

Das schwimmende Vermächtnis der "Belle Epoque" unter Druck

Autor(en): **Hostettler, Otto**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **NIKE-Bulletin**

Band (Jahr): **17 (2002)**

Heft 2-3: **Bulletin**

PDF erstellt am: **03.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-727095>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Das schwimmende Vermächtnis der «Belle Époque» unter Druck

Résumé

Quinze bateaux-salons à vapeur à roues, trois bateaux à moteur diesel électrique à roues et un bateau à hélice – symboles de la «Belle Époque» – naviguent sur les lacs suisses. L'exploitation des bateaux à roues coûte extrêmement cher. Et elle dépend non seulement du tourisme et de la météo, mais aussi du personnel: un bateau à moteur de taille comparable tourne avec un équipage de trois à quatre personnes, un bateau à vapeur réclame six à sept personnes et, avant même son départ, deux personnes doivent consacrer plusieurs heures de travail à le chauffer. Même si aucune société de navigation ne remet en cause aujourd'hui l'existence des flottes de bateau à roues, les bateaux à vapeur, avec leurs coûts d'exploitation et d'entretien élevés, ont la vie dure dans la navigation suisse, qui reste déficitaire, et notamment dans l'Oberland bernois. De nouveaux modèles de financement sont à l'étude, qui doivent permettre d'exploiter les bateaux à vapeur à long terme.

15 Salonraddampfer, 3 dieselelektrische Radmotorschiffe und ein ehemaliger Schraubendampfer schwimmen als Vermächtnis der «Belle Époque» auf Schweizer Seen. Auch wenn ihr Weiterbestehen heute von den Schifffahrtsgesellschaften nicht mehr in Frage gestellt wird: In der ohnehin defizitären Schweizer Schifffahrt haben es die Dampfer mit ihrem aufwendigen Betrieb und Unterhalt besonders im Berner Oberland schwer. Gesucht werden neue Finanzierungsmodelle, um die Dampfschiffe auch längerfristig betreiben zu können.

BLS-Direktor Mathias Tromp übt sich im Spagat: «Wir stehen zur Dampfschifffahrt», betont er unmissverständlich. Und doppelt nach: «Die Salondampfer werten die Schifffahrt auf». Gleichzeitig sind die Zahlen ernüchternd: Im Jahr 2000 fuhr die BLS Lötschbergbahn AG mit ihren Schiffen, darunter die beiden Raddampfer «Blüemlisalp» und «Lötschberg», ein Defizit von Fr. 1,58 Mio. ein. Ein Jahr später ging der Rückwärtstrend weiter: 110'000 Passagiere weniger, obschon unter grossem Medienecho die «MS Stadt Thun» zum Drachenschiff umgebaut und das Dampfschiff «DS Lötschberg» saniert wurde. Das schlechte Wetter spiegelte sich in der Kasse wieder, das Defizit der Schifffahrt stieg damit auf Fr. 2,2 Mio. «Die Ertragslage ist ungenügend», sagte BLS-Chef Tromp kürzlich vor den Aktionären der Generalversammlung. «Intensiv» werde deshalb an einer neuen Strategie gearbeitet.

Doch nicht nur das Wetter spielt bei den schlechten Zahlen eine Rolle. Denn die beiden Dampfschiffe auf den Oberländer Seen sind zwar werbeträchtig, aber im Vergleich zu den Motorschiffen erheblich aufwendiger in Betrieb und Unterhalt. Während ein Motorschiff vergleichbarer Grösse mit drei bis vier Personen Besatzung auskommt, benötigt ein Dampfschiff laut Tromp eine sechs- bis siebenköpfige Besatzung. Zusätzliche

Personalkosten entstehen, weil mehrere Stunden zuvor zwei Personen mit dem Aufheizen beschäftigt sind. Bei Motorschiffen dagegen tritt die Mannschaft erst kurz vor der Abfahrt an.

Auch wenn die, in einem 1000 Mitglieder umfassenden Verein, organisierten Dampferfreunde immer wieder bemängeln, die BLS könnte die «Blüemlisalp» und die «Lötschberg» besser einsetzen, verweist Tromp auf die «Rosinenpicker-Kurse». Das heisst, die beiden Dampfschiffe werden auf dem Thuner- und dem Brienersee jeweils auf den bestfrequentiertesten Linien eingesetzt. Auch wenn deshalb ein Vergleich der Passagierzahlen zwischen Dampfschiffen und Motorschiffen wenig aussagt, sehen die Dampferfreunde hier den Beweis für das Bedürfnis

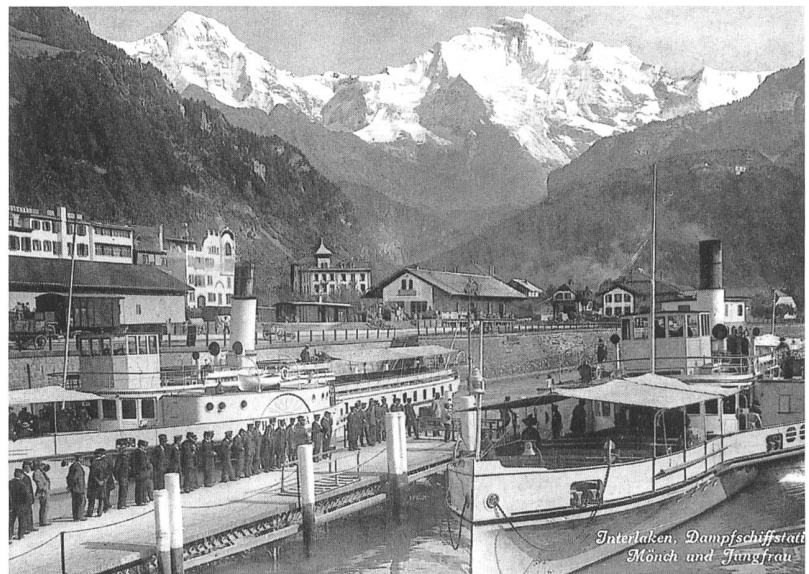
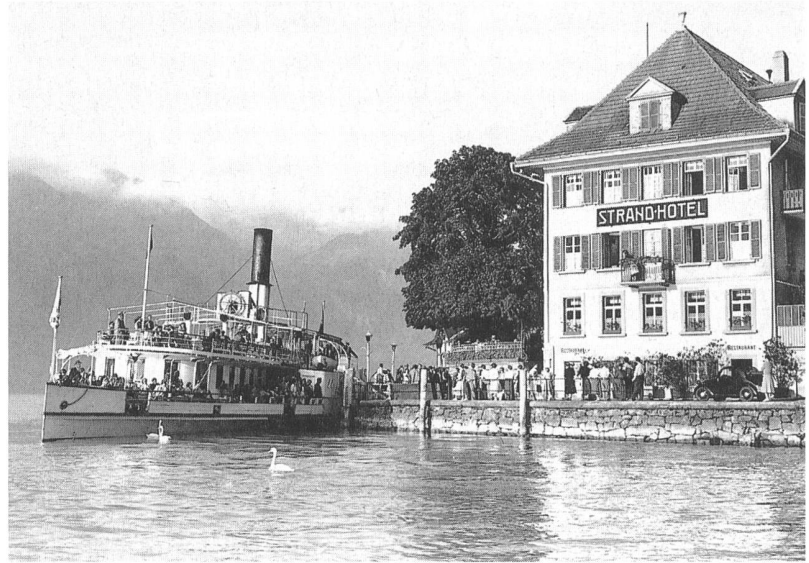
Brienersee, Zweideck-Salonradschiff «Brienz», 1871–1956 in Betrieb (Archiv BLS).



nach nostalgischen Schiffen. Gerhard Schmid, Präsident der Dampferfreunde, erinnert gerne an die Zeit, als die «Blüemlisalp» nach Jahrzehnten ihren Betrieb 1992 wieder aufgenommen hatte – dank der harnäckigen Arbeit der Dampferfreunde: «Vor zehn Jahren mussten wir die BLS zu ihrem Glück zwingen».

Trotz der Beliebtheit der Salonrad-dampfer kommen auf die Schifffahrt im Berner Oberland harte Zeiten zu. Zwar will Mathias Tromp dem allgemeinen Passagierückgang mit Marketingmassnahmen entgegen wirken. Doch er macht klar, wo er ebenfalls einen Ansatz sieht: «Wir werden die schlechtesten Kurse und die am wenigsten gefragten Anlegestellen streichen». Beim Unterhalt der Dampfschiffe greifen die Dampferfreunde der BLS bereits heute kräftig unter die Arme. So unterstützte der Verein die Renovation der «Lötschberg» im Vorjahr mit einer Million Franken. Dass es alleine mit dem Erhalt der inzwischen unter Schutz gestellten Schiffe nicht getan ist, wissen auch die Dampferfreunde: «Über den Betrieb eines Dampfschiffes machen sich viele Illusionen», sagt selbst Vereinspräsident Schmid. Trotz der schwierigen Lage sei er mit der BLS als Betreiberin im Grunde genommen «glücklich». Denn jemand anderes als die BLS wird die Dampfschiffe auf den Oberländer Seen kaum betreiben können.

Wie es mit der neuen Strategie zum Betrieb der Dampf- und Motorschiffe auf dem Thuner- und Brienersee weitergeht, ist noch offen. Klar ist laut Tromp nur, dass die BLS die Schifffahrt «nicht aus eigener Kraft selbsttragend betreiben kann. Wir erwarten von der öffentlichen Hand eine Unterstützung ähnlich dem Regionalverkehr auf Strasse und Schiene». Auch wenn die Schifffahrt auf Thuner- und Brienersee gemeinhin als touristisch eingestuft wird und längst keine Funktion mehr als öffentliches Verkehrsmittel hat, will die BLS auf politischem Weg zu staatlichen Geldern kommen. In der Branche wurde deshalb bereits eine neue Funktion der Schifffahrt kreiert, um staatliche Unterstützung zu rechtfertigen: «Touristische Grundversorgung» heisst die Wortschöpfung. Doch wegen der desolaten Finanzlage des Kantons Bern könnte die finanzielle Förderung des Schiffsbetriebs durchaus seine Zeit dauern. Bis dahin müsse sich die BLS eben «durchseuchen», meint Tromp.



Komfortabler ist die Situation auf dem Vierwaldstättersee: Zwar verzeichnet auch Hans Meiner, Direktor der Schifffahrtsgesellschaft SGV, bei den Dampfschiffen rund 50 Prozent höhere Personalkosten. Doch auf der anderen Seite fallen bei den fünf Dampfschiffen praktisch keine Kapitalkosten mehr an. Denn, betont Meiner, die Dampfschiffe auf dem Vierwaldstättersee seien nie ausser Betrieb gesetzt und später wieder in die Flotte integriert worden. Die Dampfschiffe wurden somit nicht durch neue, zusätzliche Schiffe ersetzt. Fazit: Die Dampfschiffe als Teil der Flotte sind heute abgeschrieben und dadurch für die SGV finanziell attraktiv. Sogar die Generalrevision eines Dampfschiffes kommt die SGV billiger zu stehen als ein neues Motorschiff anzuschaffen. Zudem besteht eine Vereinbarung, wonach die

Oben:
Dampfschiff «Brienz» bei Iseltwald, um 1950 (Archiv BLS).

Unten:
Interlaken, Dampfschiffstation mit Mönch und Jungfrau. Auf dem Quai die wartenden Reihen der Portiers und Kutschers (Postkarte mit Fotomontage, um 1910, Archiv BLS).

■ Schwerpunkt



Vierwaldstättersee, grosse Dampfparade an der 1.-August-Abendfahrt Richtung Urnersee (Mit Dampf und Gloria, Die schönsten Schweizer Schiffe, Kümmerly + Frey 1994).



Bodensee, Damensalon auf dem Dampfschiff «Stadt Konstanz», 1901 (Archiv Gebrüder Sulzer).

Dampferfreunde rund einen Drittel (oder etwa 2 Millionen Franken) an Generalrevisionen der Salondampfer beisteuern.

In der Innerschweiz geht sowieso nichts mehr ohne die Dampferfreunde. Der Eklat in den Siebzigerjahren, als die Schifffahrtsgesellschaft ein neues Motorschiff symbolträchtig auf den Namen «Unterwalden» taufte, wo doch ein Dampfschiff bereits diesen Namen trug, veränderte die Schiffsszene nachhaltig. Mit der damals durchgeführten Erhöhung des Aktienkapitals um das Doppelte sicherten sich die Dampferfreunde die Mehrheit an der Gesellschaft. Dividende gibt es keine, SGV-Direktor Meiner bezeichnet den Einsatz der Dampfschiffe als «shareholder value», oder eben als den alles entscheidenden Wert für die Aktionäre.

Die Dampfschiff-Strategie der SGV zahlt sich aus: 33 Prozent aller Passagiere verzeichnet die Gesellschaft auf Dampfschiffen, im Hochsommer gar bis zu 40 Prozent. Und: Die Kurse der Dampfschiffe sind etwa 20 Prozent stärker belegt, als wenn auf dem gleichen Kurs ein Motorschiff eingesetzt würde. Im Gegensatz zur rückläufigen Entwicklung auf den Seen im Berner Oberland, nehmen die Passagierzahlen in der Zentralschweiz kontinuierlich zu. Während sie Anfang der 80er Jahre jeweils unter der zwei Millionen-Grenze lagen, sind sie seit 1987 jeweils immer über dieser Schwelle. Im Jahr 2001 nahmen über 2,23 Millionen Personen das Schiff. SGV-Direktor Meiner betont aber, dass gleichzeitig auch der Fahrplan ausgebaut worden sei. Lediglich 5 Prozent der Verkehrseinnahmen stammen aus der Entschädigung, welche die SGV für jene Schiffskurse erhält, die Regionalverkehr-Charakter haben. Wäggis oder Vitznau beispielsweise sind mit dem öffentlichen Verkehr nämlich ausschliesslich per Schiff zu erreichen.

Mit den heute betriebenen Raddampfern liegt die Schweiz an der Spitze: Nirgendwo auf der Welt verkehren so viele intakte historische Schiffe (siehe auch das Gutachten der Eidgenössischen Kommission für Denkmalpflege, S. 4 ff.). Doch damit nicht genug. Im Seeland ist ein junger Verein von Dampferfreunden auf bestem Weg, den einstigen Flussdampfer «DS Wengi» wieder auferstehen zu lassen. 1856 absolvierte die «DS Wengi» auf der Aare zwischen Biel und Solothurn ihre Jungfernfahrt, um nur wenige

Motorschiffe der ersten Generation verschwinden

Ähnlich dem Verschwinden der Dampfschiffe in den 60er und 70er Jahren droht nun der ersten Generation der Motorschiffe das Aus. Über 15 Motorschiffe aus der Zwischenkriegszeit sind seit 1990 von den Schweizer Seen verschwunden. Sie wurden gemäss einem Bericht der «Neuen Zürcher Zeitung» ausser Betrieb genommen, nach Deutschland oder Holland verkauft oder abgewrackt. Im Gegensatz zu den Dampfschiffen, die für das Ende einer Epoche stehen, symbolisieren die Motorschiffe der ersten Generation eine neue Ära: Die Schiffe stehen für technologische Innovation. Zu den von den Schweizer Seen verschwundenen und teilweise verschrotteten Dieselmotorschiffen gehören teils design-historisch bedeutende Objekte, die von der Schweizer Schiffbautradition zeugten. Verschwunden sind etwa vom Zürichsee die 1939 für die Landesausstellung erbauten Motorschiffe «Speer», «Halbinsel Au» und «Möve». Sie wurden alle in die Benelux-Länder verkauft. Die «Ertzel», das letzte Dieselmotorschiff der 30er Jahre auf dem Zürichsee, wurde nur dank des Vereins Pro MS Ertzel erhalten. Vom technologischen Aufbruch im Schiffsbau zeugen heute noch auf dem Bielersee/Aare die MS «Romandie» (Baujahr 1929) und die MS «Seeland» (1932) sowie die MS «Milano» (1927) und die MS «Ceresio» (1930) auf dem Luganersee. Auf dem Greifensee fährt zudem noch die «Heimat» (1933) und auf dem Walensee die «Alvier», mit Baujahr 1920 das älteste noch fahrplanmässig betriebene Motorschiff der Schweiz. Für die Ausmusterung der ersten Motorschiffe werden von den Schifffahrtsgesellschaften jeweils betriebliche Gründe angegeben: geringe Grösse, wenige gedeckte Plätze, bescheidene Infrastruktur.



Genfersee, Zweideck-Salonradschiff «Montreux», Speisesalon 1. Klasse, 1904 (Patrimoine naval du Léman, Seite 10 ff.; Archiv Gebrüder Sulzer).

Tage später auf den Neuenburgersee verlegt zu werden. 1884 erlitt der Flussdampfer in der Eisdecke des Murtensees einen Steuerbruch und wurde kurzum ausgemustert. Die Dampfmaschine landete im Genfersee-Dampfer «Mont-Blanc» und der Rumpf der «Wengi» verschwand. Eine Gruppe um Präsident Roger Schneider ging Ende der 90er

■ Schwerpunkt



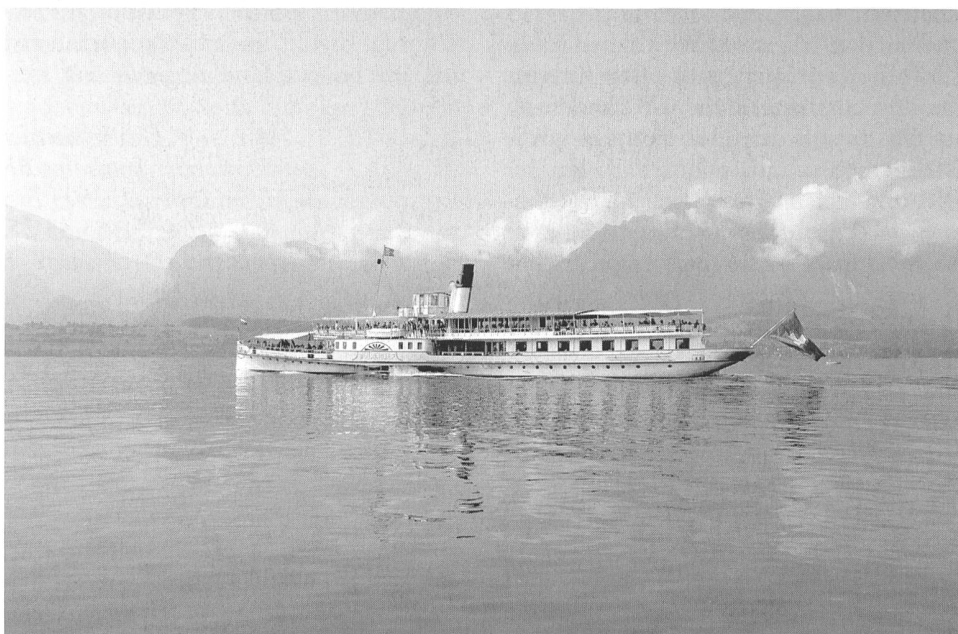
Brienzersee, der Salonrad-
dampfer «Lötschberg» auf
Probefahrt, 1916 (Archiv BLS).



Brienzersee, die «Lötschberg» nach der Totalrevision 2001 (Archiv BLS).

Jahre auf die Suche nach einem typen-
gleichen Schiff und fand eines in Rumä-
nien. Doch je stärker das Interesse der
Schweizer Dampffreunde am Wrack wur-
de, desto höher setzte die rumänische
Behörde den Kaufpreis an. Inzwischen
haben die Seeländer Dampferfreunde auf
dem rumänischen Schiffsfriedhof Tulcea,
unweit des Schwarzen Meers, ein anderes

Schiff gefunden: die «DS Giurgiu». Das
schrottreife einstige Arbeitsschiff (Bojen-
setzer) aus dem Jahr 1899 mit seiner
Escher-Wyss-Dampfmaschine wird nun
vor Ort restauriert. An die eigentliche
«DS Wengi» erinnern aber nur noch die
Dimensionen. Inzwischen sind die Arbei-
ten bereits fortgeschritten: Die Schaufel-
räder sollen noch im Verlauf des Som-



Thunersee, die «Blümlisalp»
im Exil im Baggerloch im
Kanderdelta, Winter 1985
(Archiv BLS).

Thunersee, die «Blümlisalp» heute (Archiv BLS).



Aare-Schiffahrt, Arbeiten an der ehemaligen «DS Giurgiu», 2001 (Patrick Ingold).

mers in die Schweiz gebracht werden, der Rumpf dürfte nächstes Jahr auf dem Wasserweg folgen.

Der erst im November 1999 gegründete Verein umfasst inzwischen 745 Mitglieder. Von den rund 3,5 bis 4 Millionen Gesamtkosten lassen sie sich nicht entmutigen. Zwei Studenten erarbeiten derzeit für die Dampferfreunde ein professionelles Marketingkonzept um für einen Teil der Kosten Sponsoren zu finden. Inzwischen stellt sich für die Seeländer Dampferfreunde aber bereits die nächste Frage: Wer wird den Flussdampfer der-einst betreiben?

Bei der Bielersee-Schiffahrtsgesellschaft BSG ist man zwar offen für eine Zusammenarbeit, ist aber alles andere als erpicht darauf, den Flussdampfer in die BSG-Flotte zu übernehmen. Denn für Direktor Stefan Schulthess liegt die Problematik darin, dass Dampfschiffe zwar ein «touristisches Highlight» seien. Die

Passagiere einfach von den heutigen BSG-Schiffen auf ein Dampfschiff zu verlagern, «kann nicht das Ziel sein». Schulthess: «Ein Dampfschiff macht nur Sinn, wenn es auch vernünftig betrieben werden kann.» Schulthess hält wenig von dauernden Bettelaufrufen oder anderen Zuschüssen, nur um ein Dampfschiff finanziell über Wasser zu halten. Die BSG beabsichtige auch nicht, ihre Flotte auszubauen. Im Gegenteil: Tendenziell müssten die Kapazitäten eher abgebaut werden. Als «denkbar» bezeichnet der BSG-Direktor ein Modell einer gemeinsamen Betreibergesellschaft mit den Dampferfreunden. Für die BSG, die seit ihrer finanziellen Sanierung 1997 statt tieferer lediglich rosarote Zahlen schreibt, hat der Betrieb eines Dampfschiffes nicht Priorität. Zusammen mit der BLS sei man zurzeit daran, mit dem Kanton Bern ein «langfristiges Modell» auszuarbeiten. Denn wie im Oberland, fliessen vom Kanton auch ins Seeland ausschliesslich Investitions- und keine Betriebsbeiträge.

Über den Betrieb des historischen Flussdampfers zerbricht man sich bei den Seeländer Dampferfreunden noch wenig den Kopf: der Verein könnte immer noch für die Kosten aufkommen. «Wir wollen mit der «DS Wengi» nicht die BSG konkurrenzieren, sondern ein Kulturgut retten», sagt Ingold, «wenn sie das Schiff erstmal sehen, wird ihre Begeisterung steigen.»

*Otto Hostettler
Redaktor/Freier Journalist BR
A.-Moserstrasse 30, 2503 Biel
T 032 365 33 77,
otto.hostettler@textbuero.ch*