

Zeitschrift: Wasser Energie Luft = Eau énergie air = Acqua energia aria
Herausgeber: Schweizerischer Wasserwirtschaftsverband
Band: 94 (2002)
Heft: 3-4

Artikel: Die Nutzung der Wasserwege Walensee - Linth - Zürichsee - Limmat
Autor: Benninghoff, W. / Leutwyler, H.R. / Steinemann, H.U.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-939616>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 16.05.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

verkehr hat, wurden für den Ausbau des Güter- und Personenverkehrs bis zur Aare-mündung kleinere Schleusen von 110 × 12 m Ausmass mit einer totalen Anlagelänge von 550 m gewählt. Dieses Mass entspricht der neu ausgebauten Schleuse in Augst. Ein derartiger Ausbau ist ausreichend für eine Gütermenge von 3 Millionen Tonnen pro Jahr.

Diese 3 Millionen Tonnen entsprechen acht beladenen Schiffen pro Tag zwischen Augst und Full. Der Transport der entsprechenden Menge auf der Strasse würde 452 LKW von 25 Tonnen Nutzlast pro Tag oder 282 beladenen Eisenbahnwagen entsprechen.

Die Kosten für den Ausbau des Schiffsweges wurden auf 300 Millionen Franken geschätzt. Gestaut werden muss der Rhein nicht mehr. Die bestehenden Stauhäl-

tungen der Kraftwerke ergeben gute Voraussetzungen für die Schifffahrt. Für den Bau der notwendigen fünf Schleusen sind Freihaltflächen bei den Kraftwerken vorhanden. In einzelnen Abschnitten muss die Sohle des Rheins vertieft werden, so unterhalb des Stauwehrs Albbbruck-Dogern und im Unterwasser von Rheinfelden. Eine Begradigung der Ufer ist nicht notwendig und nicht vorgesehen. Brückenanpassungen sind notwendig bei Rheinfelden, Säckingen und Laufenburg. Die gedeckte Holzbrücke bei Säckingen bleibt grundsätzlich erhalten, müsste aber angepasst werden.

Als Umschlagstelle am oberen Ende wurde Full gewählt. Dieser Umschlagpunkt liegt unterhalb des Alternativvorschlags Klingnau aus dem generellen Projekt, auf welchen insbesondere aus Umweltschutzgrün-

den verzichtet wurde. Der Bau eines eigentlichen Hafens ist nicht vorgesehen. Dank der geografischen Lage an einer Rheinschlaufe kann der Warenumsatz an Löschaues am Rheinufer erfolgen. Die Projektstudie zeigt lediglich eine generelle Möglichkeit der Anordnung und Ausrüstung einer Umschlagstelle Full. Fragen betreffend Baugrund, Grundwasserschutz, Natur- und Heimatschutz konnten nicht detailliert abgeklärt werden.

Der Verein für die Weiterführung der Rheinschifffahrt unterstützt die Projektidee und will den Dialog zur Umsetzung intensiviert fortsetzen.

Anschrift des Verfassers

Hans Rudolf Züger, Verein für die Weiterführung der Hochrheinschifffahrt, Kastellstrasse 8, CH-4303 Kaiseraugst.

Die Nutzung der Wasserwege Walensee–Linth–Zürichsee–Limmat

■ W. Benninghoff, H. R. Leutwyler, H. U. Steinemann

Die Königsroute

Die Römer transportierten ihre Güter, Truppen und Kuriere auf der Route Septimer (alternativ Julier)–Curia (Chur)–Walensee–Linth–Zürichsee–Turicum (Zürich)–Limmat–Aquae (Baden) weiter in die Aare und den Rhein. Diese Route war sicherer, einfacher und kürzer als die Route über Rhein und Bodensee. Dabei wurden Ruderschiffe mit Segeln eingesetzt. Es wurde nahe dem Ufer entlang gesegelt, um bei Gegenwind oder Flaute stacheln zu können.

Der gefährlichste Teil der Strecke war, auf Grund heftiger Winde, der Walensee. Im Altertum war der Tuggener See dem Obersee vorgelagert. Er umspülte Teile des Buchbergs und des Benkenbüchels. Laut einem Bericht aus dem Jahre 741 lag das Kloster Babinchova in Benken noch «iuxta lacum Turicum», also am See. An Schänis vorbei erstreckte sich dieser fast bis nach Niederurnen. Die letzte Erwähnung des Tuggener Sees erfolgte 1538. Im gleichen Jahrhundert verlandete der See.

Die weitere Fahrt auf dem Zürichsee war der einfachste Teil der Reise.

Auch die Limmat konnte ohne Probleme befahren werden. Nur der Kessel oberhalb Wettingen war zu gewissen Jahreszeiten eine gefürchtete Stelle. Die Weiterfahrt in die Aare und später in den Rhein bot durch die grössere Wassermenge keine grösseren Schwierigkeiten mehr.

Der Verkehr in geschichtlicher Zeit

Man darf annehmen, dass eine lokale Benutzung der Seen und Flüsse mit Floss und Einbaum bereits 2000 bis 4000 Jahre vor Christi bestand.

Zu den Zeiten der Römer blühte die Schifffahrt auf, und die Königsroute wurde fester Bestandteil der Nord-Süd-Route Italien–Germanien. Indirekte Belege finden sich in unserer Region u.a. am Walensee, auf der Ufenau, in Zürich.

Mit dem Untergang des Römischen Reiches zerfielen Handel und Verkehr, und damit verschwand auch der Geldverkehr. Die Gebiete nördlich der Alpen fielen in die Naturalwirtschaft zurück. Der Handel reduzierte sich auf wenige, dringend benötigte Produkte, wie z.B. Metalle, Salz und Gewürze.

Mit der Christianisierung der nördlichen Länder entstand Personenverkehr von und nach Rom. Parallel dazu erholte sich auch der Handel, der nicht nur auf Weihrauch, Myrrhe und Messwein beschränkt blieb. Dokumentiert sind Reisen von Obrigkeiten sowie von Gütern im Lokalverkehr wie auch im Transit. Um 835 wurde von einem Reliquientransport berichtet, der von Italien nach Fulda durchgeführt wurde. In der gleichen Schrift liest man von einem Fährmann, der Wallfahrerinnen über den Zürichsee nach Kempraten transportierte. Der Pilgerverkehr nach Einsiedeln erforderte auf dem Zürichsee Transporte von

- Zürich nach Richterswil oder Pfäffikon für Pilger aus dem Badischen,
- Rapperswil nach Hurden für Pilger aus dem Schwäbischen,
- Schmerikon nach Altendorf für Pilger aus Bayern und Tirol.



Bild 1. Pilgerschiff.

Die Rolle von Zürich und Rapperswil

Auf Grund ihrer geografischen Lage hatte sich die Stadt Zürich bis zum 13. Jahrhundert als Transitort des italienisch-deutschen Handels etabliert. Zusätzlich hatte sich in Zürich eine starke Seidenindustrie entwickelt, die einerseits auf Importe der Rohstoffe u.a. aus Italien aufbaute, andererseits Seidenstoffe exportierte. Damit erhielt die Zürcher Schifffahrt eine starke Stellung in der Stadt. Versuche, diese dominierende Stellung zu untergraben, wurden durch verschiedene politische Koalitionen vereitelt. Mit der Eröffnung des Gotthard-Saumweges um 1350 erfolgte ein Rückgang des Verkehrs über Walenstadt zu den Bündner Pässen. Vermehrt wurden die Waren in Horgen verladen und von dort mit Pferden an den Vierwaldstättersee gebracht.

Für viele Anwohner am Zürichsee war das «Märtschiff» die einzige regelmässige Transportgelegenheit, um nach Zürich zu kommen. In vielen Gemeinden musste man sich gegen Mitternacht einschiffen, damit man um 6 Uhr morgens, wenn das Wassertor am Grendel geöffnet wurde, in die Stadt einfahren konnte. Gegen 15 Uhr traten die Märtschiffe die Rückfahrt an. Aus Zollunterlagen ersieht man recht gut die Produktpalette, die damals auf diesen Schiffen transportiert wurde. Die Liste der Güter nennt u.a. Eisen, Kupfer, Zinn und Blei sowie Wolle, Lämmerfelle, Rindshäute, gefärbte Tücher, Wein, Getreide, Salz und Gewürze, Käse und Butter usw.

Rapperswil gehörte von 1354 bis 1464 zu Österreich und war ein wichtiger Stützpunkt gegen die Eidgenossen. 1358 – 1360 wurde die Rapperswiler Seebrücke gebaut.

Damit wollte sich der Herzog Rudolf der IV. von Österreich die Kontrolle im Handelsverkehr Italien–Deutschland sichern. Dieses Unterfangen erregte den grossen Unwillen der Zürcher, da damit auch der Rapperswiler Fährdienst Verluste erlitt.

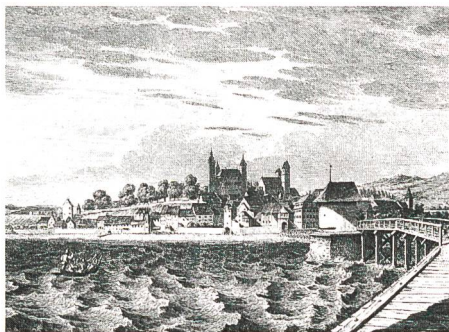


Bild 2. Rapperswil mit Seebrücke.

Rechte und Regelungen

In der Frühzeit gab es keine Hoheitsrechte, die Nutzung der schiffbaren Gewässer stand allen offen. Schon früh wurden jedoch durch Kaiser, Könige, Grafen, Bischöfe und Klöster Schifffahrtsrechte eingeführt, welche die Nutzung der Gewässer regelten. Dies galt allerdings nur für die gewerbliche Schifffahrt. Frei blieben die Schiffführer, die für den eigenen Bedarf fuhren, und die weltlichen und kirchlichen Herren, die eigene Schiffe unterhielten. Daneben entwickelten sich Interessenverbände für Schiffer, Fährleute, Karrer (Personen, die be- und entladen), Recker (Personen, die am Ufer der Flüsse, unterstützt von Pferden, Schiffe flussaufwärts ziehen). Es wurden Löhne, Tarife, Abgaben festgelegt und kontrolliert.

Im Jahre 1336 wurde in Zürich die Zunft der Schifffleute gegründet. Dieser gehörten Schifffleute, Karrer, Seiler, Träger und Fischer an.

1532 kam es zur so genannten Oberwasserschifffahrtseiningung mit den beteiligten Städten resp. Ständen Zürich, Schwyz und Glarus. Dabei galt der Schifffsweg von Zürich nach Walenstadt als «Oberwasser», derjenige unterhalb von Zürich als «Niederwasser». Durch dieses Abkommen sicherten sich die Schifffmeister ein Monopol. Sie wurden auf neun, später zwölf Jahre gewählt. Sie durften keinen eigenen Handel treiben und mussten eine Kautions hinterlegen. Wie weit das Monopol der Schifffmeister ging, zeigt ein Glarner Ratsbeschluss. Weil Butter, Käse, Zieger, Leder usw. vermehrt auf der Strasse befördert wurden, beschloss der Rat, dass in Zukunft wieder das Schiff benutzt werden müsse oder eine Busse von 5 Kronen zu bezahlen sei.

Im Jahre 1536 traten weitere Regelungen in Kraft, betreffend

- die Höchstbeladung,
- Begrenzung der Grösse der Schiffe,
- Beschränkung der Einsatzzeit auf 25 Monate,
- Anzahl der Schiffe,
- Transportpreise,
- das Spielen und übermässige Trinken an Bord.

Schiffe im kriegerischen Einsatz

Ein Teil des Zürichkrieges von 1436 bis 1450 spielte sich auf dem See ab. Dazu bauten die Zürcher zwei grosse Jagdschiffe für je 400 Mann Besatzung sowie die mit Geschützen ausgerüsteten Kriegsschiffe «Gans» und «Ente». Im Mai 1437 fuhren die Zürcher mit 30 Kriegsschiffen und 5000 Mann bis nach Walenstadt. Im Jahre 1443 zündeten die Rapperswiler den Weiler Hurden an, damit dieser den Eidgenossen nicht mehr als Brückenkopf an der nach Rapperswil führenden Brücke dienen konnte. Am 29. Oktober 1445 kam es zwischen den Parteien auf der Höhe von Männedorf zu einem Seegefecht. 1646 wurde die Zürcher Kampfflotte gegen die unbot-



Bild 3. Zürcher Kriegsschiffe.

mässigen Untertanen der Landvogtei Wädenswil eingesetzt. Sie hatten den Gehorsam verweigert und die Steuern nicht bezahlt.

Zwischen 1692 und 1693 verstärkten die Zürcher ihre Seeflotte mit den Schiffen «Seepferd» und «Neptun». Diese Kriegsschiffe waren mit Segel versehen und benötigten 25 Ruderknechte. 1712 dienten die Zürcher Kriegsschiffe im Zweiten Villmerger Krieg für den Provianttransport. Später wurden sie auch für Lustfahrten der Ratsherren mit auswärtigen Gästen eingesetzt. 1783 fand das letzte grosse Flottenmanöver auf dem Zürichsee statt. Dabei wurde die Abwehr eines Angriffes auf die Stadt Zürich vom See her geübt. Zehn Jahre später wurden die alt gewordenen Kriegsschiffe «Seepferd» und «Neptun» durch das Kriegsschiff «Stadt Zürich» ersetzt. 1799 requirierten die österreichischen und russischen Truppen die Zürichseeflotte und setzten sie bei Rapperswil und Stäfa gegen die vom Obersee heranrückenden Franzosen ein. Auf dem Rückzug versenkten die Österreicher die «Stadt Zürich» und andere Schiffe vor Rapperswil, damit sie nicht dem Feind in die Hand fielen. Französische Pontoniere hoben die Schiffe jedoch wieder. Die «Stadt Zürich» blieb noch bis 1818 im Dienst und wurde dann abgetakelt.

Die Dampfschiffe erobern die Wasserwege

Nach Hunderten von Jahren, in welchen Muskelkraft und Wind die Schiffe und Flosse über die Wasserwege bewegten, begannen ab dem zweiten Viertel des 19. Jahrhunderts die Dampf- und später die Dieselmotoren Ruder und Segel zu verdrängen. Der Personenverkehr wurde stark angekurbelt, der Warentransport später aber mehrheitlich von der Eisenbahn übernommen.

Folgende Chronik gibt einen Überblick über die Entwicklung der Dampf- und Motorschifffahrt auf dem Zürich- und Walensee:

1823

Als erstes Dampfschiff in der Schweiz verkehrt die «Guillaume Tell» zwischen Genf und Lausanne. Der Pionier ist der amerikanische Konsul in Bordeaux, Edward Church.

1824–1832

Pläne, die Linth, die Aare und den Rhein bis Strasbourg schiffbar zu machen. Wären diese Pläne 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 so genannte Splügen-Linie.

1834

Der Raddampfer «Vulcan» läuft in England vom Stapel, bestellt durch die Herren Caspar

und Lämmlin. 34 Stunden dauert die Überfahrt von England nach Rotterdam, ca. 2 Monate der Transport bis Basel wegen verkehrstechnischer und finanzieller Schwierigkeiten und dann noch 14 Tage bis Zürich.

20. Juni 1835

Zweiter Stapellauf des «Vulcan» in Zürich. Hier heisst das Schiff nun «Minerva». Es ist das erste eiserne Schiff der Schweiz und Zentraleuropas, mit zwei Maschinen mit zwei Kesseln à je 25 PS. Dem St. Galler Franz Carl Caspar ist zu verdanken, dass endlich ein Dampfschiff auf den Zürichsee kommt. Es durchfährt die Strecke Zürich – Rapperswil in 2 h 10 min anstelle der früheren mindestens 6 Stunden.

19. Juli 1835

Einladung zur Lustfahrt von Zürich nach Rapperswil, an der ca. 180 Personen teilnehmen. Rund 8000 Leute erwarten das Schiff in Rapperswil. Es gibt an den Uferorten noch keine Stege. Mit kleinen Booten müssen die Leute zum Dampfschiff gebracht werden. Die sturen Rapperswiler öffnen der «Minerva» die Brücke nicht, und der Obersee kann nicht befahren werden. Viele Gesellschaften kämpfen von nun an mit ihren Schiffen um Güter und Passagiere.

1838/39

Die «Vereinte Dampfschiffahrtsgesellschaft für den Zürich- und Walensee» wird gegründet. Sie hat sofort Erfolg und erzwingt die Öffnung der Rapperswiler Brücke. Die Frequenz wird in 20 Jahren verzehnfacht von knapp 80 000 auf ca. 800 000 Personen.

1842/43

Johann Lämmlin baut das erste Schraubendampfschiff der Schweiz, das DS «Delphin», für ca. 80 Personen und 6 Mann Besatzung. Es weist jedoch eine schlechte Stabilität auf und ist langsam. 1850 sinkt es im Sturm auf dem Walensee. Es sind 13 Tote zu beklagen.

1848

Eröffnung der Strasse über den Kerenzerberg. Erste Einbussen für den Schiffsverkehr sind die Folge.

1855

Bis zu diesem Jahr wird ausschliesslich mit Holz geheizt. Die Beschaffung der Riesmengen Holz ist nicht leicht, es werden ca. 5000 Klafter Holz pro Jahr gebraucht.

1856–1858

Die Raddampfer «Stadt Zürich» und «Rapperswil» (noch mit y geschrieben) gehen in Betrieb. Es sind die schönsten Schiffe auf dem See. Die «Rapperswil» ist das erste Schiff, welches für Steinkohlefeuerung eingerichtet ist.

1859

Einstellung des Längsschiffsverkehrs auf dem Walensee nach der Eröffnung der Bahnlinie.

1864

Stapellauf des Raddampfers «Concordia», später «Glärnisch». Die Maschine ist eine echte Rarität: Schrägliegende 4-Zylinder-Nassdampfverbundanlage, je ein HD- und ND-Zylinder auf ein Balancier wirkend (echtes Woolfsches Prinzip).

1865

Die Raddampfer «Lukmanier» und «St. Gotthard» werden in Dienst gestellt. Sie sind viel schneller als die «Stadt Zürich» und die «Rapperswil». Bei der Probefahrt braucht der «Lukmanier» für die Strecke Zürich–Rapperswil nur 1 h 14 min.

1. Januar 1869

Die Dampfschiff-Gesellschaft für den Zürichsee (DGZ) wird gegründet. Sie verfügt über 13 Boote.

1871

86-jährig stirbt der wohl berühmteste Schiffer vom Zürichsee, das Wädenswiler Original «de Paneeterbuume».

29. August 1872

Zusammenstoss der «Concordia», welche die ganze Schuljugend, 450 Kinder, von Meilen/Obermeilen an Bord hat, mit dem Kurschiff «St. Gotthard», weil beide Schiffe auf die gleiche Seite ausweichen. Das Leck des «St. Gotthard» ist derart gross, dass er innerhalb von 15 Minuten sinkt. Nicht auszudenken, wenn das grosse Leck die «Concordia» betroffen hätte. So bleibt es bei zwei Toten.

30. Oktober 1874

Verkauf aller Schiffe der DGZ an die Schweizerische Nordostbahn (NOB). Man will Schiff und Bahn in einer Hand vereinigen.

1875

Stapellauf des Salonraddampfers «Helvetia» in der Werft Riesbach. Höhepunkt der Passagierzahlen mit 1 480 977 Personen. Ausser 1880 mit dem eidgenössischen Sängerfest und der Landesausstellung 1883 geht es nun immer schneller bergab mit den Passagierzahlen. Der Rekord wird erst kurz vor dem Ersten Weltkrieg wieder gebrochen. Die heutigen «Rekorde» bewegen sich auf dem Niveau von 1875. Die Werft wird von Riesbach nach Wollishofen verlegt.

1878

Der Seedamm wird für Strasse und Eisenbahn eingeweiht. Er hat eine Drehbrücke für die Schiffsdurchfahrt. Die alte Holzbrücke besteht nebenher, wird aber im gleichen Jahr abgebrochen.

1885

Durch die NOB wird eine Art Eisenbahnfähre, das «Trajektschiff», in Betrieb genommen. Bis 1894 werden damit Güterwagen zwischen der «Chemischen» Uetikon und dem Bahnhof Wollishofen transportiert.

11. April 1887

25 Schiffsleute gründen im «Wildenmann»,

Männedorf, die Schiffergesellschaft am Zürichsee. Sie wollen sich für bessere Häfen und gegen die Dampfschiffe wehren, obwohl damals die Dampfschiffe den Ledischiffen den Vortritt gewähren und in ihrer Nähe die Geschwindigkeit reduzieren mussten!

1890/91

Die NOB droht, die Schifffahrt einzustellen, deshalb wird die Zürcher Dampfboot-Gesellschaft gegründet. Es werden fünf kleine so genannte Schwalben für 40 und vier, etwas grössere, für 100 Personen angeschafft. Ab 1892 werden 15 stadtnahe Haltestellen bedient.

1891

«Seegfrörni» – Alptraum für die Schifffahrt, Freude für die Bevölkerung.

1894

Eröffnung der rechtsufrigen Eisenbahn. Der Schiffsverkehr der NOB wird fast bedeutungslos. Man will den Verkehr ernstlich einstellen. 1895 zählt man nur noch 194 725 Passagiere. Auch die 39 Ledibesitzer mit ihren 55 Schiffen verlieren durch die Eisenbahn Konsumgüter und Personen. Ihnen bleibt die Beförderung von Massengütern wie Kies, Sand und Bausteine. Zudem müssen sie nun auf Motoren umrüsten, um konkurrenzfähig zu sein.

1896

Die Passagierzahlen der ZDG im Nahverkehr «explodieren». Die neun Schwalben sind an schönen Sonntagen mehr als ausgelastet, sodass es fast zu Ausschreitungen um die Plätze kommt. Eine polizeiliche Überwachung vor allem der Station Theater wird notwendig!

1902

Alle Schiffe der NOB beziehungsweise 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.

8. Mai 1909

Stapellauf des Salonraddampfers «Stadt Zürich» von Escher Wyss für 1000 Personen, bedingt durch gestiegene Passagierfrequenzen.

1910

Stapellauf des Schraubendampfers «Lützelau» von Escher Wyss für 120, ab 1915 für 140 Personen.

1911

Absoluter Frequenzrekord: 1 600 000 Passagiere, weit 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 Oberstkorpskommandant Wille.

1914

Der Raddampfer «Stadt Rapperswil» wird in den Dienst gestellt. Er ist das Schwesterschiff der «Stadt Zürich».

1914–1918

Wegen des Ersten Weltkrieges geht die Frequenz auf 600 000 Personen zurück, der Kohlepreis steigt auf das 8fache des Vorkriegswertes.

1919/20

Wegen Kohle- und Passagiermangels hat sich die Lage so zugespitzt, dass man über die Liquidation des ganzen Betriebes nachdenkt. Der ausserordentlich hohe Schrottwert hätte die Rückzahlung des gesamten Aktienkapitals erlaubt. Das allgemeine Interesse an der Schifffahrt verhindert den Schritt, aber die ZDG muss saniert werden.

1926

Die Kibag wird gegründet.

1932

Gründung der Zürichsee-Fähre Horgen-Meilen AG.

20. Mai 1933

Stapellauf der ersten Fähre «Schwan I». 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. Das Konzept taugte nichts. Die Fähre drehte sich im Kreis, und Spötter sagten, man solle sie an der Chilbi als Karussell verwenden.

1934

Stapellauf des MS «Etzel» von Escher Wyss für 250 Personen.

1936

Stapellauf des MS «Stäfa» von Escher Wyss für 140 bis 150 Personen.

1939

Landesausstellung, nochmals Frequenzspitze.

1940

Drei der vier Schiffe der Landesausstellung können mit Hilfe von Bund, Kanton und Gemeinden von der ZDG übernommen werden. Zweiter Weltkrieg

Die Passagierzahlen sinken dramatisch, und Treibstoff wird rationiert. Die Fähre muss den Betrieb reduzieren und 1942 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.

1952

Es wird das prächtige 3-Deck-Schiff «Linth» von der Bodanwerft für 1200 Personen – ab 1955 für 1400 – in Dienst gestellt.

50er-/60er-Jahre

Konsequente Flottenerneuerung dank erfreulicher Passagierzahlen.

1955

Stapellauf des MS «Glärnisch» von der Bodanwerft.

1957

Stapellauf des MS «Säntis» von der Bodanwerft für 560 Personen. Umbenennung der ZDG in ZSG Zürichsee-Schiffahrtsgesellschaft.

1958

Stapellauf des MS «Limmat» der Bodanwerft für 1100 Personen. Die ehrwürdige «Helvetia» tut letztmals Dienst. 1959 dient sie der G59 als schwimmendes Restaurant, nachher verkommt sie langsam am Seefeldquai.

1960

Die Limmatschifffahrt wird aufgenommen mit den drei Schiffen «Tödi», «Uto» und «Albis», gefertigt in Holland nach dem Vorbild der Grachtenboote.

1962

Stapellauf des MS «Bachtel» der Bodanwerft für 250 Personen.

1963

«Seegfröörni»

1964

Trauerjahr für die Dampfschiffreunde, die verwahrloste alte «Helvetia» wird verschrottet. Sie lag seit 1961 in einem Baggersee in Nuolen. Stapellauf des MS «Helvetia» der Bodanwerft für 1500 Personen.

1968

Stapellauf des MS «Wädenswil» der Bodanwerft für 750 Personen.

1969

Stapellauf der neuen Fähre «Schwan II». Ab 1970 verkehrt er im 1/2-Stunden-Takt. Länge 45 m, Zuladung 70/100 t, 36 Personenwagen.

17. Mai 1973

Einweihungsfahrt des prächtig erneuerten Raddampfers «Stadt Rapperswil». Private Kreise setzten sich für die Erhaltung ein.

1977

Stapellauf des MS «Ufenau».

1978

Von den einst 39 Ledischiffbesitzern/-firmen sind durch Rationalisierung und Konzentration nur noch acht übrig geblieben. Die umweltfreundlichen Lastschiffe des Zürichsees transportieren nach Spitzen von 2,5 Mio. t nur noch 1,6 Mio. t. Es wären 22 voll ausgelastete Normalgüterzüge oder 300 Lastwagenfahrten pro Tag nötig, um so viel zu transportieren.

1979

Stapellauf der Fähre «Meilen», Länge 48,5 m, Zuladung 120 t, 40 PW.

1980

Die Kibag stellt das grösste Güterschiff aller Schweizer Seen, die «Saturn», in den Dienst. Er kann 800 Tonnen transportieren und verfügt über zwei Motoren mit je 320 PS Leistung.

1982

Die Fähre bekommt die Tarifaufonomie und verkehrt neu im Viertelstunden-Takt.

1991

Einweihung der dritten Fähre «Horgen».

1992/93

Inbetriebnahme der Limmatboote «Turicum», «Felix» und «Regula».

1997/98/99

Drei neue Schiffe auf dem See: «Albis», «Pfannenstiel» und «Uetliberg» (sog. Albisklasse).

1999

Der Bootsbrandstifter vom Zürichsee wird endlich gefasst. Während zwei Jahren hat er 83 Boote beschädigt und Schaden von ca. 1,6 Mio. Franken angerichtet.

Es wird die vierte Fähre auf den Namen «Zürichsee» 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. Die Schiffe der Albisklasse sind ihr Ersatz. Die 1934 gebaute Schwalbe «Etzel» darf auf dem Zürichsee bleiben. Ein Verein betreibt sie renoviert als Partyschiff.

2000/01

Erweiterung der Ländeanlagen in Horgen und Meilen für den Vier-Fähren-Betrieb.

2001

Die «Ufenau» scheidet nach nur 23 Jahren aus den Diensten der weissen Flotte. Sie wird an die Hensa-Werft verkauft. Zwei neue Schiffe, «Forch» und «Zimmerberg», werden getauft, sie sollen im Herbst den Querverkehr übernehmen. 3,26 Mio. Franken haben sie gekostet, sie sind 31,2 m lang und bieten 150 Passagieren Platz.

Literaturnachweis

Geschichte des Verkehrs auf der Wasserstrasse Walenstadt–Zürich–Basel, Otto Vollenweider, in Schweizer Studien zur Geschichtswissenschaft, Band 4, 1912.

Der Zürichsee und seine Nachbarseen, 1979, Buchverlag NZZ.

Walensee-Schifffahrt, Linth-Schifffahrt, 1996, Guido Städtler.

Kulturraum Zürichsee, 1998, Peter Ziegler, Th. Gut Verlag.

Anschrift der Verfasser

Wolfgang Benninghoff, Hansueli Steinemann, Hans Rudolf Leutwyler, Schifffahrtsmuseum Heilmethus, CH-8708 Männedorf.