

Geschichte der Dampfschifffahrt



© [Staatsarchiv Uri](#), Sammlung Graphica 11.02-N-431

1832 erklärte die Urner Regierung, sie habe "hinsichtlich der Errichtung eines Dampfschiffes auf dem Vierwaldstättersee sorgfältige Berechnung aufnehmen lassen, aus welchen sich ergeben habe, dass der ganze Transit auf dem See mit Inbegriff seiner sämtlichen Gestade nicht hinreichen würde, um die Existenz eines Dampfschiffes auf demselben zu sichern." 1833 verdienten 75 Flüeler entweder auf eigene Rechnung oder als Angestellte ihr Brot in der Schifffahrt (1812: 61, 1826: 64).

In Luzern gründete 1835 der aus dem Elsass stammende Kaufmann Casimir Friedrich Knörr mit einem Aktienkapital von 100'000 Franken eine "Aktiengesellschaft behufs Errichtung eines Dampfschiffes auf dem Vierwaldstättersee". Gleichzeitig ersuchte er die Luzerner Regierung um die Bewilligung und Gewährung der notwendigen Privilegien. Die Luzerner Regierung gab die Erlaubnis und stellte gleich ein Konkurrenzverbot für sechs Jahre in Aussicht. Die Dampfschiffahrtsgesellschaft erhielt zudem das Recht und die Pflicht, alle Transitwaren und Personen, welche das Dampfschiff benutzen wollen, von Luzern aus an alle Gestade zu führen.

Zwei Jahre später trat das Dampfschiff Stadt Luzern seine Eröffnungsfahrt an. Das von Escher Wyss gebaute Eindeckschiff, 32 Meter lang und 6 Meter breit, besass eine Maschinenstärke von 40 PS. Es hatte zudem einen Mastbaum damit bei günstigem Wind zusätzlich die Segel gesetzt werden konnten. Der Schiffskessel wurde mit Tannen- und Buchenholz geheizt und brauchte für die 41 km lange Strecke von Luzern nach Flüelen eindreiviertel Klafter Holz. Das Dampfschiff erforderte eine neunköpfige Besatzung und konnte 300 Personen nebst 10 Tonnen Gütern auf einmal befördern. Für die Strecke Luzern-Flüelen benötigte das Schiff zweieinhalb Stunden. Ein gewaltiger Fortschritt: Die Rudernauen waren normalerweise neun Stunden auf Fahrt.

Nach nur dreistündiger Fahrt erreichte das Dampfschiff Stadt Luzern auf seiner Jungfernfahrt den Hafenort Flüelen. Die „Luzerner Zeitung“ berichtete: "In Flüelen vollends stieg die Freude und das Erstaunen der uns Luzernern noch näher verbundenen Bevölkerung von Uri. Dem Kanonendonner der 'Stadt Luzern' antwortet der Kanonendonner am Gestade des Vaterlandes von Wilhelm Tell, und hoch hinauf in den kahlen Felsenwänden des erstaunten Gotthards widerhallte das Echo". Daraufhin schritt man zum Festmahle in Aldorf und feierte tüchtig den Einzug der neuen Technik auf dem Vierwaldstättersee.

Die anfänglichen Streitigkeiten über den Standort des Landungsplatzes konnten alsbald

gelöst werden, indem schliesslich auf Kosten der Dampfschiffahrtsgesellschaft in der Nähe der heutigen Schiffflände eine weit in den See hinausführende Holzbrücke angelegt wurde.

1846 gründete der Urner Ingenieur Karl Emanuel Müller die Postdampfschiffahrtsgesellschaft. Er konnte mit den Regierungen von Uri und Luzern einen Konzessionsvertrag abschliessen, der seiner Gesellschaft den Posttransport zusprach. Mitten in den Sonderbundswirren fand 1847 die Probefahrt des "Waldstätters", des ersten Dampfers der Postschiffahrtsgesellschaft statt. Ein Jahr nach der Gründung des Bundesstaates hob das Bundesgesetz über den freien Verkehr auf der Wasserstrasse Luzern-Flüelen alle Schifffahrtsrechte auf und ebnete - nach jahrelangem harten Korruenzkampf - den Weg zu einer Verständigung zwischen den beiden Gesellschaften. Man einigte sich auf gleiche Tarife und einen gemeinsamen Fahrplan.

1869 sclossen sich die beiden Dampfschiffahrtsgesellschaften Knörr und Müller zur "Verinigten Dampfschiffgesellschaft des Vierwaldstättersees" zusammen. Weitere Zusammenschlüsse folgen, dass schliesslich nur noch die "Schiffahrtsgesellschaft des Vierwaldstättersees" (Name seit 1960) verblieb.



© [Staatsarchiv Uri](https://www.staatsarchiv.ch/), Sammlung Graphica 11.01-N-423

Literatur:
Fryberg Stefan, Verkehrswege in Uri - Der Urnersee, Altdorf 1993;