

Dampferzeitung

Vom Raddampfer zum Katamaran

175 Jahre Dampfschiffahrt auf dem Vierwaldstättersee, Teil 1

Drama auf dem DS Mont Blanc

1892 explodiert der Dampfer, 26 Menschen sterben

40 Jahre Dampferzeitung

Fachleute und Passagiere schreiben über die Schweizer Schiffahrt



MS Ville-d'Estavayer ist 50-jährig

Sébastien Jacobi

AM ENDE DES ZWEITEN WELTKRIEGES WIRD DER ÖFFENTLICHE VERKEHR AUF DEN SCHWEIZER SEEN HAUPTSÄCHLICH DURCH DAMPFSCHIFFE BEWÄLTIGT –

Ab Mitte der 1950er-Jahre werden diese langsam durch Dieselmotorschiffe ersetzt. Auf dem Neuenburgersee wird diese Umstellung bereits 1939 mit der Anschaffung der Motorschiffe Cygne und Mouette eingeleitet, aber diese können in der Kriegszeit wegen Rohölmangel kaum eingesetzt werden.



DS Yverdon im Brojekanal, auf der Fahrt von Murten nach Neuenburg. Dieser erste Halbsalondampfer der Juraseen wurde 1881 als «Helvétie» gebaut, Ende Saison 1960 ausser Betrieb gesetzt und prompt abgebrochen. Als Nachfolger kam 1961 MS Ville-d'Estavayer. (Foto R. LeRoy, 1960)

Konstanz. Die zwei Schalenteile der «Ville-d'Estavayer» werden aus der Fähre Schussen ausgeladen für die Weiterfahrt auf der Strasse nach Nidau. Im Hintergrund die Dampfschiffe Stadt Überlingen und Stadt Meersburg. (Foto R. LeRoy, 2. Februar 1961)



Ab 1950 übernehmen diese Motorschiffe die Hauptlast des Verkehrs, die vier Dampfschiffe Hallwyl, Yverdon, Neuchâtel und Fribourg bleiben jedoch für den sommerlichen Sonntagsverkehr unentbehrlich.

Durch die Modernisierung der Flotte wird angestrebt den Betrieb zu rationalisieren. Im Jahr 1955 wird der Raddampfer Hallwyl von 1870 durch das Motorschiff Ville-de-Morat ersetzt. Fünf Jahre später verschwindet der Raddampfer Yverdon von 1881, dessen Nachfolger – das Motorschiff Ville-d'Estavayer – im darauffolgenden Jahr erscheint.

ZWEI ÄHNLICHE SCHIFFE

Das Motorschiff Ville-d'Estavayer wird, sozusagen als Schwesterschiff der «Ville-de-Morat», und wie seinerzeit schon die «Cygne» und «Mouette», durch die Bodan-Werft in Kressbronn gebaut. Diese vier Schiffe sind praktisch gleich gross und für eine Tragfähigkeit von 250 Personen konzipiert. Der zu ersetzende Raddampfer Yverdon war etwas grösser (350 Personen), aber die finanziellen Mittel reichten nur für ein kleineres Schiff.

VON KRESSBRONN NACH NEUENBURG

Die «Ville-d'Estavayer» wird in Kressbronn im Rohbau erstellt, dann in zwei Teilen von 47 und 34 t auf Strassenroller an Bord der Fähre Schussen am 2. Februar 1961 nach Konstanz überführt.¹ In diesem Personenhafen sind noch die Raddampfer Stadt Meersburg und Stadt Überlingen zu treffen.

Dann geht es auf der Strasse weiter über Zürich bis zur Werft Nidau. Die Ankunft erfolgt am 3. Februar um 23.20 Uhr, trotz Unwetter und Schneeketten!

Nachdem beide Schiffsteile zusammengeschweisst sind, erfolgt schon eine Woche später, am Freitag, 10. Februar, die Überfuhr nach der Werft Neuenburg. Dazu wird das neue Schiff im Rohbau an der Steuerbordseite der «Mouette» festgebunden. Die Abfahrt in Nidau ist um 10 Uhr, die Ankunft in Neuenburg, Werft Maladière, um 12.45 Uhr. Im Bahnhof Neuenburg befinden sich bereits vier Güterwagen mit den vorfabrizierten Aufbauten. Das neue Schiff wird auf Stapel im Werftgebäude der LNM fertig gebaut.

Am 3. Mai 1961 erfolgt der Stapellauf und die Taufe. Am Mittwoch, 17. Mai findet die Einweihungsfahrt statt. Die brandneue «Ville-d'Estavayer» verlässt den Hafen Neuenburg, begleitet durch MS Ville-de-Morat. Nach Zwischenhalten in Auvernier, Cortailod und Saint-Aubin treffen beide Schiffe in Estavayer-le-Lac ein. Das neue Schiff wird im Ort mit seinem Namen durch die begeisterte Bevölkerung würdig gefeiert.

DIE NEUE SCHIFFSVERBINDUNG NEUENBURG-BIEL

Mit dem neuen Schiff wird auch im Sommer 1961 eine neue Schiffsverbindung eröffnet: von Neuenburg nach Biel, mit Bedienung der St. Petersinsel und der Dörfer am Nordufer des Bielersees.

Sporadisch von 1826 bis 1828 und ab 1834 bis zur Inbetriebnahme der Eisenbahn entlang der Juraseen (1859–1860) gab es Dampfschiffe zwischen Yverdon und Nidau (1855–1857 sogar zwischen Nidau und Solothurn). Dann konzentrierte sich die Dampfschiffahrt zuerst auf den Bedarfsverkehr ausserhalb des Bahnnetzes. Erst 1913 wurde mit den Raddampfern Neuchâtel und Fribourg wieder eine durchgehende

Schiffslinie angeboten. Dieses touristische Angebot endete aber Ende 1914 wegen Kriegsausbruch.

Parallel zur neu eröffneten Linie Neuenburg–Biel fahren die «Romandie-Schiffe» Neuenburg–Solothurn, jedoch ohne Zwischenhalt im Bielersee.

Nach dem Kauf dieses Unternehmens durch die Bielersee-Schiffahrts-Gesellschaft (BSG) im Jahr 1966 wird die Aareschiffahrt auf die Strecke Biel–Solothurn reduziert. Reisende ab Neuenburg benützen seither das LNM-Schiff mit Umsteigen in Biel. Um diesen Mehrverkehr zu bewältigen, wurde von Neuenburg nach Biel ein grösseres Schiff eingesetzt, die «Ville-d'Yverdon». MS Ville-d'Estavayer fährt seither vorzugsweise auf der Strecke Neuenburg–Yverdon und ganzjährig auf dem Dreieck Neuenburg–Portalban–Cudrefin–Neuenburg.

EIN BELIEBTES SCHIFF

Die «Ville-d'Estavayer» ist von allen Schiffen der drei Juraseen das meistverwendete.

Dies beruht auf vorteilhaften Eigenschaften: mittlere Grösse für den ganzjährigen Betrieb, verschliessbare Eingangspartie, gut eingerichtete Küche. In den ersten fünfzig Betriebsjahren (1961–2010) wurden 1 139 610 km zurückgelegt (jährlicher Durchschnitt: 22 792 km). Bis 1975 wird das «neue» Schiff schonend eingesetzt, zum Beispiel nicht im Winterbetrieb, wofür es jedoch bestens geeignet wäre.

Der absolute Rekord entsteht im Jahr 2009: 361 Dienstage und 39 654 km (MS Cygne in Revision). Mit der Aufhebung des Winterbetriebes am 11. Dezember 2011 können solche Zahlen nie mehr erreicht werden!

HAUPTMERKMALE UND VERBESSERUNGEN

Die Schale besitzt Schlingerkiele für eine gute Seetüchtigkeit sowie zehn Schotträume.

Die Anschaffungskosten betragen CHF 566 000.–, davon CHF 150 000.– für Lieferungen von 17 Schweizer Firmen. Sechs Jahre früher kostete die praktisch gleiche «Ville-de-Morat» CHF 388 000.–.² Die Teuerung war sehr stark in jenen Jahren!

Der Ursprungsmotor GM 110 von 270 PS wird 1979 durch einen GM V71 von 240 PS ersetzt. Der dritte Motor, im Jahr 1999, ist ein GM Serie 92, 6 Zylinder, 240 kW (320 PS). Wegen Defekt am 17. Juni 2003 muss dieser durch einen vorhandenen Motor gleichen Typs ersetzt werden. Im Geschäftsbericht der LNM wird dieser Vorfall irrtümlicherweise der «Ville-de-Morat» zugeschrieben! MS Ville-d'Estavayer erhielt dann den revidierten Motor der «Ville-de-Morat», der am 20. Juni 1998, noch praktisch neu, durch das Löschen eines Brandes im Maschinenraum beschädigt wurde. Dieser Motor ist heute, mit etwa 13 000 Betriebsstunden, in seiner Lebensmitte angelangt.³

Im Lauf der Jahre wurden verschiedene Verbesserungen angebracht: 1983 Funktelefonie, 1984 Radar, 1991 Fäkalientank, 1998–1999 neue elektrische Ausrüstung

Technische Daten

Baujahr	1961
Erbauer	Bodan-Werft, Kressbronn
Länge/Breite über alles	30,10 m / 7,50 m
Wasserverdrängung leer	65 Tonnen
Geschwindigkeit	25 km/h
Tragkraft Personen	250
Besatzung	2 Personen



220/380 V mit Dieselgenerator (mit Netzanschluss im Hafen) statt 110 V mit Dynamo auf der Antriebswelle, neues Steuerhaus mit Ablende-Fensterscheiben, 2004 neuer Anstrich mit schwarzer Fensterumrahmung. Wir wünschen der Ville-d'Estavayer weiterhin gute Fahrt!

Quellennachweise

- Geschäftsberichte LNM
- Feuille d'avis de Neuchâtel
- Gespräche mit Roland Scheidegger, Werftchef LNM

Estavayer-le-Lac, Einweihungsfahrt der «Ville-d'Estavayer» in Begleitung quasi vom Schwesterschiff Ville-de-Morat, 17. Mai 1961. (Archiv S. Jacobi)

MS Ville-d'Estavayer im Hafen von Estavayer-le-Lac, mit neuester Farbgebung. (Foto S. Jacobi, 21. Juli 2004)

¹ Das gleiche Verfahren wurde schon ein Jahr früher für den Bau des MS Chasseral angewendet.

² Ville-de-Morat wird weniger eingesetzt wegen der etwas kleinen Küche und im Winter wegen der offenen Eingangspartie. Im reduzierten Fahrplan seit 2005 auf der Linie Neuenburg–Yverdon ist das Schiff praktisch überzählig: In diesem Jahr 2011 wurde es nur für eine abendliche Rundfahrt am 1. August eingesetzt; seitdem wird es als Restaurant am letzten Standort des Raddampfers Neuchâtel im Hafen von Neuenburg vermietet.

³ Früher wurden bei der LNM die Motoren nach 10 000 Stunden revidiert. Heute denkt man, dass ein Motorleben etwa 25 000 bis 30 000 Stunden dauert, mit nur einer Zwischenrevision.