Zeitschrift: Die Schweiz = Suisse = Svizzera = Switzerland : offizielle Reisezeitschrift der Schweiz. Verkehrszentrale, der Schweizerischen Bundesbahnen, Privatbahnen ... [et al.]

Herausgeber: Schweizerische Verkehrszentrale

Band: 52 (1979)

Heft: 8: 750 Jahre Stadt Rapperswil = 750e anniversaire de Rapperswil = 750 anni della città di Rapperswil = Rapperswil celebrates a 750-year history

Artikel: Mit dem Ledi auf dem Zürichsee

Autor: Fischler, Rita

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-774924

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

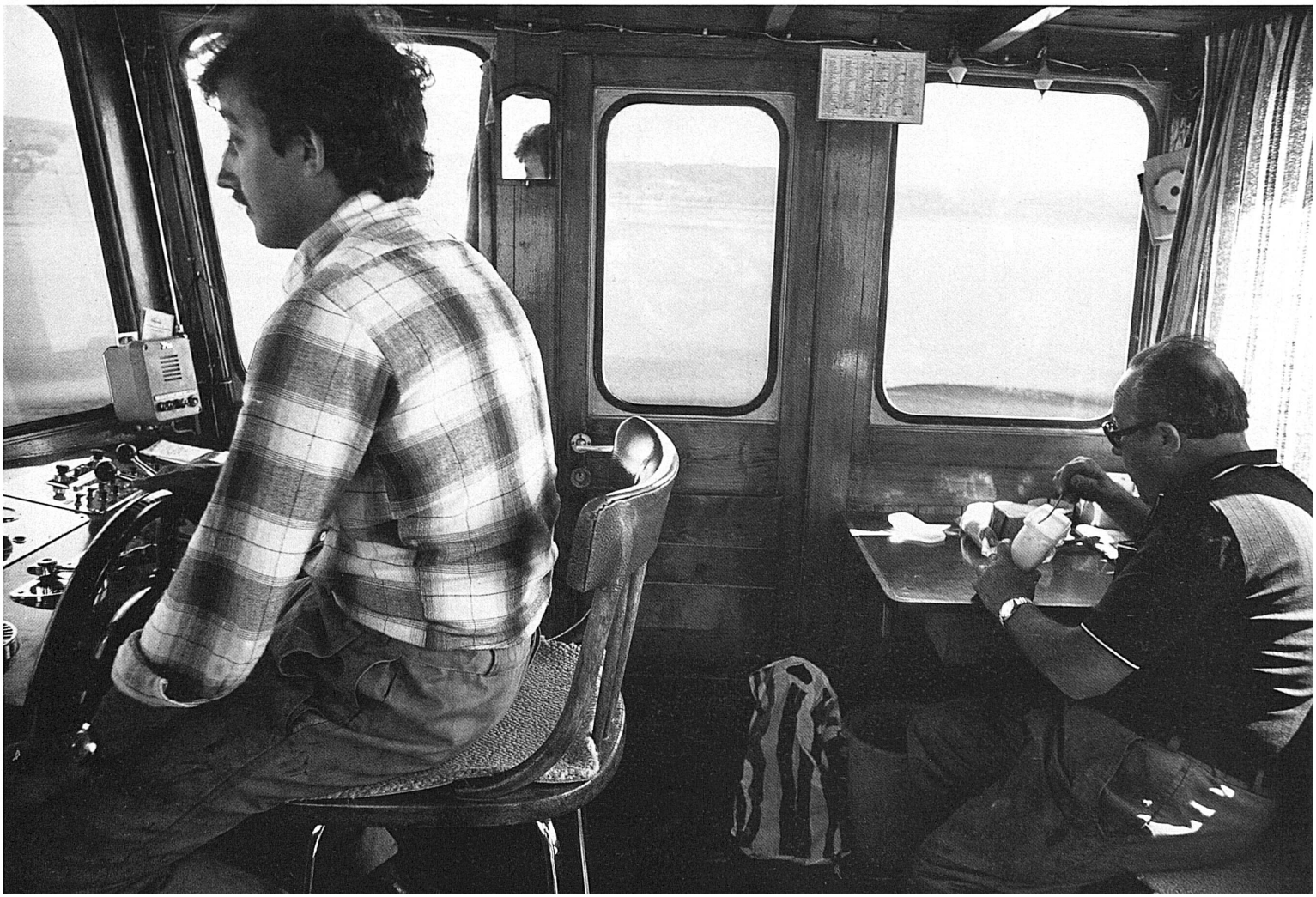
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 09.07.2025

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



Mit dem Ledi auf dem Zürichsee

Von Rita Fischler

Im Mittelalter bildete der Zürichsee eine Teilstrecke der Wasserstrasse Walenstadt–Zürich–Basel–Koblenz. Transportiert wurden neben Tuch, Salz, Wein und Getreide auch edle Güter wie Seide aus Venedig, Safran, Lorbeer und sogar Schwerter aus der Lombardei. Wichtig war der Personenverkehr; auch viele Pilger – darunter wohl etliche auf dem Weg nach Santiago im fernen Spanien – benützten das Schiff von Zürich nach Wädenswil und Richterswil. Der aufkommende Eisenbahnverkehr wurde bald ein immer grösserer Konkurrent der Schiffahrt auf dem Zürichsee; 1894, mit der Eröffnung der Strecke Zürich–Rapperswil, büsste das Schiff seine Monopolstellung ein. Auf dem See transportiert werden heute, neben Passagieren auf Kursschiffen natürlich, nur noch Baumaterialien wie Kies, Sand und Bausteine für den Strassen- und Häuserbau.

Die gute alte Zeit der hölzernen Ledischiffe («Lede» hiess auf Mittelhochdeutsch «Last»), die mit aufgeblähtem Segel ihre Ware gen Zürich fuhren und für die Strecke Schmerikon–Zürich retour zwei bis drei Tage brauchten, ist vorbei. Auch gibt es keine Ledischiffe mehr, die einzelnen Privatleuten gehören; vier kommerzielle Unternehmen kontrollieren heute die Ledischiffahrt auf dem Zürichsee. Eines davon ist die 1926 gegründete Kibag AG. Täglich sind 10 Ledischiffe der Kibag-Flotte unterwegs, die 1700 bis 2000 Kubikmeter Kies transportieren. Manchmal führt das Ledi noch einen Schlepper, eine «Brëëm», mit, je nachdem wie gross der Kiesbedarf im anzulaufenden Depot ist. Das Ledi «Ufenau» wird an Wochenenden auch an Gesellschaften für Vergnügungsfahrten vermietet.

Das Ledischiff «Neptun» transportiert täglich rund 250 Kubikmeter Kies vom Depot in Nuolen zum Umschlagplatz in Zürich-Wollishofen, von wo die Baustellen in der Umgebung mit Baumaterial versorgt werden

Le chaland «Neptun» transporte journellement environ 250 mètres cubes de gravier du dépôt de Nuolen à la place de déchargement à Zurich-Wollishofen, où les chantiers des environs viennent s'approvisionner en matériel de construction

La chiatta «Neptun» trasporta ogni giorno circa 250 metri cubi di ghiaia dal deposito di Nuolen al centro di trasbordo di Zurigo-Wollishofen, da dove vengono riforniti di materiale edile i cantieri della regione

The lighter "Neptun" carries about 250 cubic metres of gravel per day from the depot in Nuolen to the turn-round point in Zurich-Wollishofen, from where the building sites of the neighbourhood are supplied

Blick zurück auf den Seedamm, der den Obersee vom Zürichsee trennt. Schiffe fahren durch den Hurdener Durchstich

Vue sur la digue qui sépare l'Obersee du lac de Zurich. Des bateaux passent par l'ouverture de Hurden

Sguardo sul ponte diga che separa il ramo superiore del lago di Zurigo. I battelli transitano sotto il passaggio di Hurden

A backward view of the dam that divides the upper part of the Lake of Zurich from the main body of water. Boats can pass under the dam at Hurden

Die «Neptun» wird von zwei Schiffsleuten bedient, die sich gegenseitig am Steuer ablösen. Hier ist Heinrich Tanner am Steuer, während Karl Thoma, der schon seit über 20 Jahren diese Strecke befährt, den wohlverdienten Znüni geniesst

Le «Neptun» est desservi par deux mariniers qui se relaient au gouvernail. On voit ici Heinrich Tanner au gouvernail, tandis que Karl Thoma, qui navigue sur ce trajet depuis plus de vingt ans, savoure une collation bien méritée

Sulla «Neptun» sono in servizio due operatori che si danno il cambio al timone. Nella foto, Heinrich Tanner è al posto di guida, mentre il suo collega Karl Thoma, già da venti anni in servizio su questa linea, si gode un meritato spuntino

The "Neptun" is operated by two men who take turns at the helm. Here Heinrich Tanner is at the wheel, while Karl Thoma, who has been working on this job for twenty years, enjoys his elevenses (known in Switzerland, where work begins earlier, as nineses!)

In der Haab

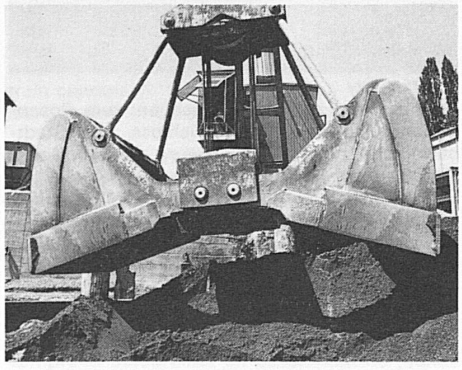
Die «Neptun», das Paradeschiff der Lediflotte, ist 27 Jahre alt, misst 40 Meter in der Länge und besitzt einen Tiefgang von 3 Metern. Etwa um 7 Uhr früh fährt das Ledi in der Haab, im Hafen von Nuolen ein, wo sich eine Kiesaufbereitungsanlage befindet. Zwei Schiffsleute steuerten es aus dem Depot in Schmerikon, von ihrem Wohnort hierher. Karl Thoma, gelernter Metzger, ist bereits seit über 20 Jahren bei der Firma und befährt fast ausschliesslich die Strecke Schmerikon–Nuolen–Wollishofen. Heinrich Tanner aus dem Toggenburg, Heiri genannt, absolvierte eine Matrosenlehre auf dem Rhein, wechselte jedoch, nachdem er in den Hafen der Ehe eingelaufen war, auf den Zürichsee über. «Die längeren Rheinfahrten sind nur etwas für ledige Burschen», erklärt er leicht wehmütig. Oft ist Heiri an Land beschäftigt, doch sehr gerne lässt er sich auch auf die «Neptun» beordern. Beide Männer verfügen über das Zürichsee-Schifferpatent.

Beim Beladen des Schiffes wird der vorher gewaschene Kies von einem Silo, mit Hilfe eines Verladebandes, in das Ledi gebracht. Heute wird an drei verschiedenen Orten geladen: 70 Kubikmeter grober Betonkies (0–32 mm), 130 Kubikmeter feinster Kies (0–4 mm) und 50 Kubikmeter feiner Kies (4–8 mm). Das sind total 250 Kubikmeter. Verkauft wird der Kubikmeter zu 26 bis 30 Franken. «Es kommt sehr auf die Ladeweise an», erklärt Thoma, «wenn vorne weniger geladen ist, geht die ‹Neptun› wie ein Fisch.» Für die übernommene Fracht erhält der Schiffsführer die entsprechenden Lieferscheine, die nach dem Entladen weiterzugeben sind.

Der Transport von Baumaterial per Schiff lohnt sich, wenn man bedenkt, dass ein Lastwagen nur 5 Kubikmeter und mit einem Anhänger 8 Kubikmeter Ware befördern kann. Auch der Treibstoffverbrauch ist viel niedriger: für eine Fuhre (Schmerikon–Nuolen–Wollishofen–Schmerikon) braucht das Ledi 200 Liter Rohöl.

Auf voller Fahrt

8.35 Uhr. «Neptun» verlässt die Haab von Nuolen jeden Morgen als letztes Ledi. Wir steuern unter Thomas Führung auf Kurs 270 aus der Bucht in den offenen Obersee hinaus, entlang einer lieblichen, zum Teil naturgeschützten, von hohem Schilf umstandenen Uferlandschaft. Haubentaucher und Reiher schwimmen auf dem ruhigen Wasser, Entenfamilien unternehmen einen Morgenspaziergang. Die Fahrt durch den Hurdener Durchstich erfordert grosse Aufmerksamkeit. Das Signal gibt uns die Fahrt frei. Für Ledischiffe ist das Kreuzen im Kanal verboten; Vortritt hat das vom Obersee kommende, meist beladene Schiff. Auf der «Neptun» ist der Mann im Führerstand stets mit seinem Kollegen an Deck durch Funk verbunden. Wieder auf offenem See, übergibt Thoma das Steuer an Heiri und steigt in die Kombüse neben dem Motorraum hinunter, die mit Kochnische und Eiskasten ausgerüstet ist. Dort holt er seinen Znüni – Wurstsalat, Brot und eine Flasche Bier. Der grosse Durst aber wird mit Mineralwasser gelöscht!



Der See ist heute fast spiegelglatt. Doch gibt es auch stürmische Tage, und gefahren wird bei jedem Wetter. Schwierig kann es im Winter bei Nebel werden. Zum Glück ist jetzt jedes Ledi mit Radar, zum Schutz gegen Kollisionen, ausgerüstet. Bei Dunkelheit oder Nebel wird mit Kompass gefahren; bei Sturm und unruhigem See wählt der Schiffsführer den Kurs so, dass er die Wellen schneiden kann. Übrigens, auf dem See gilt eine genaue Rangfolge in der Vortrittsberechtigung: Kursschiff, Ledischiff, Rennruderboot, Segelschiff, Ruder- und Motorboot.

Doch die Reise ist nie eintönig, obwohl die Schiffsleute oft schweigend seeabwärts gleiten. Wasser und Landschaft verändern sich stets. Auf der Höhe von Meilen überquert das Fährschiff den See. Eine zweite Zürichsee-Fähre wird im Herbst in Betrieb genommen; der Verkehr zwischen Meilen und Horgen hat sehr stark zugenommen, wurden 1978 doch 607 000 Personen und 264 000 Personenwagen über das Wasser befördert. Dann kommt das Ledi des Konkurrenzunternehmens Müller mit der orangen Flagge entgegen, später kreuzen «Vrene» und «Werner», blaurote Schiffe der eigenen Flotte, mit der «Neptun». Man grüsst sich gegenseitig durch Heben der Hand. Die beiden Männer im Führerstand halten ihre Flaschen in die Höhe. «So, du trinksch Orangina und s'Bier versteckscht», kommentiert Thoma.

Heiri streicht mit roter Farbe am Bootsdeck: «Me will doch es schöns Schiff ha.» Und wieder beherrscht «Neptun» fast allein den See – nur einige Möwen schaukeln auf dem Wasser. Thoma liebt die ruhigen Morgenstunden, am späteren Nachmittag bei der Rückfahrt ändert sich dann das Bild. Der See ist an schönen Tagen bevölkert mit Kursschiffen, Motor- und Ruderbooten, Seglern, Windsurfern und auch Schwimmern, die sich weit vom Gestade entfernt haben. Thoma wäre dankbar, wenn diese wagemutigen Wasserratten leuchtende Bademützen tragen würden, damit man sie auch schon von weitem sehen kann!

Thoma und Heiri lieben ihre regelmässige und selbständige Arbeit, die ihnen viel Freiheit lässt. Niemand redet einem drein, man ist sein eigener Herr und Meister. Kapitän auf einem Kursschiff zu sein, könnte Thoma noch reizen – doch dann müsste er wieder an den Wochenenden arbeiten.

Nach 11 Uhr legt «Neptun» am Umschlagplatz von Wollishofen an, von wo die Baustellen in und um Zürich mit Baumaterial versorgt werden. Kaum ist das Schiff vertäut, fährt der Kran heran und schon beissen sich seine Riesenzähne in den Kies. Das Entladen dauert gute zweieinhalb Stunden. Früher musste man den Kies noch mühsam mit Schaufeln in Karretten schöpfen! Den beiden Schiffsleuten steht jetzt etwas freie Zeit zur Verfügung. Sie wärmen ihr mitgenommenes Essen in der Küche auf, halten Mittagsmahl – verlassen jedoch meist ihr Schiff nicht. Wenn alles ausgeladen ist, müssen noch Laderaum und Deck gereinigt werden. Gegen drei Uhr sticht dann «Neptun» wieder in den See und erreicht zweieinhalb Stunden später Schmerikon. Ein runder Zwölfstundentag für die Schiffsleute.