



RESTAURIERUNG 2018/19

Dank für die Spenden

Nur dank den grosszügigen Beiträgen folgender Personen und Institutionen konnten die Restaurierungskosten von rund 1,37 Millionen Franken finanziert werden:



**Kanton Zürich
Lotteriefonds**

GEORG UND BERTHA
SCHWYZER-WINIKER
STIFTUNG

Lotteriefonds Kanton Schwyz, Denkmalpflege Kanton St. Gallen, Stadt Zürich, Stadt Wädenswil
Gemeinden Erlenbach, Herrliberg, Küsnacht, Meilen, Rüschlikon, Uetikon, Zollikon

Aktion rechtsufriges Frühschiff, Baugenossenschaft, Zentralstrasse Baugesellschaft Nera AG,
BEFID Consulting E. Hug, Beka Schiffbau GmbH, Boot Club Rüschlikon, Egon-und-Ingrid-Hug-
Stiftung, Gebr. Fritz und Ueli Wirz AG, Lean Key Solutions AG, Meier Oberflächen AG, Panacek
Yacht Design & Engineering GmbH, Rahn+Bodmer Co., Rotary-Stiftung Küsnacht, Schreinerei
Kramer, Schreinerei Merk AG, Terlinden Management AG, Verein Pro MS Etzel, Zürcher
Kantonalbank, Zürichsee-Fähre Horgen-Meilen AG, Zürichsee Schifffahrtsgesellschaft AG
Bauder Barbara, Bolli Heinz, Butti Stefano, Diehl Werner, Diggelmann Peter, Frey Peter C., Frey
Thomas, Frick Ulrich und Rosmarie, Fuhrer Fritz, Gilg Dietrich, Haab Verena, Hagger Daniel,
Hemmeler Christian, Huber Hans-Peter, Hugelshofer Jan, Kern Georg, Landolt Matthias, Matthys
Felix Erben, Meier Rosmarie, Meier Silvia, Merz Regula und Werner, Morel Natalia und Oliver,
Naville Nadine, Peyer Sabine, Schmid Eugen, Schrepfer Martin, Stäubli Peter, von Mandach Hans,
Vontobel Robert, Wettstein Felix, Wettstein George C., Wiesendanger Heini und Elisabeth,
Zehntner Hans-Jürg Erben, Zimmerli Hans, Zollinger Hansjürg

Was ursprünglich geplant war

Undichte Stellen am Dach und Rost am Kabinenaufbau waren Auslöser, eine umfassende
Erneuerung des MS Etzel zu planen. Auch die Schiffschale hatte einige Rostschäden, die behoben

werden mussten. Längerfristig muss auch die historische Antriebsanlage mit dem Verstellpropeller generalrevidiert werden. Vorgesehen war also eine Restaurierung des Schiffs in zwei Etappen: Eine 1. Etappe 2018 mit Reparatur des Kabinenaufbaus, neuem Dach in authentischer Falztechnik, Ersatz von einigen Schalenblechen und Spanten, periodischer Revision des Propellers und Einbau einer neuen Audioanlage. Für die Erneuerung von Dach und Seitenwänden muss die Innenausstattung fast vollständig ausgebaut werden. Diese Gelegenheit sollte genutzt werden, um in der Kabine achtern originalgetreu zu restaurieren. In einer 2. Etappe sollte etwa 2023 die Antriebsanlage komplett zerlegt werden, um Mechanik und Lagerung vollständig zu revidieren.

Was tatsächlich gemacht wurde

Von Anfang Juni 2018 bis Mitte Januar 2019 lag MS Etzel in Schmerikon bei der Firma JMS an Land. Die erste Probefahrt am 19. März 2019 und der erste Einsatz mit Fahrgästen am 12. April 2019 statt. Einzelne Fertigstellungsarbeiten haben sich bis November 2019 hingezogen.

Wie geplant wurden der Kabinenaufbau und das Dach weitgehend neu erstellt, das Interieur im ursprünglichen Erscheinungsbild restauriert und eine neue Audioanlage eingebaut. Der Umfang der Restaurierung ist schlussendlich aber viel grösser ausgefallen als geplant. Der tatsächliche Zustand des Schiffs hat sich erst während des Umbaus gezeigt – schrittweise, angefangen mit der Erkenntnis, dass Anstrich giftiges Bleimenning und PCB enthalten war. Fast jedes weitere demontierte Element hat neue Überraschungen an den Tag gebracht hat.

Wegen den Giftstoffen wurde zum Sandstrahlen um das Schiff herum ein hermetisch abgeschlossenes Zelt nötig, und das Strahlgut musste teuer als Sondermüll entsorgt werden. Dieser Mehraufwand für die Einrichtung des Bauplatzes war Anlass, die Schiffschale komplett zu sandstrahlen anstatt nur an den Stellen, wo Schäden bekannt waren, denn bei einer Etappierung wären Kosten für die Bauplatzeinrichtung in voller Höhe nochmals angefallen. Die langanhaltende Sommerhitze 2018 hat die Temperatur im Zelt täglich auf knapp 50°C ansteigen lassen, so dass über mehrere Wochen ab Nachmittag kein Weiterarbeiten mehr möglich war. Beim Sandstrahlen sind noch weitere unerwartet schlechte Stellen und eine insgesamt weit fortgeschrittene Korrosion der Schiffschale zum Vorschein gekommen. Schliesslich wurden Bug- und Heckbereich der Schale mitsamt vorderster und hinterster Schottwand neu erstellt. Nach der Demontage der Inneneinrichtung hat sich auch an der Stahlkonstruktion viel mehr Rost gezeigt als erwartet. Daher wurde die Inneneinrichtung komplett anstatt nur stellenweise ausgebaut. Die Auskleidung der vorderen Kabine mit Kunstharzplatten sollte eigentlich belassen werden. Bei der Demontage hat sich aber gezeigt, dass die Verleimung der Kunstharzplatten grossflächig lose war und nicht nachgeleimt werden kann, ohne die Oberfläche zu beschädigen. Daher musste die originalgetreue Mahagoni-Auskleidung nicht nur für die hintere, sondern auch

für die vordere Kabine neu gebaut werden. Mit der Inneneinrichtung mussten schliesslich auch die dort verlegten elektrischen Einrichtungen ausgebaut und weitgehend neuinstalliert werden.

Was noch gemacht werden muss

Es gab auch eine erfreuliche Überraschung: Die Antriebsanlage ist in besserem Zustand als erwartet. Einige Verschleissteile wurden ersetzt. Eine Totalrevision ist vorderhand nicht nötig. Trotzdem bleibt die zweite Restaurierungsetappe nötig: Damit das Schiff mindestens für die nächsten 30 Jahre ohne weiteren Erneuerungsbedarf einsatzfähig ist, müssen im mittleren Bereich des Rumpfs noch grossflächig Schalenbleche ersetzt werden.

Denkmalpflegerische Bemerkungen

Der Erhalt der historischen Substanz hat sich als sehr grosse Herausforderung erwiesen, zumal viel mehr Originalsubstanz – wegen ihres äusserst schlechten Zustands – ausgebaut und somit vernichtet wurde, als ursprünglich beabsichtigt war.

Im Restaurierungskonzept war z. B. vorgesehen, dass die Kabine achtern originalgetreu in Mahagoni neu ausgekleidet werden und einen Plankenboden erhalten soll. In der vorderen Kabine sollten dagegen die Elemente aus Kunstharzplatten belassen und repariert werden. Bei der Demontage der Kunstharzplatten hat sich gezeigt, dass die Verleimungen grossflächig lose waren. Nachleimen war nicht möglich, ohne dass die Oberfläche beschädigt oder zerstört worden wäre. Darum wurde in beiden Kabinen eine Auskleidung in Mahagoni eingebaut. In der Kabine achtern kam ein kompletter Bodenersatz inkl. Unterkonstruktion aus zeitlichen und finanziellen Gründen nicht in Frage. Für einen neuen Belag in Plankenoptik mit Fugen war die nötige Einbautiefe über dem bestehenden Unterboden nicht vorhanden. Eingebaut wurde schliesslich ein neues, geschlossenes Eichenparkett. Das Material entspricht dem originalen. Parkett (statt Planken) entspricht der heutigen Nutzung der Kabine als „Salon“ eines Charterschiffs – sie ist heute nicht mehr in erster Linie Fahrgastraum eines Pendlerschiffs. Ein zweites Beispiel: Die Beleuchtung im Einstiegsdeck sollte durch schlichte Lampenschalen im Stil der 1930-er Jahre ersetzt werden. Solche liessen sich aber nicht beschaffen. Weil das Mittschiff erstens Arbeitsdeck ist und zweitens heute auch die Funktion eines Buffets hat, ist eine gute Ausleuchtung wichtig. Damit die Lampen selber das Gesamtbild möglichst wenig stören, wurden punktuelle LED-Spots und eine indirekte Deckenbeleuchtung eingebaut. Schliesslich konnten die Nietkonstruktionen des Kabinenaufbaus in der Aussenansicht nur zu einem kleinen Teil erhalten werden. Durch entfernte Wandverkleidungen im WC wurde dafür die Nietkonstruktion der Innenwände freigelegt.