruch.

Menschen statt Gütern und Post

Im Schiffbau gab es auch auf dem Vierwaldstättersee Veränderungen. Einerseits bestimmte die technische Entwicklung den Weg, andererseits musste die Flotte den sich ändernden Bedürfnissen angepasst werden. Mit der Erschliessung durch die Eisenbahn und der Entwicklung des Strassenverkehrs nahm der reine Zweckverkehr mit Gütern, Waren und Tieren ab. Dafür nutzten Fahrgäste die Seefahrt für Ausflüge. Behagliche und im Winter heizbare Räume waren gefragt, und das hat sich bis heute nicht wesentlich verändert. Bis in die frühen 1970er-Jahre hatte der Warenverkehr eine gewisse Bedeutung. Aus dieser Zeit sind Erinnerungen an Rollwagen geblieben, die an verschiedenen Stationen an Bord gingen und am Bestimmungsort durch das damals noch zahlreiche Stationspersonal empfangen wurden. Vor etwa 45 Jahren verlegte die SGV diesen immer weniger fragten Betrieb auf die Strasse, wozu eigens ein Lastwagen beschafft wurde. Ende 1984 ging dieser Betriebszweig endgültig zu Ende. Auf den Monat 20 Jahre zuvor hatten die damaligen PTT-Betriebe die Schiffspostbedienung aufgegeben. Nachdem 1963 auf der Flüeliner Linie (zuletzt noch bis Brunnen) die schwimmenden Postbüros geschlossen worden waren, verschwand im Dezember 1964 die letzte bediente Schiffspost der Schweiz zwischen Luzern und Stansstad.

Vom Dampf- zum Dieselmotor

Das Bild der Salondampfer änderte sich nach deren Einführung 1872 ständig. Die Wende zum 20. Jahrhundert brachte mit DS Uri einen neuen Baustil, der bis zu DS Gallia 1913 in etwa vergleichbar ist. Der Beginn des Ersten Weltkriegs brachte mit der Krise auch einen Abbau der Flotte mit sich. Bis auf wenige Ausnahmen verschwanden alle Dampfer der Anfangsjahre. Neue Schiffe beschaffte das Unternehmen erst wieder um die Mitte der 1920er-Jahre. 1928 ging DS Stadt Luzern als neues Flaggschiff in Betrieb, wobei die erste Maschine nach wenigen Fahrten pannenbedingt

durch die heutige Ausführung ersetzt werden musste. Bereits vor 1914 verkehrten erste Motorschiffe. Vorerst im Lokalverkehr eingesetzt, dienten grössere Einheiten bald einmal auf den längeren Routen. MS Mythen, 1931 als erster Eigenbau der DGV entstanden, wurde vorab im Winter flexibler eingesetzt. Die Entwicklung bis 1945 verhinderte weitere Neubauten.

Nach Ende des Zweiten Weltkriegs nutzten die Schifffahrtsbetriebe die Fortschritte im Dieselschiffbau zur Erneuerung der Flotte. Die Dampfer waren inzwischen älter geworden, und der kleinere Personalbedarf bei Motorschiffen vergleichbarer Grösse veranlasste die DGV zu einem Schiffbauprogramm, das bis 1986 den Ersatz fast aller Dampfer vorsah. Zu den äusseren Zeichen dieses Wandels zählte die Umtaufe des Unternehmens von DGV in SGV (Schifffahrtsgesellschaft des Vierwaldstättersees) auf Anfang 1960.

Verschiedene Baustile

Bei den grossen Motorschiffen machte 1949 MS Waldstätter den Anfang, gefolgt von weiteren Neubauten mittlerer Bauart. Zehn Jahre später kam mit MS Schwyz nicht nur ein Dieselschiff mit einer Platzzahl von 1000 Personen in Dienst. Vielmehr leitete das (Fortsetzung Seite 16)

2020 – ein besonderes Jahr

Eigentlich hätte die SGV und ihre Mitarbeitenden dieses Jahr mehr als nur einen Grund zum Feiern: 150 Jahre besteht das Unternehmen, und es hat schon fast alles erlebt, was in der Binnenschifffahrtsbranche möglich ist. In der Unternehmenskommunikation bildete das 150-jährige Bestehen bisher kein Thema. Selbst wenn die SGV hier ein Programm vorbereitet hätte; die Corona-Pandemie hätte es zumindest teilweise verhindert. «Runde Geburtstage» sind ein Grund für Geschenke. Ein willkommenes Präsent im Jubiläumsjahr könnte sein, wenn möglichst viele Fahrgäste die Dienste des Unternehmens nutzen. Damit werden Arbeitsplätze gesichert, und der volkswirtschaftliche Nutzen für den Tourismus einer ganzen Region darf dazu gerechnet werden. (mag)

(Fortsetzung von Seite 15)

formschöne Schiff eine neue Architekturära ein. Lediglich die Achereggbrücken bei Stansstad hinderten eine volle Raumausnutzung dieses durch die Hochseeliner beeinflusste Erscheinungsbild. Das letzte Schiff mit dieser Stilrichtung kam 1976 als MS Unterwalden in Dienst und musste wegen der Erhaltung des gleichnamigen Dampfers 1985 in «Europa» umgetauft werden. Seither weisen die Neubauten verschiedene Baustile auf. Die SGV betreibt heute neben fünf Rad-dampfern 15 Motorschiffe. Zu ihnen zählen zwei Katamarane. Vier Einheiten kennen den Hybridantrieb.

Und das Personal?

Wer im Zeitraum um die Wende ins 20. Jahrhundert genügend Aktien der VDGV (später DGV) im Portefeuille besass, durfte sich regelmässig über satte Dividenden erfreuen. Den Preis dazu bezahlten nicht nur die Kunden. Vielmehr litten die Mitarbeiter unter miesen Löhnen und Arbeitsbedingungen, und aus dieser Erfahrung heraus entstand in den 1890er-Jahren in mehreren Anläufen eine starke Gewerk-

schaft. Zu den Gründern zählte auch Kapitän Daniel Herger aus Altdorf. Die Personalorganisation gilt unter dem Dachverband des Schweizerischen Eisenbahn- und Verkehrspersonal-Ver-

bandes SEV als zuverlässiger Sozialpartner. Diese Verhandlungsebene konnte nur dank der Solidarität unter den Mitarbeitenden erarbeitet werden. Krisenjahre gab es zur Genüge, und

auch die vergangenen Monate haben durch den Einfluss der Corona-Pandemie gezeigt, dass auch im technisch hoch entwickelten 21. Jahrhundert unvorhersehbare Entwicklungen möglich

sind. Die meisten SGV-Angestellten standen im Modus der Kurzarbeit, und durch die Wiederaufnahme des Betriebs kann stufenweise der Normalzustand wieder hergestellt werden.



MS Schwyz leitete 1959 die Ära der schnittigen Eigenbauten der SGV ein.

FOTOS: MARIO GAVAZZI



Begegnung in Treib-Seelisberg mit dem neusten Eigenbauprodukt von SGV/ Shiptec namens MS Diamant.