

# 2000 Jahre Schifffahrt auf dem Zürichsee

Präsentation anlässlich der Ausstellung zum 25 Jahre Jubiläum des Schifffahrtsmuseum Heimethus, Mänedorf vom 5. - 27. Mai 2001 im Kulturzentrum Liebegg

Hansueli Steinemann und Hans R. Leutwyler

In ganz frühen Zeiten kam es niemandem in den Sinn, auf einem Schiff eine Party zu feiern, Ausstellungen zu organisieren, eine GV abzuhalten oder eine Lustfahrt zu unternehmen um die Landschaft zu bewundern.

Schiffe wurden vornehmlich gebraucht um Güter, Boten, später Post, Truppen und auch Pilger zu befördern.

Erst im Laufe des 19. Jahrhunderts zeichnete sich allmählich eine touristische Nutzung der Zürichsee-Schifffahrt ab.

Der Transport zu Wasser war wesentlich wirtschaftlicher als zu Lande. Die Wasserstrassen verursachten, abgesehen von den Landstellen, kaum Herstellungs- und Unterhaltskosten, wogegen Landstrassen dies bezüglich sehr anspruchsvoll waren und zudem konnte man mit demselben Kraftaufwand auf stehenden Gewässern 40-60 mal soviel Güter befördern wie auf Landstrassen.

## Die Römer

Auf der Route Aquae-Turicum-Curia über Septimer/ Julier in den Süden und umgekehrt beförderten sie Güter, Truppen und Kuriere.

Ruderschiffe mit Segeln wurden benützt. Wahrscheinlich fuhr man vor allem den Ufern entlang, um bei Flaute auch stacheln zu können.

Das Fehlen von vernünftigen Strassen dem Walensee entlang begünstigte den Schiffsverkehr.



Wegroute

## 301

Aus einem Preisedikt von Kaiser Diokletian geht hervor, dass der Schiffsverkehr auf Binnengewässern ca. 6x billiger war als auf Strassen.

Mit dem Zerfall der Römerreiches verschwanden auch Handel und Verkehr.

Der Bargeldverkehr wurde fallen gelassen und Gebiete nördlich der Alpen sanken in die Naturalwirtschaft zurück.

Vieles über die Schifffahrt jener Zeit bleibt im Dunkeln.

In der Frühzeit gab es keine Hoheitsrechte, die Nutzung der schiffbaren Gewässer stand allen offen.

Später wurden durch Kaiser/Könige/Grafen/ Bischöfe und Klöster Schifffahrtsrechte eingeführt, Regale, welche die Nutzung und die Gerichtsbarkeit regelten, allerdings nur die gewerbliche, diejenige mit eigenem Schiff zum eigenen Bedarf blieb frei. Die weltlichen und kirchlichen Herren unterhielten eigene Schiffe, zogen Zölle und Abgaben ein.

Der Querverkehr (die Fähren) wurden viel früher als der Längsverkehr geregelt.

Es sind 6 Querverbindungen bekannt:

1. Endinger, später Rapperswiler Fahr bis ca. 1811
2. Widen Fahr bei Nuolen bis ca. 1830
3. Bollinger Fahr
4. Uerikon/Schirmensee Fahr
5. Rohrwies Fahr bei Stäfa
6. Meilen Fahr verband ursprünglich Meilen mit der Au, sicher seit 1524 und entwickelte sich zur heutigen Fähre.

## 835

Erste Erwähnung der Schifffahrt auf dem Zürichsee. Bericht von Wallfahrerinnen welche das Fahr (die Fähre) von Endingen (Rapperswil) nach Hurden benutzten.

## 842/43

Das Reichsurbar berichtet von 10 in Walenstadt abgabepflichtigen Schiffen. Der Personen und Güterverkehr muss also schon damals recht bedeutend gewesen sein.

## 11. und 12. Jahrhundert

Koblenzer Zolltarife des Klosters S. Simeon in Trier belegen, dass Zürcher Schiffer schon damals bis Koblenz gefahren sind.

## 1336

Gründung der Schiffleutenzunft in Zürich. Ihr gehören Fischer, Schiffleute, Karrer, Seiler und Träger an.

## 1350

Eröffnung des Gotthard-Saumweges

Starker Rückgang des Warenverkehrs auf der Route Zürichsee-Walensee in den Süden. Vermehrt werden die Waren von Zürich mit dem Schiff nach Horgen und von dort mit Saumpferden an den Zuger-/Vierwaldstättersee gebracht.

## 1358-60

Bau der Rapperswiler Seebrücke.

Der Bau erregt grossen Unwillen der Zürcher.

Herzog Rudolf IV von Oesterreich sucht sich so den Handelsweg zwischen Deutschland und Italien zu sichern, zugleich erlangt er dadurch die Kontrolle über den Längsverkehr auf dem Zürichsee. Die Rapperswiler Fähre, an der auch Zürcher beteiligt sind, erleidet dadurch grosse Verluste.

## 1363

Urkundlich erwähnte Fähre (Fahr) bei Schmerikon. Sie muss aber dem Längsverkehr zugerechnet werden. Sie dient vorallem Pilgern nach Einsiedeln, der Stätte des heiligen Meinrad.

Am Zürichsee trafen 3 namhafte Pilgerstrassen zusammen:

Aus dem Badischen: Schiffstransport Zürich - Richterswil oder Pfäffikon

Aus dem Schwäbischen: mit dem Schiff Rapperswil - Hurden

Aus Bayern und Tirol: per Schiff Schmerikon-Altendorf.



Das Bilgeri Schiff

Die Linth war nicht immer befahrbar. Hochwasser und Eis behinderten die Schiffe. Linthaufwärts wurden die Schiffe von Pferden gezogen. Die sog. Recker bildeten eine eigene Gesellschaft. Oft wurden Schiffe nur zur Talfahrt benützt und dann am Zürichsee verkauft. Grosse Reibereien entstanden, wenn die Schiffsleute mit ihren Schiffen von einem Bezirk in den anderen fuhren.

## 1436 - 1450 Zürichkrieg

Zürich sperrt den Eidgenossen die Kornlieferung auf dem See. Im Mai 1437 fahren die Zürcher mit 30 Kriegsschiffen und 5000 Mann bis nach Walenstadt.

Zwei durch die Schwyzer erbaute Kampfschiffe der „Kiel“ und die „Gans“, wollten den mit den Oesterreichern verbündeten Zürchern die Seeverbindung nach Rapperswil unterbinden. Als Gegenwehr erstellten die Zürcher zwei grosse Flosse, unter deren Schutz sie durch Schiffe Proviant nach Rapperswil führten. Am 29. Oktober 1445 kam es zwischen den beiden Parteien auf der Höhe von Männedorf zu einem Seegefecht, in welchem die Schwyzer, deren Kampfschiff „Gans“ vollständig zerstört wurde, unterlagen. So sprach man von einem Seegefecht vor Männedorf.

Auch nach diesen Kriegen herrscht ein latenter Kriegszustand zwischen den Seeleuten.



Rückkehr nach missglücklichem Angriff auf Pfäffikon 1444

## 1445 - Die Seeschlacht vor Männedorf



(Aus Johannes  
Stumpf, «Gene-  
ralischer Eyd-  
genossenschaft  
Lunden und  
Vürickeren Ch-  
wiltiger überz  
schreyung», Z  
des Christoffel  
Froschauer 144.

*In der Seeschlacht vor Männedorf am 29. Oktober 1445 siegen die Zürcher über die Schwyzer. Damit hat Zürich die Vormacht zu Wasser errungen, die Eidgenossen jedoch dominieren weiter zu Lande. Stumpfs Darstellung dürfte, obwohl ein Jahrhundert später entstanden, der damaligen Kriegstechnik auf dem Zürichsee einigermaßen entsprechen.*

Im Jahre 1445 kam es zu eigentlichen Schlachten auf dem Zürichsee. Die Schwyzer bauten 2 neue Kriegsschiffe, die sie in „Kiel“ und „Gans“ benannten und zimmerten ein bewaffnetes Floss, genannt „Bär“, das 600 Mann tragen konnte. Damit beherrschten sie den See und reizten den Gegner zu noch grösseren Flosskonstruktionen: „Gans“ und „Ente“ hiessen die schwimmenden Ungetüme der Zürcher. **Vor Männedorf fand im Herbst ein entscheidendes Treffen statt, aus dem die Zürcher und ihre Verbündeten als Sieger hervorgingen.** Ende des Jahres überfielen sie zudem die Schiffe der Schwyzer in deren Heimathafen Pfäffikon und steckten die ganze Flotte in Brand.

## 1498 Schifffahrtsordnung

Der Vertrag hielt ca. 30 Jahre.

Nach der Reformation erneut Behinderungen. Den Zürcher Schiffen wird zeitweise die Linth gesperrt.

## 1532

Die Oberwasserschifffahrtseinung kommt zustande.

Beteiligt die Orte Zürich, Schwyz, Glarus.

Oberwasser = Schiffsweg von Zürich bis Walenstadt

Niederwasser = von Zürich abwärts

Durch dieses Abkommen wurde die Schiffsmeistergesellschaft gegründet. Diese besorgt bis zur Revolution die Beförderung der Transitgüter.

Die Schiffsmeister wurden auf 9 Jahre, später 12 Jahre gewählt, durften selbst keinen Handel treiben und mussten eine Kaution hinterlegen. Die Meister lösten sich wöchentlich ab. Der sog. Wochner fuhr mit den Pflichtkursen, die anderen beiden mit Extrafahrten oder Eilgutschiffen.

Das Monopol der Schiffsmeisterschaft ging weit. Das zeigt ein Glarner Ratsbeschluss 1682.

Weil Butter, Käse, Zieger, Leder etc. vermehrt auf Wagen befördert wurde, beschloss der Rat, dass in Zukunft wieder das Schiff benützt, oder eine Busse von 5 Kronen bezahlt werden müsse.

## 1536

Obrigkeithliche Regelung der Höchstladung bis zu einer mit Nägeln bezeichneten Linie.

Ansehnliche Grösse der Schiffe mit einer Begrenzung von 10 - 20 Pferden inkl. Saum.

Ein Schiff darf höchstens 25 Monate gebraucht werden.

Die Fahrzeit Zürich - Walenstadt beträgt 1 ½ - 2 Tage.

Nicht selten bleiben Waren beim Wechsel des Transportmittels lange und ohne Schutz liegen und es gibt viel Streit zwischen den Kaufleuten und den Schiffsmeistern, welche das Transportmonopol haben. Besonders im Winter und bei ganzer oder teilweiser Seegfröorni, wenn die Schiffer die Güter nur noch soweit führen als das Wasser offen ist, entwickelt sich ein hässlicher Konkurrenzkampf unter den Fuhrleuten und Reckern, weil 1532 keine Regelung für diesen Zustand getroffen worden war.



Das Märtschiff, ein grosser Nauen, ist für viele Anwohner am See die einzige vernünftige Möglichkeit um nach Zürich zu gelangen.



Märtschiff



Grendeltor

In den meisten Gemeinden muss man sich schon am Vorabend gegen Mitternacht einschiffen, denn Schlag 6 Uhr wird das Wassertor am Grendel geöffnet und die Märtschiffe können in die Stadt einfahren, Gegen 15.00 Uhr geht es dann wieder zurück.

Die Güter richten sich stark nach den zürcherischen Marktbedürfnissen.

Waren: Eisen, Kupfer, Messing, Blei, Silber, Sensen, Sicheln, Schwerter, Wolle, Tuch, Seide, Safran, Reis, Oele, Weihrauch, enorme Mengen von Wein, Salz, Korn, Stroh, Heu, Obst, Käse, Holz etc.

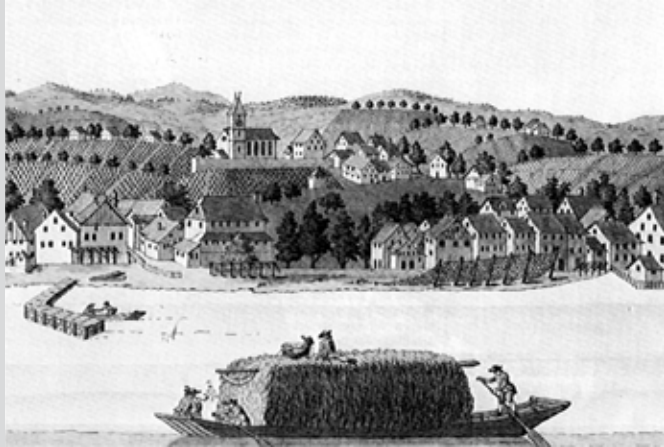
### Ende des 16. Jahrhunderts

Fahren bereits Ledischiffe, ca. 30 m lange und 2,5 m tiefe Kähne, genannt Glarner- oder Bauertannen, mit 5 -6 Mann Besatzung bis nach Laufenburg am Rhein. Die Stromschnellen werden mit Karren umfahren. Schon viel früher wurde natürlich die Schifffahrt limmatabwärts betrieben. Auf dem Weg von Walenstadt her ist der Zürichsee für die Schiffer die leichteste Strecke.



## 1620

Güter von Zürich nach Italien werden auf dem Zürichsee bis Richterswil , von dort mit Karren oder Saumpferden bis Brunnen und dann mit dem Schiff nach Flüelen geführt.



Warentransport



Kriegsschiff „Neptun“

## 17. Jht.

Kriegerische Ereignisse lassen das Transportvolumen stark schwanken und die Routenwahl unterschiedlich ausfallen (auch Bodenseeroute gewählt).

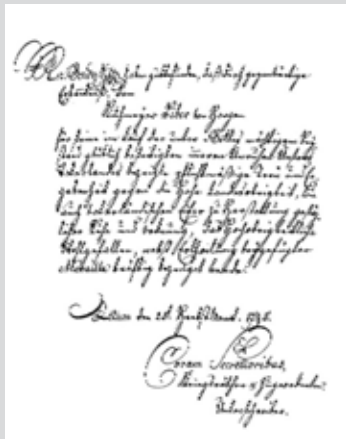
Bilder und Modelle zeugen von den Kriegsschiffen mit welchen die Zürcher unbotmässige Untertanen bestrafen oder feindliche Kantone bekämpften, z.B der „Neptun“ oder die „Stadt Zürich“.

Kriegsschiffe oder -Flosse waren natürlich schon viel früher im Einsatz.

## 1794/95

Die selbstbewusste Stäfer Oberschicht lehnte sich gegen die Staatsmacht der Zürcher Obrigkeit auf, was in einen offenen Aufruhr mündete.

Beeinflusst von der französischen Revolution, forderten die Stäfner und andere Seegemeinden den Abbau der städtischen Privilegien. Hauptdokument war das im Herbst 1794 verfasste Stäfner Memorial, das von der Zürcher Obrigkeit Gleichstellung sowohl von Landleuten als auch von Stadtbürgern verlangte. Die Regierung lehnte die Forderungen der Stäfner ab und verbannte die Rädelsführer ins Ausland. Am 5. Juli 1795 zeigte Zürich nochmals seine Macht und brach den Widerstand der Landleute während einer 2-monatigen militärischen Besetzung Stäfas. Die Rädelsführer der Landleute erhielten lebenslange Freiheitsstrafen. Beamte welche während des Stäfner Handels treu zur städtischen Regierung hielten wurden hingegen durch diese belohnt.



Stäfner Memorial 1794 an die Zürcher Obrigkeit



Handschrift bei Ziegelbrücke

## Ende 18. Jht.

Die Linthebene versumpfte immer mehr. Weesen und Walenstadt waren vielfach unter Wasser. Der Walensee stieg wegen Rückstau durch Geschiebe um 5 m  
1774 Beschreibung durch C. Trümpi.

1784 Die eidg. Stände werden um Hilfe gebeten.

Die Linth muss in den Walensee geleitet und diverse Kanäle gebaut werden.

1807 erster Spatenstich

1811 Eröffnung Grynauer Kanal

1816 Eröffnung Benkener Kanal

1820 Verlängerung des Escherkanals

1823 Uebergabe des Linth-Escher Kanals

## 1823

Erstes Dampfschiff in der Schweiz.

Es ist der „Guillaume Tell“ zwischen Genf und Lausanne.

Der Pionier ist der amerikanische Konsul in Bordeaux, Edward Church. Unter den Anwohnern des Zürichsees ist die Absicht zugunsten einer Dampfschiffahrt nicht vorhanden, eher noch am Walensee, weil der Postfahrplan Zürich-Chur-Italien ein Durchfahren des Sees zur Nachtzeit nötig macht, was auf blachenbedeckten Ledischiffen nicht sehr angenehm ist.

## 1824 - 1832

Diverse hochfliegende Pläne betreffend Schiffahrt werden gewälzt.

Der Posthalter und Gastwirt Heussi aus Rapperswil ist die treibende Kraft. Auch Linth und Aare sollen schiffbar gemacht werden.

Am 24.9.1825 liest man in der NZZ auch von der Absicht den Rhein bis Strasbourg zu erschliessen.

Wäre alles konsequent weiterverfolgt worden, so wäre Walenstadt heute ein Umschlagplatz vergleichbar mit Basel und vermutlich gäbe es eine direkte Eisenbahnlinie von der Ostschweiz nach Italien, die sog. Splügen-Variante.

## 1832

Sollte eine Aktiengesellschaft für die Dampfschiffahrt zwischen Rapperswil und Zürich gegründet werden.

Die Finanzierung klappt nicht. Man glaubt den Initianten nicht, dass sie nur Personen befördern wollen.

## 1834

Der Raddampfer „Vulcan“ läuft in England vom Stapel. Gebaut von W. Fairbairn, Manchester, bestellt durch die Herren Caspar und Lämmlin.

Das Schiff wurde demontiert und auf dem Landweg und Flüssen nach Hull gebracht. 34 Stunden dauerte die Ueberfahrt von England nach Rotterdam. Ca. 2 Monate brauchte man bis Basel wegen verkehrstech. und finanziellen Schwierigkeiten. 14 Tage bis Zürich. Der Zusammenbau erfolgt bei der sog. Holzschanze.

## 1835

20. Juni: 2. Stapellauf des „Vulcan“ in Zürich.

Im Trubel vergisst man mitzuteilen, dass das Dampfschiff künftig „Minerva“ heissen solle.

Es ist das erste eiserne Schiff der Schweiz und Zentral- Europas, ein neuartiges See-/Flussschiff, 2 Maschinen mit mittlerem Druck von 3 Atü, 2 Kesseln à je 25 PS = 50 PS Länge über Verdeck 95 Fuss, Breite mit Radkasten 26 Fuss, Tiefgang 1 Fuss 6-8 Zoll.

St. Galler Unterstützung war also nötig gewesen, um ein Dampfschiff auf den Zürichsee zu bringen, vor allem durch Franz Carl Caspar, den Dampfschiff-Verwalter vom Bodensee.

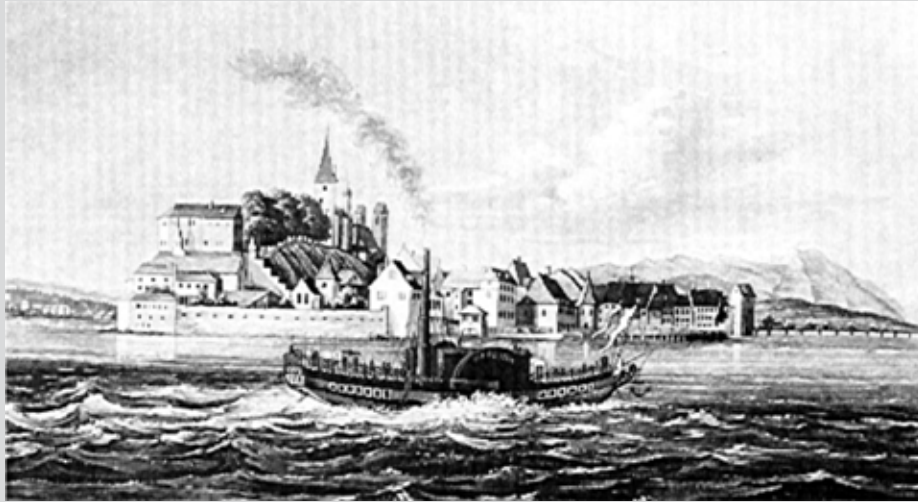
Am Sonntag, 19. Juli folgen 180 Gäste der Einladung zur Lustfahrt von Zürich nach Rapperswil.

Ca. 8000 Leute erwarten das Schiff in Rapperswil.

Ab 24. Juli regelmässiger Fahrdienst.

An den Uferorten befinden sich keine Stege. Die Passagiere müssen mit kleinen Booten zu dem in Seemitte verkehrenden Dampfschiff gebracht werden

F. C. Caspar wollte mit dem Dampfboot den Verkehr auf der Strecke Zürich-Walensee reformieren, doch erreichte er das Ziel nur teilweise. Die Stadt Rapperswil wollte der „Minerva“ die Brücke nicht öffnen. Die ungeschickte Personalpolitik (Kaderstellen wurden an Bodenseeleute vergeben), sowie Verhaltensforderungen an die Schiffsleute in den Uferorten lassen eine Missstimmung aufkommen, die in Brandanschlägen und Versenkungsversuchen gipfeln. Dies treibt auch Vater und Sohn Escher ins Lager der Gegner.



Minerva bei Rapperswil

## 1836

Ab dem 15. Januar bleibt die „Minerva“ bei Uerikon fast 2 Monate im Eis eingeschlossen.  
Gründung der AG für die Dampfschiffahrt auf dem Walensee

## 1837

Im Spätsommer gibt die Escher-Wyss & Cie. den Bau eines Dampfschiffes bekannt, das an eine neue AG für die Dampfschiffahrt auf dem Zürichsee geliefert werde. Dieses Schiff, die „Linth-Escher I“, 34 m lang, für 500 Personen, fährt aber zuerst auf dem Walensee. Carl Caspar verstirbt bald darauf. Das Schicksal der Firma ist besiegelt.

1838 übernehmen die Eschers die „Minerva“. Gleichzeitig entsteht eine Eilwagenverbindung zwischen Rapperswil und Weesen.

## 1838/39

Die „Vereinte Dampfschiffahrtsgesellschaft für den Zürich- und Walensee“ entsteht. Ihr ist ein sofortiger, dauerhafter Erfolg beschieden.



DS „Linth-Escher“



Rapperswil mit geöffneter Brücke

Frequenzen: 1839 77'690 Pers.

1840 235'355 Pers.

1860 785'917 Pers.

Diese erzwingt auch die Öffnung der Rapperswiler Brücke.

## 1839

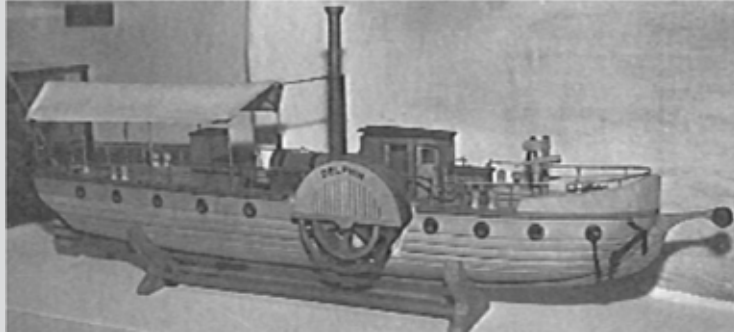
Die AG für die Dampfschiffahrt auf dem Walensee übernimmt die „Minerva“ von den Eschers.

Das DS „Linth-Escher I“ wird im Tausch mit der „Minerva“ auf den Zürichsee gebracht und ist dort bis 1862 im Dienst.

Die „Minerva“ wird 1848 mit einer neuen Maschine von 130 PS versehen, auf „Splügen“ umgetauft und steht dann bis 1859 auf dem Walensee im Dienst.

Gründung der Republik AG mit Sitz in Richterswil.

Mit dem Dampfboot „Republikaner“ sollte versucht werden, den auf den Direktverkehr und das rechte Ufer abgestimmten Betrieb der „Vereinigten“ zu ergänzen, aber bereits 1842 muss fusioniert werden. (1879 ausser Dienst)



Modell DS „Delphin“ im Ortsmuseum Walenstadt



DS „Republikaner“

## 1842/43

Johann Jakob Lämmlin baut das erste Schraubendampfschiff der Schweiz, das DS „Delphin“ für ca. 80 Personen und 6 Mann Besatzung.

Es hat eine schlechte Stabilität und ist langsam.

1846 kauft die „Vereinigte“ (ZWG) den „Delphin“, baut ihn um; 1850 wird er auf den Walensee überführt. Im selben Jahr sinkt er im Sturm. 13 Tote sind zu beklagen. 1851 wird er gehoben.

Das Unglück findet starke Beachtung in der in- und ausländischen Presse. Landesweit läuft eine Unterstützungsaktion für die Hinterbliebenen.





DS „Gustav Albert

## 1847

Der Raddampfer „Gustav Albert“ geht in Betrieb. Escher-Wyss 500 Personen.  
Das Publikum nennt es allerdings bald einmal respektlos „Herrenschiff“ (1891 erfolgt die Stilllegung).

## 1848

Die Strasse über den Kerenzerberg wird eröffnet. Erste Einbussen für den Schiffsverkehr sind die Folge.

## 1851

Stapellauf des Raddampfers „Schwan“.

Indienststellung erfolgt zu Ehren der 500-Jahr Feier des Eintritts Zürichs in den Bund mit 1. Mai. Der „Schwan“ wird als Ersatz für den „Splügen“ auf den Walensee gebracht. (1879 ausser Dienst gestellt)

## 1855

Bis zu diesem Jahr wurde ausschliesslich mit Holz gefeuert. Die Beschaffung der Riesenmengen Holz war nicht leicht, es wurden ca. 5'000 Klafter Holz pro Jahr verfeuert.

1856

Der Raddampfer „Stadt Zürich“ geht in Betrieb. (1893 ausser Dienst gestellt)

1858

Der Raddampfer „Rapperswyl“ geht in Betrieb. Es ist das erste Schiff, das für Steinkohlefeuerung eingerichtet ist. (1895 ausser Dienst gestellt).



Stadt „Zürich“



„Zürich“ und „Rapperswyl“

Beide Schiffe werden 1869 umgebaut und auf 2 Kessel umgestellt.  
Tragkraft 800 Personen. Es sind die schönsten Schiffe auf dem Zürichsee.

1859

Einstellung des Längsschiffsverkehrs auf dem Walensee.  
Die Eröffnung einer Bahnlinie entlang des Sees hat der Schifffahrt den Todesstoss versetzt.,

1860

Der „Splügen“ wechselt in den Zürichsee. Er fährt aber nur noch bis 1863.  
Die „Linth Escher I“ stösst infolge eines Fahrfehlers vor Männedorf mit der „Stadt Zürich“ zusammen.  
Die fehlbare Mannschaft muss die Reparaturen selbst berappen!

## 1862

Stapellauf des Raddampfers „Linth-Escher II“. Escher Wyss für 750 Pers. (1894 Abbruch)

## 1864

Stapellauf des Raddampfers „Concordia“ (1904 „Glärnisch“)

Escher Wyss für 600 Pers. später auf 400 reduziert.

Probefahrt im Beisein von Bundespräsident Dubs.

Die Maschine ist eine echte Rarität: Schrägliegende 4-Zylinder Nassdampfverbundanlage; je ein HD- und ND-Zylinder auf ein Balancier wirkend.

(Echtes Woolfsches Prinzip)

Gründung der Dampfschiffgesellschaft vom linken Ufer des Zürichsees mit Sitz in Horgen.

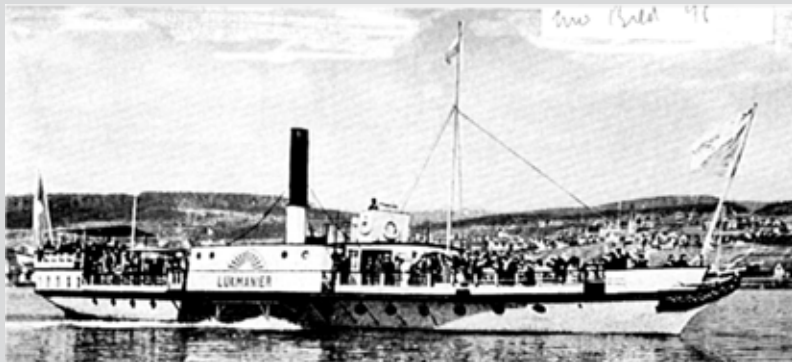
Güter- und Schleppschiff „Biene“, Schraubendampfer „Taube“ und „Schwalbe“ sowie ab 1866 die „Lerche“.

„Die Gesellschaft hat keinen Erfolg.“

## 1865

Indienststellung der Raddampfer „Lukmanier“ und „St. Gotthard“.

Gebaut durch Escher Wyss für 450, ab 1897 für 350 Pers.



„Lukmanier“

Der Auftrag lautete 2 Schiffe zu bauen, welche schneller als die „Stadt Zürich“ und die „Rapperswyl“ sind. Bei der Probefahrt braucht der „Lukmanier“ für die Strecke Zürich-Rapperswil 1Std 14 Min.

## 1868

Fusion der „Horgener“ mit der „Vereinigten“.

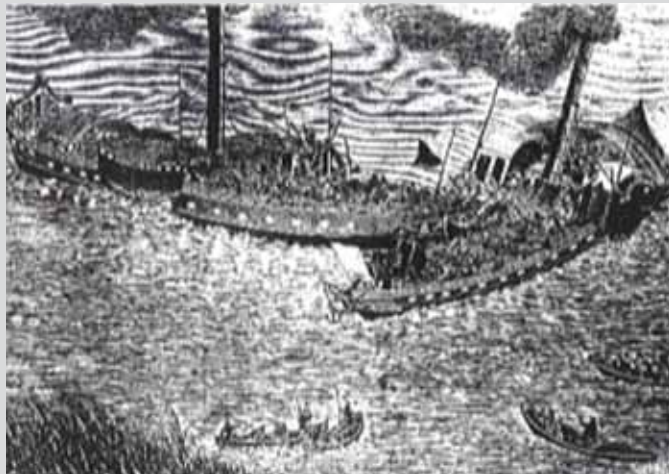
1. Januar Gründung der Dampfschiffgesellschaft für den Zürichsee (DGZ). Sie verfügt über 13 Boote. Steigerung der Frequenz von 938'350 Pers. auf 1'256'734 im 1874.

## 1871,

Der wohl berühmteste Schiffer vom Zürichsee, das Wädenswiler Original der „Paneeterbuume“ stirbt 86-jährig. Unzählige Anekdoten existieren von ihm. Dr. Hans Hasler hat 1936 ein Bändchen veröffentlicht.

## 1872

29. August, Unfall bei Obermeilen. Eine Beinahekatastrophe.



„Concordia“ rammt „St. Gotthard“

Die ganze Schuljugend von Meilen/Obermeilen, 450 Schüler und 40 Begleiter, fuhren mit dem Extra-dampfbboot „Concordia nach Rapperswil - Nuolen. Auf der Heimreise ca. um 19.30 Uhr näherte man sich Obermeilen. Das Kursschiff „St. Gotthard, welches nichts von der Extrafahrt wusste, verliess den Steg 18.15 Uhr. Beide Schiffe strebten in gerader Linie aufeinander zu.

Um eine Frontalkollision zu vermeiden, wichen beide Schiffe aus, leider beide auf die gleiche Seite. Mit grosser Wucht rammte die „Concordia“ den „St. Gotthard“ in der Mitte des Vorschiffes. Das Leck des „St. Gotthard“ war derart gross, dass er sofort voll lief. Die wenigen Passagiere des Kursschiffes konnten auf die „Concordia“ gerettet werden. Leider ist der Kassier der Concordia, der Männedörfler Brändli, beim Versuch die letzte Passagierin zu holen mit ihr ertrunken. Innert 15 Min. war der „St. Gotthard“ verschwunden. Nicht auszudenken wenn das grosse Leck die „Concordia“ betroffen hätte.

## 1874

30. Oktober, Nach langen Verhandlungen geht der gesamte Schiffspark mit Mobilien und Immobilien sowie der im Bau befindliche Salondampfer „Helvetia“ an die Schweiz. Nordostbahn NOB über. Anstelle sich konkurrenzierender Betriebe sollen Schiff und Bahn in einer Hand vereinigt werden.

## 1875

Stapellauf des Salonraddampfers „Helvetia“ in der Werft Riesbach. Escher Wyss für 1200 Pers.



„Helvetia“

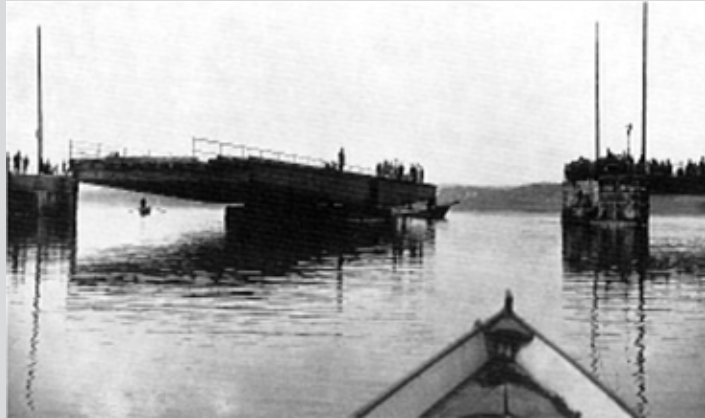
1875

Höhepunkt der Passagierzahlen mit 1'480'977 Fahrgästen. Erst kurz vor dem 1. Weltkrieg wird diese Zahl übertroffen.

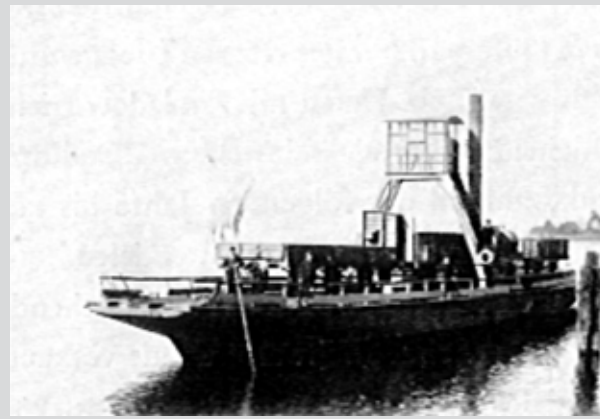
Ab diesem Jahr zuerst langsamer, dann immer schnellerer Niedergang mit Ausnahmen der Jahre 1880 und 1883.

1878

Einweihung des Seedamms, damals noch mit Drehbrücke, für Strasse und Eisenbahn. Die „Rapperswyl“ versinkt bei der Werft Seefeld, wird aber sofort gehoben und repariert. Grund: böswillige Flutung. Die Werft wird von Riesbach nach Wollishofen verlegt.



Drehbrücke



Trajektschiff

1880

Eidg. Sängerfest mit glanzvoller Flottenparade mit Bundespräsident Schenk vor der Ufenau.

1883

Schweizerische Landesausstellung

1885

Inbetriebnahme des Schraubendampfers „Trajektschiff“

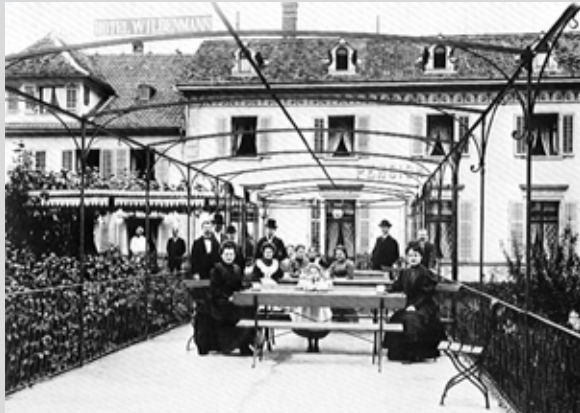
Die NOB liess es bauen für die Bedienung der Fabrik Gebr. Schnorf, Uetikon. Bis 1894 werden damit Güterwagen zwischen Uetikon und dem Bahnhof Wollishofen transportiert. (bei der Seegfröorni 1891 wird es als Eisbrecher verwendet)

1887

Die Helvetia läuft auf Grund,

11. April, 25 Schifflleute gründen im Wildenmann Männedorf die Schiffergesellschaft am Zürichsee.

An der zweiten Sitzung sind auch die Schifflleute vom Obersee eingeladen, aber nicht alle wollten mitmachen.



Auf der Terasse des „Wilden Mann“



Sommerfahrplan der Dampfschwalben

Unterstützung in Unglücksfällen, Wahrung der Schifffahrtsinteressen und Tarife sind die Hauptpunkte der Statuten. Den tiefliegenden Schiffen machen vor allem Stürme, schlechte Häfen ohne Beleuchtung und



Wellenbrecher sowie der Wellenschlag der Dampfschiffe zu schaffen. Allerdings hatten die Dampfschiffe den Ledischiffen damals den Vortritt zu gewähren und mussten in ihrer Nähe die Geschwindigkeit reduzieren. Erst viel später erhielten die Kursschiffe die absolute Vorfahrt.

## 1890/91

Gründung der Zürcher Dampfboot-Gesellschaft.

Die Schifffahrt droht eingestellt zu werden. Die Anwohner vom See, vorallem des unteren Seebeckens, sind nicht einverstanden, deshalb wird diese Gesellschaft mit 1200 Aktien à Fr. 500.—gegründet.

Es werden 5 kleine Boote, sog. Schwalben und 4 etwas grössere, sog. grosse Schwalben, angeschafft.

Ab 1892 werden 15 stadtnahe Haltestellen bedient, später auch Küsnacht bzw. Bendlikon.

Schwieriger Start. 3 Jahre ist die AG defizitär.

Die kleinen Dampfschwalben für ca. 40 Pers.: 1892 „Riesbach“, „Enge“, „Zürich“ (ab 1897 „Rüschlikon“) „Wollishofen“ und „Zollikon“.

Die grossen Dampfschwalben für ca. 100 Pers.: 1893 „Neu Zürich“ (ab 1897 „Thalweil“) „Goldbach“, „Küsnacht“, „Bendlikon“



1891 Seegfröörni



Bahnbau bei Männedorf

1894

Eröffnung der rechtsufrigen Eisenbahn.

Der Schiffsverkehr sinkt in die Bedeutungslosigkeit. Eine Aufhebung der Schifffahrt der NOB auf dem Zürichsee wird ernsthaft in Betracht gezogen. (1895 nur noch 194'725 Passagiere nach 1'500'000 1875)

Auf dem Zürichsee gibt es noch 39 Ledibesitzer mit 55 Schiffen.

Die Ledibesitzer verlieren durch die Eisenbahn den Transport von Konsumgütern und Personen. Ihnen bleibt die Beförderung von Massengütern wie Kies, Sand, Bausteine, Betonwaren, deren Transport nicht besonders schnell, sondern vor allem billig sein muss.

Die Ledischiffe müssen nun auch mit Motoren ausgerüstet werden, um konkurrenzfähig zu sein.

Zuerst werden einfache 6 PS Petrolmotoren mit 1 Zylinder eingesetzt, welche viel Rauch und Gestank entwickeln. Erst in den 20er Jahren werden Dieselmotoren verwendet.



Schmeriker Ledi bei Stäfa



Ledi der Gebr. Wunderli, Meilen

Gründung der Wädenswiler Gesellschaft.

Ziel: Bessere direkte Verbindungen der Südostbahn mit Zürich. Der finanzielle Erfolg ist miserabel. Für

die beiden Schraubendampfer „Wädensweil“ 1895 für 300 Passagiere und „Speer“ 1897 für 180 Personen können weder Zinsen bezahlt noch Abschreibungen vorgenommen werden. 1900 muss mit der ZDG fusioniert werden.

## 1896

Die Passagierzahlen der ZDG explodieren.

Die 9 Boote sind an schönen Sonntagen mehr als ausgelastet, sodass es beinahe zu Ausschreitungen um die Plätze kommt. Eine polizeiliche Überwachung, insbesondere der Station Theater, wird notwendig!

## 1897

Stapellauf des Schraubendampfers „Zürich“ (ab 1909 „Albis“). Gebaut durch Escher-Wyss. Erst nach zusätzlichen Massnahmen wird er für die gewünschten 200 Personen zugelassen.



Speer um 1900



Schwalbe „Ufenau“

## 1899

Stapellauf des Schraubendampfers „Ufenau“. Escher-Wyss für 120 Passagiere. In Betrieb bis 1955, dann wird sie von der Firma Schaffner als Dienstboot für deren Taucharbeiten verwendet.

## 1902

Alle Schiffe der NOB bzw. SBB gehen an die ZDG über.

Die ZDG muss sich verpflichten, den Betrieb mindestens in gleichem Umfang weiterzuführen und auf jeglichen Güterverkehr zu verzichten. Auch darf sie die Bahntarife nicht unterbieten.

## 1909

8. Mai Stapellauf des Salondampfers „Stadt Zürich“. Escher-Wyss für 1000 Personen. Notwendig wegen erfreulich gestiegenen Frequenzen.



Stapellauf der „Stadt Zürich“



„Stadt Zürich“

### Techn. Daten „Stadt Zürich“

Maschine:	Schrägliegende Zweizylinder-Heissdampf-Verbundanlage.
Kolbenhub:	1100mm
Zylinderbohrung:	610/1050mm
Leistung:	368 KW/500 PS
Kessel:	1x3 Zug, Sulzer Thermo DSFO 1 Flammrohr, Betriebsdruck 0.5 bar

1910

Stapellauf des Schraubendampfers „Lützelau“ Escher Wyss für 120, ab 1915 140 Pers.

1911

absoluter Frequenzrekord: 1'600'000 Passagiere, über

100'000 mehr als in den besten bahnlosen Zeiten (1875)

1912

Kaiserfahrt“ der „Helvetia“ nach der Insel Ufenau.

Kaiser Wilhelm II benutzt das Schiff in Begleitung von Bundespräsident Forrer und Oberstkörpskommandant Wille.

1914

Raddampfer „Stadt Rapperswil“ wird in den Dienst gestellt.

Schwesterschiff der „Stadt Zürich“ Escher Wyss für 1000 Personen

1914/18

Einbruch der Frequenzen wegen des I. Weltkrieges auf nur noch 600'000 Personen.

Der Kohlepreis steigt auf das 8-fache des Vorkriegswertes. Die einträglichen Sonntagsfahrten müssen zeitweise eingestellt werden.



„Stadt Rapperswil“



Die „Wädenswil“  
beim Utoquai als Symbol

## 1919/20

Nachdenken über die Liquidation des gesamten Betriebes.

Die Lage hat sich wegen Kohlemangel und Frequenzrückgang derart zugespitzt. Der ausserordentlich hohe Schrottwert hätte die Rückzahlung des gesamten Aktienkapitals erlaubt.

Das allgemeine Interesse an der Schifffahrt verhinderte den Schritt.

## 1921

Durch Mithilfe von Stadt und Kt. Zürich sowie den Ufergemeinden wird die ZDG saniert.

Mit dem auf und ab der Wirtschaftslage verläuft die Entwicklung der ZDG weiter.

## 1926

Die Kibag wird gegründet.

Das Ledischiff „Werner“, getauft auf den Namen des Direktors wird neu eingesetzt.

Der Uebername „Holzschuh“ des Schiffes erinnert an dessen Vergangenheit. Es wurde in der eigenen Werft mit Eisengerippe und -blechen versehen und verlängert.



„Werner“ von Stäfa

## Dreissiger Jahre

Wirtschaftskrise.

Die ZDG muss streng haushalten. Diverse Schiffe werden auf Dieselbetrieb umgebaut.

## 1932

Der Verband der Motorlastschiff-Besitzer am Zürichsee wird gegründet.

In den 20er Jahren hatte sich die Schiffergesellschaft am Zürichsee gespalten, wurde nun fusioniert und tritt mit dem neuen Namen auf.

Gründung der Zürichsee-Fähre Horgen-Meilen AG mit einem Aktienkapital von Fr. 260'000.--

Der alte Doppelschraubendampfer „Wädensweil“ ist umgebaut und verkehrt neu als MS „Wädenswil“.

Der Umbau kostet Fr 235'000. Es ist bald das beliebteste Schiff mit der grössten Kilometerleistung.



1933

20. Mai, Stapellauf der ersten Fähre „Schwan“ (Der Urschwan)

Die Fähre wurde allerdings zuerst von einem Ledischiff nach Pfäffikon geschleppt, wo die Motoren eingebaut wurden.



„MS Wädenswil“



„Schwan“

Nach den Plänen des Ingenieurs Julius Ott sollte die Steuerung allein durch Umkupplung des Motors von einer auf die andere Schraube erfolgen unter Verzicht auf das traditionelle Ruder. Probefahrten zeigen, dass das Konzept nichts taugt. Die Fähre kann nicht auf geradem Kurs gehalten werden und dreht sich im Kreis. Spötter sprechen davon, die Fähre an der Meilemer Chilbi als Karussell zu verwenden.

Das offizielle Urteil lautet: Das Schiff ist dank den patentamtlich geschützten Ideen von Ing. Ott in dieser Konstruktion nicht navigationsfähig.

So müssen hinter jeder der 4 Schrauben Steuerruder eingebaut und wegen zu geringem Tiefgang ständig

6 Tonnen Steine als Ballast mitgeführt werden, damit die Schrauben bei Wellengang nicht in der Luft drehen. 4. November, endlich kann der „Schwan“ im Halbstundentakt den Betrieb aufnehmen.

Horgen 06.15 bis 21.45 Uhr, Meilen 06.30 bis 22.15 Uhr

Länge 33.5m, Zuladung 35t, 12 - 13 PW. Bereits nach ¼ Jahr muss eine teure Revision vorgenommen werden und auch die Ländeanlagen sind ungenügend.

## 1934

Stapellauf des MS „Etzel“, Escher Wyss für 250 Pers.

## 1936

Stapellauf des MS „Stäfa“, Escher Wyss für 140-150 Pers.



„MS Stäfa“ vor Stapellauf



„Halbinsel Au“

## 1937

Einstellung der gewerblichen Schifffahrt und Reckerei auf der Linth.

1939

Landesausstellung, nochmals Frequenzspitze.

1940

3 der 4 Schiffe der Landesausstellung können von der ZDG übernommen werden.

MS „Taucherli“ (ab 1948 „Speer“), MS „Möve“ und MS „Schwan“ (ab 1941 „Halbinsel Au“)

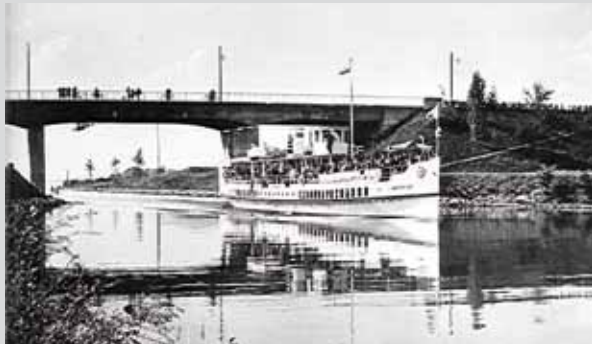
Sorgfältige Finanzstudien gehen dem Kauf voraus. Er ist nur mit Beiträgen von Bund, Kantonen und Gemeinden sowie einer grosszügigen Schenkung des Verwaltungsratspräsidenten Weber zu realisieren.

## II. Weltkrieg

Die konsequente Flottenoptimierung wird verhindert. Die Passagierzahlen sinken dramatisch und Treibstoff wird rar. Die Fähre muss den Betrieb von 64 auf 28 Tageskurse reduzieren und 1942, wegen Treibstoffrationierung, ganz einstellen.

1946

Nach rund 70-jährigem Unterbruch werden die Fahrten in den Obersee wieder aufgenommen. Als erstes Schiff fährt die „Wädenswil“ wieder in den oberen Seeteil.



Die „Wädenswil“ im Durchstich



„MS Linth“

Die Fähre kann nach finanzieller Sanierung den Stundentakt wieder aufnehmen.

## 1952

Das prächtige 3-Deckschiff „Linth“ wird in Dienst gestellt. Bodanwerft für 1200 Pers., ab 1955 1400 Pers.

## 50/60 Jahre

erfreuliche Frequenzen erlauben eine sehr konsequente Flottenerneuerung.

## 1955

Stapellauf MS „Glärnisch“, Bodanwerft für 460 Pers.

## 1957

Stapellauf MS „Säntis“, Bodanwerft für 560 Pers.

Die ZDG wird in ZSG Zürichsee-Schiffahrtsgesellschaft umbenannt. Stapellauf MS „Limmat“, Bodanwerft für 1100 Pers.



Zwei der Neulinge



„Helvetia“ kurz vor Stilllegung

## 1958

Letzter Dienst der ehrwürdigen „Helvetia“.

1959 dient sie der G59 als schwimmendes Restaurant, nachher verkommt sie langsam am Seefeldquai.

1960

Die Limmatschiffahrt wird aufgenommen. Dies mit den drei Schiffen „Tödi“, „Uto“ und „Albis“, gefertigt in Holland nach dem Vorbild der Grachtenboote.

1962

Stapellauf MS „Bachtel“, Bodanwerft für 250 Pers.

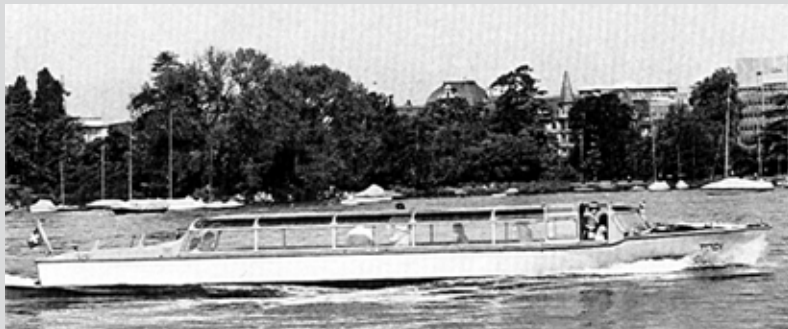
1963

Seegröörni,

1964

Trauerjahr für die Dampfschiffreunde, die verwaehrte alte „Helvetia“ wird verschrottet. Sie lag seit 1961 in einem Baggersee in Nuolen.

Stapellauf MS „Helvetia“, Bodanwerft für 1500 Personen. Länge 56 m, Tiefgang beladen 1.8m  
Sulzer 2-Takt Diesel, 6 Zylinder, 675 PS Ø Schiffsschraube: 1500mm



„Uto“



MS „Helvetia“

1968

Stapellauf MS „Wädenswil“, Bodanwerft für 750 Pers.

1969

Stapellauf der neuen Fähre „Schwan II“.

Länge 45m, Zuladung 70/100t

36 Personenwagen.

Ab 1970 verkehrt er im ½ Stundentakt.



„Schwan II“



„Stadt Rapperswil“

1973

Einweihungsfahrt des prächtig erneuerten Raddampfers „Stadt Rapperswil“ am 17. Mai. 1969 wurde die Ausmusterung beschlossen, dafür sollte die Stadt Zürich hauptrevidiert werden. Private Kreise setzten sich für die Erhaltung ein.



1977

Stapellauf des MS „Ufenau“

Stapellauf der Fähre „Meilen“

Länge 48.5 m, Zuladung 120 t, 40 PW

1978/79

Von den einst 39 Ledischiffbesitzern/-firmen sind durch Rationalisierung und Konzentration nur noch 8 übrig geblieben.

Die Lastschiffe des Zürichsees transportieren nach Spitzen von 2,5 Mio Tonnen noch 1,6 Mio. Auch diese geringere Menge würde noch 100'000 Lastwagenfahrten nötig machen, wollte man sie auf der Strasse transportieren. Die Ledischiffe verbrauchen verhältnismässig wenig Treibstoff, verursachen weniger Lärm und sind dadurch umweltfreundlich. 22 voll ausgelastete Normalgüterzüge pro Tag von einem Seeende zum anderen wären nötig, um diese Menge zu transportieren. Die SBB wären dazu nicht in der Lage.

1980

Die Kibag stellt das grösste Güterschiff aller Schweizerseen den „Saturn“ in den Dienst.

Er kann 800 Tonnen transportieren und verfügt über 2 Motoren mit je 320 PS Leistung.



„Saturn“



1982

Durch einen Vertrag mit der ZSG erhält die Fähre die Tarifautonomie.  
Die Fähren verkehren neu im ¼ Std. Takt.

1991

Betriebsaufnahme der 3. Fähre, „Horgen“.

1992/93

Die neuen Limmatboote „Turicum“, „Felix“ und „Regula“ kommen. Bodan Werft für 51 Personen.

1997/98/99

3 neue Schiffe kommen auf den See. Die sogenannte „Albisklasse“. Es sind dies der „Albis“, „Pfannenstiel“ und „Uetliberg“. Bodan Werft für 300 Pers. Zweideck-Salon-MS.



„Turicum“



Die Albisklasse

1999

27. Okt., Der Bootsbrandstifter vom Zürichsee wird festgenommen. Eine 2 Jahre dauernde unheimliche Serie von Brandstiftungen geht zu Ende. Er hat 43 Boote in Brand gesteckt. 83 Boote wurden durch die Ausbreitung des Feuers beschädigt. Der Sachschaden beträgt ca. 1,6 Mio.

Die 4. Fähre wird auf den Namen „Zürisee“ getauft. Scherzbolde haben vor der Taufe den Schriftzug mit „Zürihegel“ überklebt.

## 2000

Der neue 450 Sekunden Fahrtakt der Fähren wird mit einem grossen Rampenfest gefeiert. Die Landischiffe „Möve“, „Speer“ und „Halbinsel Au“ werden ausgemustert und ins Ausland verkauft. Sie werden durch die Schiffe der Albisklasse ersetzt.



Ohne Worte



Fähre „Zürisee“

Die 1934 gebaute Schwalbe „Etzel“ darf auf dem Zürichsee bleiben. Sie wird von einem Verein als Party-schiff weiter betrieben.

## 2000/2001

Die Ländeanlagen in Horgen und Meilen werden erweitert um den 4 Fähren und den Fahrzeugen Platz zu bieten.

## 2001

Im April Die „Ufenau“ scheidet nach nur 23 Jahren aus den Diensten der weissen Flotte.

Aus wirtschaftlichen Gründen hat der Verwaltungsrat beschlossen, nicht nur den „Etzel“ sondern auch die „Ufenau“ zu ersetzen, bei welcher eine Generalsanierung anstand.



Modell mit Knubbelnase

Im Frühjahr werden 2 neue Schiffe in See stechen. Ihre Namen sind noch unbekannt, man kann sie erst als Modelle bewundern. Bodan Werft baut sie für 150 Passagiere. Länge 31.2m. Die Zwillinge kosten 3,26 Mio Franken.

## Quellenverzeichnis

Das Zeitachsen-Diagramm „2000 Jahre Schifffahrt“ wurde u.a. zusammengestellt mittels Informationen der nachstehenden Quellen:

- Schifffahrt auf dem Zürichsee von Gwerder, Liechti, Meister – Birkenhäuser Verlag
- Faszination Zürichsee von Stefano Butti – Verlag Outcome GmbH, Siebnen
- Ufnau von Ulrich Gut und Peter Ziegler – Verlag Th. Gut, Stäfa
- Kulturraum Zürichsee von Peter Ziegler – Verlag Th. Gut, Stäfa
- Leben am Zürichsee von Peter Ziegler und Reto Schneider – Verlag Th. Gut, Stäfa
- Zürichsee von Max Pfister – Paul Haupt Verlag, Bern
- Der Zürichsee – Fische und Fischer von E Mühlheim und E. Liniger – Verlag Th. Gut, Stäfa
- 50 Jahre Zürichsee Fähre Horgen-Meilen von Dr. Peter Kummer herausgegeben vom VR der Zürichsee Fähre Horgen-Meilen
- Rund um den Zürichsee von Jürg Fierz – Orell Füssli Verlag