Zeitschrift: Appenzeller Kalender

Band: 278 (1999)

Artikel: Ein schweizerischer Blick auf die internationale Bodenseeschiffahrt : nimm mich mit, Kapitän, auf die Reise...

Autor: Mettler, Louis

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-377073

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 16.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Ein schweizerischer Blick auf die internationale Bodenseeschiffahrt

Nimm mich mit, Kapitän, auf die Reise...

Louis Mettler

Der alte Plattenspieler stand bei Grossmutter in der Stube. Daneben ein Stapel Vynil-Langspielplatten. Zwei davon, besungen vom legendären Freddy Quinn, hatten es uns Kindern besonders angetan, unterstützt durch die Tatsache, dass einer unserer Onkel zur See fuhr. Es waren Seemannslieder und Shantys wie «La Paloma», «Juanita» oder «Seemann, deine Heimat ist das Meer». Einmal auf so einem Riesending mitzufahren, als Matrose oder vielleicht sogar als Schiffsoffizier, das war eine Nuance über dem, was man so als Bubentraum schubladisiert. Einmal oben auf der Brücke das Steuer in der Hand zu halten – das wäre schon ein Ding. Abends dann mit dem Schifferklavier bei Mondschein und Heimwehliedern ...

Wenn ich auch bis heute immer zweimal überlegen muss, wo nun steuerbord und backbord ist, wenn auch – von einigen Überfahrten mit Hochseefähren abgesehen – der Traum einer grossen Seereise noch immer unerfüllt auf dem Wunschzettel stehen geblieben ist, so lässt das gedehnte Hornsignal eines ausfahrenden Schiffes doch bis heute Fernweh in mir anklingen. Das Ziel muss ja nicht unbedingt Hawaii oder Indien sein. Wie wäre es denn mit einem Ausflug auf dem mit seinen 540 Quadratkilometern drittgrössten Binnensee Mitteleuropas, der praktisch vor der Haustüre liegt?

Oberkapitän Erich Hefti im Steuerhaus der «MF Romanshorn».

Es ist ein herrlicher Samstagmorgen, als uns Oberkapitän Erich Hefti am Quai in Romanshorn auf der gleichnamigen Fähre empfängt. Mit ihm werden Marcel Rochat und Ruedi Wirz die 45minütige Überfahrt ans deutsche Ufer nach Friedrichshafen begleiten: Rochat – selber Kapitän – heute in der Rolle des Maschinisten, Wirz als Kassier.

Während sich das Autodeck mit vom Maschinisten eingewiesenen Lastwagen, Personenwagen und Reisecars füllt, während sich die Passagiere auf einem der Decks im Freien oder im Restaurant einen aussichtsreichen Platz ergattern, steigen wir hinauf über die Treppe, vor der eine Tafel warnt «Verbotener Aufgang». Auf der «Brücke», dem Führerhaus des Schiffs, legt Erich Hefti eine Reihe von Utensilien bereit, drückt hier einen Knopf, zieht dort einen Hebel – ohne Hast, routiniert, und für einen Laien zwar imposant, aber nicht ohne Erklärung zu begreifen.

Kein High-Tech-Cockpit wie in einem modernen Reiseflugzeug ist es. Aber dass die über 55 Meter lange, fast 15 Meter breite und bei vollster Ladung gegen 800 Tonnen schwere «MF Romanshorn» bereits vierzig Jahre auf dem See unterwegs ist, das sieht man ihr wirklich nicht an. Der Schiffskreiselkompass hat die frühere Generation der Magnetkompasse abgelöst. Eisenbeladene Lastenzüge beispielsweise konnten früher die Richtungsgenauigkeit empfindlich abfälschen. An diese Zeit erinnert der immer noch intakte, und ab und an auch benutzte Mastkompass, der, genügend weit von der Ladung entfernt, über einen Spiegel eingesehen werden kann. Er half, die Abweichungen zu erkennen und zu korrigieren.

Vier «Nocks» (Steuersockel) an Bug und Heck, jeweils Backbord und Steuerbord, ermöglichen es dem Kapitän, die Motorfähre auch ausserhalb des Steuerhauses unter Kontrolle zu behalten.

Die «MF Romanshorn» im Romanshorner Heimathafen.

Gleich nebenan steht ein modernes «Swissradar»-Gerät, mit dem mittels Echotechnologie jedes Motorboot, jede noch so kleine Jolle, mit dem aber bei ruhigem Wetter auch jedes andere Ding über dem Wasser – vom Schwan bis zum Treibgut – ausgemacht werden kann. Mittels «Range», einer Art Zoom, kann der Radar zudem auf die ganze Seebreite oder auch auf imposante Nahauflösungen eingestellt werden. Die genauen Kursvorgaben erlauben es gemeinsam mit dem Radargerät, «blind» über den See und in den Hafen zu fahren. In Prüfungssituationen muss das

der Kapitän können. Die Fenster werden abgedeckt – und es geht. So richtig zum Tragen kommt diese Technologie allerdings in der Praxis vor allem bei Nacht und Nebel, bei schlechter Sicht. Die meisten Boote wissen um den unbedingten Vortritt der grossen Kursschiffe und weichen rechtzeitig aus. Rowdies gebe es wenig, weiss Hefti: «Das Gros der Freizeitkapitäne auf Segel- und Motorbooten verhält sich recht diszipliniert».

Heute ist die Sicht allerdings sehr gut. Wir können das deutsche Ufer sehen. Und die Gerätschaften wird Erich Hefti nicht wirklich brauchen. «Achtern los» kommt die Stimme des Maschinisten über den Bordfunk. «Achtern los» bestätigt der Oberkapitän und erklärt dem Passagier, dessen Seefahrtsbildung ja bloss von Freddy-Quinn-Platten stammt, dass «achtern» hinten bedeutet, und dass wir jetzt losfahren. Ein paar Griffe an den Rädern, welche die Schubkraft und -richtung der Antriebe regeln. Die Motorengeräusche werden lauter. Wir legen ab. Elegant passieren wir die nicht allzu weit gebaute Hafenausfahrt. Was für uns ein kleines Kunstwerk ist, ist für die Leute in den dunkelblauen Uniformen und den weissen Mützen tägliche Routine.

Wir sind auf dem See, und mein Gesprächspartner hat Zeit, sich an die wichtigsten Leute an Bord zu richten, die Passagiere: «Meine Damen und Herren, wir begrüssen Sie auf der Fähre Romanshorn», tönt es über die Bordlautsprecher. «Die Überfahrt nach Friedrichshafen dauert zirka 45 Minuten. Der See hat an dieser Stelle eine Breite von 13 Kilometern. Wir queren die tiefste Stelle mit 254 Metern. Geniessen Sie die Fahrt…» Eine Aufforderung, der das Wetter wohlgesonnen ist.

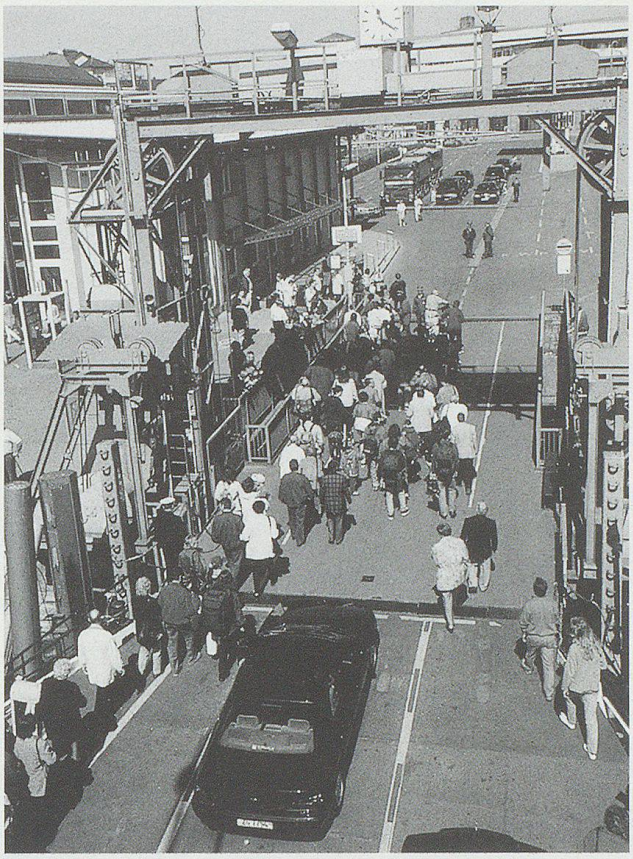
Während ich mit Interesse zwei Armaturen begutachte, welche offenbar – einer Art «Tourenzähler» gleich – die Umdrehungszahl der beiden Motoren angeben, scheint Erich Hefti die Frage auf meiner Zunge bereits zu erahnen. «Wir fahren etwa 22 Kilometer schnell.» Das wären etwa 12 Knoten – doch hier auf dem Bodensee gelten die metrischen Masse.

Ein «Ruder» zum Lenken des Schiffes gibt es auf der Fähre nicht. Gelenkt wird mit den Antrieben, deren Kraft und Richtung von den beiden identischen Steuerhäusern aus geregelt wird. Einer Pendelkomposition bei der Eisenbahn nicht unähnlich, kann der Kapitän für die Rückfahrt ins zweite Steuerhaus wechseln und das erste «abschalten». Zudem sind die wichtigen Funktionen nicht nur im Steuerhaus, sondern auch draussen nahe der Reling an insgesamt vier weiteren «Nocks» (Steuersockeln) zu bedienen. Hier draussen ist der Kapitän beim An- und Ablegen, aber auch, um – wie eben jetzt – den Kapitän eines entgegenkommenden Schiffs zu grüssen.

Die festgeschriebenen, über eine gewisse Zeit anzupeilenden Teilkurse für die Überfahrt sind bei schlechter Sicht eine wichtige Vorgabe. Heute können wir uns ganz auf unsere Augen und die Erfahrung des ersten Manns im Steuerhaus verlassen. Drei Hochhäuser am anderen Ufer hat er im Visier. Sie ersetzen mit der Erfahrung quasi die Deviationsdalbe, jenen speziellen Orientierungspfahl, der erst später, näher dem deutschen Ufer, sichtbar werden wird.

Ob es immer so ruhig sei, will ich wissen. Einem so schweren Schiff kann doch wohl kein Wetter etwas anhaben? – Hefti schmunzelt, blickt seinen Kollegen vielsagend an. «Der See wird oft unterschätzt», sagt er und erinnert an Seegänge, als die Wellen bis an die Windschutzscheiben des Führerhauses heraufklatschten. «Nicht der Regen, die Wellen», präzisiert er. Unter Umständen sei dann ein rascher Entscheid gefragt. Nach einem anderen Kurs beispielsweise. Statt direkt das Ziel anzusteuern, wird dann eine Art Zick-Zack-Kurs gewählt oder, um es in der Fachsprache auszudrücken: Es wird «aufgekreuzt».

Dass dabei die Passagiere an die andere Restaurantwand geworfen werden oder der Kaffee aus den Tassen kippt, kommt zwar äusserst selten vor. Aber schlecht bis mulmig kann es einem schon einmal werden. Und Verspätungen müssen dann halt auch die nicht touristischen Passagiere in Kauf nehmen: Die



Vom Hafenmeister und den Zollbeamten wird die «MF Romanshorn» am deutschen Ufer empfangen.

Fahrer der grossen «Brummis» etwa, die ihre Ladung möglichst bald abliefern wollen. Im äussersten Fall kann es vorkommen, dass ein Kurs- oder Ausflugsschiff den vorgesehenen Hafen gar nicht anlaufen kann.

«Doch das sind Ausnahmefälle», relativiert der Oberkapitän, und ein Blick in den fast kitschig blauen Himmel bringt uns wieder auf den Boden des ganz normalen Schiffahrtsalltags. Den Untergang der Titanic, den sich Erich Hefti – natürlich nur im Kino – nicht hat entgehen lassen, überlassen wir den Filmemachern. Hier ist nicht Hollywood. Hier ist der Bodensee. Und der ist heute spiegelglatt.

Vorerst geht's geradeaus. Kapitänskollege Marcel Rochat hat das Steuerpult übernommen, und Erich Hefti hat ein wenig Zeit, über seine mittlerweile achtzehnjährige Zeit auf dem See zu sprechen. Wie er nach einer Maschinenmechanikerlehre bei Saurer gar nicht wie in den Traumberufs-Clichées von der Kapitänsmütze geträumt habe, sondern eigentlich recht zufrieden gewesen sei. Doch er war ein Seebub und ganz zufällig der Sohn eines Bodensee-Kapitäns. Als dann 1981 bei der Pensionierung eines Kapitäns und der üblichen «Rochade» eine Matrosenstelle frei wurde, griff er zu, wurde Lernmatrose, Matrose, Kassier, Maschinist, mit nur 29 Jahren einer der bis dahin jüngsten Kapitäne des Bodensees – und schliesslich, vor nicht allzu langer Zeit, Oberkapitän mit Einsitz in der Geschäftsleitung der neuen, von den Bundesbahnen entflochtenen «Schweizerischen Bodensee-Schiffahrtsgesellschaft AG (SBS)».

Bis heute hat er es nicht bereut, dass er den See als Arbeitsplatz gewählt hat. «Jeder Tag ist anders, jede Strecke hat ihre speziellen Anforderungen und Reize. Immer wieder präsentieren sich Wetter und Landschaften in ganz anderem Licht. Und letztlich sind die Passagiere immer wieder andere.» Ein Traumberuf also? Hefti zögert: «Man kann sich sicher verwirklichen in diesem Job – so gesehen kann es ein Traumberuf sein.» Kollege Rochat, der uns zugehört hat, bestätigt das Bild, das Hefti vom Beruf zeichnet, und ergänzt: «Langweilig wird es Dir hier nie. Man ist mit einer anspruchsvollen Aufgabe betraut und doch kein Schreibtischtäter, der nie an der frischen Luft ist.»

Beide erinnern sich gerne an fröhliche Gesellschaften mit Prominenz aus Politik oder Showgeschäft, an eine Geburtstagsparty mit zweihundert Personen beispielsweise. Da sieht man es gern, wenn sich der Kapitän auch zeigt, die Gäste persönlich begrüsst. Auch bei Ausflugsfahrten ist der touristische Teil der Aufgaben wichtig: Landschaftserklärungen, ein Gang durch die Säle und über die verschiedenen

Decks, hier ein Gruss, dort eine Auskunft… – «Auch der normale Alltag bringt immer wieder Schönes», schliesst Hefti unseren kleinen «Traumschiff»-Exkurs, der gezeigt hat: Der Kapitän ist nicht nur «Pilot» und Seemann, sondern auch Gastgeber.

Selber bildet der Oberkapitän heute junge Matrosen aus, vermittelt Wissen über Nautik, Navigation, gibt Schiffs- und Seekenntnisse weiter. Nach einem theoretischen Teil und mindestens fünfzehn Fahrtagen als zusätzliche «Lernkraft» werden die jungen Aspiranten zu «geprüften Matrosen», die in der Folge fest im Dienstplan stehen – auf der ersten Sprosse einer Schiffs-Karrierenleiter, die vielleicht einmal mit den drei goldenen Kapitänsstreifen am Ärmel enden wird. Zwei Kapitäne, acht Maschinisten und sechs Matrosen bildete Hefti allein 1997 aus.

Auch Frauen gehören heute zum Bild auf den Bodenseeschiffen. Kapitäninnen gibt es zwar (noch) keine. Die Kassiererinnen und angehenden Maschinistinnen aber erhalten von ihrem Chef ein gutes Zeugnis ausgestellt. «Die Frauen haben sich bewährt, sind im Team integriert und taten dem Betrieb nur gut.»

Inzwischen haben wir in Friedrichshafen an- und abgelegt, haben neue Fahrzeuge und Passagiere an Bord, und sind nach einer kurzweiligen Fahrt wieder zurück in Romanshorn. Heftis Mannschaft hat das Schiff einem

Ausflugsschiffe der Bodenseeflotte.

Drei Länder – eine Flotte

Neben der Schweizerischen Bodensee-Schiffahrtsgesellschaft AG (SBS) und ihrem deutschen Pendant, der Bodensee-Schiffsbetriebe GmbH (BSB), die beide nach vielen Jahrzehnten als reine Geschäftszweige vor drei Jahren operativ aus den jeweiligen Bahngesellschaften (SBB, bzw. DB) herausgelöst worden sind, sind auf dem See noch weitere Gesellschaften von Belang. Seit 1989 wirtschaftet die österreichische Flotte als selbständige Gesellschaft unter dem Dach der Bundesbahnen ÖBB (GE-BS). Seit 1885 wird auf Untersee und Rhein kommerzielle Schiffahrt betrieben. Die Schiffahrtsgesellschaft Untersee und Rhein (URh) ist heute eine Aktiengesellschaft, deren Aktienmehrheit in privaten Händen liegt. Die grössten Beteiligungen allerdings halten die Kantone Schaffhausen und Thurgau.

Fast 20 000 Personen fasst die gesamte Bodensee/Rhein-Flotte an Bord ihrer 35 Schiffe. Neuestes Prunktstück der «Weissen

Internationale Begegnung und auch für routinierte Kapitäne ein Erlebnis: Treffpunkt auf hoher (Boden)See.

Flotte» ist die 1996 in Dienst gestellte moderne Motorfähre «Euregia». Die URh-Flottenerneuerung ist in vollem Gang. Die Flotte der URh weist auch das breiteste «Altersspektrum» auf – von der «MS Konstanz» (seit 1925 im Wasser) bis zum modernen Kurs- und Ausflugsschiff «MS Munot», das eben erst getauft werden konnte. Im Durchschnitt haben die Schiffe – Umbauten nicht berücksichtigt – knapp vierzig Betriebsjahre unter dem Kiel. Die jüngste Flotte haben die BSB (Durchschnitt 37,2 Betriebsjahre), gefolgt von URh (37,8), SBS (39,9) und ÖBB (43 Betriebsjahre).

Neben den gegen zwanzig bundesdeutschen und sechs österreichischen Schiffen sowie den sieben URh-Schiffen galt unser Besuch einem der sechs Schweizer Schiffe der SBS. Das heisst: Genau genommen sind es fünfeinhalb Schiffe. Denn die «Euregia» gehört der deutschen BSB und der Schweizer SBS zu gleichen Teilen. Und im gegen halbjährlichen Turnus wird sie auch von deutschen und schweizerischen Mannschaften gefahren.

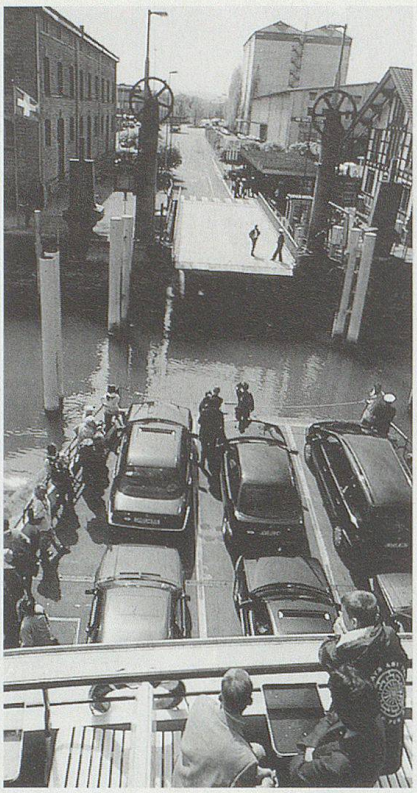
Noch hat die SBS die schwarzen Zahlen nicht ganz erreicht, die seit ihrer Herauslösung aus den SBB zielstrebig anvisiert worden sind. Doch die Frequenzen stimmen optimistisch. So nahmen die beförderten Personen – über alle Schiffe gesehen – von 1996 auf 1997 um 11,28 Prozent auf rund 550 000 Passagiere zu. Der Fährverkehr verzeichnet, im Durchschnitt der beiden partnerschaftlichen Gesellschaften an beiden Ufern, sogar noch höhere Zuwachsraten. Auch die Schiffe der URh dürfen mit Zuwächsen zufrieden sein.

neuen Dreierteam übergeben. Im Personal-, Sitzungs- und Unterrichtsraum am Hafen setzen wir uns noch ein paar Minuten hin.

Ja, Freude am Beruf habe er in den achtzehn Jahren immer gehabt. Eine umfangreiche Fotosammlung belegt, dass ihn Schiffe faszinieren. Als «vergiftet» oder «angefressen» aber sieht er sicher nicht, kann auch gut einmal «abstellen». Dass er keine Familie mit Kindern hat, und dass seine Lebenspartnerin viel Verständnis für die unregelmässigen Arbeitszeiten hat, ist dabei wohl nicht unwichtig.

Was macht Erich Hefti aber, wenn er nicht auf dem Schiff ist? Freizeit sei die letzten Jahre etwas zu kurz gekommen, sagt mein Gegenüber ohne Jammern. Die Umstrukturierung des Betriebs habe einfach viel Zeit in Anspruch genommen. Doch er arbeitet gern. Hat er aber einmal frei, dann tauscht er das Steuerhaus des Schiffs gern gegen den Sattel seines Motorrads. Gerne fährt er Ski – oder er liegt als begeisterter «Autochlütterer» unter einem alten Thunderbird oder Jeep. Der Hobbytaucher besitzt auch das Tauchbrevet für den Bodensee. Fürs Rote Meer reicht's vielleicht einmal in den Ferien. Und die fallen selten bis nie auf den Sommer, wenn jede Frau und jeder Mann auf den Flottenschiffen des Bodensees gebraucht wird.

Jetzt aber geht's in die wohlverdiente Pause – nicht per Schiff, nicht per Töff, sondern mit dem Velo. Ahoi!



Rückkehr im Romanshorner Hafen.

Wellenschaukeln im Dixie-Sound

Sommers wie winters: Auf dem See ist die Saison nie ganz zu Ende. Während im Sommer selbstredend das Angebot an Ausflugsfahrten, vom «Wellenschaukeln im Dixie-Sound» über die «Dämmerschoppen-Fahrt» bis zu Spaghetti- und Rittergoldschiffen reicht, soll auch ein Fondue auf hoher See im Winter ganz anders schmecken als zu Hause am Stubentisch. Hier aufzulisten, was fahrplanmässig oder aussergewöhnlich auf dem See unterwegs ist, wäre wohl fehl am Platz und angesichts des Ideenreichtums der Gesellschaften schon bald überholt. Folgende Kontaktadressen geben aber gerne Auskunft – und halten auch Ideen wie etwa die Kombination Velowandern–Schiff oder massgeschneiderte Ausflüge mit Kultur bereit:

Schweizerische Bodensee-Schiffahrtsgesellschaft AG, Postfach 77, 8590 Romanshorn. Information und Reservationen: 071 463 21 10 (Automatische Auskunft); 463 34 35 (Telefon); 463 34 36 (Fax). Homepage: www.sbsag.ch; E-Mail: info@sbsag.ch.

Schiffahrtsbetrieb Rorschach (SBR), Tel. 071 841 14 25.

Schiffahrtsgesellschaft Untersee und Rhein (URh), Schaffhausen. Telefon 052 625 42 82, Fax 625 59 93.

Schiffsgastronomie SSG, 8590 Romanshorn. Telefon 071 460 09 50, Fax 460 09 51.

Arrangements und Prospekte auch über: Appenzellerland Tourismus (071 368 50 50 AR; 071 788 96 41 AI), St.Gallerland Tourismus (071 227 37 37, Fax 227 37 67), Thurgau Tourismus (071 411 81 81, Fax 411 81 82)