

Schifffahrt | Seit drei Jahrzehnten brilliert das Museumsdampfschiff Hohentwiel auf dem Bodensee

Grenzenlose Dampfschifffahrt auch dank Unterstützung aus der Innerschweiz

Mario Gavazzi

Dieses Jahr ist fast alles anders, wie schon 2020. Auch bei der Schifffahrt. Die aktuelle Lage zwingt die Schifffahrtsgesellschaft des Vierwaldstättersees (SGV), ihre Frühlingssaison zu verschieben: Der verdichtete Fahrplan und mit ihm die Dampfer stechen kursmässig (Stand heute) erst ab 1. Mai in See. Andere Seen setzen ihre Dampfer vereinzelt zwar schon im April ein, etwa der Zürich- und Genfersee. Wer ganz sicher mithilft, die Saison 2021 dampfend zu eröffnen, ist der Bodensee. Der letzte Raddampfer dieses trinationalen Gewässers, die Hohentwiel, wird auch ab April auf öffentlichen Rundfahrten zum Einsatz kommen.

Eine Erfolgsgeschichte ohne Grenzen

Die letzten fünf Dampfer des Vierwaldstättersees konnten mit (auch finanzieller) Hilfe der Vereinigung Dampferfreunde und dem enormen Wissen der SGV-Fachleute schrittweise renoviert werden. Faszinierend an dieser bald einmal 50-jährigen Entwicklung ist die Tatsache, dass auch in der Innerschweiz jedes Projekt von den bisherigen dieser Art profitiert hat. Das gilt auf der Zeitachse wie auch über alle geografischen Grenzen! Wer die ersten Dampferrevisionen in der zweiten Hälfte der 1970er-Jahre mit jener von DS Stadt Luzern vergleicht, staunt ob der Präzision, wie heute vorgegangen wird. Es ist auch das Ergebnis eines Austausches, wie er vor über 30 Jahren einem anderen Projekt zum Erfolg verholfen hat. Dieses trägt einen Namen: Dampfschiff Hohentwiel, bei der Escher, Wyss & Cie. in Zürich zeitgleich mit dem SGV-Dampfer Gallia erbaut und 1913 auf dem Bodensee durch die damalige königlich-württembergische Staatseisenbahn in Dienst gestellt. Es gibt mehrere Bezugspunkte zwischen diesem Schiff und den Dampfern des Vierwaldstättersees.

Die «Hohentwiel» erlebte bis zu ihrer Ausrangierung 1962 Hochs und Tiefs der Geschichte und entging dem Abbruch dank Verkaufs an eine Seglervereinigung in Bregenz. Dort war sie kurz nach 1980 entbehrlich geworden, und abermals verhinderte viel Glück die drohende Verschrottung des heruntergewirtschafteten Schiffes. Unter der



Das Dampfschiff Hohentwiel in voller Fahrt auf dem Bodensee; im Hintergrund Bregenz mit der Bergkette des Pfänder.

FOTOS: MARIO GAVAZZI

Regie des unvergesslichen Landrats von Lindau (D), Klaus Henninger, entstand ein internationaler Verein als Trägerschaft für die Sanierung dieses schwimmenden Denkmals. Fachleute untersuchten das heruntergekommene Schiff und erklärten es für restaurierungsfähig, sofern man weite Teile von Schale und Aufbauten ersetzt. Das wiederum ermöglichte die Herrichtung des weitgehend originalen Zustandes von 1913. Ein wahrer Glücksfall war die Restaurierungsfähigkeit der Dampfmaschine, die baulich viele Ähnlichkeiten mit jener der «Gallia» (SGV) aufweist. Und die wohl wichtigste aller glücklichen Fügungen war die Berufung des in Hard am österreichischen Ufer des Bodensees wohnhaften technischen Schiffssachverständigen Reinhard E. Kloser als Verantwortlicher für die Renovation und Wiederinbetriebnahme des Dampfers.

Internationale Zusammenarbeit

Die Restaurierung zog sich über gut fünf Jahre hin, musste doch das

Schiff bis auf das Grundgerippe rückgebaut werden. Der Wiederaufbau wurde mit einer Sorgfalt betrieben, die ihresgleichen sucht. Reinhard Kloser liess seine Erfahrung aus der Hochseeschifffahrt in ein Projekt einfließen, das mangels Werfthalle von der ersten Stunde an unter freiem Himmel ablaufen musste. Als Baubüro diente die Wohnung der Familie Kloser mit ihren drei Töchtern. Wer diese Restaurierung miterlebt hat, spricht bis heute vom Wunder auf dem Bodensee.

Alleine kann der bestausgewiesene Fachmann so ein Projekt nicht zu Ende führen. Schon zu Beginn gab es Kontakte zu Fachleuten des Vierwaldstättersees. In der Endphase halfen auch Wissen und Erfahrung vonseiten der SGV sowie der Kollegen der Zürichseeschifffahrt mit, und gemeinsam mit Ingenieuren und Technikern aus Deutschland und Österreich konnte zur Jahreswende 1989/90 die Betriebsbereitschaft erreicht werden. Bei der Inbetriebnahme anlässlich unzähliger Probefahrten führten Besatzungsmitglieder verschiedener Schifffahrtsunternehmen mit. Von ihnen lernte die «Hohentwiel»-Besatzung das dampferspezifische Wissen. Die SGV war prominent vertreten mit den inzwischen pensionierten Kapitänen Alois Kaufmann und Beat Kallenbach. Der in Flüelen wohnhafte Alois Kaufmann erinnert sich mit Freude an die herausfordernden Tage auf dem Bodensee: «Beat Kallenbach und ich assistierten Kapitän Kloser und den Steuerleuten in der Handhabung eines Dampfers. Neu für uns war die Ausrüstung der grundsätzlich im Urzustand hergerichteten «Hohentwiel» mit einem Bugstrahlruder, welches das Manövrieren in den engen Hafenanlagen erleichtert.»

Die wohl symbolträchtigste dieser Probefahrten fand am Donnerstag, 22. Februar 1990, statt. Kapitän

Alois Kaufmann erinnert sich: «Es war der Schmutzige Donnerstag, einer der höchsten Fasnachtstage. Ein Tag fürs Geschichtsbuch, denn erstmals seit Jahrzehnten fuhr wieder ein Raddampfer über den ganzen See bis zum Hafen Konstanz!» Testfahrten sind nicht öffentlich, trotzdem wusste ganz Konstanz von der Ankunft der «Hohentwiel» um die Mittagszeit. Stolz steuerten die beiden SGV-Kapitäne den Dampfer sicher in den Hafen, der von Hunderten von Fasnachtlern gesäumt war! Die beiden Kapitäne dürfen bis heute mit der Erinnerung leben, zur Wiederinbetriebnahme der «Hohentwiel» einen wichtigen Beitrag geleistet zu haben. Gleiches gilt auch für den 2019 pensionierten SGV-Maschinisten Heimo Haas, der zusammen mit Fachkollegen vom Zürichsee während längerer Zeit die künftigen «Hohentwiel»-Maschinisten ausgebildet hat. Sie alle trugen dazu bei, dass die «Hohentwiel» bis Ende letzten Jahres 30 unfallfreie und erfolgreiche Dienstjahre in ihrem zweiten Leben absolviert hat.

Vom Matrosen zum Kapitän und Geschäftsführer

Das 30-Jahr-Jubiläum im zweiten Leben der «Hohentwiel» ist auch ein persönliches Ereignis für das dienstälteste Besatzungsmitglied. Mit an Bord war 1990 der Matrose Adolf-Franz Konstatzky. «Adi», wie ihn die zahlreichen Freunde nennen, gehörte zur ersten Besat-

zung, welche nach monatelangen Probefahrten im Mai nach der zweiten Taufe und Wiederinbetriebnahme in See stechen konnte. Der Vorarlberger hat sich in den 30 Jahren zum Kapitän der «Hohentwiel» und zum Geschäftsführer der Betreibergesellschaft emporgearbeitet. Er löste einen der Pioniere der Rettung der «Hohentwiel», Schiffsingenieur und Kapitän Reinhard E. Kloser, im Amt als Kapitän ab. Wichtig ist dazu der Hinweis, dass auf dem Bodensee mehrere Unternehmen in der Schifffahrt tätig sind. Sie operieren von Ufern aller drei Anrainerstaaten aus. Kommerziell gesehen muss sich der Dampfer in der Angebotsdichte der verschiedenen Betriebe behaupten, und das gelingt bis heute sehr gut. Die «Hohentwiel» ist das internationalste Projekt in der Branche. An das erste Dienstjahr mit der neuen alten «Hohentwiel» erinnert sich Adi Konstatzky gut: «Es wurden uns keine grossen Zukunftsaussichten prognostiziert. Wir würden maximal ein Jahr fahren, hiess es unisono. Aber ich war jung, und mich reizte das Abenteuer.» Irgendwie spürte der gelernte Bootsbauer, «dass ich das machen musste; andernfalls würde ich dies mit Sicherheit eines Tages bereuen». Der Einsatz lohnte sich, und so erwarb er bereits 1993 das Kapitänspatent. In der gleichen Zeit studierte er berufs begleitend an der Technischen Universität Dresden Maschinenbau. 2004 übernahm er parallel zum Fahrdienst mit dem Dampfer die Geschäftsführung der Betreibergesellschaft des Dampfers und baute schrittweise sowohl das Fahrangebot und ein eigenes Vertriebssystem aus.

Wichtig ist hier der Hinweis, dass die «Hohentwiel» keine Kursfahrten ausführt. Vielmehr sind es öffentliche Rundfahrten wie auch kulinarische und historische Themenfahrten, ergänzt durch Ausflüge (Fortsetzung Seite 20)



«Herzlich willkommen» – so lautet seit über 30 Jahren der Leitsatz auf dem Dampfschiff Hohentwiel.



Fast so schnell wie DS Gallia: die Maschine der «Hohentwiel».



Hongjia Meng erhielt einen Anerkennungspreis, Matthias Mebrahtu und Joel Mauerhofer gewannen den 1. Preis (von links). FOTO: ZVG

Musikschule Uri | Entrada-Wettbewerb SJMW

Zwei junge Urner Musiktalente für Finalteilnahme qualifiziert

Vom 19. bis 21. März nahmen schweizweit über 1000 musikbegeisterte Kinder und Jugendliche an acht Musikschulen in der ganzen Schweiz am Entrada-Wettbewerb des Schweizerischen Jugendmusikwettbewerbs (SJMW) teil. Zwei junge Musiktalente aus Uri, Matthias Mebrahtu und Joel Mauerhofer, konnten sich für die Finalteilnahme qualifizieren. Der schweizerische Jugendmusikwettbewerb (SJMW) ist mit über 1000 Teilnehmern der grösste nationale Musikwettbewerb für Kinder und Jugendliche. Die regional durchgeführten Entrada-Wettbewerbe stehen allen offen, wobei man sich mit einem 1. Preis für den grossen Final qualifizieren kann. Mit dabei am Wettbewerb in Baar

waren auch vier Schülerinnen und Schüler der Musikschule Uri. Nach wochenlangem Vorbereitungszeit konnten sie ihre Wettbewerbsstücke einer professionellen Jury vortragen. Dabei wurden grosse Erfolge erzielt. Matthias Mebrahtu, Gitarre (Lehrperson: Stephan Westphal), und Joel Mauerhofer, Klavier (Lehrperson: Barbara Domeidi), erhielten je einen 1. Preis und dürfen somit am Final in Luzern vom 6. bis 9. Mai teilnehmen. Hongjia Meng, Klavier, und Samia Spichtig, Gitarre, durften einen Anerkennungspreis entgegennehmen. Die Musikschule Uri gratuliert den Teilnehmenden recht herzlich und wünscht ihnen auf dem weiteren musikalischen Weg viel Erfolg. (UW)

Göschenen | Neues Einsatzfahrzeug

Die Feuerwehr erhält einen neuen Mannschaftsbus

Am Montag, 22. März, fuhr ein Anhänger mit einem roten Bus zum Feuerwehrlokal in Göschenen. Es war Patrick Walker von der Garage Walker, der den neuen Mannschaftsbus der Freiwilligen Feuerwehr Göschenen lieferte. Es war ein grosser Tag für die Feuerwehrmänner und deren Kommandanten, Bernhard Mattli. Die Freiwillige Feuerwehr Göschenen wurde 1905 gegründet und feierte erst gerade ihr 115-jähriges Bestehen. Im Jahr 1981 erhielt die Feuerwehr ihr erstes Fahrzeug. Genauer war es ein Jeep, der die Feuerwehrleute immer begleitete. Im gleichen Jahr wurde das ehemalige Bierdepot beim Eingang zum Dorf in das neue Feuerwehrlokal umfunktioniert. Mit dabei waren Bernhard Gerig und Hans Rieser, die viel zu diesem Meilenstein der «Geschnen Fiirweer» beitragen.

Im Sommer einen Tag der offenen Türe geplant

1996 schuf die Feuerwehr ein Tanklöschfahrzeug an, welches bis im Jahr 2017 diente. Man sprach vor der Jahrhundertwende «von einem grossen Fortschritt» für die Göschener Feuerwehr. Zwölf Jahre später wurde ein VW-Bus angeschafft, welcher nun in die Jahre gekommen ist und ersetzt werden musste. Der neue Mannschaftsbus, ein Mercedes Vito 116 Tourer, welcher für acht Personen Platz hat, ist die neuste Errungenschaft der «Geschnen Fiirweer». Der Mercedes dient nun für Kurse und Ausbildungen oder auch für Einsätze. Im Sommer hat die Freiwillige Feuerwehr Göschenen einen Tag der offenen Tür für die ganze Bevölkerung geplant. Bei diesem Anlass werden die neuen sowie alten Fahrzeuge gesegnet. (e)



Die Mannschaft der Freiwilligen Feuerwehr zusammen mit dem neuen Mannschaftsbus. FOTO: SORAYA SÄGESSER

SGV | Neues Angebot

Ein Jahr lang Schiff fahren

Mit Beginn der neuen Schifffahrtsaison und im Hinblick auf die Wiederinbetriebnahme von DS Stadt Luzern anfangs Mai lanciert die SGV mit dem «Vierwaldstättersee-Pass» ein Angebot für Stammgäste, Familien und Firmen. Er ist ab sofort auf dem Webshop der SGV, auf den Schiffen und an den SGV-Schiffsstationen erhältlich, heisst es in einer Medienmitteilung. Der neue Pass funktioniert wie ein Jahresabonnement und berechtigt ab dem Ausstelldatum während einem Jahr für beliebige Schifffahrten auf dem Vierwaldstättersee. Den Pass gibt es in drei Kategorien: «Erwachsene», «DuoPlus» und «Übertragbar». Der Pass berechtigt zur freien Fahrt auf allen fahrplanmässigen Kursschifffahrten auf dem Vierwaldstättersee und der einstündigen Rundfahrt mit MS Saphir im Luzerner Seebecken. Zusätzlich offeriert die SGV dem Karteninhaber 10 Prozent Rabatt bei der Miete eines Schiffes.

Verkauf gestartet

Der Vierwaldstättersee-Pass kann ab sofort online im Webshop der SGV, auf den Schiffen und an den SGV-Schiffsstationen gekauft werden. Die SGV bedankt sich mit diesem neuen Angebot bei den treuen Kundinnen und Kunden, welche auch in dieser herausfordernden Zeit häufig auf dem Vierwaldstättersee unterwegs sind, sowie für die Unterstützung der Zentralschweizer Kantone in der aktuell immer noch schwierigen Corona-Zeit. (UW)

(Fortsetzung von Seite 19) ge im Charterbereich. Seit 2010 ist auch die beim Publikum beliebte Gastronomie in der Betreiber-Gesellschaft der «Hohentwiel» integriert, seit 2011 in einer eigenen Gastronomiegesellschaft mit dem bekannten österreichischen Spitzenkoch Heino Huber. Die Flexibilität in der Ausrichtung, ein zeitgemässes Marketing und die seriöse Betriebs- und Unternehmensführung sorgen dafür, dass der Dampfer höchste Beliebtheit geniesst. 5340 Fahrten und über 309 000 Kilometer wurden seit 1990 unfallfrei ausgeführt, und fast 700 000 zufriedene Fahrgäste erlebten eine unvergessliche Zeitreise ins frühe 20. Jahrhundert. Mit Ausnahme der Corona-Pandemie verzeichnet die Biografie des historischen Dampfers keinen einzigen Ausfalltag!

Auch ein Motorschiff gehört dazu

2016 konnte das 1928 erbaute, längst historisch gewordene Motorschiff Österreich auch auf Initiative von Adi Konstatzky gerettet und nach umfassender Restaurierung 2019 wieder in Betrieb gesetzt werden. Seither verkehren die beiden wertvollen und einzigartigen Zeitzeugen unter dem Label «Historische Schifffahrt Bodensee». Die Einmaligkeit der «Hohentwiel» als öffentlich zugängliches Museumsschiff steigerte sich im 30. Jahr seit der Wiederindienststellung mit der 15 Jahre jüngeren «Österreich» (dies ist der Original-Taufname) zu einer kleinen Flotte, welche einen wesentlichen Teil der Binnenschifffahrtsgeschichte repräsentiert: die Epoche der klassischen Salonschiffe. Die «Hohentwiel» bildet mit der besonderen Raumanordnung eine

selten gewordene Variante dieser Bauart: Wegen des um eine halbe Deckshöhe abgesenkten Hecksalons anstelle der Kajüte wird der Dampfer als Halbsalonschiff bezeichnet. Europaweit kann man die übrig gebliebenen Zeugen dieser Bauart an einer Hand abzählen. Das ist aber nur ein Charakterzug der schnittigen «Hohentwiel». Adi Konstatzky bezeichnet sie als «Grande Dame», aber sie kann manchmal auch eine «Diva» sein: «Mangelnde Zuwendung oder Aufmerksamkeit mag sie nicht.» Schiffe sind Persönlichkeiten und haben dadurch auch unterschiedliche Charaktere. Zur erwähnten Zuwendung und Aufmerksamkeit zählt das Zusammenspiel zwischen Kapitän und Maschinenpersonal. In den oft engen Hafenanlagen zählt jeder Meter, und die Manöver sind heikel. Wer eine Schiffsreise aufmerksam erlebt, spürt die Ruhe und Besonnenheit, mit der Kapitän

Konstatzky mit der Besatzung in See sticht und das Reiseziel sicher erreicht. Das Jahr 2020 hat umständebedingt auch der Bodenseeschifffahrt stark zugesetzt und zu vielen Ausfällen geführt. Wer im vergangenen Jahr bewusst an Bord gegangen ist, vergass für einige Stunden die drängenden Probleme und Unsicherheiten der Pandemie. Allein das zeigt, wie richtig und wichtig es ist, mit der historischen Bodenseeschifffahrt zwei einsatzfähige Zeitzeugen als schwindende Kulturdenkmäler erleben zu können. Die Tatsache, dass auch innerschweizerische Fachkompetenz vor über 30 Jahren mitgeholfen hat, die «Hohentwiel» in Fahrt zu bringen, darf als Beispiel dafür dienen, dass grenzenlose Zusammenarbeit zu guten Ergebnissen führt.

Letztlich hat auch die Dampferflotte der SGV von den Erfahrungen des Bodensees profitiert. Das

Unternehmen aus dem österreichischen Lauterach, welches die Dampfkessel für die «Hohentwiel» entwickelt und erbaut hat, erhielt kurz darauf den Auftrag der SGV, eine gleiche Anlage für die frisch restaurierte «Uri» zu liefern. Somit verkehrt unser «Flaggschiff des Urnersees» auch mit österreichischem Know-how – der «Hohentwiel» und ihrer Trägerschaft sei es verdankt. Die «Uri» wird auch ihr 120. Dienstjahr (!) mit dieser leistungsfähigen Dampferzeugungsanlage absolvieren. Historische Schiffe existieren einerseits dank «Goodwill» aus der Bevölkerung. Die beiden Bodensee-Geschichtszeugen sind kommerziell unterwegs, damit die Mehreinnahmen ihre Zukunft sichern können. Insofern sind sie auch eine Art Non-Profit-Unternehmen im Kulturbereich.

Mehr Informationen unter www.hs-bodensee.eu.



Vom Matrosen zum Kapitän und Geschäftsführer: Adolf-Franz Konstatzky.



Es vervollständigt die Geschichte – das historische Motorschiff Österreich, das ebenfalls zur Epoche der klassischen Salonschiffe gehört.

Urner Wochenblatt

DIE GRÖSSTE URNER ZEITUNG,
GEGRÜNDET 1876

Gesamtauflage: 9552

Printauflage: 8831 (WEMF 2020)
E-Paper: 721 (Selbstdeklaration)

Reichweite: 24 000 Leserinnen und Leser (MACH Basic 2020-1)

Erscheinungsweise: 2x pro Woche, Mittwoch und Samstag

Redaktion

Urner Wochenblatt
Gitschenstrasse 9
6460 Altdorf
Telefon 041 874 16 77
info@urnerwochenblatt.ch
www.urnerwochenblatt.ch

Markus Arnold (Chefredaktor)	(ma)
Stefan Arnold (Stv. Chefredaktor)	(sa)
Doris Marty	(dmy)
Mathias Fürst	(füm)
Franke Kruse	(fk)
Elisa Hipp	(ehi)
Simon Gisler	(sigi)
Melissa Siegfried (Praktikantin)	(mel)

Redaktionelle Mitarbeit

Rita Spizzi	(sr)
Esther Herger	(eh)
Dorothe von Rotz	(dv)
Petra Arnold	(ape)
Silvia Schmucki	(sil)
Erich Herger	(ehg)
Martina Tresch-Regli	(mr)
Matthias Furger	(mf)

Verlag

Gisler 1843 AG
Gitschenstrasse 9
6460 Altdorf
Telefon 041 874 1843
info@gisler1843.ch
www.gisler1843.ch

Inserateverkauf

Gisler 1843 AG
Gitschenstrasse 9
6460 Altdorf
Telefon 041 874 16 66
inserate@gisler1843.ch
www.gisler1843.ch

UW-Abonnement

Jahres-Abo Print: Fr. 218.–
Jahres-Abo E-Paper: Fr. 175.–
Jahres-Abo Kombi: Fr. 228.–
Print Einzelverkauf: Fr. 2.40;
Aboservice: Tel. 041 874 1843,
abo@urnerwochenblatt.ch