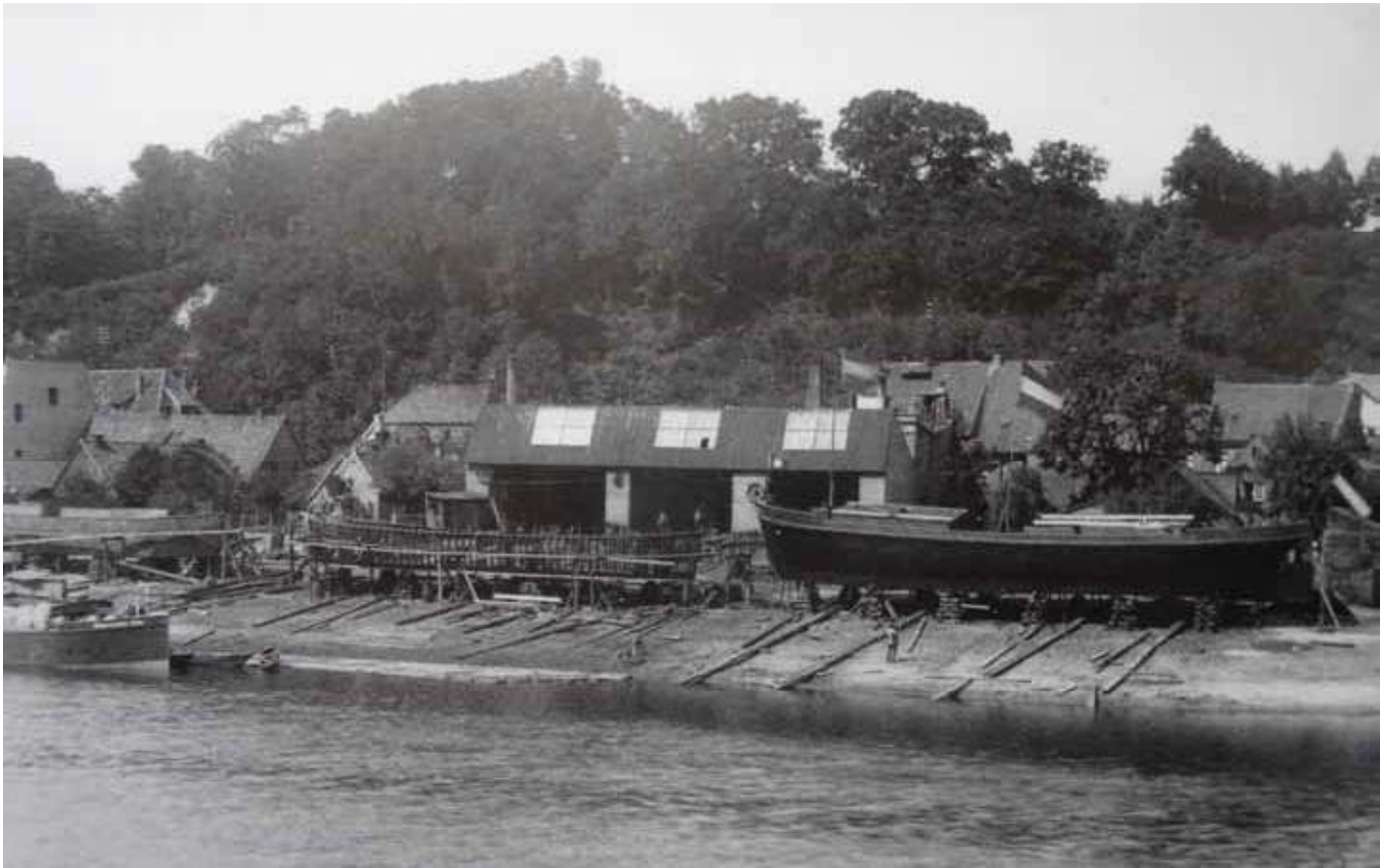


Die Hitzler-Werften



Hitzler-Werft in Lauenburg um 1920

Anfangs des letzten Jahrhunderts traten die ersten Motorboote in Erscheinung. Ein Grossteil dieser modernen Schiffe bauten die Schlosswerft Holtz oder die Hitzler-Werften. Das Handelshaus Deurer & Kaufmann lieferte die deutschen Exportschlager nach ganz Europa, auch in die Schweiz.

Text und Bilder *Stefano Butti*



Castagnola & Gottardo

Die Gründung der Hitzler Werft in Lauenburg an der Elbe

Ende August 1885 kaufte der aus Württemberg stammende Johann Georg Hitzler, im Alter von 37 Jahren, ein Grundstück in Lauenburg, auf dem er ein Wohnhaus und eine Werkstatt erbaute. Johann Georg war gelernter Schlosser und später Obermeister in einer Pulverfabrik. Als sein Arbeitgeber expandierte und eine neue Pulverfabrik in Geesthacht an der Elbe erbaute, dislozierte Johann Georg mit seiner Frau und den gemeinsamen Kindern nach Norddeutschland. An der Elbe lernte Johann Georg die beiden Brüder Franz und Matthias Burmester kennen. Die Reederei Burmester betrieb während des Sommerhalbjahres einen Raddampferbetrieb zwischen Lauenburg und Hamburg. Was den Gebrüdern Burmester allerdings fehlte, war ein Werkstattbetrieb zur Wartung und Reparatur ihrer Schiffe. Durch finanzielle Unterstützung kombiniert mit einer grossen Portion Überredungskunst, schafften es die umtriebigen Reeder, Johann Georg Hitzler von den Vorteilen einer selbständigen Erwerbstätigkeit zu überzeugen. Im Winter 1885/86 wurden mit einigen wenigen Handwerksgehilfen an den Burmester-Dampfern die ersten Reparaturen ausgeführt. Um die auftragsschwache Zeit im Sommer zu nutzen, pachtete Hitzler vor seinem Haus ein Ufergrundstück und begann mit dem Bau eines 300 Tonnen tragenden Schleppkahns. Dieser sogenannte «Berliner-Masskahn» (Schiffstyp/Leichter für die Berliner Gewässer) konnte als Baunummer 1 noch vor der Fertigstellung an den Lauenburger Schiffer Johannes Dreves verkauft werden. Die Hitzler-Werft war nun definitiv geboren. 1892 trat der erste Sohn des Firmengründers mit Namen Theodor in den väterlichen Betrieb ein. Da Theodor gelernter Maschinenbauer war, hielt nun auch der Bau von selbstfahrenden Fahrzeugen Einzug. Das erste Motorboot war das mit einem 2 PS leistenden Daimler-Motor ausgerüstete Fährboot «Anna». Überhaupt war Theodor beflügelt vom Pioniergeist seines Vaters. Nach der Lehre im väterlichen Betrieb genoss er eine umfassende Ausbildung in Schiffs- und Maschinenbau an den Technischen Hoch-



Luftschiffstation Aero



Hitzler Prospekt



Kontoblatt Aero

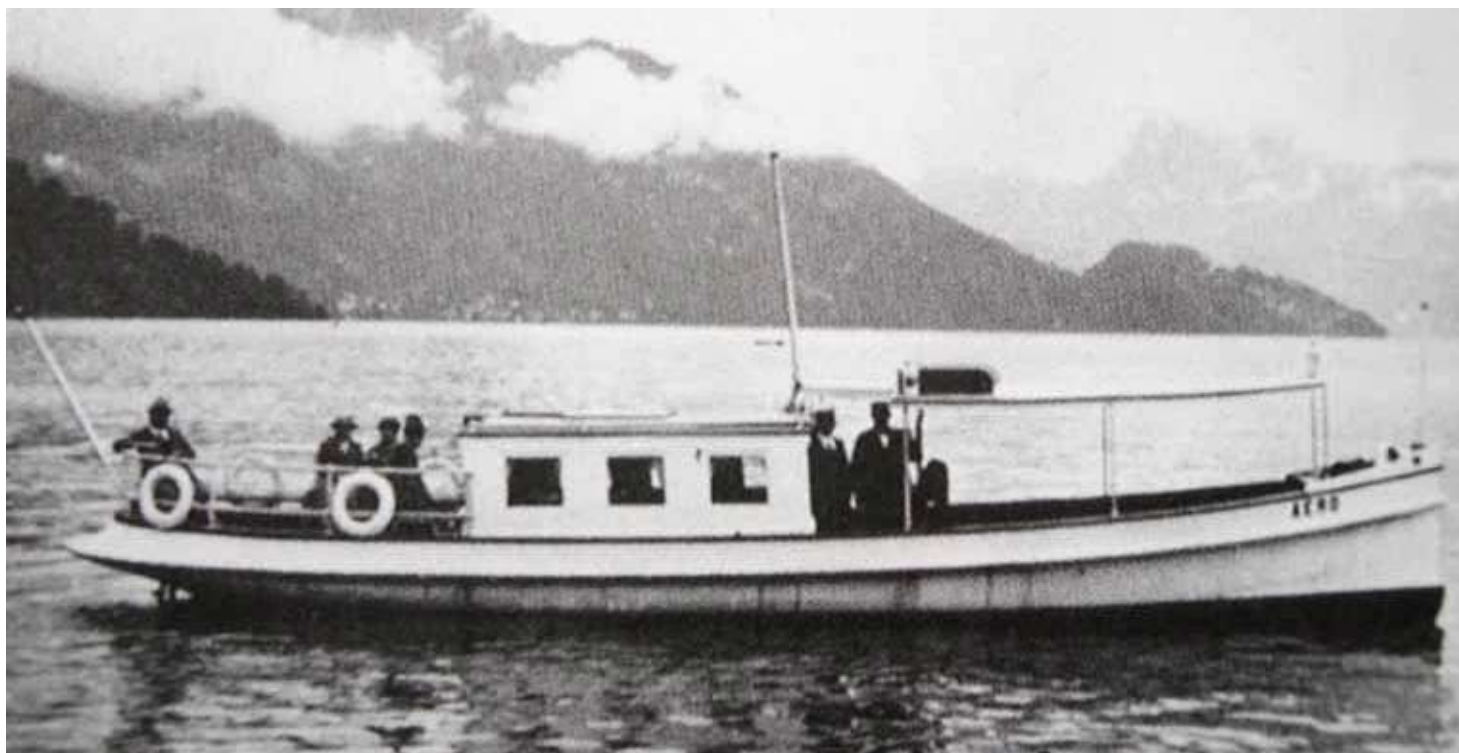


Hitzler-Schwimmdock

schulen in Charlottenburg und Chemnitz. Im Sommer, während den Semesterferien, leitete er die Schiffsbauarbeiten in Lauenburg. 1904 konstruierte und baute er auf eigene Rechnung ein Schwimmdock mit 500 Tonnen Tragfähigkeit. Drei Jahre später kaufte er die Mahnke Werft in Hamburg-Veddel und machte sich mit dieser selbstständig.

Theodor Hitzler, Hamburg

Der älteste Sohn des Lauenburger Werftgründers nahm damit einen Grossteil des Kleinboot-Geschäfts mit nach Hamburg, wo er mit dem Schiffsmakler Deurer & Kaufmann eng zusammenarbeitete. Aber auch mit der Werft J.G. Hitzler arbeitete Theodor eng zusammen und zeitweise führte er sogar beide Werften gleichzeitig, nachdem sein



MS Aero Vierwaldstättersee

Vater immer öfters krankheitsbedingt ausfiel. 1909, ein Jahr vor seinem Tod, verkaufte der Werftgründer Johann Georg Hitzler seine Lauenburger Schiffswerft an seine beiden anderen Söhne Georg und Franz. Theodor konnte sich nun vollumfänglich auf seine eigene Werft konzentrieren und überführte nun auch sein Schwimmdock nach Hamburg. Die Werft von Theodor Hitzler in Hamburg führte vorwiegend Reparaturen aus, baute aber insgesamt auch 74 kleinere Schiffe bis 400 Tonnen, darunter viele schwimmende Geräte wie Bagger, Bergungskräne und sogar ein schwimmendes Waschhaus und eine Schwimmkombüse. Mit dem MS Delphin vom Vierwaldstättersee lieferte Theodor Hitzler 1912 unter der Baunummer 119 (wobei die erste Ziffer lediglich zur Unterscheidung mit Hitzler/Lauenburg diente) das erste als Dieselmotorschiff konzipierte Fahrzeug der Schweiz nach Luzern. Die kleineren Boote «Aero», «Astra», «Mars», «Castagnola» und «Jolimont» stammten hingegen nicht wie in der Fachliteratur oft fälschlicherweise publiziert von Th. Hitzler Hamburg, sondern aus der Lauenburger Werft J. G. Hitzler. Schlussendlich arbeiteten aber die beiden Hitzler-Werften sowieso er-

folgreich zusammen und Aufträge wurden buchstäblich gegenseitig hin und her geschoben. Im Alter von 76 Jahren verpachtete Theodor Hitzler seine Hamburger Werft an seinen Neffen Franz Hitzler Junior, mittlerweile Inhaber der Lauenburger Hitzler-Werft. Der Hamburger Betrieb wurde noch bis 1962 als Reparaturwerft weitergeführt und danach geschlossen.

Die Hitzler Werft an der Donau

Im Jahr 1915 bekam Theodor Hitzler den Auftrag diverse Schleppdampfer in Einzelteilen zerlegt von der Elbe mit der Bahn an die Donau zu transportieren und dort erneut aufzubauen. Für den Zusammenbau der Schiffe vor Ort kaufte er ein Grundstück in Deggendorf und errichtete dort eine Slipanlage. Die Werft wurde 1918 wieder verkauft. Später entstand daraus die bekannte Deggendorfer Werft und Eisenbau GmbH, welche auch schon verschiedene Schiffe in die Schweiz geliefert hat. Höchstwahrscheinlich bereute Theodor aber schon bald darauf seinen Verkaufsentscheid. Bereits 1921 gründete er nämlich, mit Beteiligung der Lauenburger Werft welche Maschinen und Fachpersonal zur Verfügung stellte, eine neue Werft in

Regensburg. Die Leitung der Regensburger Hitzler-Werft übernahm der Jüngste der vier Söhne von J.G. Hitzler, Walter Hitzler, erst als angestellter Geschäftsführer, ab 1930 auch als Eigentümer. Damit gab es drei selbstständige Schiffswerften im Besitz der Söhne von Johann Georg Hitzler: Die väterliche Werft J.G. Hitzler in Lauenburg, die Schiffswerft Theodor Hitzler in Hamburg-Veddel und die Schiffswerft Th. Hitzler, Inhaber Walter Hitzler in Regensburg. Die Regensburger Hitzler-Werft begann ihre Arbeit mit dem Bau von Kleinfahrzeugen und Fahrgastschiffen (unter anderem mit dem Bau der Bodensee-Schiffe «Konstanz» und «Stadt Radolfzell», 1925), und baute ab 1939 auch grosse Donaukähne und Schlepper. Insgesamt wurden 297 Schiffe in Regensburg fertiggestellt, viele auch für den Bodensee und die Bayrischen Seen. Der Betrieb wurde 1994 wegen Insolvenz geschlossen. Das Archiv dieser Werft befindet sich heute im Donau Schifffahrts-Museum in Regensburg und kann auf Anmeldung besichtigt werden.

Technische Innovationen

In den Gründerjahren der Werft von J.G. Hitzler wurden vor allem



Gunten ist jetzt in Frankreich

Leichter und ab 1900 mit der Ablieferung des Binnen-Frachtdampfers «Bürgermeister Klug» auch grosse selbstfahrende Binnenschiffe gebaut. Die Eröffnung des Elbe-Trave Kanals, welcher Lauenburg mit Lübeck verbindet, bescherte der Werft eine vorzügliche Lage am Zusammenfluss dieser beiden Wasserstrassen. Ab 1915 stieg die Werft mit dem Bau von zwei Fischdampfern auch in den Seeschiffbau ein und die 1924 abgelieferte «Lauenburg» war das erste grosse Güter-Dieselmotorschiff auf der Elbe. Überhaupt waren die Hitzler-Werften sehr innovativ. Nicht nur gegenüber der neuen Motorentechnik waren die Schiffbauer sehr aufgeschlossen, ab 1928 begann die Werft in Lauenburg auch mit dem Bau von eigenen Kleindieselmotoren vor allem für den Antrieb von Nebenaggregaten wie Lade- oder Ankerwinden. Bereits ab 1912 wurden auch Wendegetriebe, welche in den zwanziger Jahren für eine Leistung von bis zu 250 PS konstruiert wurden, in Lauenburg gebaut. 1926 wurde von Schiffbauingenieur Adolf Lüchau das Hitzler-Ruder entwickelt und 1930 infolge Weltwirtschaftskrise im auf eigene Rechnung gebauten Binnengüterschiff J. G. Hitzler eingebaut. Das

Hitzler-Ruder wurde bis 1960 in über 3000 Exemplaren für die verschiedensten Schiffgrössen gebaut und verschwand erst, als im Schiffbau die hydraulischen Ruderanlagen zum Standard wurden. Auch Tunnelruder und Stampfanlagen für Eisbrecher wurden bei Hitzler entwickelt und patentiert. Überhaupt entwickelte sich die Lauenburger Schiffswerft ab 1960 immer mehr zur ersten Adresse für Spezialschiffe wie Schlepper, Eisbrecher oder Bohrinsel-Versorgungsschiffe. Auch heute noch baut die Werft neben klassischen Binnenfrachtern und allerlei Stahlkomponenten für den Kraftwerks- oder Wasserbau, vor allem Spezialschiffe und Schlepper.

Hitzler-Schiffe in der Schweiz

Wie bereits im ersten Teil dieses Artikels erwähnt, als die Schlosswerft und die Schiffe von Reinhold Holtz etwas beleuchtet wurden, waren zu Anfang des 20. Jahrhunderts die kleinen Motorboote richtiggehende deutsche Exportschlager. Diese Schiffe waren modern und komfortabel, einfach zu warten und zu bedienen und dank ihrer Grösse mit einfachen Mitteln in einem Stück zu transportieren. Schlussendlich darf sogar behauptet werden, dass dank diesen kleinen effizienten Motorschiffen

manche unserer Schifffahrtsgesellschaften ihre Defizite verringern, vielleicht sogar ein drohendes Insolvenzverfahren verhindern konnten. Über die Maklerfirma Deurer & Kaufmann wurden etliche dieser Boote nach ganz Europa und sogar Afrika und Südamerika geliefert. Auch in die Schweiz kamen diese handlichen Fahrzeuge gleich mehrfach.

Genossenschaft Aero Luzern, MS Aero, 1910

Fasziniert vom Besuch des Luftschiffes LZ 4 am 1. Juli 1908 in Luzern gründete ein Konglomerat von Luzerner Hoteliers die Genossenschaft AERO, das erste gewerbsmässige Luftfahrtunternehmen der Schweiz. Am 24. Juli 1910 fand die feierliche Eröffnung der Luftschiffstation im Tribschenmoos statt. Das erste Luftschiff mit Namen «Ville de Lucerne», eine 60 Meter lange französische Konstruktion, bot Platz für 8 Personen und stieg ab Sommer 1910 bei guten Wetterverhältnissen täglich in den Himmel. Zusammen mit einem später dazugekommenen zweiten Luftschiff wurden bis 1913, als die Luftschiffe durch Wasserflugzeuge ersetzt



MS Castagnola

wurden, über 400 Personen unfallfrei befördert. Als Zubringer zur Luftschiffstation wurden drei Hitzler-Motorboote mit Namen «Aero», «Astra» und «Mars» eingesetzt, welche von der heutigen SGV betrieben wurden. Die Schwesterschiffe «Aero» (Bau-Nr. 238) und «Astra» (Bau-Nr. 239) trafen am 30. Juli 1910 in Luzern ein und nahmen bereits am 6. August den Betrieb zur Luftschiffstation auf. Gleichzeitig wurde auch das baugleiche dritte Schwesterschiff «Castagnola» (Bau-Nr. 240) nach Lugano zur Società la Vedetta geliefert. Ein Jahr später wurde von der SGV (bzw. der damaligen DGV) ein grösseres Nachfolgemodel mit Namen «Mars» bestellt, ebenfalls für die Verwendung als Zubringer zum Luftschifflandeplatz. Auf dem Bielersee folgte mit der «Jolimont» ein viertes Schiff des Lauenburger 12 Meter Typs als erstes Motorschiff der heutigen BSG. Wiederum ein Jahr später wird in Luzern das erste grosse Dieselmotorschiff der Schweiz, die «Delphin» aus Norddeutschland angeliefert; dieses allerdings nicht aus Lauenburg sondern von Theodor Hitzler in Hamburg. Sozusagen auf einen Schlag wurden die Hitzler-Werften zum führenden ausländischen Schifflieferanten der Schweiz. Das (zusammen mit «Astra» und «Castagnola») erste Hitzler-Schiff der Schweiz, die «Aero» verkehrt nach

wie vor auf dem Vierwaldstättersee als privates Vergnügungsschiff. Die anderen Hitzler-Erzeugnisse erlebten vielfach aber grosse Odysseen und befuhren viele verschiedene Gewässer wie die nachfolgenden Erläuterungen zeigen.

MS Astra/Gunten, 1910

Als zweites Schiff für die Zubringerdienste zur Luzerner Luftschiffhalle wurde MS Astra zusammen mit der Baugleichen «Aero» per Eisenbahn ab Bauwerft J.G. Hitzler in Lauenburg nach Luzern geliefert, wo beide Boote am 30. Juli 1910 eintreffen und am 6. August in Betrieb gingen. Die Probefahrten für alle drei Schiffe (MS Castagnola für den Luganersee war das dritte Schiff) fanden bereits auf der Elbe statt. Das Motorschiff Astra wurde 1914 um 2 Meter verlängert und 1920 auf den Thunersee verkauft. Dort erhielt es den Namen «Gunten». Viele Jahre leistete es Kursdienste auf dem Thunersee, auch als Winterschiff. Ab ca. 1975 wurde das «Gunteli» fast ausschliesslich noch für Extrafahrten eingesetzt und 1998 ausser Dienst gestellt und an eine Privatperson als Wohnschiff auf die Französischen Kanäle verkauft. Nach einem kurzen Ausflug nach Deutschland ist das Fahrzeug heute wieder auf den französischen Wasserstrassen mit Heimathafen Saint-Jean-de-Losne am Canal de Bour-

gogne unterwegs. Das ehemalige Kurschiff gehört heute einem Werftbesitzer. Dieser nutzt das Boot mit seiner Familie.

MS Castagnola, 1910

Die «Società anonima dei Battellini a Motore la Vedetta», abgekürzt Società la Vedetta, welche von lokalen Hoteliers als Taxiboot-Betrieb 1909 in Lugano gegründet wurde, musste infolge Gründung einer neuen Gesellschaft in Konstanz eines ihrer Schiffe (das ehemalige MS Österreich der in Konkurs geratenen Konstanzer Motorboot Gesellschaft) wieder an den Bodensee zurück geben. Aus diesem Grund fehlte ein Schiff in Lugano. Via Schiffsmakler Deurer & Kaufmann wurde ein Ersatzfahrzeug geordert und schliesslich von J.G. Hitzler ein 12 Meter Motorboot (Baugleich «Aero» und «Astra» und auch zusammen mit diesen geliefert) erbaut. Das Schiff wurde 1944 in die Flotte der SNL integriert und 1998 in die Niederlande verkauft. Heute fährt das Schiff mit Heimathafen Eernewoude in Friesland nach wie vor als Salonboot unter seinem alten Namen «Castagnola».

MS Jolimont/Baslerdybli/Archaeopterix/Jolimont, 1911

Mit der Baunummer 254 lieferte die Hitzler-Werft in Lauenburg 1911 das erste Motorboot für den Bieler-

Betrieb. Da das Schiff jedoch, insbesondere bezüglich Fahrgeschwindigkeit, nie restlos befriedigte und Pläne für einen Umbau scheiterten, wurde die «Delphin» 1943 abgebrochen und als Alteisen verwertet.

MS Konstanz und MS Stadt Radolfszell, 1925

Mit den Baunummern 13 (MS Konstanz) und 14 (MS Stadt Radolfszell) wurden bei der jungen Werft von Theodor Hitzler in Regensburg, sozusagen im Zweigbetrieb an der Donau, 1925 zwei kleinere Fahrgastschiffe auf Kiel gelegt. Auftraggeberin war die Bodan-Werft in Kressbronn, die als Generalunternehmerin den Bau der beiden Schiffskörper mit Aufbauten (Casco) im Unterauftrag vergab. Das MS Stadt Radolfszell war das erste Motorschiff der Deutschen Reichsbahn und ersetzte das Dampfschiff mit gleichem Namen. Das Schiff bediente den Untersee zwischen Konstanz und Radolfszell. Die Maschinenanlage arbeitete jedoch unzuverlässig. Deshalb wurde das Schiff bereits 10 Jahre später wieder an die Bodan-Werft zurückgegeben, ausgeschlachtet und im «Tiefen Schweb», der tiefsten Stelle des Bodensees versenkt. Das 22,5 Meter lange MS Konstanz wurde für den Motorboot-Betrieb der Stadtwerke Konstanz in Betrieb gestellt und sollte den Lokalverkehr im Konstanzer Trichter bewältigen. Die Konstanz wurde aber noch im gleichen Jahr an die Schweizerische Schifffahrtsgesellschaft Untersee & Rhein vermietet und auf der Strecke Konstanz / Stein am Rhein und später auch bis Schaffhausen eingesetzt. 1936 kaufte die URh das Schiff und betreibt es heute als historischen Zeitzeugen. Es wird vor allem für Gesellschaftsfahrten gerne gebucht. Das «Konstanzerli» ist das älteste fahrbare Dieselmotorschiff des Bodensees, befindet sich in einem ausgezeichneten Betriebszustand und feiert in diesem Jahr sein 90-jähriges Jubiläum.

Eine weitere Hamburger Werft, Breuning & Söhne, MS Schwan

Der in Hamburg-Wilhelmsburg ansässige Familienbetrieb Breuning & Söhne, der zwischen 1892 und 1922 mindestens 10 Barkassen und Zollboote fertigte, baute ein weite-

see. Die neugegründete Bielersee Dampfschiffgesellschaft, Nachfolgefirma der Union-Dampfschiffgesellschaft, orderte dieses Boot direkt bei J.G. Hitzler in Lauenburg. Das Schiff wurde dann allerdings an Theodor Hitzler geliefert und gelangte via Deurer & Kaufmann nach Erlach an den Bielersee. Gemäss einem Dokument aus dem Bundesamt für Verkehr war das Schiff ursprünglich sogar als weiteres Schiff für die Società La Vedetta in Lugano vorgesehen. 1955 wurde die «Jolimont» nach Basel auf den Rhein verkauft und erhielt dort den Namen «Baslerdybli». Als Privatyacht kam das Schiff in den siebziger Jahren wieder auf den Bielersee zurück und verkehrte unter dem Namen «Archaeopterix». Später wurde das in die Jahre gekommene Fahrzeug an eine Werft verkauft und schlussendlich auf einem verrosteten Tieflader deponiert, wo es bald zum Wrack mutierte. Unternehmer und Schiffsliebhaber Guido Schuppisser kaufte das Boot und renovierte es von 2000 bis 2003 umfassend. Heute ist die «Jolimont» wieder unter ihrem ursprünglichen Namen als Nostalgie-Salonboot mit Heimathafen Sugiez auf den drei Juraseen unterwegs.

MS Mars/Iseltwald/Mary Ann, 1911

Als grösseres Nachfolgemodell für den Transport der Luftschiff-Fahr-

gäste wurde in Luzern das 15 Meter lange MS Mars bei J.G. Hitzler geordert und schlussendlich via Theodor Hitzler und Deurer & Kaufmann geliefert. Durch Eintausch für ein Güterschiff (MS Mercur) kam das Boot 1918 auf den Brienzersee und erhielt dort den Namen «Iseltwald». 1934 wurde das Schiff um 3 Meter verlängert und ein Dieselmotor eingebaut. Mit der Inbetriebnahme eines grösseren Schiffes wurde das alte Brienzersee-Winterschiff schlussendlich ausser Dienst gestellt und nach Murten an eine Privatperson verkauft. In stark umgebauter Form verkehrte das Schiff dort als Privatyacht «Mary Ann». 2010 wurde die «Mary Ann» an einen Schiffsmakler verkauft und nach Mulhouse transportiert. Ein Ostschweizer Haustechnik-Unternehmer kaufte das nostalgische Fahrzeug, entfernte die Aufbauten und begann mit der Substanzerhaltung und Renovation des Fahrzeugs. In Ermatingen am Bodensee ist die Schiffsschale nun wieder zum Verkauf ausgeschrieben.

MS Delphin, 1912

Mit der Baunummer 119 lieferte Theodor Hitzler 1912 sein erstes Schiff in die Schweiz. Die vorgefertigten Teile gelangten im Sommer nach Luzern und ab Frühling 2013 ging das erste als Dieselmotorschiff konzipierte Fahrzeug der Schweiz in



Jolimont



MS Mars im Ursprungszustand



MS Mars Schiffsschale



MS Konstanz

Quellenangaben:

Die Neubauten der Hitzler-Werft, Lauenburg
1886–2011, Hitzler/Detlefsen 2011
Von der Hansekogge zum Containerschiff, Cai
Boie 2001
Schiffahrt auf dem Vierwaldstättersee,
Gwerder/Liechti/Meister
Schiffahrt auf dem Thuner-/Brienzersee,
Gwerder/Liechti/Meister
Archive Hitzler-Werft und G. Schuppisser
Archive Dampferzeitung
Eigene Recherchen des Autors und im Internet

Weitere Informationen:
www.ms-jolimont.ch
www.mssanmartino.ch
www.msschwan.ch
www.hitzler-werft.de

res Schiff welches später in die Schweiz geliefert wurde. Die Quellen sind allerdings nicht vollumfänglich gesichert, mindestens ein Breuning-Schiff (MS Schwan II/Zugersee) gelangte aber von Hamburg in die Schweiz. Im Jahre 1911 wurde nämlich eine 14 Meter lange, 3 Meter Breite und rund 12 Tonnen schwere Barkasse bei Breuning & Söhne in Wilhelmsburg auf Kiel gelegt. Sie erhält den Namen «Elise» und wird an die Bavaria Brauerei Hamburg abgeliefert. 1922 fusioniert die Bavaria Brauerei mit der zweiten Hamburger Grossbrauerei namens Actien Brauerei. Im Zuge dieses Zusammenschlusses wurden diverse Geschäftsbereiche neu organisiert und auch Fahrzeuge verkauft. Gleichzeitig lieferte für den Kurverein Oberägeri der bekannte Schiffsmakler Deurer & Kaufmann aus Hamburg ein preiswertes Occasionsfahrzeug. Die Technischen Daten des gelieferten Schiffes vom 20. Mai 1922 nennen eine Länge von 14,4 Meter. Ein Zusammenhang der «Elise» mit dem Schiff welches nach Oberägeri geliefert wurde, lässt sich im Moment nicht beweisen, passt allerdings zeitlich wie auch bezüglich Schiffgrösse und Bauwerft offensichtlich. Es darf deshalb vermutet werden, dass es

sich um dasselbe Boot handelt. Das neue Ägerisee-Schiff wird jedenfalls auf den Namen «Morgarten» getauft und im Sommer 1922 in Betrieb genommen. Der Betrieb des für den Ägerisee eher etwas zu gross geratenen Schiffes verschlang aber viel Geld und 1928 musste das Schiff an den Thunersee verkauft werden. Dort wurde die «Morgarten» um 2,80 Meter verlängert und im unteren Seeteil für Lokalkurse eingesetzt. 1949 wurde das Schiff auf den Brienzersee überführt und erhielt den Namen «Harder». Für den Kursverkehr wurde das Schiff aber bald zu klein und die BLS-Schiffsbetriebe erwägten das Fahrzeug ins Ausland zu verkaufen. Dank dem Orion Club Zug und der Zugersee Schifffahrtsgesellschaft gelangte das Schiff 2001 wieder zurück in den Kanton Zug und wurde in Anlehnung an das ähnlich aussehende und bis 1978 auf dem Zugersee in Betrieb gestandene MS Schwan, in «Schwan» umgetauft. Durch ein starkes Gewitter sank das Schiff vor zwei Jahren und wurde danach wieder gehoben und gründlich renoviert und modernisiert. Die erste «Schwan» übrigens, auch ein ehemaliges Hamburger Schiff, wurde 1920 von Deurer & Kaufmann an den Zugersee gelie-

fert, gelangte später auf den Rhein, Frankreich und Belgien als Kanalschiff und drei Jahre später auf den Zürichsee. 1984 wurde das Schiff schliesslich nach Holland verkauft. Ein gutes Beispiel, wie diese kleinen Schiffe von Eigner zu Eigner herumgereicht wurden und ihre Spur deshalb oft verloren ging. Ein Grund mehr, um auf jedes in der Schweiz verbliebene Exemplar dieser Motorschiffpioniere stolz zu sein. Sie modernisierten einst den Tourismus in unserem Land; die älteren aus der Schlosswerft von Reinhold Holtz jeweils noch mit der typischen Schlosswerft-Bugzier versehen, die jüngeren aus den Hitzler Werften Lauenburg oder Hamburg bereits ohne Bugzier, jedoch ohne Zweifel und unablässig den Siegeszug des Verbrennungsmotors ankündend, nicht nur in Hamburg und der weiten Welt, sondern auch in unserem kleinen Alpenland Schweiz.



Stefano Butti