Zeitschrift: Heimatbuch Meilen
Herausgeber: Vereinigung Heimatbuch Meilen
Band: 10 (1971)

Artikel: Des Zürichsees grösster "Schwan"
Autor: Cattani, Alfred
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-953849

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: 13.08.2025

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

Des Zürichsees grösster «Schwan»

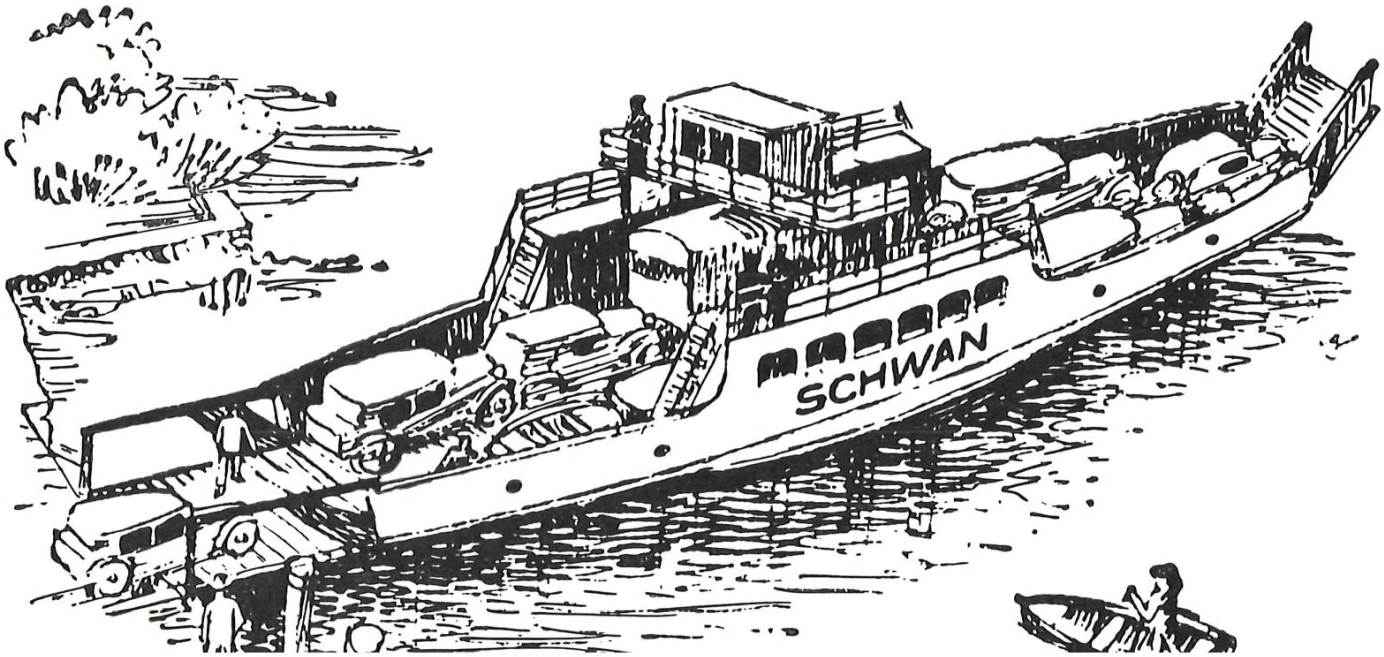
Alfred Cattani

Kleine Geschichte der Fähre Meilen-Horgen

Am 30. August 1969 führte die neue Zürichseefähre eine stattliche Festgemeinde seeaufwärts und dann über den See nach Meilen und Horgen. Zahlreiche Schaulustige hatten sich an beiden Ufern zur Jungfernfahrt eingefunden. Blasmusikvereine waren aufmarschiert, Böllerschüsse ertönten, Wasserfontänen sprühten. Ein neuer Abschnitt in der Geschichte der Zürichseefähre, die seit 36 Jahren eine «schwimmende Brücke» über den See bildet, hatte begonnen.

Schwere Anfänge

Die Ursprünge der Fähreverbindung gehen auf den Anfang der dreissiger Jahre zurück. Eine rührige Gruppe unter der Führung des damaligen Gemeindepräsidenten von Meilen, Oberst Emil Gubelmann, der von seinem Kollegen in Horgen, Heinrich Stünzi, unterstützt wurde, hatte die Initiative ergriffen. Sie fanden ein positives Echo bei vielen Bewohnern der beiden Seeufer. Man beschloss, zur Errichtung einer Fähreverbindung über den See eine Aktiengesellschaft zu gründen, deren Anfangskapital auf 260 000 Franken festgesetzt wurde, wovon die Gemeinden Horgen und Meilen je 20 000 Franken übernahmen. Der Hauptteil wurde von privater Seite aufgebracht, und es verdient festgehalten zu werden, dass der Fährebetrieb überhaupt im wesentlichen Dank privater Initiative zustande gekommen ist.
Nach dem grundsätzlichen Entschluss galt es nun, eine Fähre bauen zu lassen. Das war damals aus zwei Gründen schwierig. Grosse Erfahrungen im Fährebau besassen vor allem die deutschen Werften am Bodensee. In einer Zeit der beginnenden Wirtschaftskrise wollte man jedoch vor allem einheimi-



sche Firmen bei der Auftraggebung berücksichtigen. Dazu kam, dass die politischen Verhältnisse Deutschlands im drohenden Schatten des Dritten Reiches unübersichtlich und verworren erschienen. So entschloss man sich, den Bau des Schiffes einer Fabrik in Arbon zu übertragen, die sich bereit erklärte, mit Hilfe eines deutschen Schiffbauingenieurs sich zum erstenmal an die Erstellung einer Fähre heranzuwagen.
Alles liess sich zunächst gut an. Die Schiffsteile wurden erstellt und nach Meilen gebracht, wo sie auf einem improvisierten Werftplatz im Schinhut in Obermeilen unter freiem Himmel zusammengesetzt wurden. Die Mühe lohnte sich. Am 20. Mai 1933, einem herrlich strahlenden Sonnentag, fand der Stapellauf statt. Die ganze Schuljugend Meilens war erschienen, um dem Tauffest beizuwohnen und ihm mit frohem Gesang von Heimatliedern die Weihe zu geben. Um 10 Uhr 53 glitt die Fähre langsam ins Wasser, nachdem die Tochter Oberst Gubelmanns mit einer Flasche Räuschling sie auf den Namen «Schwan» getauft hatte. Von einem Schleppkahn wurde der «Schwan» nach Horgen gebracht, wo der Innenausbau vorgenommen werden sollte. Ein begeisterter Beobachter schrieb: «Noch lange konnte ich von herrlicher Uferterrasse aus das glückhafte Schiff, befrachtet mit tausend guten Wünschen, seiner Bestimmung entgegen schwimmen sehen».
Wenige Wochen später, am 8. Juli, fand die erste Probefahrt statt. Aber diesmal machte die Fähre nicht mit; statt ihren Kurs einzuschlagen, drehte sie sich andauernd im Kreise. Trotz allen Bemühungen erwies sich das Schiff als völlig navigationsunfähig. Der Fehler wurde bald entdeckt: Man hatte geglaubt, die Fähre lasse sich ohne Steuerruder allein durch die beidseitigen Schiffsschrauben und den Motorantrieb lenken. Nun musste man sich entschliessen, nachträglich doch noch Steuerruder einzubauen.
Das Ergebnis dieser falschen Kalkulation war niederschmetternd. Statt im Sommer konnte die Fähre erst im November 1933 ihren fahrplanmässigen Betrieb aufnehmen. Auch das Budget wurde völlig über den Haufen geworfen, indem Mehrkosten von 30 000 Franken entstanden, so dass sich der Preis der Fähre schliesslich auf 235 000 Franken stellte. Um das Unglück voll zu machen, erwiesen sich auch die projektierten Landeanlagen als völlig ungenügend und brachten einen weiteren Kostenanstieg. Zur Deckung der Mehrausgaben musste bei der Bank Leu & Co. AG ein Kontokorrentkredit von 60 000 Franken aufgenommen werden. Er wurde gewährt unter Verpfändung des Schiffes an die Bank.

Schaden und Spott

Wer den Schaden hat, braucht für den Spott nicht zu sorgen. Das Pech, das die Meilener und Horgener in ihrer Begeisterung für die Fähre so hartnäckig verfolgte, lockte die Satiriker auf den Plan. So fand sich in der «Neuen Zürcher Zeitung» vom 8. November 1933 folgendes ironische Geschichtlein:

Der gebändigte Schwan

Eine Legende aus dem 20. Jahrhundert

Es begab sich, daß die Menschen immer stolzer auf ihre technischen Fähigkeiten wurden, und daß sie glaubten, mit ihrem Maschinenzeug der göttlichen Schöpfung ins Handwerk pfuschen zu können. So nahmen sie sich an den vielen weißen Schwänen, die den Zürichsee in lieblicher Weise beleben, ein Vorbild und beschlossen, einen großen, eisernen Schwan zu bauen, der ihre Automobile und Motorräder von Meilen nach Horgen tragen sollte. Da sie sich aber besser dünkten als der Schöpfer alles Irdischen, einigten sie sich insgeheim dahin, den Schwan anders zu gestalten als alle andern Getiere des Wassers. Er sollte weder Flossen wie die Fische noch einen Steuerschwanz wie die richtigen Schwäne erhalten. Ganz allein mit Hilfe des Teufelswerkzeuges, das man unter den Technikern Propeller nennt, sollte er sich nicht nur fortbewegen, sondern auch drehen und wenden können.

So hub an den Ufern des Zürichsees bei Meilen ein Hämmern, Schweißen und Bohren an, und groß, schön und stolz erhob sich der eiserne Schwan aus dem Nichts. Eines Tages war er in seiner äußern Gestalt so gut wie fertig, und unter großer Anteilnahme der Bevölkerung und der Schuljugend, die man damals schon früh an die Verehrung der heiligen Technik gewöhnte, wurde er auf hölzerner und eingeseifter Bahn zu Wasser gelassen. Man taufte ihn sogar mit Champagner und gab ihm eben den Namen, der ihm gehörte, den Namen „Schwan". Es war dabei viel die Rede von dem Schwan, der einst den Ritter Lohengrin zu Elsa von Brabant getragen hatte, denn die ältern Jahrgänge der Menschen hatten in ihrer Jugend einst im Stadttheater von Zürich Opern von Richard Wagner gesehen und gehört. Stattliche Damen standen dem „Schwan" zu Gevatter, und Fahnen und Raketen verkündeten die Stunde seiner Geburt. Aber noch besaß er weder Herz noch Lungen. So wurde er denn hinübergeschleppt ans andere Ufer, wo ihm zwei Motoren in den Bauch einverleibt wurden. Da war er nun vollkommen, der große eiserne Schwan, und die Menschen waren stolz darauf, daß sie mit ihrem Werk die Natur wieder einmal übertroffen hatten.

Aber die Strafe folgte dem Hochmut auf dem Fuß, und Meilen und Horgen mußten, so wie einst Sodom und Gomorra, Bitteres erleiden, weil sie sich vermessen hatten, die Gesetze, die da verlangen, daß jegliches Wassergetier entweder Flosse oder Schwanz habe, in frevelhafter Weise zu mißachten. Gott verfügt über eine schreckliche Waffe, um die Menschen und Tiere, die sich des Hochmuts schuldig machen, zu strafen. Er sendet ihnen einen kleinen Wurm, der sich in ihr Gehirn hineinfrißt, den „Coelurus cerebralis", und dieser Wurm nötigt sie, beständig im Kreise herumzugehen, vom Morgen bis zum Abend ohne Unterlaß. Nun scheint der Racheengel Gabriel dabei gewesen zu sein, als die Motoren in den Bauch des eisernen Schwanes versenkt wurden, und er scheint ihm wohl insgeheim einige Coeluri cerebrales mit einverleibt zu haben. So geschah es, daß zum großen Schrecken der Väter und Paten der eiserne Riesenschwan nicht gradaus schwamm, sondern sich beständig im Kreise drehte. Man mochte sich jegliche Mühe mit dem Getier geben, immer wieder verfiel es in seinen Circulus vitiosus, zu deutsch in seinen fehlerhaften Kreislauf. Da aber die Drehkrankheit beim Federvieh ansteckend ist, rückten alle von diesem armen, mißratenen Riesenschwan ab, verfluchten ihn oder lachten aus dem sichern Hinterhalt über seine Krankheit. Kurpfuscher aus fremden Landen empfahlen sich den Menschen von Meilen und Horgen als Tierärzte; ähnliche Ungeheuer jenseits des großen Wassers sollten ihm zum Vorbild dienen, und natürlich fehlten auch Spott und Schadenfreude nicht unter den Menschen.

Als aber in den gesegneten Weinbergen von Meilen, Herrliberg und Stäfa die Trauben reiften, da reifte auch in den Köpfen derjenigen, die den eisernen Schwan geschaffen hatten, der rettende und einzig richtige Gedanke: Wenn man schon dem Schöpfer ins Handwerk pfuschte, dann wollte man doch wieder diejenigen Werkzeuge, die er vorsorglicherweise seinen Geschöpfen zu Wasser und zu Land mit auf den Lebensweg gegeben hatte, getreulich kopieren, und so versah man den kreisenden Riesenschwan sowohl mit Flossen als auch mit einem Steuerschwanz. Und der Herr über alle Lebewesen, der in seiner Weisheit sich wohl bewußt ist, daß seine etwas alt gewordene Schöpfung da und dort durch menschlichen Geist und menschliche Hände ergänzt und erneuert werden darf, er war diesem Beginnen, das immerhin von Selbstbescheidung und Besinnung zeugte, von Anfang an hold gesinnt. Und so fährt nun der „Schwan" von Meilen nach Horgen und von Horgen nach Meilen, jeden Tag 32mal in jeder Richtung; er trägt auf seinem Rücken, wie man überall lesen kann, um billiges Geld Automobile, Motorräder, Fahrräder, Kutschen, Pferde, Rinder, Kleingetier und Menschen, und er gleicht damit wahrlich der alten Arche Noäh. Nur ist auf seinem Rücken nicht immer von jeder Gattung ein Paar vorhanden.

Der liebe Gott, der, wie man weiß, den Fuhrleuten zu Stadt und Land einen eigenen Schutzpatron gesetzt hat, den heiligen Christophorus, hat nun auch den gebändigten „Schwan" dem Schutze des heiligen Fährmannes unterstellt. Er weiß, daß der „Schwan" ein nützliches Werk zu verrichten hat; denn wie mancher ländliche Fuhrmann, der nur mit Zittern und Zagen von der äußern nach der innern Schweiz fuhr, weil er wußte, daß er die große Stadt Zürich mit all ihren Gefahren für Leib und Seele auf seinem Wege zu durchqueren hatte, kutschiert nun froh dem lieblichen Gestade des Zürichsees zu und freut sich im Voraus über die Viertelstunde der Rast, die ihm auf dem Rücken des Schwanes beschieden ist. Manche Kerze des Dankes ward darob von fahrenden Leuten der lieben Frau von Mariae Einsiedeln hoch über dem jenseitigen Ufer des Sees geweiht.

-mm-

Das Unglück blieb der Fähre auch in den ersten Tagen treu. Genau zwei Wochen nach der Jungfernfahrt hatte die Lokalpresse folgendes zu melden: «Am Samstag, gegen 20 Uhr 30, fuhr ein in Horgen wohnhafter alt Bankverwalter in stark betrunkenem Zustand von Herrliberg gegen Meilen und bog dann rechts von der Strasse ab gegen die Zufahrt zum Fähreanlegeplatz. Draussen im See war die Fähre, die im Anfahren begriffen war, sichtbar. Zufolge des übermässigen Alkoholgenusses merkte der Bankverwalter, der durch seine sinnlose Fahrt Passanten gefährdet hatte, nicht, dass die Fähre noch weit von der Landungsstelle entfernt war, sondern fuhr in scharfem Tempo über den Landungssteg hinaus in den See, wo sein Wagen augenblicklich unter Wasser ging. Der am Landungssteg sich aufhaltende Fährenmatrose Zuberbühler aus Horgen sprang kurz entschlossen in den Kleidern ins Wasser, riss den Wagenlenker, der allein im Auto sass, an die Wasseroberfläche. Ohne das Hinzukommen Zuberbühlers wäre der Automobilist unfehlbar ertrunken. Für den Spott der Meilener Bevölkerung hatte der Bankverwalter, dessen Auto mit brennenden Scheinwerfern und rot leuchtendem Schlusslicht unter See war, nicht zu sorgen.»

Normalisierung

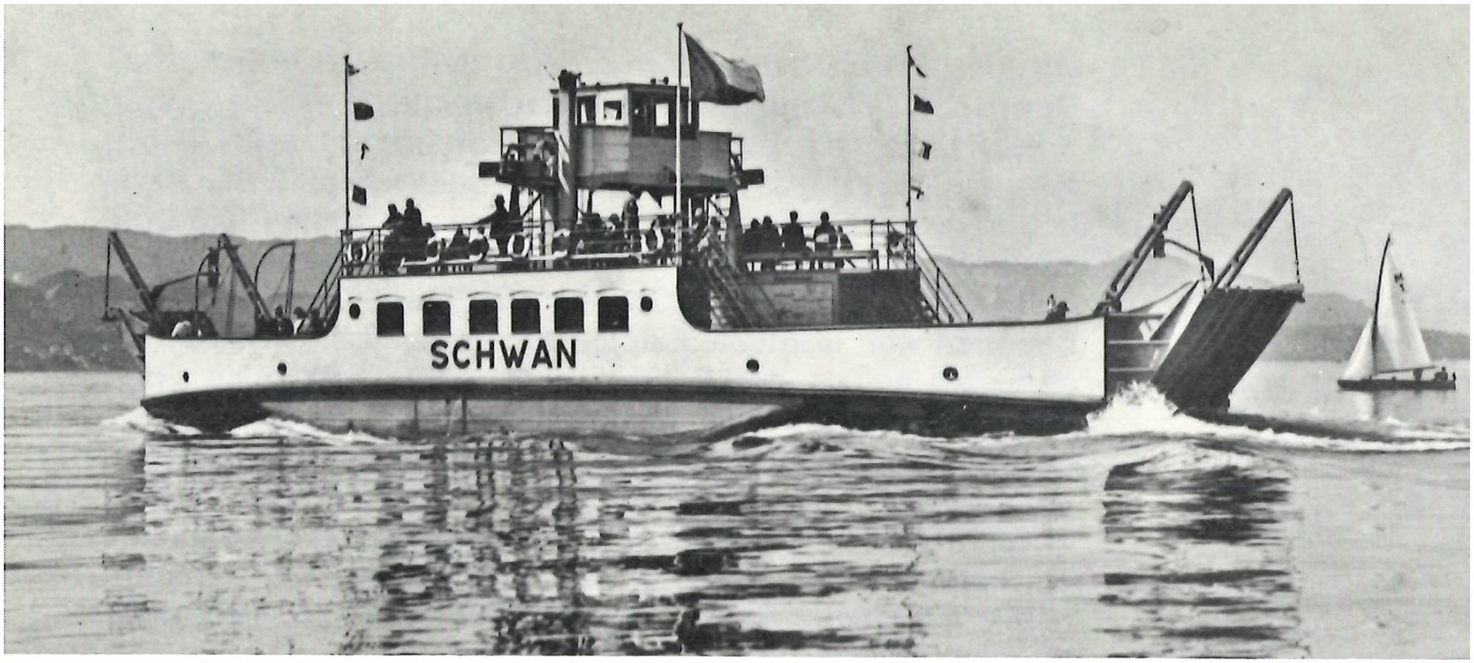
Damit war die Pechsträhne endlich zu Ende, und die Fähre konnte ihren normalen Betrieb aufnehmen, der durch keine spektakulären Zwischenfälle mehr unterbrochen wurde. Im ersten Betriebsjahr, das bis Ende 1934 lief, wurden 190 712 Personen, 14 307 Fahrräder, 11 708 Personenwagen, 1 807 Lastwagen und 1 102 Fuhrwerke befördert. Die Tarife muten nach heutigen Begriffen recht bescheiden an. Personen zahlten 50 Rappen pro Fahrt, ein Fahrrad kostete 30 Rappen, ein Motorrad 80 Rappen, ein Auto mit Fahrer 1 Fr. 20. Der Betriebsüberschuss betrug im ersten Jahr 15 191 Franken, die Dividende 2 Prozent.

Sinkende Frequenzen

Nachdem die erste Neugierde gestillt war, büsste die Fähre etwas von ihrer Attraktivität ein. Die Besucherzahlen gingen zurück. Auf der Fähre lastete zudem ein Servitut der Dampfbootgesellschaft, die der Einrichtung einer direkten Verbindung zwischen Horgen und Meilen nur unter der Bedingung zugestimmt hatte, dass ihr eine bestimmte Entschädigung für die angeblich durch Beeinträchtigung der eigenen Querverbindungen entstandenen Verluste ausgerichtet würde. Fünf Jahre lang hat die Fähre Meilen-Horgen AG getreulich ihren Tribut an die Dampfbootgesellschaft bezahlt. 1937 wurde in einem Gutachten nachgewiesen, dass der Querbetrieb von jeher defizitär gewesen sei. Die Verhandlungen zwischen Fähregesellschaft und Dampfbootgesellschaft endeten damit, dass die Fähre von ihren Beitragsverpflichtungen befreit wurde.

Krieg

Zwei Jahre später brach der Krieg aus. Die Einschränkungen in der Treibstoffversorgung trafen die Fähre hart. Der Be-



«Schwan I» auf der Ueberfahrt nach Horgen
Das neue Fährschiff «Schwan II»

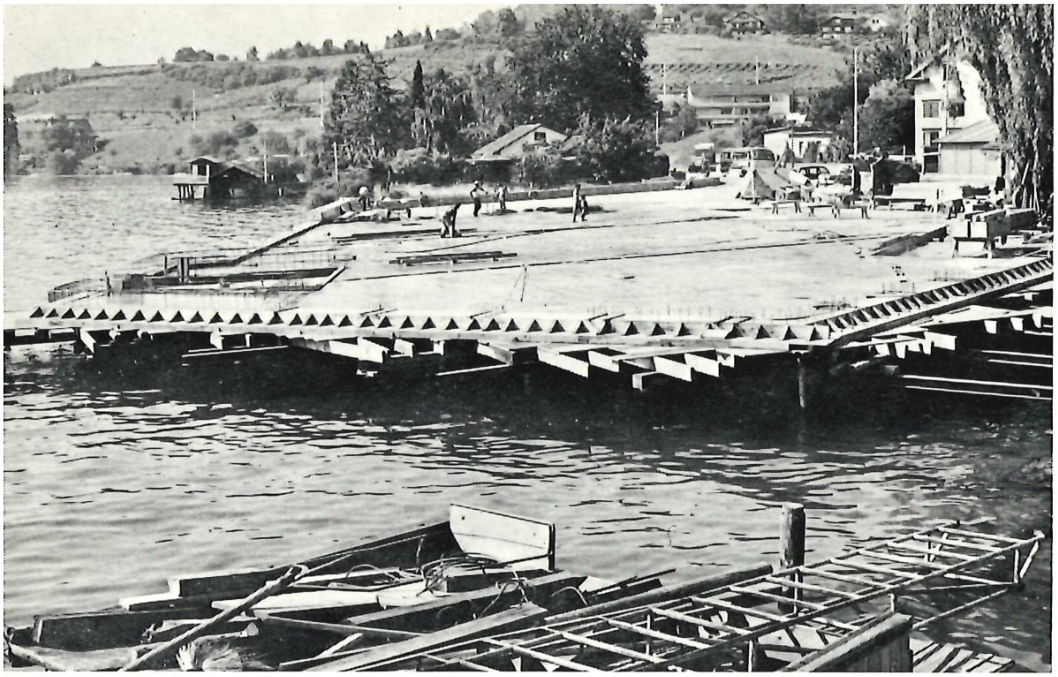
trieb musste auf wenige Kurse reduziert werden. Von 64 täglich waren diese schon vor der Mobilmachung im September 1939 auf 28 herabgesetzt worden. Schliesslich konnten täglich nur noch vier Doppelkurse geführt werden. Auf den 1. November 1942 verfügte der Bundesrat schliesslich die völlige Stillegung des Betriebes. Die Anordnung war mit der Auflage verbunden, das im Hafen liegende Fahrzeug ständig für Truppentransporte instand zu halten, eine Belastung, die das Unternehmen zusätzlich in grosse finanzielle Schwierigkeiten stürzte.
Die defizitäre Entwicklung veranlasste den Verwaltungsrat der Fähre schon im Februar 1942, eine Eingabe an die Finanzdirektion des Kantons Zürich zu richten, in der diese ersucht wurde, gemeinsam mit den Gemeinden Horgen und Meilen Mittel und Wege für eine Stützungsaktion zu suchen. Im folgenden Monat kam eine Einigung auf folgender Grundlage zustande: Der Kanton gewährte einen einmaligen Beitrag à fonds perdu von 8 000 Franken, Horgen und Meilen je einen solchen von 3 000 Franken. Mit diesen 14 000 Franken wurden die Korrentgläubiger, die auf ihre Verzugszinsen zu verzichten hatten, entschädigt. Die Kosten für den Unterhalt des Fährschiffes während der Einstellung des Betriebes wurden vom Kanton Zürich und von den Gemeinden Horgen und Meilen zu je einem Drittel übernommen. An der vor der Wiederaufnahme des Betriebes dringend notwendigen gründlichen Ueberholung der Fähre wollte sich der Kanton mit einem abermaligen Beitrag von 8 000 Franken beteiligen. Die Zürcher Regierung knüpfte an diese Leistung aber die Bedingung, dass vorher eine definitive und gründliche Sanierung des Unternehmens stattfinden sollte, einerseits durch weitgehende Abschreibung des Aktienkapitals, anderseits durch Neuaufnahme eines Prioritätsaktienkapitals. So sollte die Gesellschaft nach dem Krieg auf eine gesunde Grundlage gestellt werden.

Wiederaufnahme des Betriebes

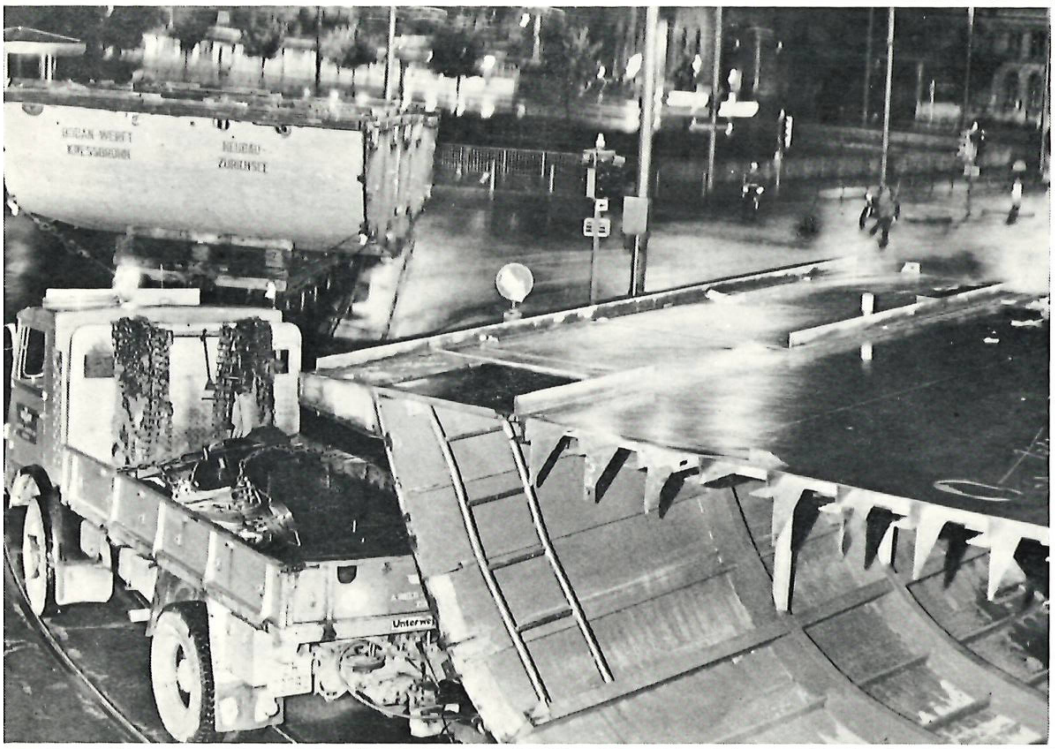
Nach Kriegsende dauerte es fast genau ein Jahr, bis die Fähre ihren Betrieb wieder aufnehmen konnte. Am 4. Mai 1946 fand in Horgen eine ausserordentliche Generalversammlung der Fähre AG statt, in welcher das Aktienkapital auf 26 000 Franken reduziert wurde. Die gleichzeitige Auflage neuer Prioritätsaktien diente zur Beschaffung von Geldern, die zur Bereitstellung eines Betriebsfonds und zur Amortisation des Hypothekardarlehens verwendet werden sollten. Mit 152 gegen 22 Stimmen wurde die Abschreibung gutgeheissen. Zwei Tage darauf, am 6. Mai 1946, einem Montag, nahm die Fähre ihren Betrieb wieder auf.

Kontinuierliche Aufwärtsentwicklung

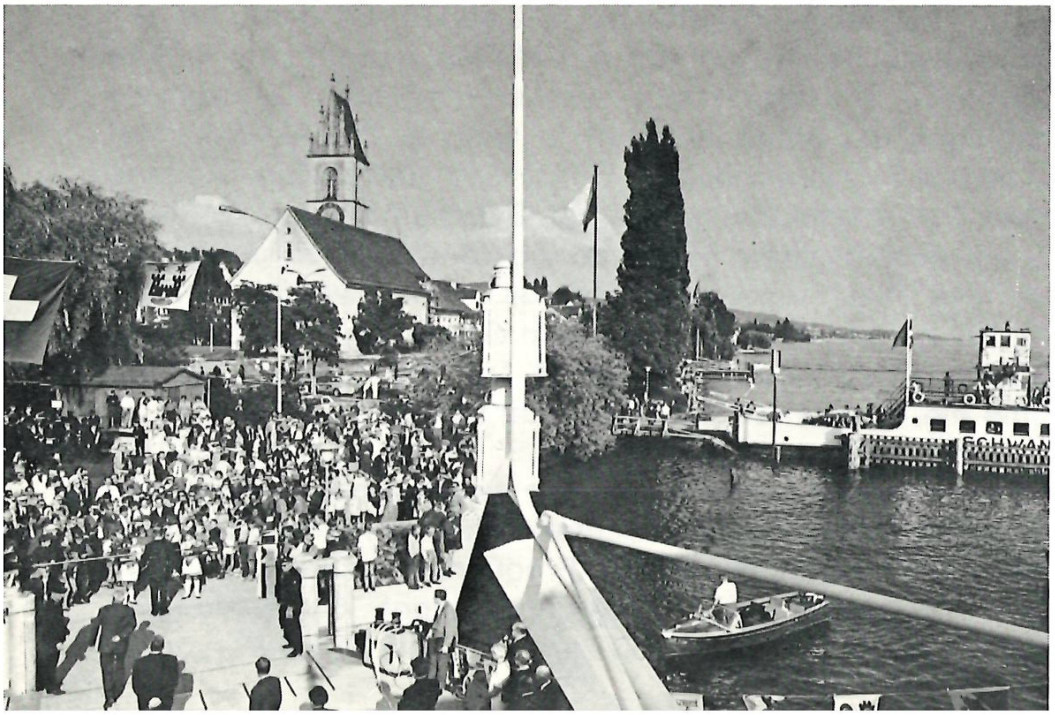
Die Hochkonjunktur in den Jahren nach dem Kriege und die steigende Motorisierung brachten auch der Fähre einen kontinuierlichen Aufschwung. Die Frequenzen nahmen zu, auch wenn es immer, meist witterungsbedingt, Schwankungen gab. So wurden 1957 122 500 Personen und 13 000 Personen-



Hier entsteht die neue Landestelle



Ein Schwertransport mit Schiffsteilen passiert um 2.30 Uhr nachts die Rudolf Brun-Brücke in Zürich



Meilen im festlichen Gewand am Tag der Jungfernfahrt

autos transportiert, 1961 war die Zahl der Passagiere auf 142 672, diejenige der Personenautos bereits auf 24 793 gestiegen. In diesem Jahr beliefen sich die Fahrleistungen bei 334 Betriebstagen und insgesamt fast 9 000 Kursen sowie einer längeren Sonderfahrt auf rund 27 000 Schiffskilometer. 1968 schliesslich waren es 185 540 Passagiere und 57 267 Personenwagen, die sich der nunmehr 35 Jahre alten Fähre anvertrauten.

Anschaffung eines neuen Schiffes

In der zweiten Hälfte der sechziger Jahre zeigte es sich, dass der gute alte «Schwan» am Ende seiner Kräfte angelangt war. Die Behörden verlangten eine gründliche Ueberholung, deren Kosten wahrscheinlich so hoch gewesen wären, dass sich ernsthaft die Frage stellte, ob man auf den Betrieb verzichten oder eine neue Fähre bauen sollte. Am 10. Dezember 1968 fasste eine ausserordentliche Generalversammlung der Aktionäre den entscheidenden Beschluss, ein neues Schiff anzuschaffen und den vollen Betrag des Erneuerungsfonds, rund 400 000 Franken, zur Finanzierung zur Verfügung zu stellen. Gleichzeitig wurde eine Erhöhung des Aktienkapitals auf 300 000 Franken gutgeheissen. Wie richtig dieser Entscheid und wie gross die Begeisterung für eine neue Fähre waren, zeigte sich, als die Aktienzeichnung ausgeschrieben wurde und statt für 300 000 Franken über 500 000 Franken Aktien gezeichnet wurden.
Es war klar, dass die Gesellschaft allein die notwendigen Mittel für diesen grossen Auftrag nicht selbst erbringen konnte, kostete die neue Fähre doch 1,8 Millionen Franken. Die Kantonalbank erklärte sich bereit, der Fähre AG eine Schiffshypothek in der Höhe von 852 000 Franken einzuräumen. Es blieb ein Restbetrag von 300 000 Franken, welchen der Kanton übernahm, und zwar mit einem à-fonds-perdu-Beitrag von 50 000 Franken und einem Darlehen von 250 000 Franken. Das auf zwanzig Jahre befristete Darlehen ist zu 5 Prozent zu verzinsen und dem Geschäftsgang entsprechend zu amortisieren. Verzinsung und Amortisation sollen erstmals Ende 1972 erfolgen. Diesem Antrag des Regierungsrates stimmte der Kantonsrat am 18. November 1968 zu. Am 12. Dezember, unmittelbar nach der ausserordentlichen Generalversammlung, wurde die neue Fähre in Auftrag gegeben. Den Bau übernahm die Bodan-Werft in Kressbronn.

Transport an den Zürichsee

Der Bau des Schiffes ging rasch voran. Anfang Juni 1969 wurde die in neun Teile zerlegte Fähre auf zwei Ledischiffen von Kressbronn nach Ermatingen geführt und dort auf Tiefgangtransporter verladen. Ueber Engwilen und Frauenfeld gelangte der schwere Transport auf der Strasse nach Winterthur und von hier nach den Parkplätzen beim Hallenstadion in Oerlikon, wo eine Rast eingeschaltet wurde. Besonders spektakulär war der Transport durch die Stadt Zürich. Die «Neue Zürcher Zeitung» berichtete darüber: «Pünktlich nach Plan um 2 Uhr in der Nacht vom Dienstag auf den Mittwoch

(4./5. Juni 1969) setzte sich der grosse Konvoi in Bewegung Richtung Stadt. Der schwerste Mittelteil der neuen Fähre, der mit dem Steuerhaus ein Gewicht von 44 Tonnen aufweist, eröffnete den Zug, gleich nach den mit blinkendem Blaulicht die — zwar spärlichen — anderen Strassenbenützer warnenden Polizeiautos. Ueber die Wallisellen-, Thurgauer-, Dörfli- und die Schaffhauserstrasse erreichte man in beinahe zügiger Fahrt den Bucheggplatz, und kurz nach der Rötel-, Rotbuch-, Schaffhauser- und Stampfenbachstrasse überquerten die neun Roller bereits um halb 3 Uhr das Central. Da für die Ueberfahrt der Quaibrücke 26 Tonnen das höchstzulässige Gewicht ist, musste die Rudolf-Brun-Brücke benutzt werden. Aus Vorsichtsgründen passierte aber auch hier nur ein Wagen aufs Mal. Ueber die Sihlporte, Selnau- und Stockerstrasse schwenkten die alles andere als geräuscharmen Lastenzüge schliesslich in den General-Guisan- und den Mythenquai ein, wo sie auf den Parkplätzen in der Nähe des Bahnhofes Wollishofen parkiert wurden. Die Ankunft des ersten Wagens erfolgte ziemlich genau eine Stunde nach Abfahrt beim Hallenstadion... Die Dislokation der bis 20 Meter langen, gegen 16 breiten und maximal 4 Meter hohen Transportgüter von Ermatingen bis nach Wollishofen, der kranmässige Ver- und Entlad inbegriffen, hat die runde Summe von 20 000 Franken verschlungen.»

Montierung und Taufe

Innerhalb von knapp zwei Monaten erfolgten in Wollishofen die Montierung und der Innenausbau der Fähre. Am 18. August konnte sie getauft werden — ein zwar festlicher, aber wesentlich prosaischerer Akt als der gleiche Anlass von 1933, den der Chronist damals als frohes Volksfest schilderte, das den «freundlichen Reiz einer ländlichen Improvisation» besessen habe. 1969 gab es keine Zufälligkeiten mehr. Freilich blieb man dabei auch von den bösen Ueberraschungen des Jahres 1933 verschont. Aeusserlich wurde jedoch der gleiche Rahmen eingehalten wie beim Stapellauf vom Mai 1933. Die Tochter des Betriebsleiters Hans Pfister taufte das Schiff mit einer Flasche sauren Zürichsee-Räuschlings:

«Härzlich willkomme, liebi Gescht —
was öis zäme füert zum hüttige Fäscht —
isch de nöi «Schwan», öisi Zürisee-Fähre —
wo'n ich mit Fröid hüt mit der Taufi ehre.
Statt mit Schampanjer, wie'n er schynt's
sett abe laufe — tuen' ich Dich «Schwan» —
mit guetem Räuschling taufe.
Er isch es bitzeli suur — doch voller Chraft,
Dir Schwan mög säge er — jetzt isch es g'schafft,
fahr zue, bi Sunn und Räge, mach kei Böge
für d'Zuekunft wöisched mir Dir —
Usduur — Glück und Säge!»

Die neue Fähre, «Schwan II», glitt auf den See hinaus. In den nächsten vierzehn Tagen unternahm sie zahlreiche Probe-

fahrten, die alle erfolgreich verliefen. Ein Drehen im Kreise gab es dieses Mal nicht mehr.

Die Jungfernfahrt

Am 30. August konnte die Fähre auf feierlicher Jungfernfahrt endlich ihrer Bestimmung übergeben werden. Regierungsrat Brugger, der heutige Bundesrat, würdigte in seiner Ansprache die Privatinitiative, die die Schaffung und Aufrechterhaltung des Fährebetriebes erst ermöglicht habe. Nach einer Demonstrationsfahrt auf dem oberen Zürichsee weihten die beiden Gemeindepräsidenten von Horgen und Meilen, Hans Suter und Theodor Kloter, die gerade noch rechtzeitig fertiggestellten grösseren Landeanlagen in Horgen und Meilen ein. Man hielt Rückschau auf das Unternehmen und lobte den guten alten «Schwan I», der in den vielen Jahren seines unermüdlichen Hin- und Herpendelns 4 186 265 Personen, 527 590 Personenautos, 381 731 Velos, 38 520 Lastwagen, 1 790 Cars, 6 062 Fuhrwerke, 6 564 Handwagen und 11 677 Tiere transportiert hat. Freilich ganz in Ruhe gelassen werden konnte der «Schwan I» auch jetzt nicht; er war nämlich an die Kibag verkauft worden, die ihn in Bäch stationieren will und bei der er mit der Beförderung von Kies und Steinen weiterhin sein Gnadenbrot verdient. Selbst die Souvenirjäger haben ihn nicht vergessen, wurde doch am Tage der Einweihung des grossen Schwesterschiffes vom «Schwan I» eine der beiden Schiffsglocken entwendet, die nach dem Wunsch der Fähre AG dem Ortsmuseum von Meilen beziehungsweise Horgen hätten übergeben werden sollen. So hat der alte «Schwan», nachdem er allen Anfangsschwierigkeiten zum Trotz treue 36 Jahre im Dienst gestanden war, zum Schluss noch einmal das gleiche Pech erlebt, wie es ihn 1933 so unausgesetzt verfolgt hatte.

Daten für «Schwan II»

Grösste Länge	45,00 m
Grösste Breite	11,80 m
Fahrbahnlänge	42,00 m
Fahrbahnbreite	9,00 m
Fahrbahnhöhe	4,20 m
Verdrängung	225 t
Zuladung	65 t
Kapazität	36 Personenautos, 300 Personen
Geschwindigkeit	21 km/h
Antrieb	2 Schiffsdieselmotoren
Leistung	2 x 350 PS bei 1350 Umdrehungen/Min.

Der Schiffskörper besteht aus 9 wasserdichten Abteilungen, wodurch das vollbeladene Schiff selbst bei Vollaufen von zwei nebeneinanderliegenden Schotträumen noch schwimmfähig bleibt. Ferner verfügt das Schiff über eine Lenzeinrichtung, womit eingedrungenes Wasser aus jedem Raum unter Deck gesaugt werden kann, über Feuerlöscheinrichtungen für Wasser und Löschpulver, über eine Radaranlage im Steuerhaus sowie über Rettungsmittel für die Fahrgäste.