

Guido Gysin

## Schiffe auf Schweizer Seen und Flüssen

Vor dem Bau der Eisenbahnen spielten Flüsse und Seen eine bedeutende Rolle für den Warentransport. So verwundert es nicht, dass der Traum der Binnenschifffahrt quer durch Europa sehr alt ist. Im 17. Jahrhundert wurde er beinahe verwirklicht. 1638 begannen die Bauarbeiten für den „Canal d’Enteroches [Enteroches-Kanal]“<sup>1</sup>. Er sollte den Neuenburger- und den Genfersee durch eine Wasserstraße verbinden. Nachdem 1848 bereits 25 km des Kanals und 12 Schleusen erstellt waren, verhinderten finanzielle Probleme den Weiterbau. Das fertig gestellte Teilstück blieb aber bis 1829 in Betrieb. Zur Vollendung der großen Vision fehlten damals nur noch 12 km! Erst 2006 wurde die Realisierung des Projekts offiziell fallen gelassen. Die Schifffahrt auf den Seen war bedeutend erfolgreicher. Ab dem 1. Juli 1823 verkehrte das Dampfschiff „Guillaume Tell [Wilhelm Tell]“ regelmäßig zwischen Genf und Lausanne. Die ab der Mitte des 19. Jahrhunderts aufkommende Eisenbahn beeinflusste europa- und schweizweit die Schifffahrt wesentlich. Zuerst brachte sie mehr Personen und Güter an die Ufer der Seen, wo sie die Schifffahrt zum Weitertransport übernahm. Dank den ausländischen Touristen konnten die Flotten auf den Schweizer Seen stark ausgebaut und die ersten Salondampfer erstellt werden. Später aber verlor der Warentransport auf dem Wasser immer mehr an Bedeutung. Heute sind noch 14 Dampfschiffe auf fünf Schweizer Seen in Betrieb.

### Barken und Ledischiffe<sup>2</sup>

Barken sind Holzboote mit Flachboden ohne Kiel, niedrigem Tiefgang mit Lateinersegeln und einer Länge von etwa 20 m. Die Form dieser Transportschiffe ist seit dem 13. Jahrhundert bekannt und blieb nahezu unverändert erhalten, bis die Eisenbahn sie zu Beginn des 20. Jahrhunderts verdrängte. Heute gibt es noch zwei traditionelle Barken auf dem Genfersee. Es sind dies die 1904 gebaute „Neptune [Neptun]“ in Genf und die 1932 erstellte „La Vaudoise [Die Waadtländerin]“ in Lausanne. Ledischiffe, Nachen oder Nauen sind Lastschiffe mit eigenem Antrieb. Der Begriff „Ledi“ stammt von der mundartlichen Be-



Zürich vom See aus gesehen. Kolorierte Aquatinta von Johann Ruff um 1883. Im Vordergrund der 1863 erbaute Raddampfer „Linth-Escher“.

zeichnung „e Ledi“ als Mass für eine Ladung. Auf dem Bodensee gab es schon 1824 einen regelmäßigen Warentransport zwischen Rorschach und Friedrichshafen. Das Schiff „Wilhelm“ besaß hölzerne Schaufelräder und eine Dampfmaschine. Auf dem Zürichsee existierten im 18. und 19. Jahrhundert bedeutende Schiffstransporte für Handelsgüter, wie Seide aus Venedig und später Sand, Kies und Schotter. Der letzte Holznaue auf dem Vierwaldstättersee wurde 1928 gebaut. Bis 1960 transportierten die Bauern Lebensmittel mit dem Nachen zum Wochenmarkt nach Luzern.

### Die Modellbaubogen

#### La Vaudoise [Die Waadtländerin]

#### Barque du Lemán [Genfersee-Barke]<sup>3</sup>

Alexander Gisiger, Vierfarben-Offsetdruck, 1 Bogen 31 × 36,5 cm, gefaltet auf 31 × 23,2 cm, Bauanleitung beigelegt, Schwarz-Offsetdruck 14,6 × 21 cm, Mst. 1:100, Editions Ketty & Alexandre, Chapelle 1983.

Das Modell ist für Kinder gedacht und daher sehr einfach aufgebaut. Dadurch leidet naturgemäß die Vorbildtreue. Der Rumpf besteht aus nur fünf Teilen. Im Ganzen wird das Vorbild aber gut wiedergegeben.



La Vaudoise [Die Waadtländerin]. Barque du Lemán [Genfersee-Barke], Bogen 31 × 36,5 cm, Mst. 1:100, Editions Ketty & Alexandre, Chapelle 1983.



La Vaudoise [Die Waadtländerin]. Barque du Lemán [Genfersee-Barke], Mst. 1:100. Gebautes Modell 23 × 9 × 23 cm. Modellbau und Foto: Verfasser.