Industriekultur auf dem Zürichsee

72 IN.KU

Februar 2015

Das Motorschiff «Etzel» von 1934

Von 1934 bis 2001 stand das MS Etzel als Kursschiff im fahrplanmässigen Einsatz auf dem Zürichsee und legte dabei über 2 Millionen Kilometer zurück. Es war 1934 eines der ersten Schiffe mit geschweisstem Rumpf und es wird vom ersten hydraulischen Verstellpropeller der Schifffahrtsgeschichte angetrieben. Heute wird es von der gemeinnützigen Genossenschaft MS Etzel als Charterschiff betrieben, führt aber auch öffentliche Fahrten aus und ist am Bürkliplatz in Zürich stationiert.

1997 waren auf dem Zürichsee noch vier Eindeck-Motorschiffe – die sogenannten «Schwalben» – im Einsatz, die zwischen 1934 und 1939 von der Escher Wyss AG gebaut worden waren. Die Zürichsee Schifffahrtgesellschaft (ZSG) hatte aber bereits den Bauauftrag für drei neue, grössere und komfortablere Schiffe erteilt und die Beschaffung von zwei weiteren Neubauten geplant. MS Etzel sollte als letztes der vier Schiffe ausgemustert werden. Es war zwar das älteste von ihnen, dank den rundum geschlossenen Aufbauten aber als einziges auch für den Winterbetrieb gut geeignet. Um die letzte «Schwalbe» vor der Verschrottung oder dem Verkauf ins Ausland zu retten und diesen wichtigen Zeugen der Zürcher Industriegeschichte auf dem Zürichsee zu erhalten, gründete Stefano Butti, Schiffführer bei der ZSG, 1999 den Verein Pro MS Etzel. Zur Finanzierung eines Weiterbetriebs als historisches Fahrgastschiff kam 2001 die Genossenschaft MS Etzel als Kapitalgesellschaft hinzu und im gleichen Jahr konnte das Schiff zu einem symbolischen Preis von der ZSG übernommen werden.

Heute steht das MS Etzel an rund 30 Tagen im Jahr auf öffentlichen Fahrten im Einsatz und wird für über 100 Charterfahrten vermietet. Der Erlös deckt den laufenden Aufwand und erlaubt gewisse Rücklagen. Die Kosten für grosse Erhaltungs- und Erneuerungsarbeiten, wie sie in den nächsten Jahren notwendig sind, übersteigen allerdings die Einnahmen. Nebst dem sachgerechten Umgang mit der historischen Substanz beim anstehenden Umbau ist somit auch das Einwerben von Spenden und Gönnerbeiträgen eine wichtige Herausforderung für den Verein und die Genossenschaft.

Geschweisste Schiffsschale und hydraulischer Verstellpropeller

MS Etzel erblickt das Licht von Zürich, Schiffbauhalle Escher Wyss

Innovationen im Schiffbau

Anfang der 1930er Jahre wünschten sich die Gemeinden am oberen Zürichsee eine Verbesserung der Querverbindungen über den See. Die damalige Dampfboot-Gesellschaft ging mitten in der Wirtschaftskrise auf diesen Wunsch ein und prüfte verschiedene Offerten für ein neues Schiff. 1933 erteilte sie der Zürcher Maschinenfabrik Escher Wyss den Auftrag, ein Motorschiff für 200 Personen zu bauen.
Escher Wyss war 1805 als mechanische Spinnerei gegründet worden, expandierte aber bereits im frühen 19. Jahrhundert in die Herstellung von Spinnmaschinen und den Betrieb von dafür nötigen Wasserkraftanlagen. 1860 wurde die Spinnerei geschlossen und man konzentrierte sich ganz auf den Maschinenbau. In der Fabrik wurden Textilmaschinen, Wasserräder und -turbinen, Pumpen und Transmissionsanlagen gebaut, später machte sich Escher Wyss auch im Schiffbau und in der Herstellung von Dampfmaschinen einen Namen. Um die Jahrhundertwende gehörte das Unternehmen insbesondere im Bereich Hydraulik weltweit zur Spitzenklasse.
Als an der ETH Zürich 1932 ein Institut für Aerodynamik gegründet wurde, begann eine erfolgreiche Zusammenarbeit zwischen Hochschule und Industrie. Im dort erstellten Windkanal konnten Strömungsmessungen für den Turbinenbau durchgeführt werden. Aus dieser Zusammenarbeit resultierte eine weltweit einzigartige Innovation: Ein Antrieb, bei dem die Maschine mit konstanter Drehzahl im Bereich des optimalen Wirkungsgrads betrieben wird. Zum vorwärts, rückwärts oder langsam fahren kann der Kapitän die Propellerflügel über eine mechanische Verbindung zwischen Steuerhaus und Ruderraum beliebig anwinkeln. Dieser Verstellpropeller kam beim MS Etzel erstmals zur Anwendung. Auch beim Bau des Rumpfs beschritt man neue Wege: Die Schalenbleche wurden nicht mehr wie bei den bisherigen Schiffen zusammengenietet, sondern (in der Schweiz zum dritten Mal) geschweisst. In Anlehnung an die Nietkonstruktion wurden die Bleche überlappend verschweisst, nicht wie heute üblich Stoss auf Stoss.

1934 bis 2001 Kursschiff

Am 1. März 1934 wurde das neue Schiff von den Escher-Wyss-Werkhallen zum Hafen Enge transportiert und vom Stapel gelassen. Es erhielt den Namen «Etzel», wurde in die Werft nach Wollishofen geschleppt und dort fertiggestellt. Am 8. Juni 1934 nahm das MS Etzel den Passagierbetrieb auf. Während der Schweizerischen Landesausstellung 1939 pendelte es nebst den vier «Landischwalben» zwischen den beiden Standorten der Landesausstellung.
In den 1950er Jahren wurde eine kleine Küche eingebaut und die Kabinen wurden abgeändert. Am Bug entstand ein kleines Freideck und der Salon wurde vergrössert. Im Winter 1966/67 erhielt das MS Etzel mittschiffs einen geschlossenen Aufbau um das bisher offene Einstiegsdeck sowie eine Radaranlage, womit es auch im Winter universell eingesetzt werden konnte. Es bediente die Stationen im unteren Seebecken und bewältigte den Pendelverkehr zwischen Erlenbach und Thalwil. 1972 stand wieder eine grössere Revision an: Das MS Etzel bekam eine neue Maschine.

Weiterbetrieb als historisches Fahrgastschiff

Ende der 1990er Jahre drohte dem Schiff allerdings das gleiche Schicksal wie bereits den drei auf dem Zürichsee verbliebenen Landischiffen «Speer», «Halbinsel Au» und «Möve», die von der ZSG ersetzt und ins Ausland verkauft worden sind. Auch für das MS Etzel war die Ausmusterung beschlossen, da es zeitgenössischen Ansprüchen an Platz, Komfort und Gastronomie nicht mehr entsprach. Drei neue Zweideck-Motorschiffe nahmen den Platz der «Schwalben» ein.
Nach der Übernahme durch die Genossenschaft MS Etzel musste das historische Kursschiff für Extrafahrten tauglich gemacht werden. Bei einer zweimonatigen Generalüberholung in der Schiffbauhalle in Wollishofen wurden in der vorderen Kabine die Holzbänke entfernt und stattdessen eine Küche mit Bar eingebaut. Das Schiff erhielt unter Deck eine Trinkwasseranlage. Zwischen 2005 und 2010 wurden neue Abwassertanks, ein neuer Generator und ein Tageslichtradar mit Wendegeschwindigkeits-Anzeiger eingebaut.

IN.KU

Die Rationalisierung des Schiffsbetriebs rückgängig gemacht

Historische Ansicht 1934

Das MS Etzel war ein Meilenstein in der Rationalisierung der Schifffahrt auf dem Zürichsee: Es war der erste Neubau eines Motorschiffs, nachdem zuvor bereits zwei Schraubendampfer mit einem Dieselmotor ausgerüstet worden waren. Der Übergang vom Dampf- zum Dieselbetrieb erlaubte einen Ausbau des Fahrplans zu vertretbaren Kosten und bedeutete für den Betrieb eine viel kürzere Bereitstellungzeit und einen flexibleren Schiffseinsatz, weil das langsame Aufdampfen des Kessels und das Vorwärmen der Maschine wegfielen. Für die Dampfmaschinisten bedeutete das jedoch der Verlust ihrer Arbeitsplätze. Immerhin – und unabhängig von der beginnenden Motoschiffära – überführte die Zürcher Dampfboot-Gesellschaft in dieser Zeit aber die teilweise vom Lotteriefonds gespeiste Dienstaltersvorsorge in eine eigene Pensionskasse.
Genügte für den jahrzehntelangen Kursbetrieb eine Besatzung von einem Schiffführer und einem Kassier/Matrosen, so beschäftigt das MS Etzel heute 7 Schiffführer, 13 Matrosinnen und Matrosen, einen Geschäftsführer sowie einen sechsköpfigen Genossenschafts- und einen fünfköpfigen Vereinsvorstand. Natürlich hinkt der Vergleich; die heutige Etzel-Mannschaft ist nebenberuflich tätig. Darunter sind pensionierte Schiffführer und Maschinisten der ZSG, Seebuben und Freiberufler. Sie alle teilen die Freude am See und der Schifffahrt, Herzblut und Begeisterung für das besondere historische Schiff. Für einige von ihnen ist es eine Fortsetzung unter neuen Vorzeichen: Sie haben an Bord des MS Etzel ihren ersten Matrosendienst oder ihre Schiffführerprüfung absolviert, andere sind jahrelang mit dem Schiff zur Arbeit oder zur Schule gependelt.
Der «Etzel» geniesst rund um den Zürichsee grosse Bekanntheit und Sympathie. Das hat nicht zuletzt mit seinem ganzjährigen fahrplanmässigen Einsatz während fast 70 Jahren zu tun, der sich für viele mit der Erinnerung an das eigene tägliche Pendeln nach Küsnacht ans Lehrerseminar, nach Stäfa zur Zürichsee-Zeitung oder nach Zürich zum Markt am Bürkliplatz verbindet. Auf dem MS Etzel wurden unzählige Hochzeiten und Jubiläen gefeiert – eine Tradition, die weiterlebt. Die Vorstände von Genossenschaft und Verein, der Geschäftsführer Roland Thalmann und die Schiffsmannschaft setzen sich mit viel Enthusiasmus dafür ein, das MS Etzel noch lange auf dem Zürichsee zu erhalten und den Gästen ein einzigartiges Schifffahrtserlebnis zu bieten.

Verstellpropeller: die Verstellmechanik ist während einer Revision freigelegt

Technische Daten

Typ:	Eindeck-Motorschiff mit Kabinenaufbau
Erbauer:	Escher Wyss, Zürich
Stapellauf:	1. März 1934
Betriebsaufnahme:	8. Juni 1934
Tragkraft:	150 Personen
Bankettplätze:	60 Personen
Besatzung:	2 Mann
Höchstgeschwindigkeit:	21 km/h
Leerverdrängung:	58 t
Länge zwischen Perpendikeln:	30,00 m
Länge über alles:	31,90 m
Breite am Hauptspant:	4,70 m
Breite über alles:	5,70 m
Seitenhöhe:	1,65 m
Mittlerer Tiefgang leer:	0,79 m
Mittlerer Tiefgang beladen:	1,14 m
MWM 4-Takt-Dieselmotor Kolbenhub:	180 mm
Zylinderbohrung:	140 mm
Leistung:	162 kW / 220 PS
Antrieb	Kaplan-Wendepropeller, 3-flügelig
Propellerdurchmesser:	1200 mm

IN.KU

SGTI

«Schweizerische Gesellschaft für Technikgeschichte und Industriekultur»

Postfach 2408, 8401 Winterthur

PC-Konto: 80-33931-4

Präsident: Dr. Markus Meier, Aarau
Geschäftsstelle: Dr. Hans-Peter Bärtschi, Arias-Industriekultur, Lokomotivdepot, Lindstrasse 35, 8400 Winterthur

Die SGTI bietet zum jährlichen Mitgliederbeitrag von Fr. 60.–

- Vorträge, Exkursionen, Reisen, Tagungen, Ausstellungen
- jährlich 4 Zeitschriften «industrie-kultur», 3 IN.KU-Bulletins und weitere industriekulturelle Publikationen.
- Internet-Plattform ISIS für Industriekulturgüter

Weitere Unterlagen über unsere Aktivitäten erhalten Sie über folgende Adresse: SGTI, Postfach 2408, 8401 Winterthur

ASHT

«Association suisse d'histoire de la technique et du patrimoine industriel»

Adresse postale: ASHT Association suisse d'histoire de la technique et du patrimoine industriel, Case postale 2408, 8401 Winterthour

CCP: 80-33931-4

Président: Dr. Markus Meier, Aarau

Secrétariat: Dr. Hans-Peter Bärtschi, Arias-Industriekultur, Lokomotivdepot, Lindstrasse 35, 8400 Winterthour

- L'ASHT organise des conférences, excursions, symposiums, expositions, voyages du patrimoine industriel.
- Les membres reçoivent le IN.KU et la revue «industrie-kultur» et d'autres publications.
- ISIS Plate-forme d'information pour la sauvegarde du patrimoine industriel de la Suisse

Cotisation annuelle: Fr. 60.–

Sur demande (ASHT, case postale 2408, 8401 Winterthour) nous vous envoyons très volontiers toute documentation concernant l'ASHT.

www.sgti.ch
www.asht.ch
www.industrie-kultur.ch
www.patrimoine-industriel.ch
www.industrial-heritage.ch

Mail: **info@sgti.ch**

Nächstes Ziel: Kompletterneuerung der Aufbauten

Charterfahrten finanzieren den laufenden Unterhalt

Es ist ein grosses Glück, dass der «Etzel» neben seinem historischen Wert auch einen Marktwert als Charterschiff hat. Die moderne Küche ist Voraussetzung für den Cateringbetrieb. Das Schiff ist mit seiner Tragkraft von 150 Personen und 60 Bankettplätzen deutlich kleiner (und günstiger) als die Schiffe der ZSG, aber grösser als die übrigen privaten Fahrgastschiffe im unteren Seeteil und schliesst damit eine Marktlücke. Der laufende Unterhalt des Oldtimers, der nie bis ins Detail planbar ist, ist kostspielig, er konnte aber bisher aus dem Erlös der Charterfahrten gedeckt werden. Einige undichte Stellen am Dach und zahlreiche Rostschäden am Kabinenaufbau (um die Fenstereinfassungen und an den Verbindungsstellen zur Deckskonstruktion) machen eine umfassende Erneuerung der Aufbauten notwendig. Diese Arbeiten sollen 2017 ausgeführt werden. Statuarischer Zweck der Genossenschaft ist der Erhalt und Betrieb des MS Etzel in seiner historischen Substanz. Das verpflichtet und motiviert zu einem sorgfältigen Umgang beim Umbau und zu einem besonderen Augenmerk auf Details wie die Kurbelvorrichtung der Kabinenfenster, die kunstledernen Sonnenstoren oder die Glühbirnen-Beleuchtung. Später ist der Ersatz von Schalenblechen in grösserem Umfang absehbar. Auch der Verstellpropeller erfordert eine regelmässige aufwändige Wartung.

Unterstützung ist willkommen und abzugsberechtigt

Die Kosten der für 2017 geplanten Erhaltungsarbeiten dürften sich auf rund eine halbe Million Franken belaufen, was die vorhandenen Rücklagen weit übersteigt. Die Genossenschaft MS Etzel ist daher auf grosszügige Unterstützung von Dritten angewiesen. Das kann mit dem Erwerb von Anteilscheinen à Fr. 1000.– und einer Mitgliedschaft beim Verein Pro MS Etzel geschehen, insbesondere aber auch mit Geldspenden oder Sachleistungen im technischen und handwerklichen Bereich. Sowohl die Genossenschaft als auch der Verein traktandieren an ihren Generalversammlungen 2015 die nötigen Statutenänderungen für eine Steuerbefreiung. Das ist eine wichtige Voraussetzung für die Finanzierung der grossen Investitionen: damit werden die Spenden auch bei der Steuererklärung abzugsberechtigt. Der Fahrplan der öffentlichen Fahrten, die Charterangebote, ein Buchungskalender und weitere Angaben zum Schiff, zur Genossenschaft und zum Verein sind zu finden unter **www.msetzel.ch**.

Postanschrift: Genossenschaft MS Etzel, Postfach 1053, 8152 Opfikon.

Heckansicht des MS Etzel
bei Abfahrt ab Erlenbach Richtung Zürich

Impressum

Text
Oliver Morel, Küsnacht (Präsident Genossenschaft MS Etzel) und Lea Haller, Biel (Präsidentin Verein Pro MS Etzel)
Bilder Stefano Butti, Lufingen; Peter Gut, Erlenbach; Oliver Morel, Küsnacht; Archiv Peter Brunner, Zürich; Archiv Genossenschaft MS Etzel, Zürich
Gestaltet von Andreas Fahrni, KONTAKT, Schaffhausen
Gedruckt bei Peter Gehring AG, Winterthur