

Lucerne mit dem Pilatus und der erste Dampfer „Stadt Lucern“

100 Jahre Dampfschiffahrt auf dem Vierwaldstättersee

Am 20. September sind hundert Jahre seit der Eröffnung der Dampfschiffahrt auf dem Vierwaldstättersee verfloßen. Die Schiffahrt auf dem See zwischen Luzern und Flüelen lag viele Jahrhunderte lang in den Händen von verschiedenen Zünften. Als Ende der zwanziger Jahre des letzten Jahrhunderts die neue Gotthardstraße erstellt wurde, nahm der Personen- und Güterverkehr auf dem Vierwaldstättersee rasch zu. Ende 1835 suchte die Handelsfirma Knörr in Luzern um die Konzession für die Einführung der Dampfschiffahrt auf dem Vierwaldstättersee nach, die bewilligt wurde. Am 20. September 1836 machte der Raddampfer „Stadt Luzern“ die erste Fahrt von Luzern nach Flüelen, von den vielen Zuschauern am Ufer mit Staunen begrüßt. Zur Ablösung der bisherigen privilegierten Schiffunternehmungen hatte Knörr einen jährlichen Tribut, eine Art von Weggeld, zu entrichten.

In wenigen Jahren nahm der Verkehr einen derartigen Umfang an, daß 1842 als zweites Dampfschiff der „St. Gotthard“ in Dienst gestellt werden mußte. Nacheinander entstanden verschiedene Gesellschaften, die 1870 nach erbittertem Konkurrenz-

kampfkampf fusionierten. Die vorhandenen Schiffe wurden modernisiert und neue moderne Salondampfer angeschafft.

Die Eröffnung der Gotthardbahn am 1. Februar 1882 beeinträchtigte zwar zunächst den Verkehr, brachte ihm aber anschließend einen großen Aufschwung, zu dem auch die in rascher Folge entstehenden, zahlreichen zentralschweizerischen Bergbahnen nicht wenig beitrugen. Der Weltkrieg brachte der Dampfschiffgesellschaft des Vierwaldstättersees schwere Sorgen, die eine erste finanzielle Reorganisation notwendig machten, der nunmehr, um die Weltwirtschaftskrise überwinden zu können, eine zweite folgen wird. Immerhin ist es der Gesellschaft 1935 gelungen, das Gleichgewicht der Betriebsrechnung herzustellen.

Heute dienen dem öffentlichen Verkehr auf dem Vierwaldstättersee 16 Dampfschiffe, die 12 000 Personen fassen, und sechs Motorboote mit einem Fassungsvermögen von 780 Personen. Zu den modernen Salondampfern gehört die (neue) „Stadt Luzern“, die „Gallia“, der „Schiller“, der „Wilhelm Tell“, die „Unterwalden“ und die „Uri“.

zu entrichten. Sollte er sich weigern, die bestimmte Summe zu zahlen, so werde er in den Arrest gesetzt, wozu er sich beliebig einen Gasthof in Aldorf auswählen könne. Der Kapitän ließ sich einen Arrestbefehl ausstellen und bezahlte die Summe, worauf er entlassen wurde. Als am letzten Dienstag nachmittags das Dampfboot wieder nach Flüelen kam, war das ganze Ufer mit Leuten angefüllt. Schon von weitem hörten die Reisenden am Gestade ein Geschrei und Gekul. Als sie näher kamen, empfing man die Schiffmannschaft, besonders aber den Kapitän mit Drohungen und Schimpfworten. Wütend liefen die Flüeler am Ufer hin und her, einige waren mit Steinen und Stöcken bewaffnet und suchten die Landung zu verhindern. Niemand von der Schiffsmannschaft, welche auf Befehl des Kapitäns, trotz aller Provokation, sich ruhig verhielt, getraute sich von dem Schiff herabzusteigen, in der Gefahr, die größten Mißhandlungen erleiden zu müssen. — Ein Augenzeuge verglich diese Szene mit der der Landung von Kapitän Cook auf den Sandwichsinseln.

sende nahe daran waren, in den Wellen den Tod zu finden. Freilich gehen alle Sachen von Anfang hart; allein desto mehr sollte die Vorsicht und Aufmerksamkeit des Lenkers beachtet sein, dergleichen Unfällen zu begegnen. Ueberhaupt hat das Luzerner Schiff vor allen andern das Seltsame, daß hier Alles befriedigt, winkt, richtet usw.; aber desto verwirrt geht es.“

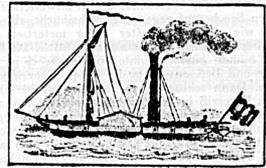
„Ich befand mich vor einigen Tagen in Luzern und machte mit dem dortigen Dampfschiff einen Ausflug nach Flüelen. Die höchst elegante, zweckmäßige Einrichtung des Schiffes, sowie die außerordentliche Reinlichkeit und Ordnung auf dem selben überraschten mich höchst angenehm. Ich fand alles so vortreflich eingerichtet, jedes, auch das unbedeutendste Winkelchen so vorteilhaft benützt, daß das Dampfschiff die „Stadt Luzern“, meines Dafürhaltens, in bezug auf Reinlichkeit, Ordnung und Eleganz mit dem vorzüglichsten englischen Ostindien-Fahrer, welche bekanntlich Chef d'oeuvres in dieser Art sind, konkurrieren dürfte.“

Diese kantonalen Reibereien und Rivalitäten dauerten, in anderer Form, bis zum Jahre 1849. Dann erlebte der Vierwaldstättersee den Konkurrenzkampf zwischen den zwei, später sogar drei Schiffahrtsgesellschaften. Man konnte gelegentlich für zwei und drei Batzen alter Währung und oft noch billiger über den ganzen See hin- und herfahren.

Wie entgegengesetzt die Urteile aus den Kinderjahren der Schiffahrt lauten, mögen zum Schluß noch zwei Beispiele zeigen. Das erste fällt ein Luzerner, das zweite ein Genfer.

Mit diesem schmeichelhaften Urteil schließen wir, in der Ueberzeugung, daß es auch zur Stunde noch seine Gültigkeit hat. Heute besitzt die Dampfschiffgesellschaft des Vierwaldstättersees 16 Dampfer und sechs Motorboote. Wiederum sticht eine „Stadt Luzern“ an der Spitze. Sie ist 60 Meter lang und 8 Meter breit, hat eine Maschinenstärke von 850 Pferdekraften und bietet 1200 Personen Raum.

Eduard Wirz.



„Es scheint, das hiesige Dampfschiff entbehre einer tüchtigen Leitung. Bei der ersten Fahrt glitten bereits zwei Passagiere nahe an Brunnen über Bord, indem die Lehne brach und sie bei mißlungenem Rettungsversuche ein Opfer dieser schlechten Einrichtung geworden wären. Am 27. ergriffen seine Räder bei Wäggis das von hier demselben zufahrende Boot und schlugen es über, sodaß drei Rei-

Mein Vierwaldstättersee

Von Josef Maria Camenzind

Scheltet mich nicht überheblich und protzenhaft, weil ich schreibe: Mein Vierwaldstättersee. Er ist in Wirklichkeit gehört mir von der herrlichen 113,80 Quadratkilometer weiten Seefläche und von den 11 910 Billionen Kubikmeter Wasser und Inhalt nichts außer etwa einem Zweibätler, einem Säcklein Spielkugeln und etlichen Dutzend Fischangeln, die mir vor vielen Jahren aus der Hand in die Tiefe des Sees entfielen oder am verflixten Furrenkraut beim Schwertgarten hängen geblieben sind. Nein, der See gehört nicht mir, kein Brett, das zwischen Flüelen und Luzern uferlängs schwimmt, geschweige denn ein lastfähiger Nauen oder gar ein statlicher Dampfer, kein Hechtenmaul und kein Forellenschwanz ist mein eigen.

denkt oder an den Schillerstein, Rütli, die Telsplatte, die Axenstrasse und Alberick Zwissigs kleines Heimatnestlein Bauen.

Mag sich über all diesen reisehandbuch-gerühmten und berühmten Orten, Dingen und Geschichten wie über meinem See ein tieblauer Himmelsdom wölben, mögen sich an gleichen Ufern gleich romantische Wiesen, Dörfer-, Alpen- und Felskulissen in den unermeßlichen Himmelsraum recken, mögen selbst aus tausend und aber tausend Kehlen, von

Und dennoch blagiere ich von meinem See. Ich meine damit, allerdings nicht den See der Baedeker und Globetrotter, ja nicht einmal so ganz den See der Eidgenossenschaft, obwohl auch über meinem See begeisternde, erzelebende Vaterlandslieder tauschen, rotweisse Vaterlandsbanner flattern und urreidgenössische Ländler und Jodler handorgeln. Ich meine damit auf den ersten Blick auch nicht jenen See, der für die Fremden drunten in Luzern bei den Museggtürmen und der Kapellbrücke beginnt, der beim Meggenhorn seine Wasser in die vielen Buchten und Becken des Vierwaldstättersees hinausträgt, in den Küßbacher- und Alpnacher-, in den Weggiser- und Gersauer- und Urnersee, wenn man dabei nur an die Strandbäder und Hotelpaläste, an den Rindstockkristall, an die Righahn, an Isabella Kaisers Beckenrieder Eremitage, an Gersaus Kindlimord-Kapelle, an Treib und seinen apportierenden Männchen stehenden weißen Fudeln



Photo Schuh

Das erste Dampfschiff auf dem Vierwaldstättersee

Heiter und lieblich, wie ein Idyll, ist der Beginn der Dampfschiffahrt auf diesem schönen See der Urschweiz. Doch die Stürme folgen bald nach. 1836 bildete der Chef des Bankhauses Knörr & Sohn eine Aktiengesellschaft, auf deren Kosten durch die Zürcher Firma Escher, Wyß & Co. das erste Dampfschiffahrt erstellt wurde. Am 19. April weiß der „Schweizerbote“ zu berichten:

„Das Dampfschiff für den Vierwaldstättersee ist bald beendet und wird auf der Ax nach Luzern geführt und dort zusammengesetzt. Die Konstruktion des Schiffes findet bei Kernen großts und hat bereits eine sehr elegante Taille. Wenn man die ungeheuren Massen Eisen sieht, welche daran verwendet werden, so kann man die Idee vieler Leute, welche glauben, daß ein solcher Korpus nicht schwimmen werde, leicht begreifen. So werden wir bald ein Gebilde der Kunst und menschlicher Vernunft besitzen, dessen Schöpfung man vor wenigen Jahren an manchem Orte für ein Märchen gehalten hätte.“

5. August: „An dem Quai bei dem Gasthof zum „Schwanen“ liegt das neue, schöne Dampfschiff und harret seiner Vollendung. Die Lokalität und einige hinzuzuführende Umstände verursachen eine außerordentliche Anstrengung, bis es von Stapel laufen konnte; es fand dieses jedoch bei Ackerkschein letzten Samstag, abends vor 9 Uhr statt. Fröhlich flatterten auf dem Schiffe die eidgenössische, Kantons- und Urnerflagge. Möchten, wie diese Farben, so auch die Gesinnungen beider Stände in brüderlicher Eintracht sich stets nahe stehen, wenn ein Anstreben eidgenössischer Zwecke handelt.“

17. Mai: „Unser Dampfschiff schreitet rasch vorwärts und hat bereits eine sehr elegante Taille. Wenn man die ungeheuren Massen Eisen sieht, welche daran verwendet werden, so kann man die Idee vieler Leute, welche glauben, daß ein solcher Korpus nicht schwimmen werde, leicht begreifen. So werden wir bald ein Gebilde der Kunst und menschlicher Vernunft besitzen, dessen Schöpfung man vor wenigen Jahren an manchem Orte für ein Märchen gehalten hätte.“

18. September: „Diesen Abend machte unser Dampfschiff die erste Exkursion bis jenseits des Vorgebirges der Altstadt. Brücke und Ufer bei dem Gasthofe zum Schwanen waren mit einer unzähligen Volksmenge besetzt, wunter wohl die meisten sich an dem nie gesehnen Schauspiel ergöteten. Der Organismus des Schiffes und der Maschinen bewiesen sich als trefflich und der elegante Bau durchschnit, obwohl nicht alle Kräfte angewendet wurden, schnell die eine Stunde lange Strecke.“



Das erste Vierwaldstättersee-Dampfschiff vor Luzern

Die „Stadt Luzern“ war 32 Meter lang, sechs Meter breit, besaß einen Mastbaum mit Segel und faßte 300 Personen. Die Maschine wurde mit Tannen- und Buchenholz geheizt, nicht mit Menzinger Kohle.

Die Probefahrt fand am 24. September statt. Nun wurde der Beginn der regelmäßigen Fahrten bekanntgegeben. Der Preis für Hin- und Herfahrt nach Flüelen wurde auf 25 Batzen festgesetzt. Den Uferbewohnern wurde die Durchfahrt von Station zu Station durch das Abfeuern der Kanonen kundgetan.

„Letzten Montag 20., als das Dampfschiff nach Flüelen kam, wurde der Kapitän desselben nach Aldorf beschieden und ihm von dem Herrn Landammann Schmid eröffnet, eine gewisse Summe als Entschädigung an die Schiffergesellschaft von Flüelen, für früher auf das Dampfschiff aufgenommene Reisende

