

Zugersee-Schifffahrt: Die Politik fährt mit

Als ich als Bub die Zugerseemattrosen auf der «Rigi» bei ihrem Tauwurf bewunderte, ahnte ich nicht, dass ich diese Schiffe in politischen Gewässern wieder antreffen würde. Nicht, dass dadurch die Schifffahrt verpolitisiert oder die Politik verwässert würde, nein. Vielmehr bekam die Kantonsratsdebatte von Anfang Jahr etwas Fahrtwind.

Eben hat die Schifffahrtsgesellschaft ihre ordentlichen Sonntagskurse aufgenommen. Wenn die Zugerseeschiffe wieder regelmässig durch den See pflügen, ist dies ein sicheres Zeichen des Vorfrühlings, Jahr für Jahr. Ich mag mich noch an die schnittigen Holzboote mit Regenverdeck erinnern, die Anfang des letzten Jahrhunderts den Dienst aufgenommen haben («Rigi II» und «Schwan»). Doch auch bei der modernen Flotte kommen nostalgische Gefühle, wenn ich mich auf dem ältesten Reise- und Transportmittel bewege. Ich spüre dann wieder die kindliche Freude am Rauschen und am Wind.

Im Vergleich zu meinen Kindheitsträumen erscheint die kantonsrätliche Traktandenliste vom Januar 2002 geradezu nüchtern: «Kantonsratsbeschluss betreffend Investitionsbeitrag an die Schifffahrtsgesellschaft für den Zugersee und betreffend Unterstützung der öffentlichen Schifffahrt auf dem Ägerisee». Es geht um staatliche Gelder für neue Motorschiffe. Doch die Debatte ist weder nüchtern noch emotionslos, im Gegenteil. Auf ganzen acht Protokollseiten ist zu lesen, wie man sich bei diesem Thema engagiert. Die historische und touristische Dimension der Zuger Schifffahrt wird betont. Wo sonst Parlamentarier um Paragraphen streiten, werden plötzlich innovative Visionen kreiert. Vorgeschlagen wird zum Beispiel ein Zweiseenrundfahrtbillett, das Fahrten auf dem Zuger- und Ägerisee beinhaltet. Wie dabei die Verbindung zwischen beiden Seen schiffbar zu machen wäre, blieb jedoch offen.

Geschichtsträchtig ist sie in der Tat, unsere Schifffahrt. Genau vor 150 Jahren lief das erste Zugerseeschiff vom Stapel. Eigentümerin des Schiffes war eine Aktiengesellschaft im Mehrheitsbesitz der Stadt Zug (die staatliche Beteiligung an Verkehrsunternehmen ist somit nichts Neues, ob zu Wasser oder zu Luft). Doch schon drei Jahrzehnte später trieb die Konkurrenz der Gotthard-

bahn die Schifffahrt in die Krise. Um die Auslastung der Schiffe nicht gar zu traurig präsentieren zu müssen, zählte man auch Vierbeiner mit: Im Jahr 1897 habe man noch 23'000 Passagiere, 174 Hornvieh und 358 Schmalvieh gezählt. Aus der Not zur Tugend: Statt als Transport- wird das Schiff nun als Vergnügungsmittel angepriesen, was es bis heute geblieben ist. In heutigen Worten wird von nicht weniger als einem «erlebnisorientierten und individualisierten Freizeitprodukt» gesprochen (Homepage Zugersee Schifffahrt).



Derweil wird im Zuger Kantonsrat immer klarer, dass die Beschaffung eines neuen Schiffes unproblematischer ist als das Entsorgen eines bisherigen. Das alte Schiff (gemeint ist das Motorschiff «Zug») müsse verschwinden, und es dürfe schon gar nicht als weiteres Lager- oder Hotelschiff herumtuckern, so eine markige Stimme. Von anderer Seite wurde der Ersatz des erst 20-jährigen Schiffes als Ausdruck einer extremen Wegwerfmentalität gebrandmarkt. Einigkeit herrschte im Rat darüber, dass das traditionelle Ägeriseeschiff sich bald selber entsorge. Man befürchtet, die legendäre «Victory» würde nicht mehr lange ihrem Namen gerecht und vermöge kaum mehr siegreich die Wogen zu bekämpfen. Man sei jedes Mal froh, so ein besorgter Parlamentarier, wenn dieses, im Volksmund inzwischen zu «Flicktory» umgetaufte Boot jeweils wieder zurück sei.

Auf den Zugerseeschiffen ist inzwischen die kulinarische Seite ebenso bedeutend geworden wie die seemännische. Die Kulinarika-Angebote sind mindestens so wichtig wie der Kursplan.

Das Angebot reicht vom traditionellen Sonntags-Zmorgebuffet über den innovativen Zugersee-Lunch für Manager bis hin zum abendlichen Pasta- und Risotto-Plausch, vom währschaftigen Fondue-Schiff übers Sommernachts-Buffer bis hin zum Parcours d'Amour. Wer in einer Saison den ganzen Parcours absolvieren will, dürfte kaum mehr zu Hause essen.

Nun wirds im Kantonsrat aber noch richtig politisch: Da man sich untereinander ziemlich einig ist, werden andere getadelt. Dass der Kanton Schwyz nicht zur Finanzierung des neuen Zugerseeschiffes beitragen will, stösst auf herbe Kritik: Man habe für das «äusserst unfreundliche, ja sture Verhalten unseres reichen Nachbarkantons überhaupt kein Verständnis», tönte aus offiziellem Munde. Und diejenige Partei, die sich konsequent bei jeder passenden oder auch unpassenden Gelegenheit auf die Urväter unseres Staates beruft, fand noch einen Appell aus dem Rütlichswur, um den Kanton Schwyz zum Mitmachen zu motivieren: «Wir wollen sein ein Volk von einig Brüdern und Schwestern.» Sie merken, liebe Leserin und lieber Leser: Die Politik hat das Ruder fest in der Hand!

Matthias Michel

Die Äusserungen aus dem Kantonsrat sind dem offiziellen Protokoll der Sitzung des Kantonsrates vom 31. Januar 2002 entnommen. Die geschichtlichen Zitate und Hinweise stammen aus: «Sonne, Molke, Parfümwolke – Geschichte und Geschichten des Zuger Tourismus», herausgegeben zum 100-Jahr-Jubiläum der Schifffahrtsgesellschaft für den Zugersee, Zug 1997 (Konzept und Realisation: Nestro AG, Texte: Michael van Orsouw).

Unter der Rubrik «Seesicht» greift Kantonsrat Matthias Michel regelmässig politische und gesellschaftliche Themen auf, die uns als Oberwilerinnen und Oberwiler betreffen.

