

# Historische Schiffe – Der interessante Lebenslauf eines Motor-Fahrgastbootes

## MS San Martino

STEFANO BUTTI *Text/Bilder*



### Das 100-jährige Fahrgastschiff wird zum Privatboot

Vielleicht sind Sie ihm auch schon begegnet, nicht auf einem französischen Kanal und auch nicht auf der Donau, in Amsterdam, Bremen oder Hamburg. Noch nicht! Aber vielleicht auf dem Zürichsee. Vielleicht auch auf dem Rhein zwischen dem Rheinfall und Eglisau. Vielleicht haben Sie sogar einen Manöver-, GPS- oder Radarkurs auf ihm gemacht. Mein hundertjähriges Boot hat schon viel erlebt, hiess schon «Christoffel» und «Rhenania». Zu seinem runden Geburtstag dieses Jahr hat mein mittlerweile guter Freund nun aber wieder seinen ursprünglichen Namen angenommen, «San Martino».

### Geschichte des Schiffes

Auf Kiel gelegt wurde die «San Martino» im Frühjahr 1909 auf der Werft von Theodor Hitzler in Hamburg. Zusammen mit vier anderen kleinen Motorbooten für den Personentransport sollte sie in die Schweiz geliefert werden, genauer in die Südschweiz, an den Lago di Lugano oder Ceresio,



wie dieser See von den Einheimischen genannt wird. Eine private Schifffahrtsgesellschaft mit dem Namen Vedetta SA aus Lugano hatte beim Schiffsmakler Deurer & Kaufmann 1908 fünf Barkassen mit einer Tragfähigkeit von je 40 Passagieren

oder 3 Tonnen geordert. Das Handelshaus Deurer & Kaufmann aus Hamburg lieferte in ganz Europa und auch nach Ostafrika kleine Motorboote für den Lokalverkehr, vornehmlich mit Benzin, Diesel oder Petroleum Motoren ausgerüstet. Gebaut



### Technische Daten der San Martino (heutiger Zustand)

Länge über Alles	14.35 m
Breite über Alles	2.65 m
Breite über Spanten	2.40 m
Schottwände	3
Tiefgang	ca. 0.90 m
Freibord	ca. 0.45 m
Gewicht	9 Tonnen
Motor	Volvo TAMD 22 P
Zylinder	4
Leistung	56 KW, 75 PS
Elektrische Anlage	12 Volt
Antrieb	Festpropeller, 3 Flügel, Wendegetriebe
Geschwindigkeit	ca. 18 km/h (volle Leistung)
Amtliches Kennzeichen	SG 341

# Historische Schiffe – Der interessante Lebenslauf eines Motor-Fahrgastbootes

wurden diese Schiffe entweder bei Theodor Hitzler in Hamburg, oder bei seinem Vater, der Hitzler Werft in Lauenburg an der Elbe. Die Firma Vedetta SA, welche lokalen Hoteliers gehörte, wollte einen Bootsbetrieb in der Bucht von Lugano initiieren. Die fünf Schiffe mit Namen «Vedetta» (1908), «Monte Brè» (1909), «San Martino» (1909), «Caprino» (1909) und «Castagnola» (1910), bedienten die Stege Cassarate, Cortivo, Grotto Elvezia, San Domenico, Gandria, Grotto Pescatori, Caprino, Cavallino und San Rocco. Vier Boote wurden für den Kursbetrieb benötigt, eines war als Supplémentschiff und Werftboot in der Resérve oder für Warentransporte eingeteilt. Als zwischen 1934 und 1936 die Strasse nach Gandria gebaut wurde, stellten die Vedetta-Schiffe die einzige Verbindung zwischen Gandria und Lugano sicher, da auch der Fussweg infolge Stein-

schlags aufgrund der Bauarbeiten unpassierbar war. Die Vedetta-Schiffe gehörten zu Lugano wie das Tram zu Zürich. Am 3. Juli 1944 wurde die private Schifffahrtsgesellschaft «La Vedetta» aufgelöst und die vier verbliebenen Schiffe (MS Monte Brè wurde bereits 1912 verkauft) in die Società di Navigazione del Lago di Lugano, abgekürzt SNL, integriert, welche auch das Personal der Kleinreederei übernahm. Die vier Schiffe wurden ab diesem Zeitpunkt neu vom Bundesamt für Verkehr kontrolliert, wie sämtlichen Fahrzeuge von konzessionierten Transportunternehmen. Als 1951 die finanzielle Sanierung der SNL abgeschlossen war, kaufte die «Società» die bereits 7 Jahre zuvor übernommenen Boote von den Eigentümern der ehemaligen Firma «La Vedetta». Das MS San Martino wechselte für CHF 16 130.– den Besitzer. 1952 wurde die «San Martino»

um drei Meter verlängert und die Kabine neu mit 16 Sitzplätzen erstellt. Gleichzeitig wurde der ursprüngliche Motor, ein 2-Takt Benzinmotor der Motorenfabrik Bremen, durch einen 4 Zylinder Universal Motor (Typ LSCR mit 2450ccm, Gewicht 298 kg, Getriebe 1:2,25, elektrische Anlage 6 Volt) ersetzt. Das Schiff wurde fünf Jahre später an Herrn Gustav Wirth in Eglisau am Rhein verkauft und verliess den Luganersee am 27. Juli 1957. In Eglisau wurde es als Fähre und Gesellschaftsboot eingesetzt und befuhr den Rhein zwischen dem Kraftwerk Rheinfelden, wo die Glatt einmündet und dem Rheinfeld bei Neuhausen. Anfangs der siebziger Jahre änderte der neue Besitzer René Wirth, Nachfolger von Gustav Wirth, den Namen des Schiffes. Aus der «San Martino» wurde die «Rhenania». Der Verwendungszweck blieb derselbe, das Schiff wurde nun aber







speziell als Oldtimer angepriesen. Am 11. Oktober 1989 wechselte das Boot erneut den Besitzer. Schiffsführer und Nautiker Hans Neuhaus und Frau Hedwig Schadegg, Inhaber des Instituts für Hochseenavigation und Herausgeber der Zeitschrift See-meile, wurden nun die neuen Eigner. Die «Rhenania» wechselte bald darauf auf den Zürichsee und erhielt den Namen «Christoffel». Das Schiff wurde für Gesellschaftsfahrten und als Schulschiff eingesetzt. Nach zwei Jahren wechselte das Schiff seinen Standplatz. Vom rechten Ufer des Zürichsees, dem Gebiet Christoffel bei Herrliberg/Feldmeilen, übersiedelte das Boot nach Wädenswil, wo es lange Zeit im alten Hafen der Brauerei Wädenswil eine neue Bleibe fand. Im Frühling 1998 erhielt das Schiff, mit einem Volvo Penta Dieselmotor Typ TAMD 22 mit 70 PS Leistung, sein drittes Antriebsaggregat. Auch der Brennstofftank wurde gewechselt. Im Jahre 2004 änderte der Standplatz erneut. Weil im Brauerei-Areal in Wädenswil eine Überbauung geplant war, verlegte das Schiff zwangsläufig seinen Standplatz nach Schmerikon am Obersee und erhielt ein Sankt Galler Kennzeichen. Am 1. Januar 2006 wurde die «Christoffel» verkauft. Frau Hedi Schadegg, Witwe des 2003 verstorbenen Hans

Neuhaus, verkaufte das Schiff an Stefano Butti, auch ein Zürich-Seemann und Kapitän bei der lokalen Schifffahrtsgesellschaft. Am 4. August 2006 wurde die alte Barkasse ausgewässert und in die Scheune des neuen Eigners nach Lufingen transportiert. Bis am 20. Juli 2009, dem Tag der erneuten Wasserung, erhielt der Oldtimer dort eine umfassende Renovation, wobei diverse Schalenbleche ersetzt, eine neue Antriebswelle eingepasst, und das Schiff zum Privatboot umfunktionierte. Das 100jährige Jubiläum mit Wiederinbetriebnahme und Taufe fand am 6. August neben dem 75jährigen Nostalgie-Motorschiff Etzel in Zürich statt.

### **Was wurde aus den anderen «Vedetta»-Schiffen?**

Die anderen vier Schiffe der ehemaligen Società La Vedetta aus Lugano erfuhren ähnliche Schicksale wie die San Martino. MS Monte Brè wurde bereits 1912 auf den Lac de Joux im Jura verkauft und unter dem Namen «Le Matin» betrieben. 1918 wechselte das Boot auf den Hallwilersee und hiess bis 1960 «Seetal» und danach «Hallwil». 1977 wurde das Schiff ausser Betrieb genommen und als Kinderspielplatz an Land abgestellt. 1980 kaufte ein Zürcher Garagist das vom Rost zerfressene Fahr-

zeug und liess es als Dampfboot «Sirius» wieder auferstehen. Die «Sirius» dampft nach langen Jahren erfolgreichen Einsatzes auf dem Zürichsee, heute unter einem neuen Eigner auf dem Murtensee. Die «Caprino» wurde 1966 ausser Betrieb genommen und 1973 bis auf die Schale demontiert und an eine private Eignergemeinschaft verkauft. Das weitere Schicksal dieses Schiffes konnte noch nicht genau recherchiert werden, vermutlich befindet sich das Boot in Norditalien. MS Castagnola versah bis in die neunziger Jahre Dienst auf dem Luganersee. Mitte Juni 1998 wurde das Schiff auf einen Tieflader verladen und nach Holland zu seinem neuen Eigner transportiert, welcher den Oldtimer nun in Amsterdam und Umgebung für private Zwecke nutzt. MS Vedetta schliesslich, mit Baujahr 1908 das älteste Schiff dieser Baureihe, verkehrt nach wie vor als Arbeitsboot und Werftbarkasse in den Diensten der Società di Navigazione del Lago di Lugano. Es feierte 2008 sein rundes Jubiläum und wurde zu Ehren dieses Anlasses für stündige Rundfahrten eingesetzt. Die Hitzler Werft baute viele Stahlboote ähnlicher Grösse für ganz Europa. Auch in die Schweiz wurden verschiedene Schiffe geliefert. Neben den Vedetta-Schiffen wurde beispielsweise die «Jolimont» für den Bielersee, oder auf dem Vierwaldstättersee die Boote «Mars», «Aero» und «Astra» bei Hitzler gebaut. Auch das erste grosse Dieselmotor-Schraubenschiff der Schweiz, die «Delphin» des Vierwaldstättersees stammte aus der Werft von Theodor Hitzler & Co., Hamburg.

### **Die Renovation in der Scheune**

Neben der offiziellen Geschichte gibt es auch noch eine etwas jüngere, eher emotionellere, welche die werten Leser dieser Zeitschrift mindestens genau so interessieren dürfte. Sie beginnt 2005, im letzten Betriebsjahr des kleinen Fahrgastschiffes. Die alte Barkasse «Christoffel» hatte

# Historische Schiffe – Der interessante Lebenslauf eines Motor-Fahrgastbootes

nämlich schon im letzten Betriebsjahr vielfach Wasser in der Bilge. Bei Regen lief dieses zwischen Fensterscheiben und Aufbau ins Bootsinnere, bei Sonnenschein durch die Stopfbüchse im Stevenrohr, vielleicht sogar unter dem Beton im Achterschiff. Im Januar 2006 wurde bei einer genaueren Untersuchung jedenfalls eine kleine Leckage gefunden, welche immerhin umgehend provisorisch abgedichtet werden konnte. Schnell wurde jedoch klar, dass die gesamte Schale mindestens genau untersucht, eher wahrscheinlich komplett saniert werden musste. Der hundertjährige Stahl hatte insbesondere am Heck und Bug starken Lochfrass. Wie jeder Metallbauer weiss, neigen kohlenstoffreiche Eisenlegierungen wie im Schiffsbau verwendet, zu punktueller Korrosion. Hundert Jahre kommerzieller Einsatz hinterlassen ihre Spuren! Der Plan war jedenfalls

schnell klar. Nachdem die Scheune im angrenzenden Wohnhaus des Eigentümers des Hauses wird eine temporäre Schiffbauhalle. Die Kapitänsuniform wurde also mit dem «Übergwändli» getauscht, diese Metamorphose veranlasst mich nun in der Ich-Form weiter zu schreiben. Im Frühling 2006 wurde die «Christoffel» bis auf die vorgeschriebene Ausrüstung ausgeräumt und der Transport nach Lufingen im Zürcher Unterland organisiert. Am 4. August 2006 frühmorgens um 5 Uhr war es dann soweit; einer abenteuerlichen Fahrt im Morgengrauen von Schmelikon nach Zürich folgte die Auswaschung bei der städtischen Seepolizei und der Strassentransport in die vorbereitete Werfthalle Lufingen. Die heikelste Phase war sicherlich das Einfahren des zehn Tonnen schweren und 14 Meter langen Bootes mittels Kran, Rollen, Balken und Holzkeilen

seitwärts in das Gebäude. Das Dach konnte ja schlecht abgebaut werden, zumindest hätte dies zu längeren Diskussionen in meinem Umfeld geführt. Nachdem das Achterschiff, welches noch etwas aus dem Haus herausragte, mit einer sturmsicheren Zeltkonstruktion überdacht wurde, konnte es endlich losgehen. Sämtliche Innenausbauten wurden entfernt, der Brennstofftank ausgebaut, der Betonballast im Vor- und Achterschiff herausgespitzt. Nun wurden Löcher gesucht. Der zum Werftarbeiter mutierte Reeder mittels Hammer, Spitzisen und seiner bestens bewährten «Schlagdrauf»-Methode, Kollege und Schiffingenieur Jonas Panacek etwas zivilisierter, mittels Ultraschallgerät. Wir fanden rund 20 schwache Stellen, teilweise sogar unter einem Millimeter Dicke. Insgesamt fünf Quadratmeter Schalenbleche mussten ersetzt werden. Nun



**COELAN**  
Flüssigkunststoffe  
[www.coelan.ch](http://www.coelan.ch)

Ihr Boot wird es Ihnen danken!

- Coelan und Epifanes Bootsacke
- VC-17 Antifouling, Pinsel, Roller
- Epoxydharze, West-System
- Polyesterharze, Gelcoats etc.

**suter-kunststoffe ag**  
[www.swiss-composite.ch](http://www.swiss-composite.ch)  
Bernfeldweg 4 CH-3303 Jegenstorf Tel. 031 763 6060 Fax 763 60 61



# Historische Schiffe – Der interessante Lebenslauf eines Motor-Fahrgastbootes



wurde professionelle Hilfe nötig. Kollege Beat Kaufmann und seine Jungs brachten Ihre Hydraulikpressen, Kompressoren, Schweißgeräte, Plasmaschneider, Nadelhammer und noch Diverses mehr, und schon bald hämmerte, kreischte, lärmte und roch es gewaltig. Ich hatte meine helle Freude. Die Nachbarn und meine Katzen auch! Aber was sein muss, muss sein. Trotzdem war ich selber auch froh, als die Jungs nach sechs Wochen ihre Zelte abbrachen. Und wie froh! Neues Metall fünf Millimeter dick glänzte an vielen Stellen. Ein neues Stevenrohr mit neuer Schraubenwelle, ein neues Schott sowie ein 18 cm Bugstrahlrohr beschleunigten meinen Puls. In Gedanken stand ich bereits am Ruder und dirigierte die Propellerumdrehungen. Aber es war noch ein weiter Weg bis dahin. Mein Part als Werftarbeiter begann wieder von neuem. Das 200 Kilo schwere Blech auf dem Achterdeck musste noch weg um die Rumpf-Deck Verbindung zu erneuern. Bleibarren und Teer mussten als neuer Ballast eingefüllt werden. Scheuerleisten, Reling, Ankerwinde und Klüse waren die folgenden Metallarbeiten. Fenster wurden eingepasst, Installationen eingebaut, Technik, Mechanik und Elektrik neu aufgebaut oder revidiert. Die Holzarbeiten folgten: Böden wurden gelegt, Wände gestellt, der Innenausbau begonnen. Im Vorschiff, welches früher offen war, konstruierte ich eine neue Kabine, das zukünftige Schlafzimmer. Der Motor,

welcher angehoben wurde um besseren Zugang zur Schale zu bekommen, musste wieder ausgerichtet und befestigt werden. Danach folgte der Aufbau des Motorenraumes inklusive Schalldämmung. Die Küche wurde eingebaut, das Bett im Vorschiff über dem Brennstofftank konstruiert. Und dann immer wieder diese Malerarbeiten! Unterwasser, Überwasser, Innen, Aussen, putzen, schleifen, spachteln, kleben, wieder schleifen, wieder malen, trocknen lassen, malen etc. etc. Was hier so schnell in einigen Sätzen und Worten zusammengefasst ist, dauerte insgesamt über zwei Jahre. Wie jeder Held des Alltags, hatte auch ich selbstverständlich noch andere Verpflichtungen. Mein Lottogewinn hat sich jedenfalls zum x-ten male auf später verschoben und 65 bin ich auch noch nicht. Aber mit jeder Farbschicht näherte sich langsam aber stetig das grosse Ziel. Als der Motor endlich probeweise nach mittlerweile drei Jahren wieder die ersten Arbeitstakte von sich gab, jubelte mein Herz. Ich konnte endlich den Telefonhörer in die Hand nehmen und die Stiftra anrufen. Am 20. Juli 2009 sollte endlich der ersehnte Tag sein. Der grosse Tag der Wasserung! Bis dahin kam aber noch der Endspurt. Vier Schichten Antifouling mussten noch aufgetragen, die Elektrik und Maschine gecheckt werden. Es durfte nichts schief gehen. Alles musste funktionieren. Alles! Und: Die Werfthalle welche nun drei Jahre lang mein erweitertes

Zuhause war, musste abgebrochen werden. Spätestens jetzt jubelten auch meine Nachbarn mit. An dieser Stelle sei nochmals ganz herzlich allen Personen in meinem Umfeld für ihr Verständnis gedankt! Endlich war es soweit. Der rote Kran kam um die Ecke gefahren und platzierte sich. Der Tieflader folgte wenig später. In zwei Stunden hatten wir die «San Martino» aus dem Haus gezirkelt. Wie die Messingbuchstaben im Sonnenlicht funkeln, ja das ganze Schiff vor frischer Farbe glänzt. Eine Augenweide! Ich war schon lange nicht mehr so nervös, und gleichzeitig so stolz. Wenn alles gut geht, sollte ich heute Abend der stolzeste Mensch auf dem Zürichsee sein, wenn es nicht gut gehen sollte..., daran konnte ich nicht denken. Nun es ging gut. Einige kleinere Kinderkrankheiten zwar, aber das ist schliesslich normal. Ich bin tatsächlich der stolzeste Mensch auf dem Zürichsee, zumindest jetzt noch. Allerdings nicht mehr



lange! Wenn alles gut geht, und ich hoffe das wird es erneut, wenn ich also meinen nächsten Plan in Angriff nehme und das habe ich fest vor, in zwei Jahren, dann werde ich mich auf jeden Besuch eines Schleusenschiffer-Kollegen freuen, irgendwo zwischen Paris, Köln, Amsterdam, Hamburg oder Berlin. Wenn ich dann einen roten Wimpel mit dem blauen Kanal, den zwei Schleusentoren und dem Schweizerkreuz erblicke, werde ich eine Flasche aus der Bilge holen und herüber rufen: «Hallo, Kapitän Stefano mit der alten, kleinen Barkasse San Martino lädt zum Apéro!» Schwirbel Ahoi! 🚩