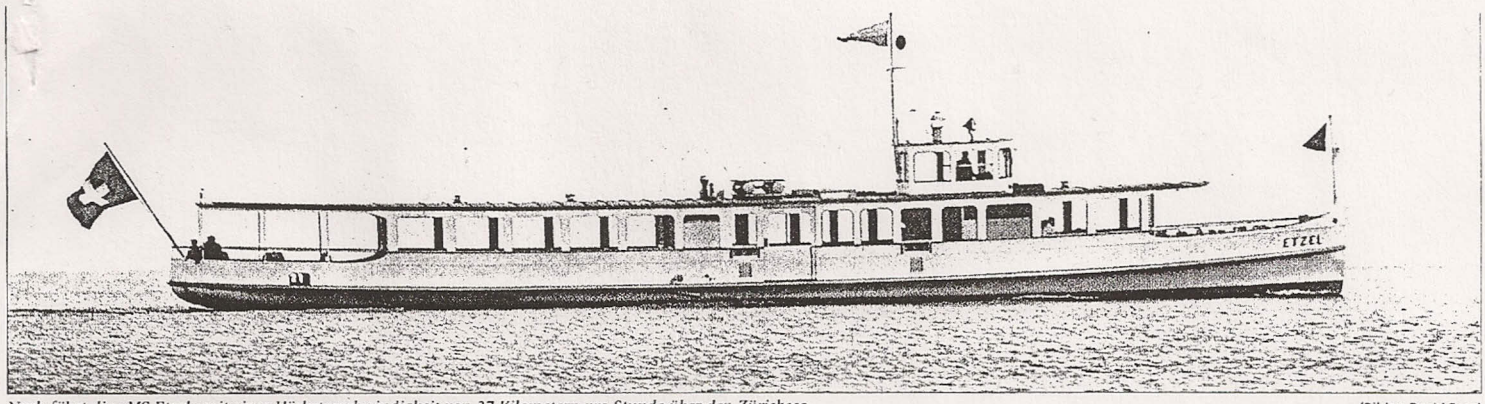


Noch fährt die «MS Etzel» mit einer Höchstgeschwindigkeit von 27 Kilometern pro Stunde über den Zürichsee. (Bilder: David Baer)

OBERGLATT / *Stefano Butti gründete einen Verein, um das Motorschiff «Etzel» zu retten*

Zürcher Unterländer Kapitän will die letzte «Zürichsee-Schwalbe» retten

Der Schifffführer Stefano Butti aus Oberglatt will verhindern, dass das älteste Motorschiff nächstes Jahr vom Zürichsee verschwindet. Mit dem Verein Pro «MS Etzel» möchte er das Schiff übernehmen und für Extrafahrten einsetzen.

URSULA WULFSEN-DÜTSCHLER

Breitbeinig steht Stefano Butti in der erhöhten Kabine des Schiffsführers und dreht mit grossen Bewegungen am hölzernen Steuerrad. Das bald 66-jährige Motorschiff «Etzel» wendet sofort vom Steg weg und zischt elegant und schnell durch die Wellen des Zürichsees.

Es stört den Kapitän kaum, dass er auf dem ältesten Motorschiff der Zürichsee-Schifffahrtsgesellschaft (ZSG) beim Steuern noch Schwerarbeit verrichten muss. «Das ist echtes, währschaftes Handwerk», kommentiert der 30-Jährige seinen Körpereinsatz und fährt gleich fort: «Öises ‹Etzel› isch aber e guetmüetigs Schiff.»

Schwesterschiffe verkauft

Die «MS Etzel» ist die letzte «Zürichsee-Schwalbe» – so werden diese Schiffe wegen der runden Heckform genannt –, die heute noch im Einsatz steht. Aber bereits im nächsten Jahr soll sie ausgemustert und verkauft werden wie ihre drei Schwesterschiffe «Speer», «Halbinsel Au» und «Möwe» vor drei Jahren. Ein neues, modernes und grösseres Schiff, welches zudem mit weniger Aufwand betrieben werden kann, wird ihren Dienst im unteren Seebecken übernehmen.

«Für den kommerziellen Nutzen hat dieses Schiff ausgedient», ist sich Stefano Butti bewusst. Die Ausstattung entspreche nicht mehr den modernen Ansprüchen. Es habe zu wenig Aussenplätze für den Sommerbetrieb, sei nicht komfortabel genug und viel zu klein, um es gewinnbringend zu betreiben. Zudem müsste es restauriert und ein neuer Motor eingesetzt werden. Heute wird das Schiff vorwiegend im Winter im unteren Seebecken für die kleinen Rundfahrten und im Querverkehr zwischen Erlenbach, Thalwil und Küsnacht eingesetzt.

Ein Stück Industriegeschichte

Trotzdem bedauert er es, wie viele Zürichsee-Anwohner und Benützer der «Etzel» auch, dass das Schiff vom Zürichsee verschwinden soll. Die «MS Etzel» ist nicht nur die letzte echte Vertreterin der traditionellen «Zürichsee-Schwalben». Es ist das erste mit Dieselantrieb konzipierte und gebaute Motorschiff auf dem Zürichsee und weltweit das erste Schiff mit einem Escher-Wyss-Verstellpropeller.

«Die ‹Etzel› verkörpert ein lebendiges Stück Industriegeschichte und sollte für die Nachwelt erhalten bleiben», fordert der Oberglatter Schiffsfan, der seit letztem Frühling auf der «Etzel» als Kapitän tätig ist. Dieses Schiff stelle einen der ersten Dieselpioniere dar und sei an der Schifffahrtsgeschichte massgeblich beteiligt gewesen – auch während des Zweiten Weltkriegs.

Als Partyschiff im Einsatz

Stefano Butti gründete am 22. Juni 1999 zusammen mit Arbeitskollegen und Freunden der Schifffahrt den Verein Pro «MS Etzel». Er steht ihm als Präsident vor. «Das Ziel des Vereins ist es, das Motorschiff als technisches Kulturgut auf dem Zürichsee zu erhalten», sagt er. Falls die Zürichsee-Schifffahrtsgesellschaft keine Verwendung findet, will der Verein für den Unterhalt und den Betrieb aufkommen und das Schiff auf privater Basis weiterbetreiben.

Kapitän Stefano Butti aus Oberglatt stört es nicht, dass er beim Steuern des Motorschiffs «Etzel» noch Schwerarbeit verrichten muss.

Der Verein sieht vor, die «MS Etzel» für Extra- und Charterfahrten für 80 Personen oder 40 Bankettplätze auf dem Zürichsee einzusetzen und somit den Erhalt für die nächsten 25 Jahre zu sichern. Die Einsatz- und Verdienstmöglichkeiten für das verhältnismässig kleine Partyschiff seien nicht allzu gross, ist sich der Schiffsführer bewusst. Durch die ehrenamtliche Arbeitsbereitschaft von Vereinsmitgliedern und ehemaligen Kapitänen und mit neuen Angeboten wie Badeplausch- und Sporttauchausflügen oder Nostalgiefahrten sollte jedoch der Schiffsunterhalt finanziert werden können.

Zuvor müssen die Vereinsmitglieder jedoch das alte Schiff umbauen und die nötigsten Renovationen vornehmen. «Unser Wunsch ist es, das Schiff technisch und äusserlich in seinen ursprünglichen Zustand zurückzuversetzen», sagt Stefano Butti. Geplant ist etwa, die ursprüngliche Motorhaube im Einstiegsdeck wieder aufzubauen. Neben der technischen Einrichtung müssen sie auch den Innenausbau gründlich revidieren und erneuern. Zuoberst auf der Wunschliste steht auch ein neuer Motor.

Spendengelder für Renovation

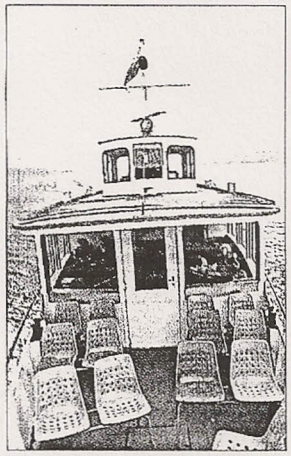
Für die gesamten Renovationsarbeiten, die bei Mangel an Geld auf mehrere Jahre verteilt werden könnten, rechnen die Vereinsmitglieder mit einem Aufwand von etwa 500 000 Franken. «Die Kosten für die Instandstellungsarbeiten, die Umbauten und Restaurierungen sollen mit Spendengeldern gedeckt werden», meint der Vereinspräsident. Bereits seien ihnen grössere Beträge von Firmen und Anwohnern des Zürichsees zugesichert worden. Der spätere Betrieb des Schiffes soll jedoch selbsttragend sein. Die Jahresbeiträge von 50 Franken pro Mitglied werden vorwiegend für die Werbung verwendet.

Allerdings steht zurzeit noch nicht fest, unter welchen Bedingungen und mit welchen Verpflichtungen der Verein das Schiff von der Zürichsee-Schifffahrtsgesellschaft übernehmen könnte. Der Vorstand hat dem Verwaltungsrat ein ausführliches Konzept mit vier Varianten unterbreitet, aber der Entscheid fällt erst in einigen Monaten, wenn klar ist, wann das neue Schiff geliefert wird.

Selber Verantwortung tragen

Die Vorschläge des Vereins beinhalten entweder einen Kauf, ein Leasing-Übereinkommen, eine Gebrauchsübernahme mit 50-prozentigem Wechsel des Eigentumsverhältnisses oder eine Gebrauchsübernahme ohne Wechsel des Eigentumsverhältnisses. «Jedes Modell hat Vor- und Nachteile für beide Parteien», stellt Stefano Butti fest. «Aber am liebsten würden wir das Schiff kaufen und selber die ganze Verantwortung tragen.» Auch einen geeigneteren Standort muss der Verein noch suchen.

Der Direktor und der Verwaltungsrat der Zürichsee-Schifffahrtsgesellschaft stehen dem Vorhaben des Vereins grundsätzlich positiv gegenüber. «Wir haben ein Interesse, die ‹MS Etzel› auf dem Zürichsee zu erhalten, und werden den Verein unterstützen», sagte der ZSG-Direktor Hans Dietrich auf Anfrage. In welcher Form und unter welchen Bedingungen, hätten sie noch nicht entschieden. Sie sähen die neue Dienstleistung nicht als Konkurrenz, sondern als Ergänzung zu ihren eigenen Angeboten. «Aber aus Platzgründen und aus finanziellen Überlegungen können wir das nostalgische Schiff nicht selber weiterbetreiben», begründete er die Ausmusterung.



Die «MS Etzel» entspricht nicht mehr den modernen Ansprüchen. Die Zürichsee-Schifffahrtsgesellschaft will sie deshalb nächstes Jahr aus dem Verkehr ziehen.

Ein Schiff von geschichtlichem und technischem Interesse

In 66 Jahren 47 Mal um die Erde

Die «MS Etzel» war das erste als Motorschiff konzipierte Fahrzeug auf dem Zürichsee. Am 1. März 1934 wurde es vom Stapel gelassen.

Anfangs der dreissiger Jahre wünschten die Gemeinden am oberen Becken des Zürichsees eine Verbesserung der Querfahrten und Schiffsverbindungen in ihrer Region. Der Verwaltungsrat der Zürcher Dampfboot-Gesellschaft (1957 in Zürichsee-Schifffahrtsgesellschaft umbenannt) bestellte nach gründlicher Prüfung im Jahre 1933 bei der Firma Escher-Wyss in Zürich ein 200 Personen fassendes und 32 Meter langes Eindeck-Motorschiff mit Kabinenaufbau. Dies war die erste Bestellung eines als Dieselmotorschiff konzipierten Fahrzeugs auf dem Zürichsee. Die Dieseltechnik hatte schon 1909 und 1932 Einzug gehalten, aber die beiden bisherigen Schiffe «Uto» und «Wädenswil» waren von Dampfschiffen in Motorschiffe umgebaut worden.

Neue Schweisstechnik

Für den Bau der Schiffsschale der «Etzel» wurde erstmals im Schweizer Schiffsbau die damals neue Schweisstechnik angewendet. Die Schalenbleche wurden überlappt und zur so genannten gejoggelten Aussenhaut zusammengefügt. Dadurch konnten Pass-Ungenauigkeiten überdeckt werden, aber im überlappenden Bereich ist die entstehende Korrosion nicht sichtbar.

Zum ersten Mal wurde in der «Etzel» der weltweit erste Verstellpropeller eingebaut. Bei diesem Prinzip werden zur Vorwärts- und zur Rückwärtsfahrt die Propellerflügel entsprechend angewinkelt. Die Schraubenwelle dreht sich immer in die gleiche Richtung. Am 1. März 1934 wurde das neue Schiff von den Escher-Wyss-Werkhallen zum Hafen Enge transportiert und vom Stapel gelassen. Das schmucke Boot erhielt den Namen «Etzel» und wurde in der Werft in Wollishofen fertig gestellt.

Pendeldienste an der Landi

Nach drei Probefahrten nahm es am 8. Juni 1934 den Betrieb auf. Während der Schweizerischen Landesausstellung 1939 in Zürich versah die «Etzel» Pendeldienste zwischen den beiden Ausstellungsteilen und verblieb später im unteren Seebecken.

Im Laufe der folgenden Jahre wurden verschiedene bauliche und technische Veränderungen angebracht: Eine Küche wurde eingebaut und die Kabinen abgeändert, sodass am Bug ein kleines Freideck entstand. Im Winter 1966/67 erhielt die «Etzel» mittschiffs eine Winterverschalung, einen Trinkwassertank und eine Radaranlage. 1972 wurde eine neue, schnell laufende Maschine eingebaut. Durch die kleineren Abmessungen des neuen Antriebsaggregates fiel die charakteristische Motorhaube weg.

Heute ist die «MS Etzel» 66 Jahre alt und hat 1,9 Millionen Kilometer auf dem See zurückgelegt. Das Schiff hat die Erde also 47 Mal umrundet. (ud)