



GEMEINDE KILCHBERG ZH

14. NEUJAHRSBLETT

Herausgegeben von der Kommission für die ortsgeschichtliche Sammlung
durch den Gemeinderat Kilchberg ZH im Januar 1973

An die geehrte Einwohnerschaft von Kilchberg ZH

Der Gemeinderat und die Kommission für die Ortsgeschichtliche Sammlung beehren sich, der Einwohnerschaft das 14. Neujahrsblatt zu überreichen.

Der Autor, Herr Jakob Bopp, Kilchberg/ZH, berichtet uns darin über die wechselvolle Geschichte der Schifffahrt auf dem Zürichsee mit Sachkunde und spürbarer persönlicher Anteilnahme. Stand er doch selbst während vierundzwanzig Jahren als Schiffsführer im Dienste der Zürcher Dampfschiffgesellschaft. Wir danken dem Berichtenden bestens für seine interessanten Schilderungen die geeignet sind, unsere Liebe zum schönen Zürichsee zu erneuern und zu vertiefen.

Zum begonnenen neuen Jahr entbietet der Gemeinderat der geehrten Einwohnerschaft die besten Glückwünsche!

Mit freundlichen Grüßen

NAMENS DES GEMEINDERATES

Der Präsident:
Dr. B. Herzer

Der Gemeinderatschreiber:
W. Hauser

Die Schiffahrt auf dem Zürichsee im Wandel der Zeiten

Früher spielte die Schiffahrt auf unserem See im Wirtschaftsleben während Jahrhunderten eine überaus wichtige Rolle. Der See war der Hauptverkehrsweg für den Personen- und Gütertransport. Wohl gab es auf beiden Seeufeln eine Landstrasse, die sich an den Uferhängen durch das hügelige Gelände schlängelte und oft bergauf und bergab führte. Diese waren damals für den Verkehr wirtschaftlich bedeutend weniger interessant als der Wasserweg.

So wickelte sich denn auch der ganze Lokalverkehr zwischen der Stadt Zürich und den Ufergemeinden vorwiegend auf dem See ab. Dieser Verkehr war um so intensiver, als ja damals die Seeufergemeinden Untertanenland der Stadt waren. Den Einwohnern der Landschaft wurde die Handels- und Gewerbefreiheit vorenthalten, sie waren gezwungen, ihre Produkte auf dem Markt in Zürich zu verkaufen. Dort mussten sie auch ihre Bedarfsartikel einkaufen. Dieser Lokalverkehr wurde von den «Märtschiffen» besorgt. Es waren dies Weidlinge, die für etwa 20 Personen und etwas Güter Platz boten. Der Schiffmann, unter tunlichster Ausnützung des zur Verfügung stehenden Raumes, plazierte Menschen und Güter in guter Ordnung. Die Passagiere wurden nebeneinander auf Strohsäcke gebettet, Kopfkissen mussten selbst mitgebracht werden. Die Ruderer nahmen im vorderen Teil des Schiffes Platz, den Oberbefehl führte der Schiffführer. Dieser handhabte das Steuerruder am Heck. So ging es stundenlang Seeab- oder aufwärts. Die Abfahrtszeiten waren in den verschiedenen Gemeinden so angesetzt, dass man in den frühen Morgenstunden in Zürich ankam, wobei z. B. am rechten Seeufer ein Zwischenhalt in Feldmeilen oder in der «Sonne» in Küsnacht zwecks Verpflegung, eingerechnet wurde. Alle Marktschiffe aus den Seedörfern, dem Gaster und der March trafen sich in Zürich an der Schiffflände. Diese, oberhalb der Wasserkirche gelegen, war Mittelpunkt des Verkehrs, dort herrschte bald ein buntes und bewegtes Leben. Ein Zeitgenosse, Hans Erhard Escher, schilderte es mit folgenden Worten: «Beschau eine nur, was für eine grosse Menge von Schiffen mit Laden, Schindeln, Scheyen (Zaunstecken), Obs, Ancken, Käs und Viehe beladen in Zürich ankomme und wie selbige so dick in einander stehen, dass man dem Gestad nach kein Wasser, sondern nur die Schiffe allein sehen konnte, welche dann mit Korn, Wein und anderen Kaufmannswaren beladen, wiederum zurück führen.» In den frühen Nachmittagsstunden, nach erledigten Geschäften, besammelten sich die Marktfahrer wieder bei der Schiffflände, Mann-

schaft und Passagiere bestiegen ihre Weidlinge, und es gleiteten die vielen Schiffe, durch die Kraft der Ruderer getrieben, über den See dem heimatlichen Hafen entgegen. Näherete man sich der Heimatgemeinde, dann wurde die Ankunft mit einem kräftigen Hornstoss des Steuermannes angezeigt. Das war das Zeichen für jung und alt, zur «Haab» zu eilen, Angehörige und Gäste abzuholen, die Einkäufe zu bewundern und allerlei Neuigkeiten zu erfahren.

Nebst dem Lokalverkehr, spielte auch der Transitverkehr auf dem Zürichsee eine bedeutende Rolle. Soweit es immer möglich war, wurde im Warenaustausch zwischen den Kantonen Schwyz, Glarus, Zürich und dem Sarganserland-Rheintal, der Wasserweg benützt. Von Schmeerikon wurden die Schiffe auf der Linth mit Pferden in den Walensee gezogen. Für diesen Transitverkehr wurden grössere Boote mit einem Fassungsvermögen von ca. 2500 Zentner, die sogenannten «Naven», z. T. mit Segel ausgerüstet, eingesetzt.

Ein sehr einträglicher Zweig dieses Transit-Verkehrs bildeten die «Bilgeri-Fahrten». Auf ihrer Wallfahrt aus den Regionen Basel, Elsass und dem Schwarzwald, benützten viele Pilger mit Vorliebe die



Das Bilgeri Schiff.

Nach einem sehr alten Gemälde, so an einem Haus an der oberen Schiffländi in Zürich angemalt ist.

Abbildung 1

Schiffe von Zürich bis Richterswil. Von den rund dreissig Marktschiffen, die den internen Personen- und Warenverkehr auf dem Zürichsee bewältigten, gehörten deren zwei der Gemeinde Kilchberg. Die Bewohner Bendlikons hatten von Zeit zu Zeit den Gemeindegewählten zu wählen oder in seinem Amte zu bestätigen. Von 1600—1697 versahen die Peter zu Bendlikon den Dienst, von 1700—1742 die Raas, von 1742—1787 Hans Heinrich Nägeli und von da an die Scheller im

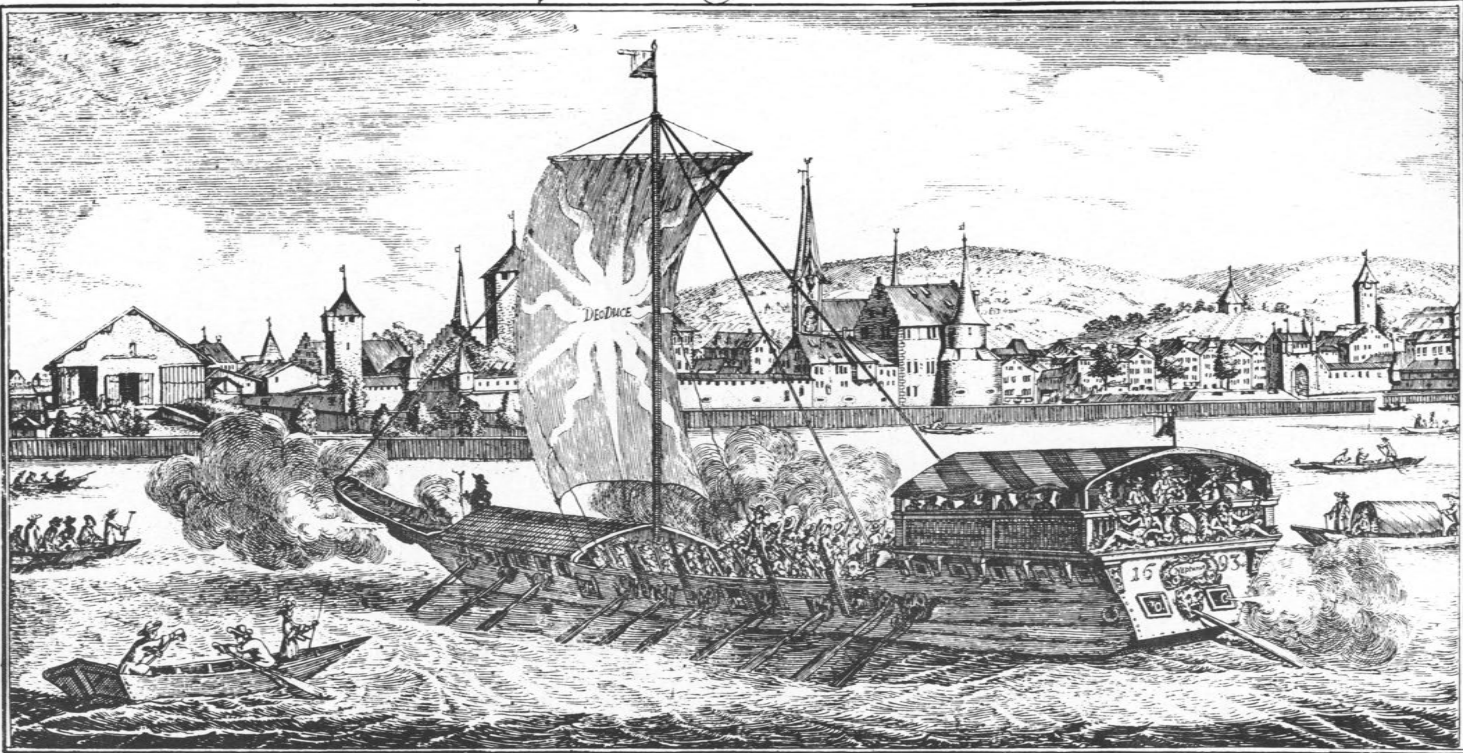
Schooren. Der Schiffmann war verpflichtet, die beiden Gemeindschiffe in gutem Zustand zu erhalten und den Waren- und Personenverkehr des Dorfes mit der Stadt zu besorgen. Denselben Dienst leistet heute die Eisenbahn und der Motorschiffverkehr der Zürichsee Schifffahrtsgesellschaft. Dass die Aufgaben des Gemeindschiffers in einer Schiffordnung geregelt, und auch dessen Entlohnung geordnet war, ist selbstverständlich. Diese Schiffordnung blieb ohne nennenswerte Aenderungen bestehen bis 1835, dem Jahr, da das erste Dampfschiff den Zürichsee befuhr. Die letzte Gemeindschifferfamilie, die Scheller im Schooren, führten hernach auf privater Basis den alten Betrieb weiter bis ungefähr 1914. Im Rahmen dieser Lohntransporte hatte Grossvater Scheller zum Beispiel jede Woche zweimal die am jenseitigen Ufer wohnende Kundschaft der Bäckermeister Vollenweider und Schenkel von Bendlikon mit Brot zu beliefern. Bis heute führt Herr Emil Scheller, alt Briefträger, im Schooren, einen kleinen, konzessionierten Vermietbetrieb für Ruderboote und Pedalos.



Abbildung 2

Neben dem wirtschaftlich bedeutsamen Transportverkehr gab es immerhin schon damals eine gewisse Vergnügungsschifffahrt. Es wird in Zeitdokumenten berichtet, dass es bei Hochzeiten «zum guten Ton» gehörte, eine Schifffahrt auf dem Zürichsee zu unternehmen. Im allgemeinen war aber dieser Luxus den vornehmen Herren aus Zürich vorbehalten, die sogar öfters mit Pferd und Kutschen auf dem Seeweg auf

Obletat, decorat, terret, ferit atque tuetur. Es besieret und ergetzt. Schreckt, beschirmt und verletzt.



1. Der Zürich See, Neptun diert und Ehret; 2. In Friedenszeit mit Standes Ehr zufahren, In Kriegsgefahr diß Kleinodt zu bewahren, Mit Schiffen fischen, sloßen
 Und aller Romlichkeit
 Thut Statt und Land ergeben
 Zu Gult und Fruchbarkeit
 Gesellschaft der Constatleren Im Trüg-haus zu Zürich, Anno 1694.

3. In Goffe begleitet mit Wind und Ruder-flügeln
 Es Drachen-gleich schäumt har auß Wasser-hü-
 geln.
 Mit Rauch, Blitz, Donner, fürmen,
 Zu trawden und Gewalt.
 Kan streiten und beschirmen,
 Im Fried uns, NERX erhalt!

Johannes Mejerus ad vivum delin. & Sculpit.

ihre schönen Landsitze am Zürichsee führen. Die Stadt Zürich, die es ja damals gerne bei Empfängen den Fürstenhöfen gleich tun wollte, baute ein eigenes Staatsschiff, die «Neptun». Eine Seefahrt mit diesem imposanten Schiff, auf dem getafelt und gebechert werden konnte, galt als glanzvoller Abschluss eines jeden Staatsbesuches und wurde zur Tradition.

Die Zürichsee-Schifffahrt hatte in früheren Zeiten auch militärische Bedeutung. So unterhielt die Stadt Zürich während Jahrhunderten eine eigentliche Kriegsflotte. Zur Zeit des alten Zürichkrieges kam es zu einem richtigen Wettrüsten zwischen der Stadt Zürich einerseits und den Schwyzern und Eidgenossen andererseits. So liessen die Zürcher 1445 zwei grosse Jagdschiffe bauen, mit einer bewaffneten Besatzung von je 400 Mann. Als die Eidgenossen dies vernahmen, bauten sie den «Grossen Bären», ein Schiff, das 600 Mann an Bord nehmen konnte und zudem mit einer grossen «Büchs», die sie einst von den Zürchern bei Sargans erbeutet hatten, ausgerüstet war. Als daraufhin die Zürcher mit ihrer Flotte die von den Eidgenossen belagerte, damals unter österreichischer Hoheit stehende Stadt Rapperswil verproviantieren wollten, fuhr ihnen beim Lattenberg (Stäfa) die eidgenössische Flotte mit dem «Grossen Bären» entgegen. Wie H. E. Escher zu berichten weiss, «getrauten sich die Zürcher nicht den Eidgenossen meister zu werden, fuhren deshalb unverrichteter Dinge mit ihrem Proviant wieder Richtung Zürich und die Rapperswiler blieben diesmal ungespeist». Die Zürcher gaben indessen den Kampf nicht auf. Es wurden zwei weitere Kriegsschiffe gebaut, die «Gans» für 800 Mann und die «Ent» für 500 Mann Besatzung, beide ausgerüstet mit Geschützen. Mit dieser verstärkten Flotte zogen sie abermals gegen Rapperswil. Bei Stäfa stellten sich ihnen die eidgenössischen Schiffe erneut entgegen. Es kam zum Gefecht, doch als die Zürcher auf einem ihrer Schiffe einen Treffer der Eidgenossen erhielten, sie dadurch 4 Mann verloren, waren sie darob so sehr erschrocken, dass sie wieder abdrehten.

Auch nachdem der Friede geschlossen und Zürich dem Bund der Eidgenossen beigetreten war, behielt die Stadt ihre Kriegsflotte. Im Jahre 1646 wurde diese gegen die unbotmässigen Untertanen von Wädenswil, die den gnädigen Herren der Stadt Zürich den Gehorsam verweigerten, die Steuern nicht bezahlten und vorenthalten, vererbte Freiheitsrechte verlangten, eingesetzt. Unter General Werdmüller wurde zu Land und zu Wasser eine Streitmacht von über 6000 Mann bereitgestellt. Eine ganze Armada von über 100 Schiffen fuhr gegen Wädenswil. Angesichts der gewaltigen Übermacht kapitulierten die Wädenswiler. Die renitenten Seebuben mussten ein schweres Strafgericht über sich ergehen lassen. Sieben Rädelsführer wurden hingerichtet, und mit ihren Köpfen fielen auch die so heiss ersehnten Freiheitsrechte für weitere 250 Jahre ins Grab.

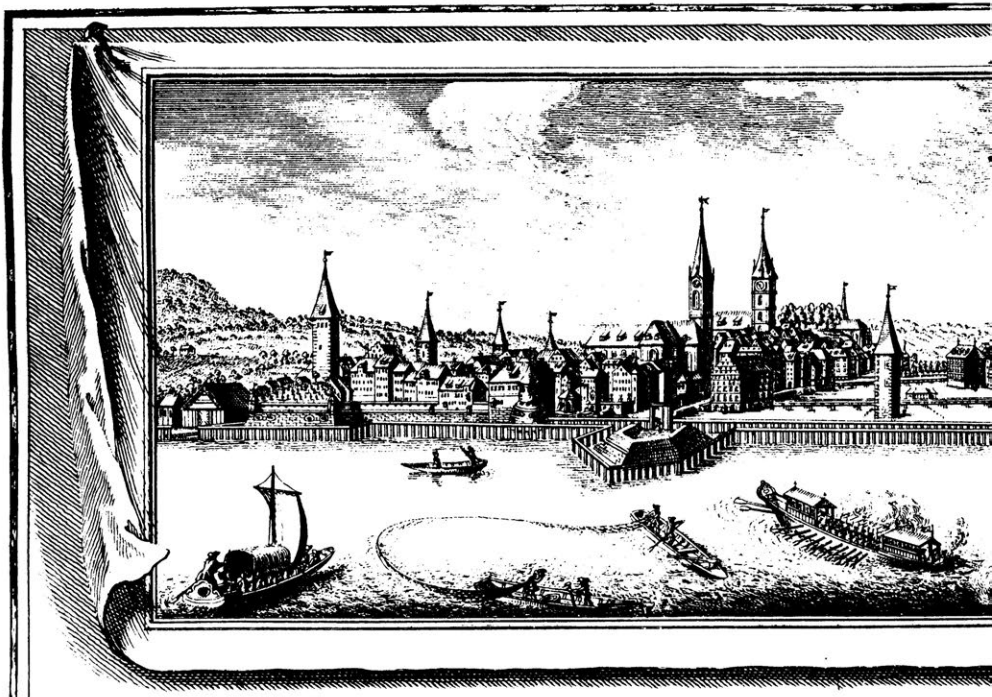
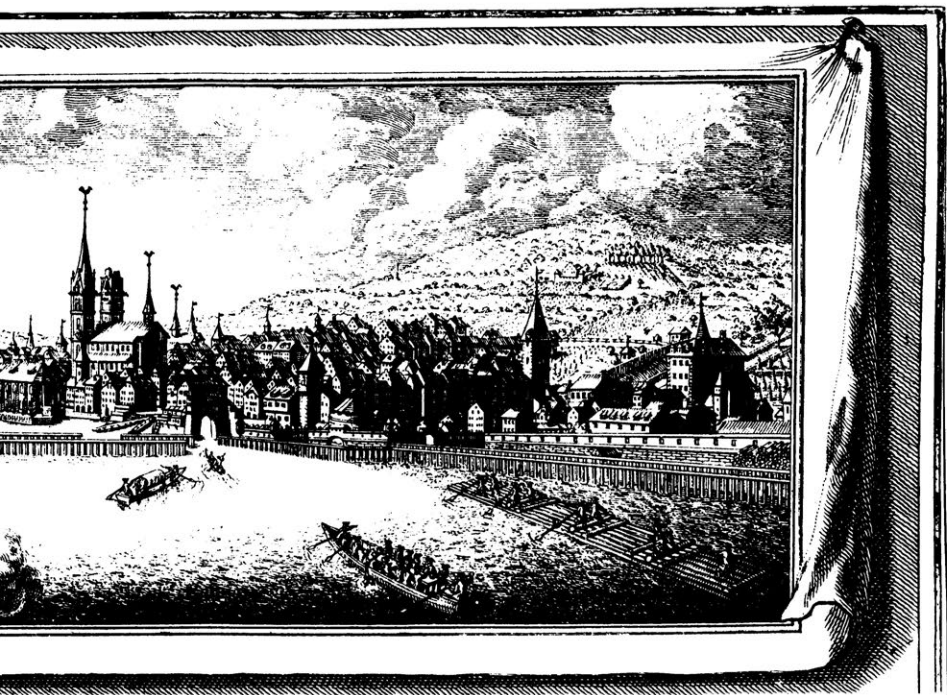


Abbildung 4

Eine letzte wichtige Rolle spielten die Kriegsschiffe um die Wende des 18. zum 19. Jahrhundert, als Stadt und Land Zürich zum Kriegsschauplatz fremder Heere wurde. Die Oesterreicher verlangten, dass die gesamte Flotte unter österreichische Flagge gestellt werde. Unter dem Kommando von Feldmarschall Hotze sollten die Schiffe, mit 3000 Soldaten bemannt, eine grosse Flankenoperation über Rapperswil gegen die französischen Truppen, die sich auf den Anhöhen des linken Seeufers festgesetzt hatten, unternehmen. Der Plan misslang, weil die Franzosen im Limmattal und am Obersee Offensiven auslösten. Hotze fiel auf einem Patrouillenritt vor den ersten Gefechten. Nach hartem Kampf mussten die Oesterreicher den Rückzug antreten. Um zu verhindern, dass die Kriegsflotte in die Hände der Franzosen falle, versenkten sie alle grossen Schiffe, so dass nur noch ca. 50 Einheiten bei Stäfa in die Hände der Franzosen fielen. Das war das wenig rühmliche Ende der Zürichsee-Kriegsflotte.

Das blühende, romantische private Schiffergewerbe, von ganzen Familiendynastien von Generation zu Generation ausgeübt, wurde im



19. Jahrhundert durch die technischen Erfindungen in seiner Existenzgrundlage bedroht. Mit der Einführung der Dampfschiffahrt auf dem Zürichsee war sein Schicksal weitgehend besiegelt.

Am 19. Juli 1835 startete das erste Dampfschiff, die «Minerva» von Zürich aus zur Jungfernfahrt. Zwei wagemutige Unternehmer, die Mechaniker Caspar und Lämmlin, hatten das Schiff, nicht ohne fremde finanzielle Hilfe, in England bauen lassen. Auf einer recht abenteuerlichen Fahrt über den Kanal und erst nach Zahlung von 500 Gulden für Schiff und Landung, fuhr es den Rhein hinauf bis nach Kehl. Dort wurde es zerlegt und per Pferdefuhrwerk nach Zürich gebracht. Zwar trug es noch den Namen «Vulkan», wurde hernach aber umbenannt.

Die «Minerva» war das erste eiserne Dampfschiff in Zentraleuropa! Ein Raddampfer mit Dampftrieb und mit einem Fassungsvermögen von 500 Personen nebst Platz für etwas Güter. Das Schiff kostete 60 000 Gulden oder ca. 140 000 Schweizer Franken. Unter grosser Anteilnahme und begeistertem Jubel der Bevölkerung am See und des «Hinterlandes» und überall begrüsst mit Kanonendonner und Glok-

kengeläute, fuhr die «Minerva» mit 200 fröhlichen Personen von Zürich nach Rapperswil. Schon am darauffolgenden Tag wurden die regelmässigen Kursfahrten aufgenommen. Landungsstege gab es noch keine, die Passagiere und Waren wurden auf offenem See über eine Falltreppe ein- bzw. ausgebootet. Den Zubringerdienst besorgten die bisherigen Gemeindeschiffer.

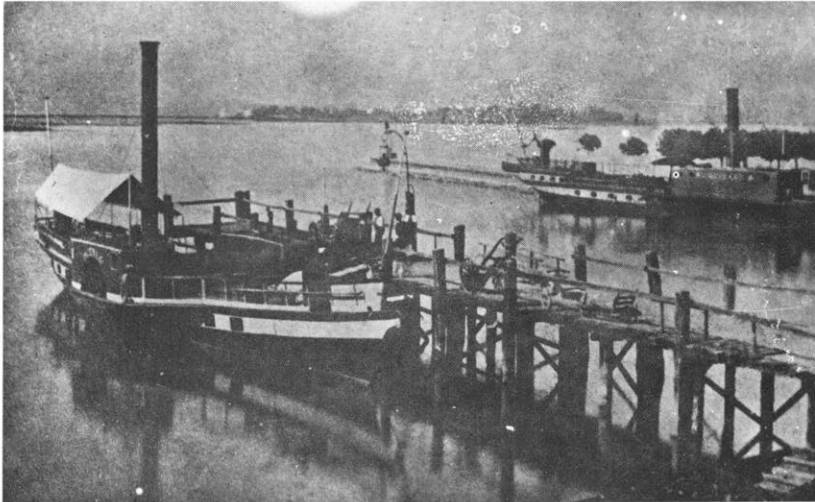


Abbildung 5

Hinter dieser Dampfschiffahrt witterte man ein gutes Geschäft. Im Intervall von je zwei Jahren wurden zwei weitere Gesellschaften gegründet: 1837 die Linth Escher AG und 1839 die Republik AG. Beide Gesellschaften liessen je einen Raddampfer bei der Maschinenfabrik C. Escher in Zürich bauen. So bewarben sich bald drei Gesellschaften um den Güter- und Personentransport auf dem Zürichsee! Die Hoffnungen auf lukrative Geschäfte erfüllten sich jedoch nicht, das Gegenteil traf ein. Diese Situation führte zum Zusammenschluss der drei Gesellschaften. 1838 fusionierte die «Minerva AG» mit der «Linth-Escher AG» und nannte sich fortan «Zürich-Walensee Gesellschaft AG» und schliesslich kaufte 1852 die neue Gesellschaft auch die «Republik AG» auf. Diese neue Gesellschaft wurde vorerst auf eine solide finanzielle Basis gestellt. Bis zur totalen Rückzahlung der Schulden und bis zur Auöffnung eines Baufonds von Fr. 150 000.— durfte keine Dividende ausbezahlt werden. Diese dividendenlose Zeit dauerte 15 Jahre. Dann erst wurden auch die Aktionäre Nutzniesser der sorgfältigen Finanzpolitik. In den Jahren 1851 bis 1862 schwankten die Dividendenauszahlungen immerhin zwischen 4 und 20%.

Der Schiffspark wurde nach und nach vergrössert. 1846 lief der Raddampfer «Gustav Adolf» von Stapel, ihm folgte im folgenden Jahr der kleinere Raddampfer «Delphin». Der letztere wurde zur Besorgung des Postkurses Zürich-Chur, von Weesen nach Walenstadt eingesetzt. Dieses Schiff fiel einem Föhnsturm zum Opfer. In der Nacht vom 16./17. Dezember 1850 ist die «Delphin» mit allen Passagieren und der ganzen Mannschaft gesunken. In den fünfziger Jahren wurden noch stattliche Schiffe angeschafft: Der «Schwan», die «Stadt Zürich (I)» und die «Stadt Rapperswil (I)».

Der gute Geschäftsgang mit den ansehnlichen Dividenden rief neue Schiffahrtsunternehmungen auf den Plan. 1864 wurde die «Dampfbootgesellschaft linkes Ufer» mit Sitz in Horgen gegründet. Sie nahm mit drei Schraubenschiffen «Schwalbe», «Taube» und «Lerche», und mit einem Gütertransportschiff «Biene», den Wettlauf mit der so erfolgreichen Schwester auf. Doch hatte sich die alte Gesellschaft vorgesehen und ihre finanziellen Mittel wesentlich verstärkt. Zudem, um allen Bedürfnissen gerecht zu werden, drei weitere Schiffe bauen lassen: 1864 die «Konkordia», 1865 die «St. Gotthard» und «Lukmanier». Die Signalkanone dieses Schiffes ist im Ortsmuseum Kilchberg. Diese Schiffe sind den älteren Jahrgängen unter uns aus ihrer Schulzeit noch bestens bekannt. Die Neuanschaffungen fielen in eine sehr kritische Zeit. Kriegshandlungen in Europa lösten eine schwere Wirtschaftskrise aus. Zudem traf eine Choleraepidemie auch unser Land. Ereignisse, die den Schiffsverkehr nahezu lahm legten. Diese Umstände wurden zum Anlass für eine Zusammenlegung der beiden Gesellschaften. Im Jahre 1868 war es soweit, das neue Unternehmen wurde unter dem Namen «Dampfbootgesellschaft für den Zürichsee» betrieben.

Kaum war die gegenseitige Konkurrenz durch den erwähnten Zusammenschluss beseitigt, so erschien ein neues Unternehmen, das der Dampfbootgesellschaft auf dem Gebiet des Güterverkehrs zu schaffen machte. In Wädenswil wurde die «Speditionsgesellschaft Wädenswil» gegründet. Es wurden vier hölzerne Schleppkähne angeschafft, mit dem Ziel, die Schleppschiffahrt einzuführen und damit den Güterverkehr zu verbilligen. Nach erfolgter Verständigung zwischen den beiden Unternehmen, verzichtete die neue Gesellschaft auf die Anschaffung eines Dampfschleppers, die Dampfbootgesellschaft übernahm den Schleppdienst der vier Kähne. Diese Schleppschiffahrt war sowohl finanziell, als auch wirtschaftlich ein voller Erfolg.

Nach Beendigung des Deutsch-Französischen Krieges stieg die Konjunkturkurve zusehends, und die nun folgenden Jahre bildeten ohne Zweifel eine neue Blütezeit für die Zürichsee-Schiffahrt. Die starke Zunahme des Verkehrs, zum Teil mit dem 1873 begonnenen Bau der linksufrigen Zürichseebahn in Verbindung stehend, liess den damaligen

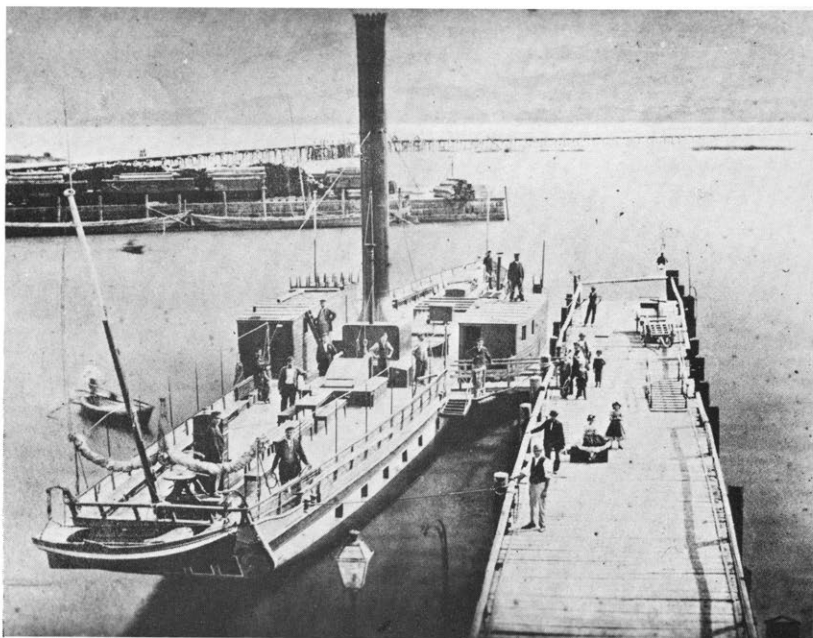


Abbildung 6

Verwaltungsrat einen mutigen Entschluss fassen, indem er 1873 bei der Firma Escher Wyss den Bau der «Helvetia» in Auftrag gab. Das Schiff kostete Fr. 395 000.— und bot 1200 Personen Platz.

Die erfreuliche Entwicklung der Schifffahrt war überschattet von der bangen Frage, wie die Inbetriebnahme der «Linksufrigen» sich auf die Entwicklung der Dampfschifffahrt auswirken werde. Es gab Optimisten wie auch Pessimisten. Die einen sahen eine starke Förderung des Fremdenverkehrs und damit eines guten Ausflugsverkehrs auf dem See. Die andern befürchteten eine existenzbedrohende Konkurrenz der Dampfschifffahrt und erklärten, man sei gut beraten, wenn man die Schiffe der Nordostbahn verkaufe. Im Verwaltungsrat siegten die Pessimisten. 1874 kam ein Kaufvertrag zustande, nach welchem der ganze Schifffpark, einschliesslich der im Bau befindlichen «Helvetia», mit sämtlichen übrigen Immobilien zum Kaufpreis von Fr. 230 000.—, auszahlbar in Aktien der Nordostbahn (NOB) an diese Bahngesellschaft übergang.

Im September 1875 wurde die linksufrige Bahn eröffnet. Dieses Jahr sollte zum wirtschaftlich besten Betriebsjahr der Zürichsee-Schifffahrt werden. Die Personenfrequenz verzeichnete mit 1,48 Mio. Passagieren

einen Rekord, der nur im Jahre 1911 mit 1,9 Mio. überschritten wurde. Der Betriebsüberschuss betrug 228 000 Franken. Erst 85 Jahre später konnten wieder ähnliche Resultate erzielt werden. Dieses Jahr war aber gleichzeitig ein letztes Aufleuchten vor dem Beginn des Rückganges. Kurz nach der Eröffnung der Bahn wanderte immer mehr Güter- und Personenverkehr vom Schiff zur Bahn ab. Als 1894 auch die rechtsufrige Bahn eröffnet wurde, verstärkte sich diese Entwicklung noch schneller. Die «Speditionsgesellschaft Wädenswil» wurde liquidiert, die Personenfrequenz sank auf 30 %, die Fahrleistungen wurden von 320 000 km auf 80 000 km reduziert. Es schien, als ob die Eisenbahn der Dampfschiffahrt das gleiche Schicksal bereiten wollte, wie diese es vor sechzig Jahren dem Schiffergewerbe zufügte. Es zeigte sich immer mehr, dass man mit dem Verkauf der Schiffe an die NOB den «Bock zum Gärtner» gemacht hatte. Ausschlaggebend für die Bahn war die Rendite. Die Schifffahrt sank zur Bedeutungslosigkeit ab, ja die Bahn drohte gar mit der gänzlichen Aufhebung des Schiffbetriebes.

Mit einer solchen Entwicklung waren die Seeanwohner natürlich nicht einverstanden. Für sie bedeutete die Schifffahrt auf ihrem See ein ideeller Wert, den es zu erhalten galt und der sich nicht messen liess an den schwarzen und roten Zahlen der Betriebsrechnung. So entschlossen sich einige um unsere Schifffahrt besorgte Männer, 1891 eine neue Gesell-

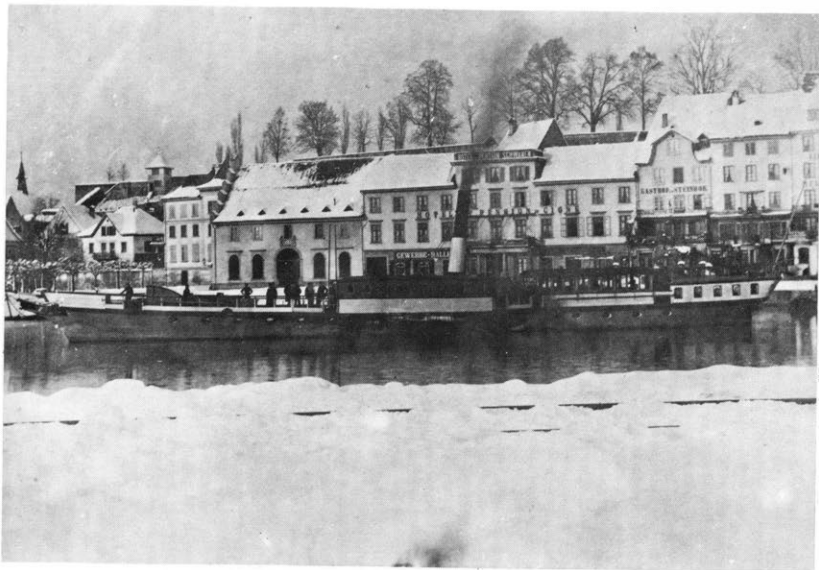


Abbildung 7

schaft, die «Zürcher Dampfboot Aktiengesellschaft» zu gründen. Ob- schon die Aktienzeichner wussten, dass es dabei nicht um ein gutes Ge- schäft, sondern viel mehr um die Erfüllung eines Anliegens ideeller Natur ging, wurde die aufgelegte Anleihe von Fr. 600 000.— sofort gezeichnet. Die neugegründete Gesellschaft liess fünf kleine Boote mit einem Fassungsvermögen von je 40 Personen, die sogenannten Schwal- ben, bauen. Im Dreieck Rathausbrücke-Tiefenbrunnen-Wollishofen wurden 15 verschiedene Haltestellen eingerichtet. Dazu wurden in kurzen Abständen vier weitere, etwas grössere Boote mit je 80 Perso- nen Fassungsvermögen, in Betrieb genommen. Es waren dies die Dampfschwalben «Thalwil», «Goldbach», «Küsnacht» und «Bendli- kon». Diese fuhren in regelmässigen Kursen vom Theater nach Küs- nacht und Bendlikon. Man wollte diesen Schiffbetrieb als Zubringer- dienst von und zur Stadt intensivieren und damit den an Bahn und Strasse verlorenen Verkehr wieder zurückgewinnen. Um dieser Auf- gabe noch besser dienen zu können, schaffte die ZDG das erste Salon- boot «Zürich (II)», später «Albis» genannt, mit einem Fassungsvermö- gen von 200 Personen an. Ab 1894 wurden die Fahrten bis Thalwil und Erlenbach ausgedehnt. Die Einnahmen blieben hinter den Erwar- tungen zurück. Aber das Unternehmen blieb dennoch lebensfähig. 1898/99 folgte die Inbetriebstellung des Lieblings der Fahrgäste, der «Ufenau» mit einem Platzangebot von 100 Personen.

Aber auch die Seebuben von Wädenswil waren mit der Entwicklung der Schifffahrt unter der NOB, welche die Längsverbindungen mit Zü- rich und Rapperswil fast vollständig eingestellt hatten, nicht zufrieden. Sie entschlossen sich deshalb, die «Dampfboot Gesellschaft Wä- denswil» zu gründen, und liessen den eleganten Doppelschrauben- dampfer «Wädenswil» bauen, dem dann zwei Jahre später als zweites Schiff der «Speer» folgte. Die «Wädenswil» war während vieler Jahre das schnellste Schiff auf dem Zürichsee. Alle diese Schiffe wurden von der Firma Escher Wyss in Zürich gebaut.

Auch der Neugründung blieb der Erfolg versagt. Man musste sich mit dem ideellen Erfolg trösten, und letzterer wurde zur Initialzündung und neuem Auftrieb der Zürichseeschifffahrt. Um den Schiffbetrieb zu rationalisieren und einheitlich zu gestalten, bemühte man sich, die drei bestehenden Betriebe zusammenzulegen. Im Jahre 1900 erwarb die ZDG die «Dampfboot Gesellschaft Wädenswil», wobei die Wädens- wiler Aktionäre einen erheblichen Verlust in Kauf nehmen mussten. 1902, als die NOB verstaatlicht wurde, kam ein Vertrag zwischen der Zürcher Dampfboot Gesellschaft und den «Schweizerischen Bundes- bahnen» zustande, wonach die Bahn auf den Schiffbetrieb verzichtete, der ganze Schiffpark, einschliesslich das wertvolle Areal in Wollisho- fen, mit den dazugehörigen Gebäuden darauf, ohne Entschädigung an die ZDG übergang. Die SBB mussten sich zudem verpflichten, an ein

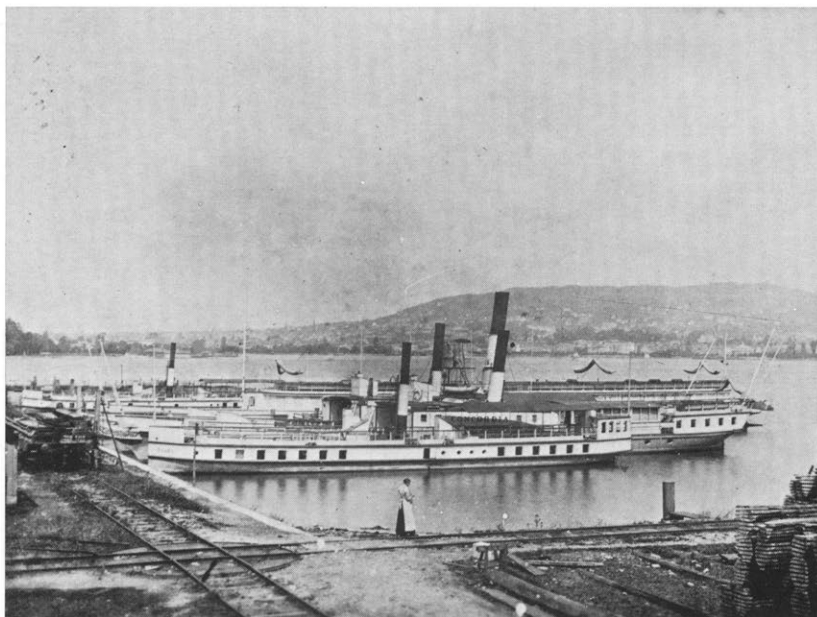


Abbildung 8

allfälliges Defizit einen maximalen jährlichen Beitrag von Fr. 18 000.— zu bezahlen. Andererseits durfte die ZDG keine Gütertransporte und keine Postbeförderung mehr ausführen.

Nun lag die Zürichseeschifffahrt wieder in einer Hand, und damit war eine wichtige Voraussetzung erfüllt, den berechtigten Bedürfnissen der regionalen Schifffahrt wieder gerecht zu werden und auch das Unternehmen wieder auf eine tragbare wirtschaftliche Basis stellen zu können. Die vier kleinen Schwalben wurden als Schleppschiffe nach Italien verkauft. Die von den SBB übernommene «Gotthard» wurde nach der Schiffskatastrophe bei Obermeilen ausser Dienst genommen. Erst nach und nach wurden die andern Schiffe umgebaut, von Holz- auf Kohlenbetrieb umgestellt und modernisiert. Ueberalterte Schiffe wurden liquidiert und trotzdem der Fahrplan intensiviert. Im Jahre 1910 kam als neue Einheit die «Lützelau» dazu. Aber die damals grösste Tat des neuen Verwaltungsrates war die Anschaffung der beiden grossen modernen Salondampfer «Stadt Zürich (III)» (350 000 Franken) im Jahre 1909 und «Stadt Rapperswil (II)» (400 000 Franken) im Jahre 1914, zwei Schiffe, die heute noch im Betrieb stehen und deren Existenz zur Zeit umstritten ist. Die Seebuben möchten die stolzen, alten und einzigen Dampfschiffe auf dem Zürichsee, als Souvenir

der «guten alten Zeit» auf unserm See nicht vermissen. Vorerst ist beschlossen, dass die «Stadt Rapperswil» bleibt, zur Zeit überholt wird, so dass sie 1973 wieder in Dienst gestellt werden kann.

Die erste Schiffswerft erstellte die ZDG in den Jahren 1890/91 auf einem Areal im Schooren Kilchberg, beim heutigen Strandbad, zu dem auch die beiden heutigen Liegenschaften Seestrasse 201 und 211 gehörten, heute im Besitz unserer Gemeinde. Mit der Übernahme der Schifffahrt von der SBB war die Verwaltung bei der heutigen Schiffswerft bis 1934 in einem eher notdürftig eingerichteten Gebäude untergebracht, bevor sie 1935 den heutigen Neubau in Wollishofen beziehen konnte.

Das zweite angestrebte Ziel der ZDG, der wirtschaftliche Erfolg, blieb vorerst aus. Trotz den Rationalisierungen, trotz allem Bemühen blieb das Unternehmen defizitär. Es war, von wenigen wetterbegünstigten Jahren abgesehen, auf die Subventionen der öffentlichen Hand angewiesen. In den ersten Jahren hatte man ja eine Defizitgarantie der Bundesbahnen. Diese reichte aber bei weitem nicht aus. Der Kanton Zürich und die Ufergemeinden verpflichteten sich, eine zusätzliche

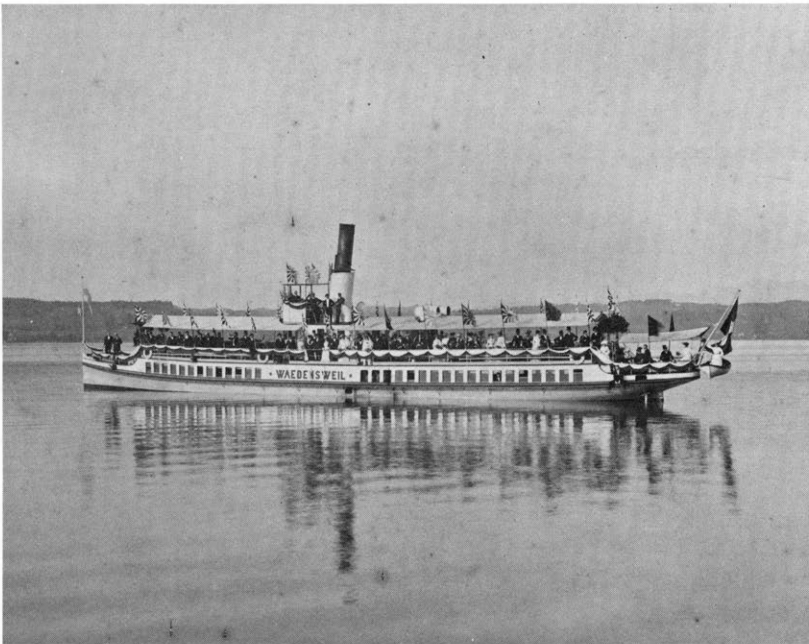


Abbildung 9

maximale Defizitgarantie von weiteren Fr. 15 000.— pro Jahr zu übernehmen.

Der Weltkrieg 1914/18 und die Nachkriegsjahre brachten der Schifffahrt eine katastrophale Entwicklung. Die Einnahmen gingen rapid zurück, die Kontingentierung der Kohle zwang zum Abbau der Fahrleistung, die Betriebskosten stiegen trotzdem um das Mehrfache, die Defizite überstiegen die Hunderttausendergrenze und die ZDG stand vor dem Bankrott. Doch konnte die finanzielle Misere immer wieder überbrückt werden, dank der jährlichen Beiträge des Kantons und den Ufergemeinden. Im Jahre 1921 kam ein grosszügiger Subventionsvertrag zwischen der ZDG und ihren bisherigen Subvenienten zustande. Der damalige Kilchberger Nationalrat H. Conzett senior setzte sich vor allem für eine finanziell wohl bittere aber zweckmässige Lösung ein. Die Aktien wurden von nom. Fr. 300.— auf Fr. 100.— abgeschrieben. Dadurch konnte das Aktienkapital von Fr. 360 000.— auf Fr. 120 000.— reduziert werden. Die öffentliche Hand beteiligte sich mit Fr. 120 000.— am neuen Aktienkapital. Damit wurde aus dem privatwirtschaftlichen Unternehmen ein gemischtwirtschaftlicher Betrieb, in welchem auch die öffentliche Hand ihre Vertreter in den Verwaltungsrat delegierte. Der Vertrag hält fest, dass die öffentliche Hand zum vorneherein jegliches Defizit zu übernehmen hat. Der Vertrag wurde auf 5 Jahre abgeschlossen, und ist seither mit Modifikationen immer wieder um weitere 5 Jahre verlängert worden. Auf dieser Basis konnte die ZDG ihre vornehme Aufgabe immer wieder erfüllen. Dank diesem Vertrag war die Gesellschaft auch in der Lage, den zweiten Weltkrieg ohne grösseren Schaden durchzustehen. Der Verwaltungsrat bemühte sich redlich, alles zu tun, um das grosse Vertrauen, das ihm entgegengebracht wurde, zu rechtfertigen. Allein die Verhältnisse waren wiederum stärker. Die Elektrifizierung der Bahnen, die Verbesserungen des Eisenbahnfahrplanes, die Einführung der Autobusse und die Popularisierung des Privatautos wirkten der Absicht, einen Teil des Verkehrs für die Schiffe zu erhalten, zu sehr entgegen. Der Schifffahrt vorbehalten blieb jedoch die Förderung des Ausflugsverkehrs. Der gewaltige Andrang an schönen Sommertagen, vor allem sonntags, machte aber eine neue Modernisierung der Flotte erforderlich.

War diese Entwicklung anfänglich pessimistisch beurteilt worden, so wurde diese Auffassung, wie sich zeigen sollte, eher widerlegt.

Seit Ende der vierziger Jahre ist eine erstaunliche Wendung zum Guten eingetreten. Die Defizitperiode war abgebrochen und wirtschaftliche Erfolge traten an ihre Stelle. Die neue Generation erkannte, dass die Zürichsee-Schifffahrt als Wirtschaftsfaktor ausgespielt hatte, dass ihr aber eine grosse Rolle und dankbare Aufgabe blieb, nämlich der Ausflugsverkehr.



Abbildung 10

Aus dieser Strukturwandlung zog man rigoros die Konsequenzen. Es wurden allerlei Untersuchungen angestellt. Es zeigte sich, dass der Längsverkehr, vor allem im Winter, defizitär war. Diese Fahrleistungen wurden mehr und mehr aufgehoben oder zum mindesten stark reduziert. Der Querverkehr lag in der verpflichtenden Aufgabe der ZDG. Die beiden Ufer mussten miteinander verbunden bleiben und auch im Winter durften die Querverbindungen nicht wesentlich reduziert werden. Parallel mit dem Abbau unrentabler Leistungen wurden weitere Rationalisierungsmassnahmen vorangetrieben. Die Umstellung des Kohlenbetriebes auf Rohöl bei den Salondampfern «Stadt Zürich» und «Stadt Rapperswil» bedeutete eine Einsparung von je zwei Mann. Der Ersatz von Dampfschiffen durch Motorschiffe erlaubte weitere Einsparungen an teureren Betriebsstoffen und vor allem an Personal. Benötigten die Salondampfer 10 bis 12 Mann Bedienung, so genügen bei gleich grossen Einheiten mit Motorantrieb 5 bis 6 Mann, bei Extrafahrten 4 bis 5 Mann. Zu den Rationalisierungsmassnahmen gehörte auch die Personalunion der Direktion der ZDG mit derjenigen der Städtischen Verkehrsbetriebe, womit gleichzeitig zeitweise ein gewisser Personalaustausch zwischen ZDG und St. VB möglich wurde. Von entscheidender Bedeutung war die Modernisierung und die Anpassung des Schiffsarkes an zeitgemässe Bedürfnisse des Ausflugverkehrs. Nötig war die Anschaffung von Allwetterschiffen, die bei unsern Klima-

und Wetterverhältnissen eine ungemindert genussreiche Seefahrt gewährleisten konnten.

Die Anpassung des Schiffparkes an die Bedürfnisse eines modernen Ausflugsverkehrs wurde in anerkennenswerterweise von der ZDG in den fünfziger und anfangs der sechziger Jahre konsequent durchgeführt. Im Jahre 1951 wurde der erste Schritt in dieser Richtung getan durch den Bauauftrag eines grossen Motorschiffes an die Bodanwerft in Kressbronn (DBR) am Bodensee. Bis dahin stammten alle Schiffe aus der Firma Escher Wyss & Co. in Zürich, seither aus der Schiffwerft von Kressbronn. Im Jahre 1952 trat die MS «Linth», die 1400 Personen aufnehmen kann und 1,9 Mio. Franken kostete, ihre Jungfernfahrt an. Der durchschlagende Erfolg dieses Schiffes, der der Schifffahrt starken Auftrieb gab und sich auch wirtschaftlich sehr gut auswirkte, veranlasste den Verwaltungsrat, im Einverständnis mit den Subvenienten, im gleichen Sinne weiterzufahren. 1955 lief die «Glärnisch» von Stapel und ein Jahr später die «Säntis». Man hatte ursprünglich die Absicht, mit diesen drei Schiffen die «Helvetia» zu ersetzen, die auf Verordnung des Eidg. Amtes für Verkehr 1960 wegen Altersschwäche aus dem Verkehr genommen werden musste. Durch die erfreulichen Frequenzzunahmen, die die neuen Schiffe verzeichneten, durfte man das Platzangebot vergrössern. Man bestellte ein viertes Schiff, die MS «Limmat», mit einem Fassungsvermögen von 1200 Personen. Um den gesteigerten Nachfragen im Sektor Gesellschaftsfahrten nachzukommen, entschloss man sich, noch ein Schiff für 250 Personen bauen zu lassen, die «Bachtel», die ihren Dienst seit 1962 versieht. Aber auch damit war das Erneuerungsprogramm nicht abgeschlossen. 1963 liess man abermals ein grosses Schiff auf Kiel legen, die neue «Helvetia», die mit 1500 Personen Fassungsvermögen 1964 in Betrieb genommen wurde.

Wie schon erwähnt, war es in den Vorkriegszeiten die Firma Escher Wyss in Zürich, die die Zürichseeschiffe baute; die ganze Erneuerung wurde bis heute der Bodanwerft in Kressbronn anvertraut. Es gibt heute leider kein Schweizer Unternehmen, das für den Bau von grösseren Booten für die Binnenschifffahrt eingerichtet ist. Der Innenausbau aller Schiffe geschieht aber durch hiesige Firmen.

Hier wäre zu vermerken, dass nach diesen Neuerungen die Zürcher Dampfbootgesellschaft eine Umbenennung in Zürichsee Schifffahrtsgesellschaft vollzog. Auch wäre nachzutragen, dass die Gesellschaft bereits 1939 die vier «Landischiffe» erworben hatte und 1957 auch die vier an der Gartenbauausstellung eingesetzten in Holland erbauten Motorboote ankaufte. Die Letzteren versehen einen Pendeldienst vom Hauptbahnhof durch die Limmat bis ins untere Seebecken.



Abbildung 11

Das Platzangebot beträgt seit 1964 8400, gegenüber einem solchen von 5100 im Jahre 1951.

Mit einem zweckmässigen Einsatz dieser modernen Flotte kann den neuzeitlichen Ansprüchen des Ausflugverkehrs voll entsprochen werden. So wird heute für die Kursfahrten, je nach Wetter und Jahreszeit, das rationellste Schiff eingesetzt. Die Fahrleistungen konnten ansehnlich vermehrt werden. Vermehrt wurden auch die Abend- und Mondscheinfahrten sowie besonders die Gesellschaftsfahrten. Die Defizite waren während rund 20 Jahren verschwunden und erst 1971 kam die Betriebsrechnung wieder in die roten Zahlen. Dies trotz Jahre dauernden Hochkonjunktur, als Folge der fortschreitenden Teuerung. In welcher Form dieser unerfreulichen Erscheinung begegnet werden kann muss die Zukunft weisen.

Was den Güterverkehr betrifft, so hat dieser in den letzten 30 Jahren auch einen enormen Aufschwung genommen. Täglich werden hunderte von Tonnen, vorwiegend Baumaterial, auf dem Wasserweg transportiert. Neben einigen Familienbetrieben, sind es betriebseigene Motorschiffe der Firmen «Kibag» in Bäch und Müller in Schmerikon, die diese Transporte ausführen. Aber auch die Brauerei Wädenswil unterhält eine eigene Flotte auf dem Zürichsee. Zu dieser zählt der heute

80 Jahre alte «Gambrinus» als letzter Zeuge der einst florierenden Schleppschiffahrt. Die Schiffe der Brauerei Wädenswil transportieren immerhin über 7 Mio. Liter Bier alljährlich in ihre Depots rund um den Zürichsee.

Allgemein kann mit Genugtuung festgestellt werden, dass das angestrebte Ziel, die Zürichseeschiffahrt ganz dem Ausflugsverkehr dienstbar zu machen, erreicht worden ist. Damit kann vielen Menschen mit geruhsamen und genussreichen Fahrten Entspannung, Erholung und Freude auf unserem schönen Zürichsee geboten werden.

Jakob Bopp

Die zur Zeit in Betrieb stehende Flotte umfasst folgende 18 Einheiten:

Schiff	Typ	Baujahr und Umbaujahr
1. Helvetia	2-Deck-Motorschiff	1964
2. Linth	3-Deck-Motorschiff	1952
3. Limmat	2-Deck-Motorschiff	1958
4. Wädenswil	2-Deck-Motorschiff	1968
5. Säntis	2-Deck-Motorschiff	1957
6. Glärnisch	2-Deck-Motorschiff	1955
7. Bachtel	1-Deck-Motorschiff	1962
8. Etzel	1-Deck-Motorschiff	1934
9. Halbinsel-Au	1-Deck-Motorschiff	1938/1949
10. Möve	1-Deck-Motorschiff	1938/1950
11. Speer	1-Deck-Motorschiff	1938/1948
12. Stäfa	1-Deck-Motorschiff	1937
13. Thalwil	1-Deck-Motorschiff	1891/1936
14. Uto	Motorboot	1959
15. Albis	Motorboot	1959
16. Tödi	Motorboot	1959
17. Stadt Zürich	Raddampfer	1909
18. Stadt Rapperswil	Raddampfer	1914

Baufirmen:

MS «Helvetia» «Linth» «Limmat» «Wädenswil» «Säntis»
«Glärnisch» «Bachtel» Bodan-Werft, Kressbronn am Bodensee
MB «Uto» «Albis» «Tödi» Werft Zaandam, Holland
alle übrigen Schiffe: Escher Wyss AG, Zürich

Maschinenleistung PSe	Länge m (über alles)	Breite m	Wasser- verdrängung leer (Tonnen)	Tragfähigkeit Personen
675	56,0	12,25	302,0	1500
2x450	54,0	11,6	257,0	1400
665	51,0	10,9	220,0	1100
600	48,2	9,6	174,0	750
450	42,0	7,5	118,5	560
450	38,0	7,5	103,5	460
320	33,3	6,3	61,3	250
250	31,9	5,4	47,5	250
180	28,5	5,1	41,9	230
180	28,5	5,1	43,8	230
180	28,0	5,1	40,7	220
180	24,0	4,7	35,5	150
130	22,2	4,6	26,1	110
82	15,5	3,6	10,0	41
82	15,5	3,6	10,0	41
82	15,5	3,6	10,0	41
500 PSi	59,1	13,1	260,5	1000
500 PSi	59,1	13,1	263,0	1000

QUELLEN-VERZEICHNIS

Jubiläumsschrift «Hundert Jahre Dampfschiffahrt auf dem Zürichsee»
(Diethelm Fretz, Zollikon)

Zürcherische Chronik: «Von alten Zürichsee-Dampfschiffen»
(Diethelm Fretz, Zollikon)

«Die Zürichsee-Schiffahrt im Wandel der Zeiten»
(Vortrag von Dr. Walter Weber, Wädenswil)

«Geschichte der Gemeinde Kilchberg»
(Gottlieb Binder, Kilchberg)

Zu den Abbildungen

- Abbildung 1 Ein mit Vierecksegel ausgerüstetes Pilgerschiff für zwei Ruderknechte und einen Steuermann. Unser Bild zeigt die Schifflleute beim wenden des Bootes. Kupferstich vom Beginn des 18. Jahrhunderts, nach einem älteren Wandbild.
- Abbildung 2 Die alte «Haab» (Hafen) in Bendlikon. Am Bildrand rechts die alte «Lände» mit den Bundringen zum vertäuen der Schiffe. Der Dampfschiffsteg mit dem anfahrenden Salondampfer «Stadt Zürich» III. In der Bildmitte Schiffmann Scheller mit dem «Brottschiff» vom Botendienst heimkehrend, um 1910. Foto Gebr. Wehrli/Archiv der Ortsgeschichtlichen Sammlung Kilchberg.
- Abbildung 3 Das Zürcher Staatsschiff die «NEPTUN», erbaut 1693. Kupferstich von Johannes Meyer, Zürich, für die Konstaffler im Zeughaus Zürich 1694. Zeitgenössische Darstellung. Foto Zentralbibliothek Zürich.
- Abbildung 4 Blick auf die Stadt Zürich vom See her, 1647. Vor der Bauschanze und dem Grendeltor verschiedene Schiffstypen und ein Holzfloss. Zeitgenössischer Kupferstich zur Landkarte des Zürcher Conrad Giger, 17. Jahrhundert. Foto Zentralbibliothek Zürich.
- Abbildung 5 Im Hafen von Rapperswil. Vorne die alte «Minerva», hinten die «St. Gotthard». Foto nach 1864.
- Abbildung 6 Der Raddampfer «Gustav-Adolf» am Landungssteg in Rapperswil. Im Hintergrund die alte Jochbrücke die von Rapperswil hinüber nach Hurdlen führte. An der Hafenumauer vertäut liegen zwei grosse «Nauen». Zeitgenössische Foto nach 1860.
- Abbildung 7 Die «Concordia», erbaut 1864, im winterlichen Hafen von Rapperswil. Hinten der Schlossberg und links die Kapelle des Kapuzinerklosters. Zeitgenössische Foto.
- Abbildung 8 Der Schiffshafen in Wollishofen nach 1903. Im Vordergrund der Schraubendampfer «Taube», dahinter der Raddampfer «Concordia». Zeitgenössische Foto.
- Abbildung 9 Der Doppelschraubendampfer «Wädensweil», damals das schnellste Schiff auf dem Zürichsee. Foto nach 1890.
- Abbildung 10 Erlenbach, das Restaurant «Schönau» mit dem Dampfschiffsteg und einem alten Raddampfer. Foto um 1870/80.
- Abbildung 11 Der Dampfschiffsteg an der Schifflände in Zürich, vor dem Bau der Quaibrücke. Im Hintergrund der alte «Storchen», der Weinplatz und die Rathausbrücke. Zeitgenössische Foto nach 1891.

Mitteilung

Ab 3. Januar bis Ende Februar 1973 ist im Ausstellungsraum des Pächterhauses beim C. F. Meyer-Gut «auf Brunnen», alte Landstrasse 168, unsere Ausstellung

Die Schifffahrt auf dem Zürichsee im Wandel der Zeiten

(Bilder, Dokumente, Modelle und Geräte)

bei freiem Eintritt zugänglich und geöffnet:

**Je Mittwoch und Samstag nachmittags von 14.00 – 17.00 Uhr
und sonntags von 10.30 – 12.00 Uhr**

Wir dürfen den Besuch dieser Ausstellung bestens empfehlen

Ortsgeschichtliche Sammlung Kilchberg ZH

Die Kommission