Zeitschrift: Heimatbuch Meilen
Herausgeber: Vereinigung Heimatbuch Meilen
Band: 23 (1983)

Artikel: Die "schwimmende Brücke" : 50 Jahre Fähre Horgen-Meilen
Autor: Kummer, Peter
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-953736

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: 02.10.2025

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

Das «Bilgeri-(Pilger-)Schiff» auf dem Zürichsee. Aus: Joh. Müller, Merckwürdige Überbleibsel von Alter Thümeren an verschiedenen Orthen der Eidtgenossenschaft.

Die «schwimmende Brücke»

Peter Kummer

50 Jahre Fähre Horgen–Meilen

Der See: erst Verkehrsträger, dann Verkehrshindernis

Wenn heute die Fähre an der Ländestelle anlangt, die Fallbrücke sich senkt, zuerst die Fussgänger und Velofahrer, dann die Autos und Motorräder das Schiff verlassen, wenn die neuen Fahrgäste in der gleichen Reihenfolge das Schiff bevölkern, die Fallbrücke gehoben und das Signal zur Abfahrt gegeben wird, die Motoren auf höheren Touren drehen und die Fähre rauschend von dannen zieht, so werden dies die Routinierteren kaum mehr beachten, während die sonntäglichen Spaziergänger und insbesondere die Kinder dem Schauspiel folgen, als handle es sich um ein ihretwegen abgehaltenes Ritual. Beiden aber wird dabei kaum bewusst,

wie lange diese schwimmende Brücke über den Zürichsee eigentlich schon besteht und wie wenig selbstverständlich ihre Existenz ist.

Alles fuhr Schiff

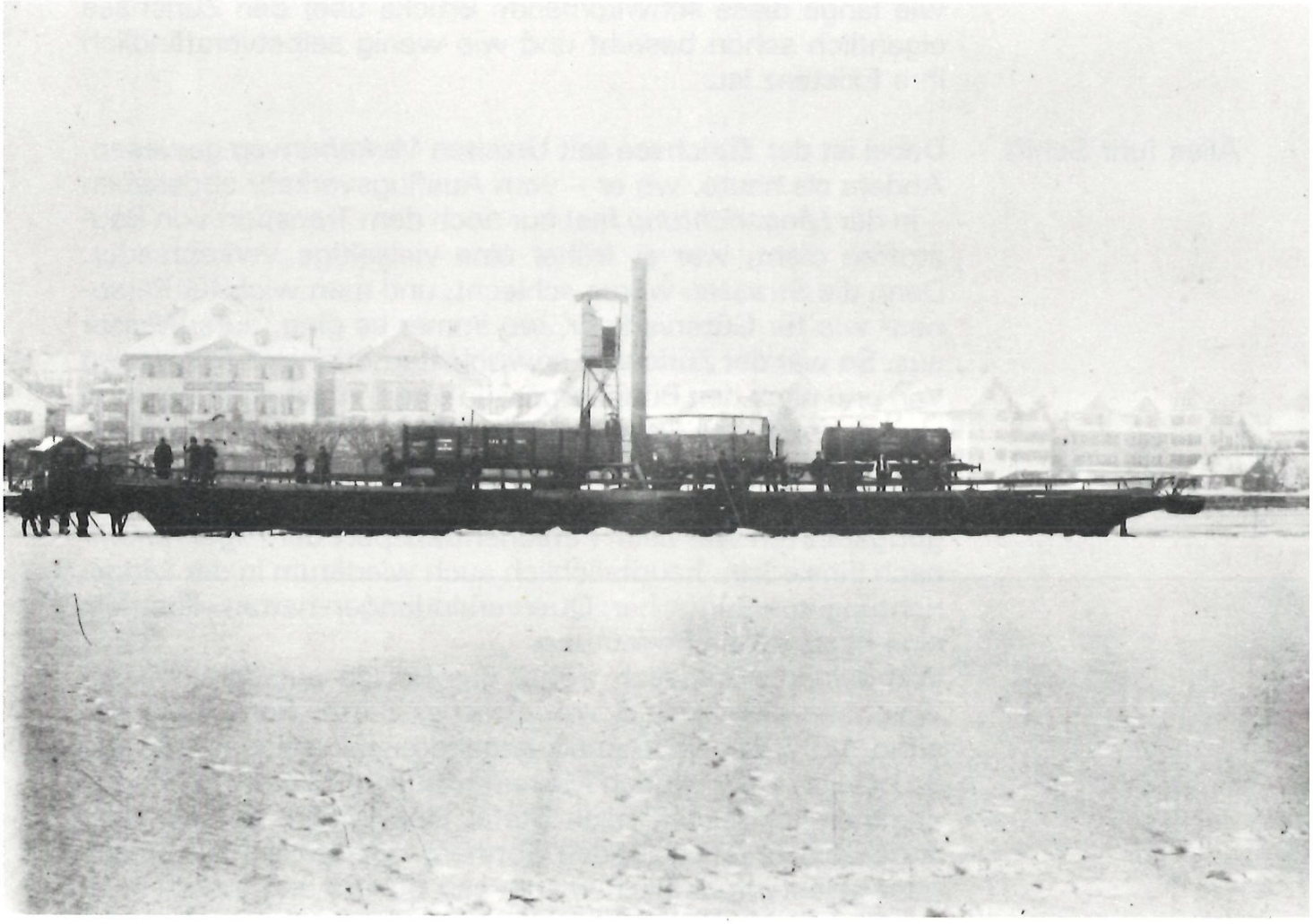
Dabei ist der Zürichsee seit Urzeiten *Verkehrsweg* gewesen. Anders als heute, wo er – vom Ausflugsverkehr abgesehen – in der *Längsrichtung* fast nur noch dem Transport von Baustoffen dient, war er früher eine vielseitige Verkehrsader. Denn die Strassen waren schlecht, und man wich für Personen- wie für Güterverkehr, wo immer es ging, aufs Wasser aus. So war der Zürichsee sowohl internationaler *Transitweg* von und nach den Bündnerpässen und (zwischen Zürich und Horgen) über den Gotthard, wie er auch dem *Lokal- und Regionalverkehr* von und nach dem Markt von Zürich diente, und zwar hauptsächlich für Güter. Wichtiger als Vergnügungsfahrten war beim Personentransport der *Pilgerverkehr* nach Einsiedeln, hauptsächlich auch wiederum in der Längsrichtung von Zürich her; Querverbindungen hatten allgemein eine bloss lokale Bedeutung.
Wie selbstverständlich früher das Reisen auf dem *Wasser* war, mag das Beispiel von *Goethes* dritter Schweizerreise anno 1797 zeigen. Damals segelte er mit seinem Sekretär J. J. Geist, von Heinrich Meyer («Kunscht-Meyer») in Zürich abgeholt, per Schiff nach Stäfa. Eine Woche später, beim Aufbruch zur Reise auf den Gotthard, setzten sich die beiden ganz selbstverständlich wieder «zu Schiffe und fuhren in einer Stunde bis Richterswiel», und ebenso auf der Rückreise von Horgen nach Stäfa. Bei der Rückkehr nach Deutschland verhinderte vorerst «heftiger Gegenwind» die Abfahrt, aber tags darauf, «indessen sich das Wetter immer mehr aufheiterte», fuhr die Gesellschaft, mit Zwischenhalt in der «Schipf» bei Herrliberg, seeabwärts und kam um sieben Uhr «im Hafen by Zürich» an, nämlich an der Schifflände beim «Raben» (Zitate nach dem Tagebuch von J. J. Geist).

Die «Minerva» als Fähre

Der Personenverkehr intensivierte sich, als 1835 die «Minerva», das erste Dampfschiff auf dem Zürichsee, in Betrieb gesetzt wurde. Den wenigsten dürfte bekannt sein, dass sie auf dem Zürichsee auch den ersten regelmässigen *Fähreverkehr* begründete, allerdings ausschliesslich in der Längsrichtung, da nur in Zürich und Rapperswil Landebrücken vorhanden waren. (Von den andern Orten wurden die Passagiere jeweils zum Schiff hinaus gerudert.) Da aber zur selben Zeit die bequemere Seestrasse gebaut wurde, war diesen «Equipagentransporten» kein dauerhafter Erfolg beschieden.

Der Einfluss der Eisenbahnen

Der *Bau von Eisenbahnlinien* in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts hatte für den Schiffsverkehr zwei gegensätzliche Auswirkungen: Dem Querverkehr verschaffte die Eröffnung der linksufrigen Seebahnlinie anno 1875 eine zusätzliche Funktion als *Zubringer* vom rechten Ufer. So betrieb zum Beispiel damals die Chemische Fabrik Uetikon zur *Tra-*



Eisenbahnwagen auf der Fähre der Chemischen Fabrik Uetikon. (Aufnahme aus dem Seegfrörniwinter 1890/91.)

jektierung von Eisenbahn-Güterwagen von und nach Wollishofen und Wädenswil ein eigenes Fährschiff. Dieses kann als der eigentliche Vorläufer der heutigen Autofähre bezeichnet werden. Der Schiffsverkehr *insgesamt* verzeichnete aber sehr schnell einen erheblichen Frequenzrückgang, der sich nach 1894 – mit der Inbetriebnahme der rechtsufrigen Linie – noch verstärkte. Die Trajektfähre wurde wieder aufgegeben, und der Güterverkehr im allgemeinen und der junge Querverkehr im besonderen verloren erheblich an Bedeutung. Kurz vor der Jahrhundertwende erwog man deshalb ernsthaft, den Betrieb der Dampfschiffahrt auf dem gesamten Zürichsee einzustellen.

Gründung der ZDG

Die kurz vorher gegründete *Zürcher Dampfbootgesellschaft* (ZDG) hatte anderes im Sinn: Sie, die bisher mit ihren «Schwalben» eine Art «Trambetrieb zu Wasser» in Stadtnähe betrieben hatte, kaufte beim Übergang der «Nordostbahn» an die 1902 geschaffenen Schweizerischen Bundesbahnen den gesamten Schiffspark der NOB, den sie dann mit dem Bau der heute noch verkehrenden grossen Dampfer

«Stadt Zürich» und «Stadt Rapperswil» noch erweiterte. Die SBB diktierten ihr allerdings bei der Abtretung ein umfassendes *Pflichtenheft:* Weder durfte sie die Personentarife der SBB unterbieten, noch Güter transportieren – wir werden sehen, dass diese der nunmehrigen Alleinkonzessionärin auferlegten Beschränkungen sich später auf die Haltung gegenüber dem Fähreprojekt auswirken wird.
Eine neue Situation entstand mit dem Aufkommen des *Automobils* nach dem Ersten Weltkrieg. Die Unabhängigkeit vom festen Gleis liess neue Routen, kürzeste Verbindungen wünschbar werden, und man mied überdies – damals schon – die Grossstadt mit ihren Stockungen und Staus. Da nun der See entgegen seiner uralten Bedeutung als Verkehrs*träger* plötzlich zum Verkehrs*hindernis* geworden war, lag die Idee einer Autofähre gewissermassen in der Luft, jedenfalls dort, wo die Ausdehnung eines Sees oder die Zahl seiner Anwohner eine Abkürzung als besonders sinnvoll erscheinen liess: am Boden-, am Vierwaldstätter- und am Zürichsee.
Eine Idee allein schafft aber noch keine Fähre. Das sollte sich besonders am Zürichsee erweisen.

Eine Idee findet Unterstützung

Besonders leicht lässt sich beim Unternehmen, zwischen Horgen und Meilen eine Fähre über den Zürichsee einzurichten, verfolgen, wie aus einer Idee Wirklichkeit wurde. Das Zusammenspiel von privater Initiative und öffentlicher Unterstützung erweist sich dabei als besonders typisch.

Geistiger Vater: Julius Ott

Es war Ingenieur *Julius Ott* aus Basel, «Schiffahrts- und Schiffsbausachverständiger», wie er sich selber bezeichnete, der 1928 die Idee entwickelte, zwischen Horgen und Meilen eine Autofähre einzurichten. Nachdem die Zürcher Dampfbootgesellschaft (ZDG), wie die heutige «Zürichsee Schiffahrtsgesellschaft» damals hiess, gegenüber dem Projekt eine «höflich ablehnende» Haltung eingenommen hatte, stellte Ott in der «Neuen Zürcher Zeitung» anfangs 1930 ausführlich sein Konzept dar, das darin bestand, eine Fähre nach einer «Normalwartezeit» von acht Minuten «auf Anruf» jederzeit verfügbar zu haben, womit sie «zur ständig benutzbaren *Verkehrsbrücke*» zwischen den beiden «getrennten Ufergemeinden und Kantonsteilen» werde. Der gut aufgezogene Artikel schloss mit dem Aufruf: «Wer interessiert sich für den Fortschritt und macht mit?»

Studienkommission der Gemeinderäte

Ott wartete nicht lange auf Reaktion, sondern wandte sich direkt an die *Gemeinderäte* von Horgen und Meilen. Der zuerst begrüsste Meilemer Präsident, *Emil Gubelmann,* scheint der Sache von Anfang an gewogen gewesen zu sein, wartete allerdings längere Zeit ab (so dass Ott in Meilen mehrmals

Heinrich Stünzi, Horgen
Gemeindepräsident zur Zeit
der Fähre-Gründung.

Emil Gubelmann, Meilen
Gemeindepräsident und erster
Verwaltungsratspräsident der
Fähre Horgen–Meilen AG.

vorstellig wurde) und liess Horgen den Vorrang in der offiziellen Behandlung der Materie. Dort erscheint das Geschäft «Autofähre Horgen–Meilen» bereits anfangs Februar 1930 in den Akten: Gemeindepräsident *Heinrich Stünzi* lud Julius Ott gleich zu einem Referat ein, in dem dieser die Meinung verfocht, die beiden Gemeinden sollten «die eine erhebliche *Rendite* versprechende Verkehrseinrichtung» auf eigene Rechnung gründen und betreiben oder sich wenigstens an einer zu gründenden Aktiengesellschaft beteiligen. In ausführlichen Unterlagen ging er von den Erfahrungen der Autofähre Konstanz–Meersburg aus, die nach dem ersten Betriebsjahr 1928/29 alle Erwartungen übertroffen gesehen und gleich ein zweites Schiff in Auftrag gegeben hatte. Der Horgemer Gemeinderat entschied schliesslich, die Angelegenheit weiter zu verfolgen und, zusammen mit Meilen, eine *Studienkommission* mit weiteren Recherchen zu beauftragen, wie dies an einer gemeinsamen Sitzung im «Löwen» schon vorher abgesprochen worden war. Erst jetzt kam das Geschäft im Meilemer Gemeinderat formell zur Sprache, und die Bildung einer gemeinsamen Studienkommission wurde natürlich gutgeheissen. Dieser Kommission gehörten die beiden Gemeindepräsidenten, Emil Gubelmann und Heinrich Stünzi, sowie je ein weiterer Gemeinderat an.
Im September bewilligten beide Gemeinderäte je einen Betrag von tausend Franken zur Ausarbeitung eines *generellen Projekts,* und im Juli 1931 beschlossen sie die offizielle Unterstützung des von der Studienkommission eingereichten Konzessionsgesuchs. *Strassenumfragen* bei vorbeifahren-

den Automobilisten hatten in Horgen wie in Meilen ein positives Echo ausgelöst, ebenso Erhebungen in der Ost- und in der Zentralschweiz. Man rechnete selbst mit Appenzellern als regelmässigen Fährebenützern und war überzeugt, «nichts» könne die Verwirklichung einer Fähre mehr aufhalten. Sie ersetze, so argumentierte der Gemeinderat Horgen, «eine Strasse, die für den Fall, dass das Seegebiet aus Sumpf bestehen würde, schon längst mit sehr hohen Kosten erstellt worden wäre».

Bedingung der ZDG . . .

Wenig später zeigte sich an der ausserordentlichen Generalversammlung der *Dampfbootgesellschaft,* dass diese eine Fähre weder selbst betreiben noch bekämpfen wollte, hingegen die als «exorbitant» bezeichnete *Forderung von Fr. 15000.–* als Entschädigung für erlittene Einnahmenausfälle stellte. Angesichts des für die ZDG defizitären Querverkehrs schien es klar, dass auf diese Weise doch das neue Projekt torpediert werden sollte. In einem Artikel der «Neuen Zürcher Zeitung» griff deshalb Gubelmann die Gesellschaft als Ganzes wegen ihrer monopolähnlichen Stellung und die vom Zürcher Stadtrat abgeordneten ZDG-Verwaltungsratsmitglieder wegen ihrer «kleinlichen Furcht» vor einer *Verkehrsableitung* aus Zürich massiv an. Um Verkehr riss man sich damals noch!

Ungefähr gleichzeitig lancierte Ott auf eigene Faust ein Konzessionsgesuch zum Betrieb einer *Fähre Wollishofen–Tiefenbrunnen;* diese sollte, in Umgehung der Staus auf der Quaibrücke, «eine Art Strassenbahnverbindung, jedoch mit Schiffen», zwischen den beiden getrennten Stadtteilen herstellen. Das Gesuch wurde abgewiesen, unter anderem mit der Begründung, der Personenverkehr sei «Sache der Dampfbootgesellschaft» – sie war ja, wie wir wissen, seinerzeit zum Verzicht auf den Güterverkehr verpflichtet worden.

Das Konzessionsgesuch der Fähre Horgen–Meilen sah für deren Betrieb eine noch zu gründende gemischtwirtschaftliche Aktiengesellschaft vor mit zuerst einem, später aber (vom Vorbild Bodensee beflügelt) *«zwei oder mehr»* speziell für diesen Zweck gebauten *Fährschiffen.* Besonders erwähnt wird eine neuartige *Steuerung* «nach angemeldetem Patent». Das Schiff sollte im Intervall von – je nach Tageszeit – 30 oder 60 Minuten verkehren, die Landestelle je auf Gemeindeboden erstellt werden.

. . . wird in der Konzession erfüllt

Der Zürcher Regierungsrat vertrat die Meinung, die zu gründende Fähre AG habe die Dampfbootgesellschaft für die ihr entgehenden Betriebseinnahmen zu entschädigen, und forderte die beiden Parteien auf, selber eine passende Regelung zu finden. Eine solche kam schliesslich zustande und wurde Bestandteil der vom Eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartement erlassenen provisorischen *Konzession* vom 10. Januar 1933. Sie gestattete die Beförderung nicht nur von

«Fahrrädern, Motorfahrzeugen und Fuhrwerken (mit oder ohne Ladung), Gepäck und Tieren», sondern auch – in Konkurrenz zur ZDG – «von Personen», was zum Beispiel der Fähre Gersau–Beckenried damals noch verwehrt war.

Das Ja der Gemeinden

Unterdessen waren in den Gemeinden die nächsten entscheidenden Beschlüsse bereits getroffen. Die antragstellende Studienkommission mass dem projektierten Unternehmen die Bedeutung einer Hauptverkehrsstrasse bei, die aber «zu keiner Zeit» finanzielle Opfer fordere, sondern «eine produktive Kapitalanlage im wohlerwogenen öffentlichen Interesse» sei; als entsprechend bescheiden wertete sie die vorgeschlagenen *kommunalen Leistungen:*

1. Die beiden Gemeinden stellen geeignete *Landungsplätze* zur Verfügung (Meilen westlich des damaligen Gerichtsgebäudes, Horgen im Thalacker) und errichten und erhalten sie auf eigene Kosten.
2. Sie beteiligen sich am *Aktienkapital* mit je Fr. 20000.–, entsprechend den ungefähren Baukosten der Ländeanlagen.

Im *Meilemer Gemeinderat* wandte sich eine Minderheit gegen den zweiten Punkt, zum Teil aus grundsätzlichen Erwägungen, zum Teil aus Furcht vor mangelnder Rentabilität. Die *Gemeindeversammlung* vom 10. Juni 1932 dagegen genehmigte die Vorlage fast diskussions- und oppositionslos. In *Horgen* gab es eine Überraschung: Nach einmütiger Annahme im Gemeinderat schickte das damalige *Gemeindeparlament* die Vorlage aus ähnlichen Gründen wie die Minderheit im Meilemer Gemeinderat, aber auch wegen Befürchtungen über die Qualität des Baugrundes, bachab. Im zweiten Anlauf, am 30. Juli, stimmte dann der Grosse Gemeinderat unter zwei Bedingungen bei vielen Enthaltungen zu: Die erste war ein ständiger Sitz der Gemeinde im Verwaltungsrat, die zweite die Vergabe des Auftrags an ein *Schweizer Unternehmen.*

Die Gründung der AG

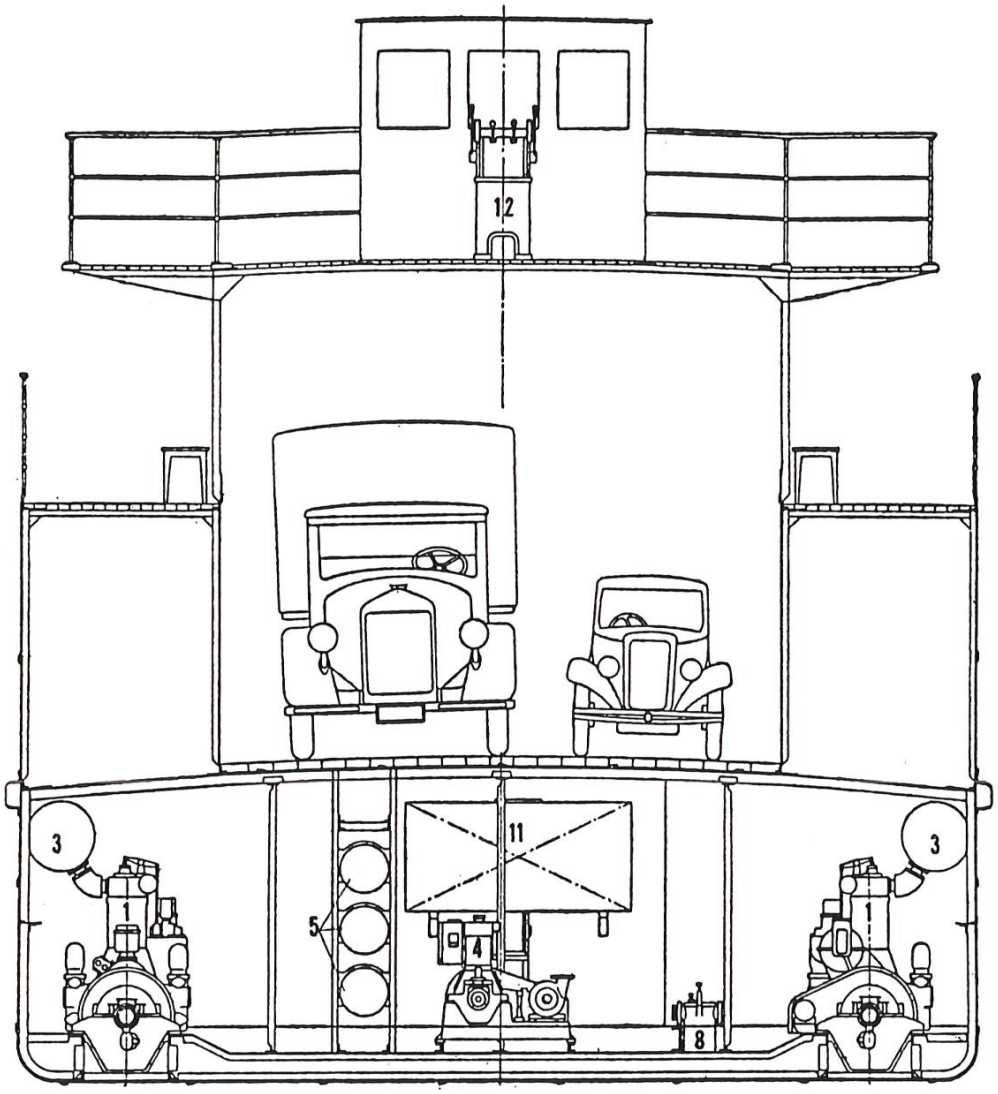
Unterdessen hatte die Studienkommission «einem engeren Kreis von Subskribenten» längst *Einladungen zur Aktienzeichnung* unterbreitet. Gemäss Prospekt bezifferte sich der Kapitalbedarf für das als «zweckmässig» und «baureif» bezeichnete Schiff selbst, die Ländeanlagen sowie Projektierung und Bauleitung auf insgesamt Fr. 260000.–. Beschafft werden sollte dieses Kapital durch Ausgabe von 260 Aktien à Fr. 1000.–. Die «verehrlichen Subskribenten» wurden ermahnt, in der herrschenden Wirtschaftskrise kein Hindernis für die Realisation des Projekts zu sehen, im Gegenteil: «Wer lust- und tatenlos den Krisenverlauf abwarten will, schädigt sich selbst ebenso wie die Volkswirtschaft.»
Der Aufruf hatte Erfolg, verzeichnete doch die am 25. Juni 1932 im Hotel «Meierhof» in Horgen abgehaltene *Interessentenversammlung* grossen Zulauf – trotz des negativen Entscheids des Horgemer Grossen Gemeinderats. Die An-

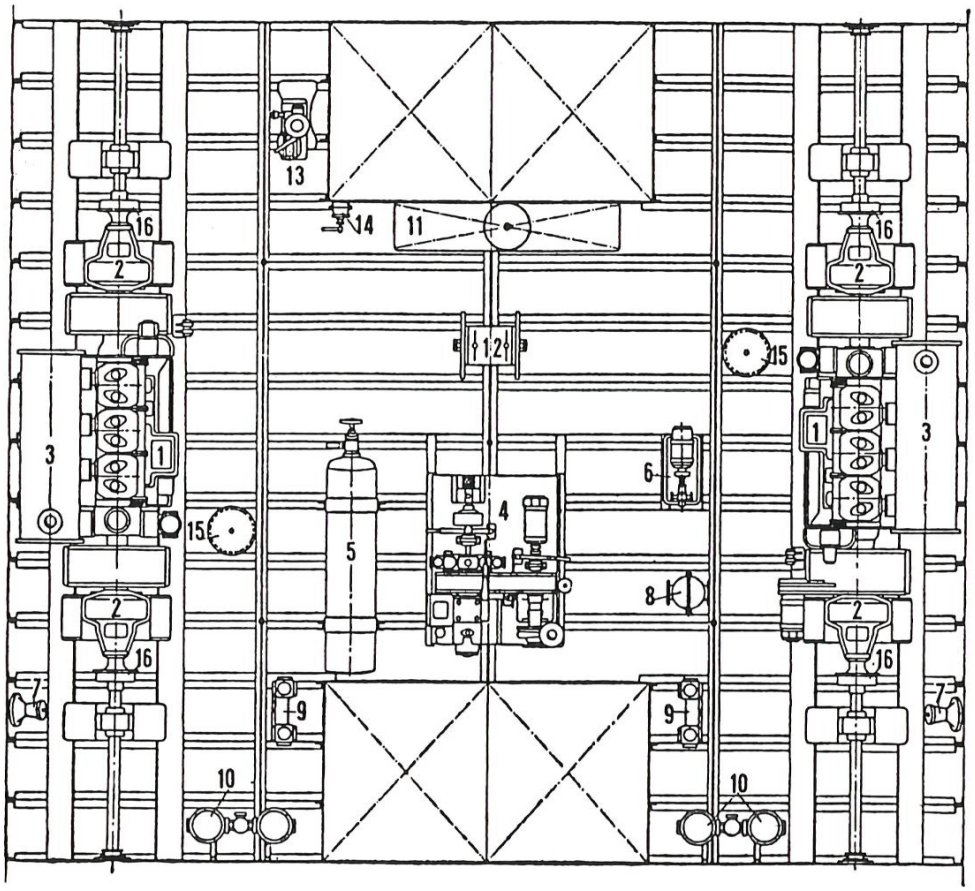
wesenden wählten eine achtgliedrige Gründungskommission, unter denen wir die vier Mitglieder der bisherigen Studienkommission finden. Die eigentliche *Gründungsversammlung* der «Zürichsee Fähre Horgen–Meilen A.-G.» fand am 27. August 1932 im «Löwen» zu Meilen statt. Notariell wurde festgestellt, dass das Aktienkapital voll gezeichnet und die eingeforderten 25% einbezahlt waren. Sodann wurden die Statuten durchberaten und genehmigt; sie sind heute im Grundgerüst immer noch dieselben. Mit einer Festlegung auf Namenaktien, die nur mit Zustimmung des Verwaltungsrates übertragen werden können, war man von Anfang an dagegen abgesichert, je zum Spielball von Finanzjongleuren zu werden. Als *Sitz der Gesellschaft* wurde Meilen bestimmt. Zum Schluss wählte die Versammlung den Verwaltungsrat und die Kontrollstelle. Dem achtköpfigen *Verwaltungsrat* gehörten an: Emil Gubelmann, Meilen, als Präsident; Emil Hochstrasser, Gemeindepräsident, Meilen, als Vizepräsident; Redaktor Dr. Otto Hess, Stäfa, als Protokollführer; Gemeinderat Fritz Manz, Horgen, als Rechnungsführer; sowie die Herren H. Grob, Fabrikant, Männedorf; H. Hasler, Kaufmann, Zürich; Dr. H. Schmid-Volkart, Thalwil, und Dr. Werner Spörri, Einsiedeln, als Beisitzer. Mit der Bestellung der gesetzlichen Organe waren alle nötigen Vorkehrungen getroffen, und der Schiffsbau konnte beginnen.

Der «Schwan» nimmt Gestalt an

Das Konzept

Bei dem nun in Auftrag gegebenen, «eigenartig konstruierten Schiff, das kein Vorn und Hinten kennt» («Anzeiger vom Zürichsee») handelte es sich, fachmännisch ausgedrückt, um eine Doppelendfähre, wie sie sich als Typ allgemein durchgesetzt hat. Der von namhaften Persönlichkeiten als Schiffsbausachverständiger empfohlene Ingenieur Ott hatte für das Schiff die bekannte *Ledischifform* gewählt, die er für die über die Schiffsenden zu erfolgende Zu- und Wegfahrt (speziell von Lastwagen) als besonders geeignet bezeichnete. Sicherheitserwägungen führten ihn zu folgenden weiteren charakteristischen Merkmalen: geschützte *Lage der Schiffsschrauben* nahe der Schiffsmitte; auf dem Schiff selbst angebrachte *Fallbrücken,* die das Deck nicht nur «sicher und wellengeschützt» abschliessen, sondern im Unglücksfall auch «als Plattform zur Ausschiffung auf andere Boote» zu dienen vermögen; der Schiffsform angepasste *Ländeanlage* als schlichte Eisenbetonböschung, die ein Landen bei jedem Wasserstand ermöglichen sollte.
Zu den theoretisch originellen, aber – wie wir sehen werden – in der Praxis eher problematischen Ideen Otts kommt als wichtigste die *Steuerung des Schiffs* allein durch Umkuppeln des Motors (bei Volleistung) von der linken Schraube auf die rechte und umgekehrt. An sich war dieses Verfahren nichts Neues, aber man hatte es bisher nicht für die Fahrt auf





Querschnitt durch das FS «Schwan I» und Grundriss des Maschinenraums.

1. Zwei Viertakt-Dieselmotoren.
2. Schwungrad und Öldruck-Kuppelung zum Übertragen der Motorenleistung auf die Schiffsschrauben.
3. Schalldämpfer (zur Auspuffanlage).
4. Hilfsaggregat mit acht Pferdestärken, Handbetrieb.
5. Druckluftflaschen.
6. Elektrische Hilfsschmierölpumpe.
7. Seewasserhahnen
8. Seewasserfilter.
9. Kühlwasser- und Lenzpumpen.
10. Kühler und Feinfilter für die Aufbereitung des Schmieröls.
11. Brennstoff-Tagesbehälter.
12. Steuerböcke, im Steuerhaus und im Maschinenraum, zur Steuerung der Motoren.
13. Wiederaufbereitung des Schmieröls durch eine Zentrifuge.
14. Handpumpe für den Tagesbedarf an Brennstoff.
15. Schmieröl-Vorfilter.
16. Flexible Kuppelung auf den Schraubenwellen zum Ausgleich von Veränderungen in der Propellerwellenlage.

offenem Gewässer verwendet und vor allem nicht – wie dies Otts Konzept war – unter *völligem Verzicht auf das traditionelle Ruder.* Niemandem fiel anscheinend auf, dass die von Ott immer wieder angeführten Gesichtspunkte der Sicherheit ausschliesslich bei langsamer Fahrt während des Landens und bei Nebel gelten, wo, wie er an sich richtig ausführte, die Wirkung des üblichen Steuerruders erheblich herabgesetzt ist, weshalb bei seitlichen Winden und Wellen ein «hülfloses Abtreiben» des rechtwinklig zum Ufer stehenden Fährschiffes drohe. Mit Hilfe der direkten Umkupplung dagegen sollte ein konstantes Steuermoment bei jeder Geschwindigkeit garantiert sein.

Beauftragte Firmen

Während damals alle von der Dampfbootgesellschaft in Dienst gestellten Schiffe von Escher-Wyss in Zürich gebaut worden waren und Kaspar Burkhard in Uerikon die 1930 in Betrieb genommene Fähre Gersau–Beckenried erstellt hatte, erhielt in diesem Fall die hier wenig bekannte Arboner Firma H. Vogt-Gut AG den Auftrag, die sich – wohl von Ott veranlasst – schon sehr früh dafür verwendet hatte. Angebote von im Schiffsbau erfahrenen deutschen Werften musste der Verwaltungsrat – als im Widerspruch zur Förderung einheimischer Industrie liegend – ausschlagen.
Auf Grund der Ott'schen Projektpläne – die allerdings noch nicht allesamt im Detail vorlagen – wurde mit der Firma Vogt als Generalunternehmerin ein Werkvertrag um die Pauschalsumme von Fr. 205000.– abgeschlossen. Das Schiff war mit zwei Dieselmotoren der Schweizerischen Lokomotiv-und Maschinenfabrik Winterthur auszurüsten und sollte eine garantierte Geschwindigkeit von 16,5 km/h erzielen. Verbindlicher Auftrag war, als *Zulieferer* ausschliesslich schweizerische Firmen zu berücksichtigen. Der Bau der *Ländeanlagen* wurde an die heute noch bestehende Firma Willy Stäubli, Unternehmung für Holz- und Wasserbau in Zürich, vergeben. Zusätzlich kamen folgende Meilemer Firmen zum Zuge: Suter & Portier (für Holzdeck und Kabinenausstattung), Häny & Cie AG (für Zentrifugalpumpen), H. Deventer (für Malerarbeiten).
Mit Julius Ott, unterdessen von Basel nach Meilen umgezogen, schloss der Verwaltungsrat einen Vertrag, der ihm für *Projekt und Bauleitung* ein Maximalhonorar von Fr. 15000.– zusprach, bis zur Hälfte kürzbar, falls die von Ott garantierte Mindestgeschwindigkeit nicht erreicht würde oder sich seine Fallbrückenkonstruktion, für die ebenfalls noch jede Detailzeichnung fehlte, als unzweckmässig erweisen sollte.

Bau der Ländeanlagen

Gleichzeitig mit dem Bau des Schiffes auf der Arboner Werft liefen die Arbeiten an den *Ländeanlagen* in Form von Betonrampen unterschiedlicher Grösse (Horgen 14 m², Meilen 70 m²). Auf die baupolizeiliche *Ausschreibung* gingen «keine eigentlichen Einsprachen» ein. Hingegen verlangte die *Dampfbootgesellschaft* eine sichere Verkehrsregelung, spe-

ziell im Bereich der nahegelegenen Landestege und allgemein «bei unsichtigem Wetter». Die *SBB* wiederum machten bezüglich der Horgemer Ländeanlage auf die «zu erwartenden Unzukömmlichkeiten bei der dortigen Niveauüberfahrt» aufmerksam. Auflage der Baudirektion im Rahmen der definitiven *Bewilligung* war dann allerdings nur eine Absprache mit der ZDG.
Am 23. Februar 1933 begann die Firma Vogt-Gut auf dem vom Gemeinderat Meilen zur Verfügung gestellten behelfsmässigen *Werftplatz beim «Ländeli»* in Obermeilen mit dem Zusammenbau der in ihren Werkstätten vorbereiteten Teile der Schiffsschale. Dabei ergaben sich gegenüber dem Terminplan Verzögerungen wegen zum Teil wenig sorgfältig ausgeführter Vorarbeiten sowie sehr schlechten Wetters. Aber am Samstag, 20. Mai, konnte der *Stapellauf* endlich stattfinden.

Stapellauf

Bei prächtigstem Wetter zog unter Liederklang die gesamte Meilemer Schuljugend, über 300 Kinder, auf den festlich geschmückten Werkplatz. Nach und nach mochten sich weit über tausend Menschen auf dem Land und in über hundert Booten auf dem See eingefunden haben; der Stapellauf

Stapellauf des «Schwan I», umgeben von vielen Ruderbooten.

war zum eigentlichen *Volksfest* geworden. Unter den Gästen bemerkte man den zürcherischen Regierungspräsidenten samt kantonalem Polizeihauptmann, die Statthalter der zürcherischen Seebezirke, die vollzählig erschienenen Gemeinderäte von Horgen und Meilen, den Verwaltungsratspräsidenten der Dampfbootgesellschaft, ebenso Vertreter des Automobil- und des Touringclubs sowie von Verkehrsverbänden und -vereinen.
«In weihevollen Worten» hielt Verwaltungsratspräsident Emil Gubelmann die *Festansprache.* Er erwies zuerst Julius Ott als dem *«Vater der Idee»* die Ehre. Als *Mutter* bezeichnete er die Erkenntnis der Aktionäre in die Notwendigkeit

selbstlosen Dienstes an der Öffentlichkeit, denn sie könnten nicht mit Sicherheit «auf klingendes Entgelt und hohe Dividenden» hoffen. «Ich preise den Mut in der Tat. Ihm gehört die Zukunft und der Erfolg, und nicht den engbrüstigen Zweiflern und Knausern!» Dem hoffentlich «allzeit glückhaften Schiff» als *Kind* der beiden wünschte er, «dass es Leben und Verkehr befruchte, wo unser sonst so schöner See als natürliche Schranke im Wege steht».
Hierauf waltete die Patin, Margret Gubelmann, Tochter des Präsidenten, ihres Amtes: «Im Namen der Zürichseefähre-Aktiengesellschaft taufe ich dich *‹Schwan›*. Nun fahre hin; stolzer ‹Schwan›, in eine glückliche Zukunft.» Und mit kräftigen Armen schwang sie die Flasche – nicht Champagner, sondern Meilemer Räuschling – gegen den Rumpf des Schiffes, das unter freudigem Jubel ruhig in den Zürichsee hinaus glitt.
Während die Gäste in der Bauhütte als improvisiertem Fähre-Restaurant dem Meilemer zusprachen, trat der «Schwan», mit einer Delegation des Verwaltungsrats sowie Ingenieuren und Arbeitern an Bord, seine erste Fahrt an. Angehängt an ein mit 120 Tonnen Last beschwertes Ledischiff, wurde der im roten Menniganstrich weithin leuchtende Kahn vorsichtig nach der Steinfabrik in Pfäffikon (SZ) geschleppt, wo noch am selben Nachmittag die Motoren per Kran direkt vom Bahnwagen in den Schiffsrumpf gehoben wurden. Die Fertigstellung konnte nun erfolgen, und man hoffte frohgemut auf die Betriebsaufnahme in der ersten Hälfte des Monats Juli.

Verzögerter Start mit Schaden und Spott

Eigentlich hätte man gewarnt sein sollen. Denn bereits Ende 1932 hatte das *Amt für Verkehr* in Bern darauf hingewiesen, die dem Konzessionsgesuch beigelegten Pläne seien zu wenig detailliert, um einen seriösen Entscheid zu fällen. Insbesondere sei die Sicherheit mit dem vorgesehenen *Steuersystem «nicht ohne weiteres» gewährleistet,* vor allem beim Aussetzen eines Motors.

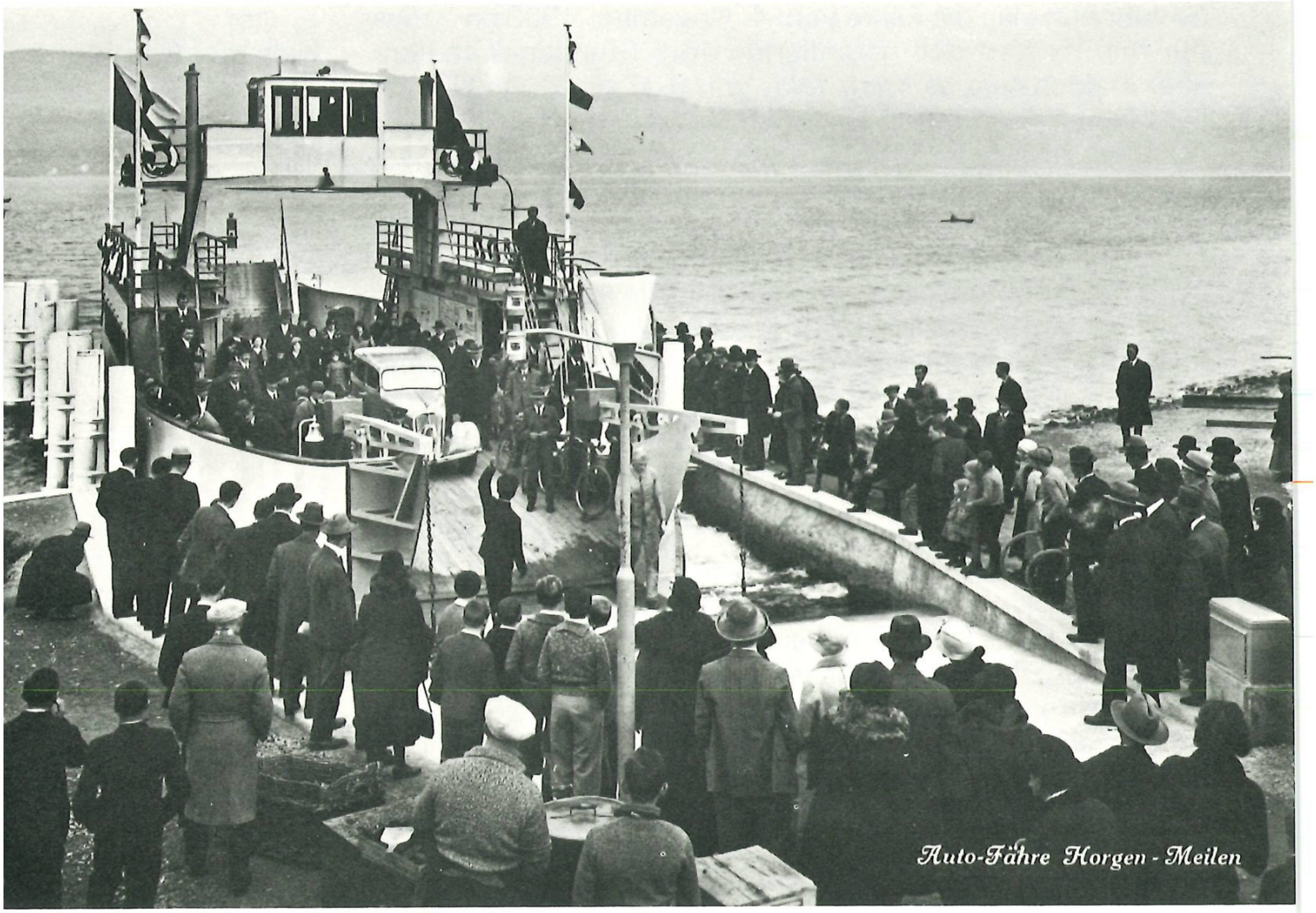
Die Fähre als Karussell

Und so kam es, wie es kommen musste. Über die *Probefahrt* vom 8. Juli drang vorerst wenig nach aussen. Eine Notiz im «Anzeiger vom Zürichsee» besagte, das Ausprobieren der Steuerung habe «keine günstigen Resultate erbracht». Was war passiert? In einem Schreiben an die Aufsichtsbehörde drückte es Gubelmann wie folgt aus: «Das Schiff verhält sich bei seiner Vorwärtsbewegung im Wasser ungefähr *wie ein runder oder ovaler Waschzuber.* Die einwärts drehenden Schrauben wirken der theoretischen Vermutung gerade entgegengesetzt: «Dreht die hintere rechte Schraube z.B. etwas stärker als die linke, so weicht das Schiff nach rechts und ist in seiner Drehbewegung kaum aufzuhalten, wenn

man nicht die vordere rechtsseitige Schraube mit Vollkraft rückwärts wirken lässt.» Nur so war es auf der zweiten Probefahrt einem der jungen Schiffsführer «unter Anwendung aller Kniffe und unter Überbeanspruchung der Motoren» überhaupt möglich, «auf längerer Strecke gerade Fahrt zu halten». Zur schlechten Kursstabilität trug bei, dass die beiden Propellerpaare viel zu nahe bei der Schiffsmitte angebracht waren. Zwar gelang es Ott nachher, durch Einbau von Versuchsschwertern an den Schiffsenden eine gewisse Kursbeständigkeit herbeizuführen, aber wegen der laufenden Umsteuerung der Motoren nur mit verminderter Geschwindigkeit. Und setzte gar einer der beiden Motoren aus, so war das Schiff – wie prophezeit – «ein ohnmächtiges Spiel der Wellen». Das war «eine einzige grosse Enttäuschung»: Das Schiff war «in dieser Konstruktion *nicht navigationsfähig».*
Zum Schaden kam natürlich der Spott. Sehr bald wurde kolportiert, Herr Gubelmann trage sich mit dem Gedanken, die Fähre an der Meilemer Chilbi vorzuführen, «was doch unstreitig das kurioseste Karussell wäre». Auch neue Namen waren schnell im Umlauf, wie *«Ringelreieweidlig»* und *«Wassermüli».* Ein P. B. verteidigte zwar in der Presse den «unerhörten Schwung» des neuen Vehikels als «Beweis von der Begeisterung», mit welcher der junge «Säuglingsschwan begonnen hab' die Lebensbahn», aber bis zu dessen Volljährigkeit konnte man nicht zuwarten.

Teurer Umbau

Nach langen Beratungen entschloss man sich, Erfahrungen zu nutzen, die in England mit ähnlich gebauten Schiffen gemacht worden waren, und vergab folgende Zusatzaufträge an die Herstellerin: Einbau je eines Steuerruders hinter jeder der vier Schrauben, Einbau der entsprechenden Apparatur samt Leitungen, Verkleidung der Schmierrohre zu den Schraubenlagern, Abdeckung der Schrauben und Ausrundung der Kimm. Diese Arbeiten konnten in der Werft der Dampfbootgesellschaft ausgeführt werden. Eine weitere *Verzögerung* ergab sich durch die Lieferfrist für den Steuerapparat, der nun doch in Deutschland hatte bestellt werden müssen. Aber schliesslich fanden Ende Oktober die definitiven Probefahrten und die offizielle *Abnahme* statt. Ein ideales Schiff war die Fähre allerdings bei weitem nicht geworden: Die offiziell als «unglücklich» bezeichnete Bootsform («Vorn Staut sich das Wasser, und hinten kommt es vom Schiff nicht recht los.») bewirkte eine dauernde Überbelastung der Motoren. Weiter erwies sich der *Tiefgang* als zu gering, so dass die Fähre künftig ständig mit einem Ballast von sechs Tonnen Steinen herumfahren musste, damit die Propeller nicht in der Luft drehten . . . Umgekehrt musste die maximale *Zuladung* von 71 auf 35 Tonnen *gesenkt* werden. Schliesslich wurde die Fähre-Unternehmung von Bern daran erinnert, dass die Mannschaft sich «durchwegs» noch besser einarbeiten müsse.



Die «schwimmende Brücke» findet grosses Interesse.

Die Fähre fährt . . .

Trotzalledem: Mit Aushändigung der *Betriebsbewilligung* war das Schiff freigegeben und konnte den fahrplanmässigen Verkehr aufnehmen. An der *Jungfernfahrt* nahmen Vertreter der kantonalen Regierung, der Bezirksbehörden, der Gemeinderäte, des Verkehrs- und Verschönerungsvereins sowie verschiedener Verkehrsunternehmungen teil, wobei gemäss Meilemer Gemeinderatsprotokoll schon dort dem aus Gubelmanns Keller stammenden «edlen Meilemertropfen zur Erzeugung innerer Wärme» gehuldigt wurde – und «gebührend» nachher im «Löwen». In einer Sonderbeilage der «Zürichsee-Zeitung» stellte Dr. Otto Hess unter dem Titel «Die schwimmende Brücke» Sinn und Zweck des Unternehmens einer grösseren Öffentlichkeit vor: Hauptsächlich dem Lokalverkehr dienend, könne die Fähre doch auch einmal «für die Transversale Zentralschweiz-Zürichsee-Ostschweiz» zur Geltung kommen, sobald nur das Strassennetz genügend ausgebaut sei, «was in Zeiten mangelnder Arbeit umso leichter möglich sein sollte».

So fuhr nun also die Fähre vom 4. November 1933 an – zwar nur mit 15 statt den garantierten 16,5 Stundenkilometern, aber in doch sehr *dichtem Takt:* Von 6.15 bis 21.45 Uhr verliess jede halbe Stunde ein Schiff Horgen, und von 6.30 bis 22.15 Uhr Meilen. Wenn auch anfänglich beabsichtigt war, damit lediglich das Verkehrsbedürfnis abzutasten, so zeigte die Praxis doch, dass die dichte Folge der Abfahrten die Benützerfrequenz massgeblich beeinflusste. Auf Intervention der Dampfbootgesellschaft, die mit Hinweis auf Zugsanschlüsse ein generelles Vortrittsrecht gegenüber der Fähre beanspruchte, da diese «dem reinen Lokalverkehr» diene, kam schliesslich eine Vereinbarung zustande, die für jeden Kurs regelte, welches Schiff jeweils an der Ländestelle warten musste, bis das andere «ansichtig» wurde.

. . . im Halbstundentakt

«Bestückt» war die Fähre zu Anfang mit vier, nachher mit drei Mann: dem Schiffsführer oder Steuermann, dem «Matrosen A» als Maschinisten und dem «Matrosen B» für Deck- und Kassierdienst. Das gesamte Personal betrug ursprünglich 11, ab 1936 8 Mann mit einer Normalarbeitszeit von 8¼ Stunden pro Tag bei damals sechstägiger Arbeitswoche. Im Falle von Extrakursen und Reparaturen konnte die tägliche Arbeitszeit laut Arbeitsgesetz auf 9 Stunden ausgedehnt werden. Gemäss privatrechtlichem Dienstvertrag hatte das gesamte Personal in Horgen *Wohnsitz* zu nehmen – steuerlich ein Pendant zum Meilemer Sitz der Gesellschaft. Horgen war ohnedies *Standplatz* des Schiffes, wofür sich Meilen wegen der Westwindverhältnisse kaum geeignet hätte.

Sorgen

Die Fähre fuhr also. Aber die Sorgen blieben. Als man das Schiff im Februar 1934 auf der Werft Wollishofen aufzog, um die Propellereinstellung zu korrigieren, zeigte sich, dass *Verspannungen* im Schiffskörper die Wellenlager derart deformiert hatten, dass – nach bloss vierteljährigem Einsatz! – bereits ein zweiwöchiger Betriebsunterbruch zur Vornahme dringlicher Reparaturen nötig wurde.
Mehrkosten verursachte nicht nur das Schiff, sondern auch Otts Plan der Ländeanlagen. Man musste die Pfahlgruppen verstärken und untereinander mit einem *Leitwerk* verbinden, um die Prellstösse des Schiffes durch sämtliche Pfahlgruppen zugleich auffangen zu lassen. Diese und weitere Massnahmen erhöhten die Baukosten gegenüber dem Voranschlag auf mehr als das Doppelte. Darüber hinaus erwies sich die ingeniös sein sollende *Länderampe* von 14% Steigung als bei tiefem Wasserstand unbrauchbar, denn die durch das stark bombierte Schiffsdeck noch verstärkten Gefällsbrüche machten bei Cars mit ihrem grossen Überhang ständig behelfsmässige und *zeitraubende Überbrückungen* mit Hilfe von Holzläden nötig. Hilfe kam erst 1948, als man Rampen und Fallbrücken umbaute.
So musste Ott, der noch kurz vorher in Fachzeitschriften über «seine» Fähre publiziert und im Vorjahr deren «grosse Wendigkeit» gerühmt hatte, eine empfindliche Kürzung sei-

Ausfahrt bei Horgen. Das Leitwerk vereinfachte das Landemanöver und trug zur Festigkeit der Pfähle bei.

nes Honorars hinnehmen. Es war die Tragik dieses im Sommer 1934 unter unglücklichen Umständen dahingeschiedenen Mannes, dass seinen originellen Ideen und seinem Weitblick nicht die Fähigkeit zur seriösen Realisation und zur Einsicht in begangene Fehler zur Seite standen und er selbst sich nicht mit der Rolle des Promotors zufrieden geben konnte. Denn obwohl die Zürichsee-Fähre AG den Hauptteil des Schadens tragen musste, bleibt doch Tatsache, dass er der «Vater der Idee» gewesen ist.

Begreiflich, dass das einbezahlte Aktienkapital von Fr. 260000.–, das auch ein Betriebskapital von Fr. 25000.– enthalten hatte, wegen der stark erhöhten Bauausgaben nicht mehr reichte. Der Verwaltungsrat wurde deshalb von der Generalversammlung ermächtigt, bei der Bank Leu AG in Zürich einen Kontokorrentkredit von Fr. 60000.– aufzunehmen; er wurde gewährt – gegen *Verpfändung des Schiffes,* von dem einst erhofft worden war, es möge «allzeit glückhaft» sein . . .

Auf direktem Kurs – in die Rezession

Neue Kosten

Von den erwähnten Hypotheken abgesehen, schienen die Zukunftsaussichten vorerst nicht schlecht. Es gab zwar anfänglich *Betriebszwischenfälle,* hervorgerufen durch ungenügende Ausbildung und Praxis des Personals. So beschädigte zum Beispiel eine Kollision mit der Horgemer Ländeanlage die Pfahlgruppe und liess eine ganze Schulklasse zu Boden stürzen. Ebenso fuhr die Fähre in Meilen mit der Fallbrücke in die Pfahlgruppe hinein.
Periodische, drei- bis vierwöchige Unterbrüche ergaben sich gezwungenermassen durch die jeweils zu Jahresbeginn vorgenommenen *Revisionsarbeiten,* die in der Wollishofener Werft der Dampfschiffgesellschaft mit grossenteils eigenem

Personal erfolgten. Für den Personenverkehr konnte dabei die Stillegung des Betriebs mit zusätzlichen *Kursen der ZDG* überbrückt werden. Während der ersten Revisionen wurde allerdings ruchbar, dass sich – zusätzlich zur Behebung früherer Kollisionsschäden – *kostspielige Verbesserungen* an Schiff und Anlagen aufdrängten. Zunehmend auftretende Vibrationen an den Motoren verursachten 1936 einen ungewöhnlichen Verschleiss an Bestandteilen und Leitungen, die eine Betriebseinstellung von nicht weniger als sechs Wochen nötig machten. Erst 1938 werden zum ersten Mal überhaupt keine «unliebsamen Überraschungen» erwähnt. Durch die Miete einer in bequemer Nähe des Fährestandplatzes Horgen gelegenen, gut eingerichteten mechanischen *Werkstatt* machte sich die Unternehmung damals zudem von der ZDG unabhängig, deren Werft nun lediglich noch für die Kontrolle und Instandstellung der Schiffsschale in Anspruch genommen werden musste.

Sinkende Frequenzen

Bezüglich der *Frequenzen* liess sich die Sache nicht schlecht an, wurden doch bis Ende 1934 bei 69 289 gefahrenen Kilometern nicht weniger als 11 708 Personenwagen, 14 307 Motor- und Fahrräder, 1807 Lastwagen, 1102 Fuhrwerke, 601 Tiere und 190 712 Personen befördert und dabei Fr. 15 192.– erwirtschaftet, was die Ausschüttung einer *Dividende* von 2% ermöglichte. Die Frequenz der Motorfahrzeuge hatte hinter, die der beförderten Personen erheblich über den Mutmassungen gestanden. Man erhoffte sich einiges von einer Verbesserung der in Richtung Uster und Oberland führenden Strassen, die «wegen ihres zum Teil misslichen Zustandes vom Auto gerne gemieden» wurden.
Aber diese Hoffnung trog in zweierlei Hinsicht: Zum einen sollte sich die Fähre im Laufe ihrer Entwicklung als Verkehrsmittel vor allem der *engeren* Region erweisen, zum andern verschlechterte sich die gesamtschweizerische *Wirtschaftslage* immer mehr, so dass die Frequenzen weiter sanken. Der allgemeine konjunkturelle Hintergrund zeigt sich am *Personenwagenbestand* in der Schweiz. Hatten die jährlichen Zuwachsraten vorher bis zu 19% aufgewiesen, so überschritten sie nach 1932 nie mehr die 5%-Marke. 1936 ging der Personenwagenbestand gar um 3% zurück. Ähnlich lagen die Verhältnisse bei den Liefer- und Lastwagen. Dass die Frequenz der Fährebenützer schon vorher gesunken war, begründete der Geschäftsbericht der Unternehmung mit den verbesserten Umwegstrassen, «Hand in Hand mit der gesteigerten Schnelligkeit der Kraftwagen», den rückläufigen Personenverkehr mit Neugierkonsum der Anfangszeit.

Gegenmassnahmen

Angesichts der unerfreulichen Entwicklung versuchte der Verwaltungsrat gezielte Gegenmassnahmen einzuleiten. Aber die Ausgabe stark *verbilligter Abonnemente* für Schüler und Arbeiter verringerte nur die Einnahmen. Ebensowenig vermochte beim Versuch, die Fahrleistungen in der ver-

kehrsarmen Tageszeit auf *Stundenverkehr* zu reduzieren, die Einsparung an Betriebsstoffen den Frequenzausfall aufzuwiegen. Die im Geschäftsbericht 1940 rückblickend gewonnene «Erkenntnis, dass mit dem ursprünglich halbstündlichen Pendelbetrieb des Guten zuviel geschehen» sei, ist aber nur die halbe Wahrheit. Denn das Problem, die *optimale Fahrplandichte* zu finden, die zugleich dem möglichen Benützer attraktiv erschien und für das Unternehmen echten Gewinn abwarf, muss beim damals geringen «Reservoir» an überhaupt vorhandenen Fahrzeugen als unlösbar bezeichnet werden. Diesen Schluss legt folgender Vergleich nahe: 1934 und 1954 hat die Fähre je zirka 10500 Personen transportiert, 1934 im Halbstundentakt und rund 60000 gefahrenen Kilometern, 1954 im Stundentakt und knapp 28000 gefahrenen Kilometern. Dabei betrug aber 1954 der Personenwagenbestand, gesamtschweizerisch gesehen, beinahe das Vierfache dessen von 1934 (237000:66000). Rein kommerziell gesehen, ist die Fähre also in einem zu frühen Zeitpunkt gegründet worden.
Es kann nicht überraschen, dass angesichts der problematischen Startbedingungen und den unbefriedigenden Frequenzen die *Ertragslage schlecht* war. Die massiven Preiserhöhungen bei den Treibstoffen trugen das Ihre dazu bei: Steigende Weltmarktpreise und die Auswirkungen der hohen Frankenabwertung liessen deren Preis 1936/37 um über die Hälfte ansteigen. Die im nächsten Kapitel zu behandelnden Zahlungen an die ZDG seien hier nur der Vollständigkeit halber erwähnt. Aus all diesen Gründen ergab sich, dass der beste Abschluss, der des Jahres 1938, nur halb so hoch ausfiel wie derjenige des ersten Geschäftsjahres und dass die sechs Jahre nach dem ersten zusammengenommen einen Aktivsaldo von bloss 350 Franken ergaben.

Definitiv konzessioniert – aber stillgelegt im Weltkrieg

Schwierige Einigung mit der ZDG

Eine höchst unangenehme Belastung bedeuteten für das Fähreunternehmen die *Zahlungen,* die es auf Grund der provisorischen Konzession *an die Dampfbootgesellschaft* zu leisten hatte. Konkret musste die Fähre AG der ZDG für jeden Passagier, den diese im Querverkehr Meilen-Horgen bei gleicher Fahrleistung weniger beförderte als vor Einführung des Fährebetriebs, 40 Rappen vergüten – ohne Rücksicht auf die ohnehin sinkende Rendite der ZDG im Querverkehr. Darüber hinaus war die Fähre verpflichtet, die eigene *Taxe* für Personenbeförderung von 40 auf 50 Rappen, den Stand der ZDG, zu erhöhen, um sie nicht allzu attraktiv werden zu lassen. Als Voraussetzung auch für die definitive Konzession verlangten nun die eidgenössischen Instanzen wiederum eine Vereinbarung Fähre-ZDG. Die Standpunkte der beiden waren aber derart verschieden, dass sich der Verwaltungsrat der Fähre AG veranlasst sah, die Intervention der beiden An-

liegergemeinden sowie des Regierungsrates anzurufen. Schliesslich erklärte sich die ZDG mit dem Alternativangebot der Fähreunternehmung in Form sogenannter *Werkleistungen* einverstanden.
Der endlich zustandegekommene *Vertrag* sah vor, dass die ZDG gewisse Randkurse einstellte, die Fähre AG dagegen auf den entsprechenden eigenen Kursen genau spezifizierte *Fahrausweise der ZDG* ohne Anspruch auf Entschädigung anerkannte. Darüber hinaus verpflichtete sich die Fähre AG, ihre Fahrpreise für Passagiere ohne Fahrzeug denjenigen der ZDG anzugleichen, was eine *Erhöhung der Taxe* für die einfache Fahrt auf 70 Rappen bedeutete. Neu war demgegenüber die *Verpflichtung der ZDG,* bei Betriebsunterbruch der Fähre (aktuell vor allem zur Zeit der jährlichen Revisionen) die nötigen Ersatzfahrten durchzuführen.

Definitiv konzessioniert

So hatte zwar der Fähre-Verwaltungsrat nur einen Teilsieg errungen, aber doch «die gewünschte und notwendige *Entlastung*» erreicht, und die Voraussetzung zur *definitiven Konzession* war gegeben. Sie trat, mit einer gewissen Verzögerung, am 13. Mai 1938 in Kraft und enthielt neu die Verpflichtung zu halbtäglich *mindestens je sechs regelmässigen Fahrten* in beiden Richtungen. Zum Glück war die von der Eisenbahnabteilung erwogene Forderung, für die Zeit der jährlichen Revisionen «ein *Reserveschiff* zu beschaffen, das den Anforderungen auch für den Autotransport entspricht», fallengelassen worden; sie hätte das Todesurteil bedeutet.
War man diesem für einmal glücklich entgangen, so drohte es plötzlich von ganz anderer Seite: Der *Zweite Weltkrieg* brach aus, tiefste Zäsur auch in der Fähre-Geschichte. Anfänglich glaubte man, den Betrieb sogleich und vollständig einstellen zu müssen, aber der Militäreisenbahndirektor verfügte die Pikettstellung aller sieben Militärdienstpflichtigen des achtköpfigen Personals und die Weiterführung des Betriebs, allerdings mit 28 statt 64 Tageskursen; drei Mann wurden deshalb in anderen Betrieben untergebracht. Auf Jahresende *kündigte* das Unternehmen dem gesamten Personal und schloss nur noch provisorische Anstellungsverträge mit gegenseitigem vierzehntäglichem Kündigungsrecht. Die *Arbeits- und Präsenzzeit* betrug damals an zwei Tagen pro Woche volle *14 Stunden,* was unter dem Vollmachtenregime des Bundesrates gesetzlich möglich war.
1940 machte sich die *Benzinrationierung* im Motorfahrzeugaufkommen so stark bemerkbar, dass der «Schwan» das Attribut «Autofähre» kaum mehr verdiente. Von den gesteigerten Fahrradfrequenzen allein konnte die Fähre auch nicht leben! Es erstaunt deshalb nicht, dass der Verwaltungsrat der Generalversammlung jenes Jahres beantragen musste, eine Anlage-Amortisation von Fr. 130000.– durch *Herabsetzung des Aktienkapitals* von nominal Fr. 260000.– auf die Hälfte zu beantragen, was die Aktionäre denn auch diskussionslos und einstimmig schluckten: *Dividende* gab es ohnedies *kei-*

ne. Wie wirkte sich der weitere Fortgang des Weltkrieges auf den Betrieb aus? Auf 1. Dezember 1940 musste der Normalverkehr aus Treibstoffmangel auf 18 Kurse an Werktagen und 28 an Sonn- und allgemeinen Feiertagen reduziert werden; dazu waren in jenem Jahr 20 Extrakurse für *Militärtransporte* gekommen.

Betriebseinstellung

Die finanzielle Situation wurde dabei immer prekärer. Im September 1942 sah sich Emil Gubelmann – nach gescheiterten Verhandlungen mit dem Regierungsrat – veranlasst, beim Eidgenössischen Amt für Verkehr Alarm zu schlagen: Ohne Stützung aus öffentlichen Mitteln bleibe nur noch Betriebseinstellung oder Liquidation. Am einfachsten wäre es, der Fähre die Brennstoffzuteilung zu sperren: Dann fiele in Zukunft jede unnütze Diskussion dahin, «und das Prestige des Unternehmens würde auf solche Weise am wenigsten geschädigt» ... Auf einen zweiten Vorstoss hin erhielt die Fähre AG vom eidgenössischen Amt «mit Rücksicht auf die bestehenden Verhältnisse» und weil die ZDG bereit war, Ersatzkurse zu stellen, «auf Zusehen hin» die Erlaubnis zur *Betriebseinstellung* auf 1. November. Das Personal wurde entlassen und kam in Privatbetrieben unter.

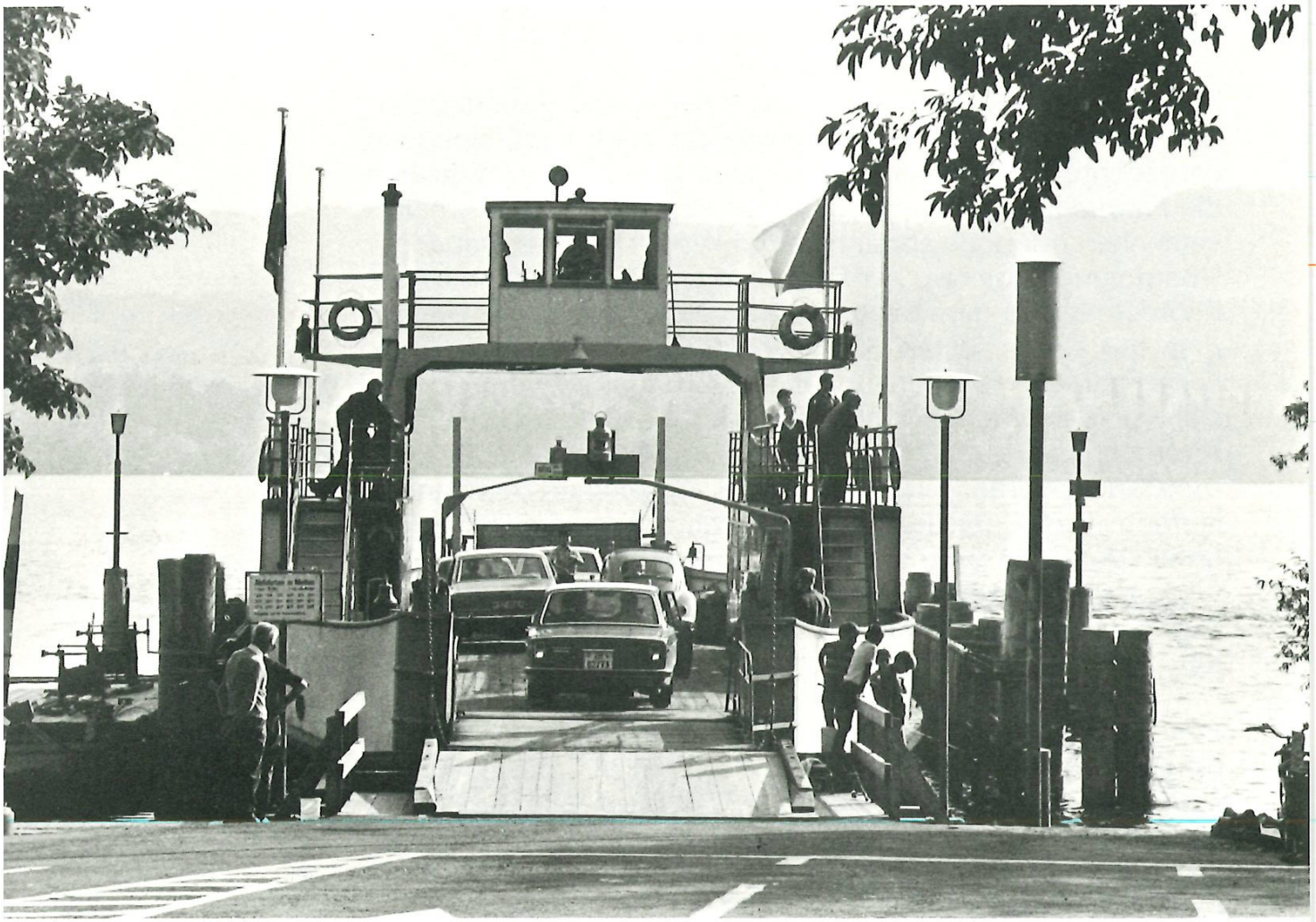
Schmerzvolle Sanierung

Die Verhandlungen zu der dringlich nötigen *finanziellen Sanierung* führten schliesslich zu folgender Lösung:

- Mit Hilfe eines einmaligen, nicht rückzahlbaren Beitrags von Fr. 14000.– (Kanton: Fr. 8000.–, Gemeinden Horgen und Meilen je Fr. 3000.–) sollten Handwerker und andere Gläubiger (unter Verzicht auf Verzugszinsen) befriedigt und die Verwaltungskosten während des Stillagers bezahlt werden;
- Die Verwaltungsräte Hasler und Gubelmann verzichteten auf rund die Hälfte des von ihnen dem Unternehmen vorgeschossenen Kapitals, die Gläubigerbank auf die weitere Verzinsung ihres Guthabens;
- Der Kanton sicherte einen *Beitrag* von Fr. 8000.– an die Kosten der umfassenden *Überholung* nach dem Stillager zu, unter der Bedingung einer «definitiven und gründlichen» finanziellen Sanierung, die seiner Genehmigung bedurfte.

Die Aktionäre machten mit und genehmigten im Juni 1944 den Antrag des Verwaltungsrates, das bisherige, bereits auf 130000 Franken abgeschriebene *Aktienkapital* auf einen Zehntel des ursprünglichen Wertes, nämlich Fr. 26000.–, *abzuschreiben* und zusätzlich zu diesen Stammaktien *Prioritätsaktien* im gleichen Betrage auszugeben. Vom Recht der Zeichnung machten allerdings ausser der Gemeinde Meilen nur 30 Aktionäre mit 101 Abschnitten Gebrauch, so dass den Zeichnern aus dem Schosse des Verwaltungsrates, die zur Förderung der Betriebsaufnahme vorangegangen waren, 159 Prioritätsaktien verblieben. Entsprechend den Bedingungen des Regierungsrates blieb das *Stammaktienkapital* bis

zur gänzlichen Abtragung der Verpflichtungen an die Bank Leu *ohne Dividende,* hingegen sollten die Stammaktionäre pro Aktie eine Freikarte zu 10 einfachen Fahrten erhalten. Doch haben wir damit dem zeitlichen Ablauf bereits etwas vorgegriffen. Während der restlichen Zeit des Krieges blieb es still um die Fähre.



Der alte «Schwan» auf Erfolgskurs

Neuer Start

Mit dem *Waffenstillstand* vom 8. Mai 1945 stellten sich in der schweizerischen Wirtschaft nicht automatisch wieder die Vorkriegszustände ein; vielmehr wurden die letzten Rationierungsmassnahmen erst 1948 aufgehoben. Man sah sich deshalb bei der Zürichseefähre angenehm überrascht, als der Bundesrat die *Rationierung der Treibstoffe* für Motorfahrzeuge auf den 1. März 1946 plötzlich *aufhob.* Sofort entschloss sich der Verwaltungsrat, den Betrieb auf Beginn des Sommerfahrplans wiederaufzunehmen und das Schiff durch neu engagiertes Personal (5 Mann, davon 2 Bisherige) so weit überholen zu lassen, als es die knappe Zeit noch zuliess. Am 26. Mai jenes Jahres konnte ein leidlich herausgeputzter «Schwan» den fahrplanmässigen Verkehr wiederaufnehmen – im Unterschied zur Vorkriegszeit nur noch im *Stundentakt* (26 Tagesfahrten), womit man, was das Ver-

hältnis Aufwand/Ertrag anbelangte, gerade «das Richtige getroffen» hatte.
Die bis Ende 1942 in Kraft gewesene *Konzession* wurde vorerst provisorisch verlängert und dann auf Grund eines neuen Vertrages mit der ZDG auf 1. Januar 1948 definitiv erteilt. Die vom 22. November 1946 datierte Vereinbarung enthielt neu die *Anerkennung der Fährebillette* im Querverkehr der ZDG sowie die offizielle Erlaubnis, deren *Werftanlagen* für Überholungsarbeiten zu benützen.
Herkommend von den Akten der Kriegs- und Vorkriegszeit, fällt einem in der Fähregeschichte der zwei nachfolgenden Jahrzehnte das Fehlen jeder Brisanz auf. Zwar schwanken die *Frequenzen* weiterhin, aber die Ausschläge sind im wesentlichen nur noch abhängig vom Wetter und der Dauer der Überholungsarbeiten. Auffällig ist diesbezüglich die niedrige Kilometerleistung im Seegfrörnijahr 1963. Im übrigen konnte man mit einem festen Stock von Fährebenützern mit oder ohne Fahrzeug rechnen, und dieser Grundstock vergrösserte sich von Jahr zu Jahr. Natürlich wuchsen mit zunehmendem Alter der Fähre die Kosten ihres *Unterhalts,* aber der *Betriebserfolg* verbesserte sich nach anfänglichem Schwanken laufend. Das Unternehmen, «für das man anfänglich nicht ohne Grund nur beissenden Spott übrig» gehabt hatte, entwickelte sich ohne Subvention der öffentlichen Hand zusehends «zu einem nicht mehr wegzudenkenden Verkehrsmittel».

Personelle Wechsel

Emil Gubelmann, Initiant des Unternehmens und Verwaltungsrat wie Betriebsleiter von Anfang an, durfte wenigstens den Anfang der glücklichen Zeit noch miterleben, bis er 1950 einem hartnäckigen Leiden erlag. In beiden Chargen löste ihn für ein halbes Jahrzehnt alt Gemeindepräsident *Ernst Hochstrasser* ab, auch er einer der Pioniere des Unternehmens. 1957 im letzten Jahr seines Gemeindepräsidiums, trat *Arnold Glogg* an die Spitze des Verwaltungsrates, während *Emil Strickler,* ebenfalls Meilen, im Jahr zuvor die Betriebsleitung übernommen hatte. Acht Jahre später wurde er der FHM durch plötzlichen Tod entrissen. Zu seinem Nachfolger wählte der Verwaltungsrat 1969 Kantonsrat und alt Schulpflegepräsident *Hans Pfister,* Meilen.

Steigende Frequenzen

Was gibt es aus der Nachkriegsgeschichte des alternden «Schwans» zu berichten? Die Frequenzen stiegen und stiegen – der Leser halte sich an die Tabellen und Grafiken am Schluss des Aufsatzes. 1948 hatte man – wie bereits erwähnt – Ein- wie Ausfahrtsverhältnisse vor allem für Cars durch verstellbare Rampen verbessert; 1953 wurde das Leitwerk in Horgen instandgestellt und das Streifbord am «Schwan» in Eisenkonstruktion ausgeführt. Seit Anfang der fünfziger Jahre rechnete man vermehrt mit aussergewöhnlichen Auslagen, vor allem auch mit dem Ersatz der Schiffsmotoren, und nahm die nötigen Rückstellungen vor. Zur bes-

Das ist Fähre-Erlebnis, ein sonniger Mittag, ein frischer Wind und die Begegnung mit andern Schiffen.

seren Einhaltung der gesetzlichen Ruhe- und Ferientage stellte die Betriebsleitung auf den 1. Juni 1960 einen *sechsten Mann* ein. Im gleichen Jahr kam es «gar oft» vor, «dass, besonders am Abend, *nicht alle Wagen verladen* werden konnten», weshalb man beschloss, einen zusätzlichen Abendkurs einzuführen. 1964 kam es über Wochenenden bereits «unzählige Male» vor, dass der «Schwan» nicht alle bereitstehenden Autos aufnehmen konnte und man deshalb auf *ununterbrochenen Pendelverkehr* umschaltete – ohne Rücksicht auf den Fahrplan, der in der Sommersaison zur Abendzeit ohnehin auf Halbstundenverkehr verstärkt worden war. Und da tauchte dann auch zwangsläufig der Gedanke an ein *neues und grösseres Schiff* auf, allein gebremst durch die Sorge, dass die Finanzierung vermutlich leichter sein werde als die Vergrösserung der Ländeanlagen. Aber man hatte ja Zeit und wollte die Frage «in aller Ruhe» studieren. Die Frequenzen stiegen indessen weiter an, man stellte einen *siebten Mann* ein und führte im Sommerhalbjahr einen zusätzlichen Mittagskurs in beiden Richtungen ein. In der Zwischenzeit hatte eine Kommission des Verwaltungsrates ein detailliertes Projekt für einen neuen «Schwan» ausarbeiten lassen, und so war der Moment zum Entscheid gekommen.
Nachzutragen bleibt noch, dass die *Prioritätsaktionäre* 1964 auf Antrag des Verwaltungsrates bei bloss wenigen Gegenstimmen beschlossen, auf ihre Vorrechte zu verzichten. Das *Grundkapital* betrug nun Fr. 52000.–, eingeteilt in 520 gleichberechtigte, voll liberierte Stammaktien zu Fr. 100.–; der entsprechenden Statutenänderung stimmte die Generalversammlung grossmehrheitlich zu. Eine vernünftige Freikarten-Regelung und die Gewissheit einer baldigen Neufinanzierung, bedingt durch das neu anzuschaffende Schiff, hatten zu diesem Ergebnis wesentlich beigetragen.

Ein neuer «Schwan»: grösser, schöner, schneller!

Nicht nur die *wachsenden Frequenzen* des alten «Schwans» hatten es nahegelegt, den Erwerb eines neuen und grösseren Schiffes zu planen, sondern auch die Forderung des Eidgenössischen Amts für Verkehr nach einer *Generalrevision* des sichtlich alternden Schiffes. Diese durchzuführen hätte nur einen längeren Betriebsunterbruch und entsprechende Einnahmenausfälle mit sich gebracht, sondern auch – ohne das Problem zu geringer Kapazität zu lösen – derart hohe Mittel erfordert, dass der Neubau eines erheblich grösseren Schiffes unausweichlich wurde.

Erhöhung des Aktienkapitals

Die denkwürdige ausserordentliche Generalversammlung vom 10. Dezember 1968 im «Schinzenhof» zu Horgen stimmte den Anträgen des Verwaltungsrates mit grosser

Mehrheit zu und ermächtigte ihn zum *Kauf eines neuen Schiffes.* Zu dessen *Finanzierung* sollte der Erneuerungsfonds liquidiert, vor allem aber eine *kräftige Erhöhung des Aktienkapitals* von 52000 auf 300000 Franken vorgenommen werden, und zwar durch Ausgabe von 2480 neuen Aktien zum Nominalwert von Fr. 100.–. Der Auflage zur Zeichnung war darauf ein derartiger Erfolg beschieden, dass nur rund 40% der Zeichnungen berücksichtigt werden konnten, wobei der Verwaltungsrat die *kleinen Zeichner* der Seegegend bevorzugte. Wegleitend für die Finanzierung war die Zürcher Kantonalbank, die durch ihren rührigen Meilemer Verwalter Jakob Huber, Vizepräsident des Verwaltungsrates der Fähre AG, diese Fragen zum Vorteil für das Unternehmen löste.

Finanzhilfe des Kantons

Mit dem Beschluss der Generalversammlung waren alle für den Bau eines neuen Schiffes grundlegenden Entscheide gefällt. Bereits drei Wochen zuvor – am 18. November 1968 – hatte nämlich der Zürcher *Kantonsrat* einen à fonds perdu-Beitrag von Fr. 50000.– sowie einen zinslosen Kredit von Fr. 250000.– an das Unternehmen gebilligt. Und in den beiden Monaten vorher hatten Gemeinderäte wie *Stimmbürger* von Horgen und Meilen der Fähre sehr dienliche vertragliche Abmachungen genehmigt, auf die wir zurückkommen werden. Nicht gelungen war einzig, Bundeshilfe für die Finanzierung des neuen Schiffes flüssig zu machen. Zur «erforderlichen Bedeutung» der Verbindung hätte mehr gehört als «blosse Erleichterung» des Verkehrs zwischen verkehrsmässig bereits erschlossenen Ortschaften. Die Bedeutung der Fähreverbindung sollte sich im *Erfolg* erweisen!

Seriöse Evaluation

Was war das überhaupt für ein Schiff, von dessen Finanzierung bisher die Rede war? Eingedenk der Erfahrungen mit dem Bau des alten «Schwans» hatte der Verwaltungsrat zum vornherein auf jedes Abenteuer verzichtet, indem er sich nicht mehr einem einzigen Ingenieur auslieferte, sondern eine *Kommission* bestellte, die nüchtern und unvoreingenommen das optimale Schiff evaluieren und dessen Bau überwachen sollte. Diese Kommission setzte sich zusammen aus ihrem Betriebsleiter *Hans Pfister,* dem erfahrenen Betriebs- und Personalchef sowie Obermaschinisten *Uli Gantenbein,* dem neuen Verwaltungsratsmitglied dipl. Ing. *Eduard Häny-Rüegg* Meilen/Rapperswil sowie *Alfred Schorno,* alt Sektionschef des Amtes für Verkehr in Bern, mit dem alten «Schwan» seit 1933 vertraut, als er dessen Abnahme vorgenommen hatte. Auf Antrag dieser Kommission und nachdem er selbst Pläne, Offerten und Statistiken studiert sowie die neueren Schiffe der Fähre Konstanz-Meersburg besichtigt hatte, entschied der Verwaltungsrat sich für die *«Bodan-Werft»* in Kressbronn, «Hoflieferant» nicht nur des Konstanzer Fähre-Unternehmens, sondern auch der «Zürichsee-Schiffahrts-Gesellschaft» (wie die ZDG nun hiess) seit

dem Zweiten Weltkrieg. Das neue Schiff sollte bezüglich Fahrbahnlänge und -breite sowie Wasserverdrängung (Gewicht) um die Hälfte grösser werden und damit *dreimal soviel Personenwagen* fassen können als der «Schwan», und dies erst noch mit um die Hälfte höherer Geschwindigkeit. Die zwei Dieselmotoren der Motorenwerke München leisteten gar dreieinhalbmal soviel wie die beiden alten.
Äusserlich unterscheidet sich die neue Fähre nicht nur in den Abmessungen von ihrer Vorgängerin, sondern auch in der *Aussichtsplattform* für die Passagiere – sicher ein grosser Vorzug – sowie im Fehlen der für den alten «Schwan» so charakteristischen Fallbrücken, die nun Teil der Ländeanlagen am Ufer sind. Der Hauptunterschied liegt aber im technischen Bereich, den beiden *Voith-Schneider-Propellern,* die auf folgendem Prinzip beruhen: An einem um eine senkrechte Achse rotierenden Radkörper schwingen tragflügelähnliche Propellerblätter um ihre eigene Achse. Ihre Schubrichtung kann durch ein Gestänge so verändert werden, dass das Schiff ohne Umsteuerung des Motors rückwärts fahren und ohne Zuhilfenahme eines Ruders seitwärts gesteuert werden kann. Die seinerzeit von Julius Ott mit unzureichenden Mitteln angestrebte *Manövrierfähigkeit ohne Ruder* ergibt sich auf diese Weise problemlos. Der Verwaltungsrat entschied sich für diese Technik trotz der hohen Gestehungskosten aus Gründen der Sicherheit und des langfristigen Nutzens. Beschädigungen an den Pfählen sind viel seltener, und auf das für die Epoche des alten «Schwans» charakteristische Leitwerk der Ländeanlage konnte man fortan verzichten. Auf dem Schiff selbst wurde ein Maschinist im Motorenraum überflüssig, da alle wesentlichen Bedienungs- und Überwachungselemente im Steuerhaus zusammengefasst sind. Eine Radaranlage erhöht die Fahrsicherheit zusätzlich bei Nacht und unsichtigem Wetter.

Neue Ländeanlagen . . .

Die Anschaffung des neuen Schiffes bedingte zusätzlich die äusserst kostspielige Erneuerung und Vergrösserung der *Ländeanlagen.* Deshalb hatte sich der Verwaltungsrat schon 1966 mit einem Beitragsgesuch an die Gemeinderäte von Horgen und Meilen gewandt und dort fast wörtlich gleichlautende Reaktionen bewirkt: Da die Fähre AG die Anlagen kaum selbst finanzieren könne, werde «der Bau von der Gemeinde übernommen werden müssen».
In *Meilen* ergaben erste Abklärungen, dass der neue «Fähresteg» vorteilhafterweise an der *alten Stelle* zu errichten war, was ein *Provisorium* nötig machte. Weitere Untersuchungen erwiesen die Unmöglichkeit, zusätzliches Land durch Aufschüttung zu gewinnen, umso mehr, als die Erweiterung des *Stau- und des Stapelraumes* für die ankommenden und wegfahrenden Fahrzeuge eine zusätzliche Fläche von rund 1000 m^2 erforderte, denn es bestand die Gefahr eines Abgleitens des aufgeschütteten Landes sowie langanhaltender Setzungen. Das wie schon 1933 mit der Ausführung der Wasser-

bauten beauftragte Ingenieurbüro AG Willy Stäubli in Zürich sah deshalb eine auf *Pfählen* ruhende, 20 m in den See hinausragende *Fahrbahnplatte* aus Beton vor. Da die Seeanlage (ausser für die Verbreiterung der Seestrasse um Abzweigspuren) nicht tangiert werden durfte, war zusätzliches Land zu beschaffen; die Gemeinde erhielt es von Dr. Charles Wunderly zu einem äusserst günstigen Preis – unter der im Grundbuch einzutragenden Bedingung, dass auf diesem Land weder Gebäulichkeiten noch Reklametafeln errichtet werden dürften.

In *Horgen* bestand das Hauptproblem in der unmittelbaren Nachbarschaft des *Niveauübergangs der SBB,* der ja schon ganz in den Anfängen der Fähregeschichte zu reden gegeben hatte und mit zunehmendem Verkehr immer unhaltbarer geworden war. Seit Jahren hatten deshalb die Bundesbahnen auf eine *Sanierung* der gefährlichen Passage gedrängt; nun, mit dem grösseren Schiff und dem vorgesehenen 30-Minuten-Trakt, wurde sie *unausweichlich.* Aus zeitlichen wie aus finanziellen Gründen musste sich der Horgemer Gemeinderat zu einer Lösung in *zwei Etappen* entschliessen. Zur ersten gehörte eine neue, leicht zürichwärts verschobene *Ländeanlage* sowie ein *Stauraum* mit provisorischer Zufahrt über den bestehenden Niveauübergang.

Fähre AG und Gemeinderäte einigten sich bezüglich der Finanzierung auf folgende Regelung:

1. Die Gemeinden erstellen die nötigen Anlagen (inkl. Provisorien), unterstützt vom Kanton, auf eigene Rechnung.
2. Die Fähre AG zahlt den beiden Gemeinden eine jährliche Benützungsgebühr von je Fr. 10000.–.
3. Der Unterhalt der Klappbrücken und Prellvorrichtungen ist Sache der Fähre AG, derjenigen aller übrigen Anlageteile Sache der Anliegergemeinden, und zwar von jeder bezüglich der auf ihrem Gebiet befindlichen Anlagen.

. . . von den Gemeinden finanziert

Die vorzunehmenden Arbeiten griffen – trotz unterschiedlicher Zuständigkeit – in beiden Gemeinden derart ineinander, dass die Gemeinderäte und die kantonale Baudirektion übereinkamen, sie unter Bauführung des jeweiligen Gemeinderats als Gemeinschaftswerk auszuführen. In *Meilen* wurden die Kosten für den Ausbau der Seestrasse auf rund Fr. 355000.–, für die Ländeanlage samt Provisorium auf rund Fr. 750000.– errechnet, wovon die Gemeinde Fr. 480000.– übernehmen sollte. Die für Projekt- und Kreditgenehmigung zuständige Gemeindeversammlung, die am 25. Oktober 1968 stattfand, hiess die Vorlage ohne Wortmeldung oppositionslos gut. Die positive Einstellung der Stimmbürger ist sicherlich dadurch noch gefördert worden, dass in derselben Versammlung ein sehr umstrittenes Geschäft (Landwirtschaftliche Siedlung Vorderer Pfannenstiel) die Gemüter sehr bewegt und mehr als ein Dutzend Wortmeldungen bewirkt hatte. *Horgen* verblieb für die Ländeanlage, die Zufahrt und den Stauraum nach einem Pauschalbeitrag des Kantons

eine Kreditsumme von Fr. 384000.–, die in der Urnenabstimmung vom 8. Dezember 1968 breiteste Zustimmung fand. Als im darauffolgenden Januar auch die wasserpolizeilichen Bewilligungen vorlagen, konnte mit den Arbeiten begonnen werden.

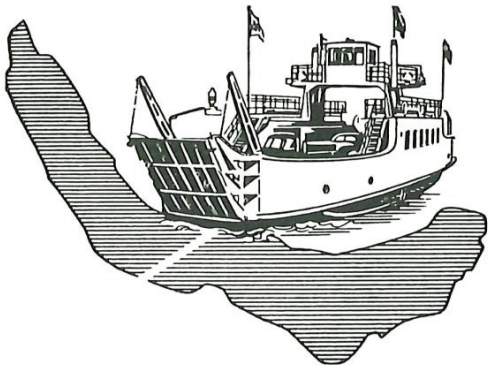
Der Schiffsbau

Gleichzeitig schritten auf der Werft von *Kressbronn* die Arbeiten am neuen Schiff planmässig voran, in ständiger Fühlungnahme mit der vom Verwaltungsrat eingesetzten Kommission. Das im *Rohbau* fertiggestellte Schiff wurde hierauf wieder *zerlegt* und am 3./4. Juni in neun Quersektionen per Lastschiff nach Ermatingen und von dort aus auf der Strasse nach *Zürich-Wollishofen* verfrachtet. Aufbauten und Einbauteile, zerlegt in möglichst grosse Stücke, transportierte die Bahn. Eine Montage-Mannschaft aus Kressbronn baute dann das Schiff in wenig mehr als zwei Monaten wieder zusammen: Bereits 24 Stunden nach der Ankunft in der Werft der ZSG hatte sie das Schiff ausgerichtet und verschraubt, und Ende Juni waren die Schweissarbeiten im wesentlichen abgeschlossen. Auch Innenausbau und Ausrüstung, an denen Schweizer Industrie und Handwerk wesentlichen Anteil hatten, verliefen programmgemäss.
Eine andere Frage, die noch vor der Inbetriebsetzung zu lösen war, stellte sich in bezug auf den *Einsatz und die Instruktion des Personals.* Dieses war nämlich einhellig der Ansicht, dass der geplante Halbstundentakt weder arbeitszeitmässig noch technisch zu bewältigen sei. In einer Aussprache einigte man sich auf vermehrte Arbeitsleistung des Personals während einer Übergangszeit und bei erhöhter Bezahlung, Rekrutierung zusätzlichen Personals und vor allem eine intensivere Instruktion, zu welchem Zweck der alte «Schwan» in der letzten Augustwoche stillgelegt und durch ein von der ZSG zur Verfügung zu stellendes Schiff ersetzt werden sollte.

Stapellauf und Jungfernfahrt

Und dann, am 18. August 1969, war es nach rund 36 Jahren wieder soweit: Der *Fähre-Stapellauf* konnte stattfinden. Mit festlich geschmücktem Bug und über Topp geflaggt lag der Täufling aufgebockt auf dem Slipwagen, fest vertäut auf der Hellingbahn. Verwaltungsratspräsident *Dr. Otto Hess* eröffnete die Zeremonie mit einer Ansprache, in der er Rückschau auf die Geschichte der Fähre und der Schiffahrt auf dem Zürichsee hielt. Eine besondere Pointe steuerte Direktor Oesten von der Bodan-Werft bei: Die neue Fähre war das 50. für schweizerische Auftraggeber gebaute Schiff der Werft, die ihrerseits das Jubiläum ihres 50jährigen Bestehens feiern konnte. Dann kam die Schiffsgotte zum Zug: *Susi Pfister,* Oberschwester am Zürcher Kinderspital und Tochter des Betriebsleiters, zerschmetterte die Flasche «mit voller Kraft» am Bug des Schiffes: «Statt mit Schampanier, wien er schiints sett abelaufe, tuen ich dich ‹Schwan› mit guetem Stäfner Räuschling taufe. Fahr zue bi Sunn und Räge, mach kei Böge, für d Zuekumft wünsched mir dir Usduur, Glück und

Säge.» Und der neue «Schwan» glitt auf dem Slipwagen dem Wasser zu, dem er sich nun anvertraute.
Am 21. und 22. August fand bereits die offizielle *Abnahme* statt, und das neue Schiff war mit sofortiger Wirkung für den betriebsmässigen Einsatz freigegeben. Es folgten nun intensive Instruktionsfahrten mit dem Personal, bis am Samstag, dem 30. August 1969, bei herrlichem Wetter und einer grossen Schar gutgelaunter Gäste, die offizielle *Jungfernfahrt* stattfinden konnte. Der im nachfolgenden Dezember in den Bundesrat gewählte Volkswirtschaftsdirektor Ernst Brugger überbrachte die Glückwünsche der Zürcher Regierung. Tags darauf nutzten Tausende von Passagieren die von der Unternehmung gebotene Möglichkeit zu Gratisfahrten in pausenlosem Pendelbetrieb, und am Montag, dem 1. September, erfolgte die offizielle *Betriebsaufnahme.*
Dr. Hess hatte in seiner Ansprache zum Stapellauf launig darauf hingewiesen, eine Kinderschwester eigne sich deshalb besonders als Schiffsgotte, weil ja vielleicht auch der neue Täufling Kinderkrankheiten durchzumachen habe. Aber die Vorsichtsmassnahme erwies sich als überflüssig: Der neue «Schwan» fuhr praktisch problemlos und vom ersten Tag an erfolgreich. Gewisse *Änderungen* mussten allerdings vorgenommen werden, so z.B. eine Verlängerung der Fahrbahnenden, um das unliebsame Aufschlagen von Wasser an den Bugseiten zu eliminieren. Nach einigen Umbauten (fester Verschluss der Bullaugen, neue Ventilation) gestattete 1977 eine neue Betriebsbewilligung, die maximale *Tragkraft* von 70 auf 100 Tonnen zu erhöhen. Damit hatte man mit geringem Aufwand ein halbes Schiff dazugewonnen!
Und der *alte* «Schwan»? Ihn hatte man 1969 nochmals brauchen können. Ende August waren nämlich die neuen Landungsanlagen soweit fertiggestellt, dass sie provisorisch benützt werden konnten. In der stilleren Saison, im November und Dezember, waren aber noch Ergänzungsarbeiten auszuführen, so dass man froh war, während einiger Wochen über «Schwan I» verfügen zu können. Im März 1970 übernahm ihn der neue Besitzer, die KIBAG AG in Bäch, als Transporter für Sand und Kies, bis die Kräfte auch hier nachliessen und der alte «Schwan verschrottet wurde.



Neue Zufahrt in Horgen

Eine wesentliche Etappe der Fähregeschichte war neben der Indienststellung des neuen «Schwans» diejenige der *neuen Zufahrt in Horgen.* Nachdem 1969 die neue Ländeanlage samt Stauraum dem Verkehr übergeben worden war, ging es nun in der zweiten Etappe darum, den Stauraum zu vergrössern und mit einem *Viadukt über die SBB-Linie* eine neue Zu- und Wegfahrt (die einen Stapelraum erübrigte) zu schaffen. Zudem sollte anstelle des alten Niveau-Übergangs eine *Personenunterführung* gebaut werden. An die veranschlagten Gesamtkosten von 3,4 Millionen Franken versprachen die Bundesbahnen einen Beitrag von Fr. 650000.– zu leisten. Da die Zufahrt als Staatsklasse I. Klasse galt, übernahm der Kanton einen wesentlichen Anteil, so dass der Gemeinde Horgen (Nachtragskredite nicht eingerechnet) Fr. 848000.– verblieben. Unmittelbar nach der Kreditterteilung im Herbst 1970 wurde mit dem Bau begonnen, allein es dauerte fast drei Jahre, bis am 31. Juli 1973 die Barrieren für immer geschlossen werden konnten. Endlich war eine unhaltbare Situation, ein Problem seit der Gründungszeit, bereinigt.

Halbstundentakt

Doch kehren wir zu «Schwan II» zurück! Die *Frequenzsteigerung* übertraf alle Erwartungen. Mit einem – kantonal gerechnet – zehnmal höheren Motorfahrzeugbestand im Rücken hatte «Schwan II» tatsächlich einen viel einfacheren Start als sein Vorgänger, und so konnte man schon ab 1. März 1970 zum durchgehenden *Halbstundentakt* übergehen. Dieser war ja schon vor dem Zweiten Weltkrieg mit dem alten «Schwan» praktiziert worden, in den sechziger Jahren aber nicht mehr nachzuvollziehen gewesen, da die höhere Auslastung längere Umschlagzeiten zur Folge hatte. Zum Erfolg des neuen «Schwans» trug bei, dass keine nennenswerten Störungen auftraten und Revisionen nur noch im Turnus von zwei Jahren durchgeführt werden müssen. Am deutlichsten erweist er sich frequenzmässig in einem Vergleich zwischen 1968 (dem letzten vollen Jahr mit «Schwan I») und 1974: In dieser Periode erhöhte sich die Zahl der transportierten Personenwagen auf fast das Vierfache, der Lastwagen gar auf das 18fache! Die Zahl der Fahrräder, 1968 auf dem absoluten Tiefststand seit Eröffnung der Fähre, erholte sich wenigstens auf das Zweieinhalbfache.

Kommerzieller Erfolg . . .

Es erstaunt deshalb wenig, dass bei steigender Auslastung auch steigender kommerzieller Erfolg sich einstellte, und zwar vom ersten Jahr an. Bereits 1970 ergab sich bei (gegenüber 1969) verdoppelten Beträgen für Aufwand und Ertrag ein rund dreimal höherer *Überschuss* aus der Betriebsrechnung. In der schon verwendeten Vergleichsperiode 1968–1974 stellt man eine Zunahme des betrieblichen Erfolgs auf das Achtfache fest – auch bei hoher Teuerungsrate

Das Fährschiff «Schwan II» an der neuen Lände von Horgen.
Im Hintergrund die «Stadt Zürich» der ZSG.

ein bemerkenswerter Erfolg! Ihm war es zu verdanken, dass bis 1974 alles für die Anschaffung des neuen «Schwans» aufgenommene Fremdkapital zurückbezahlt war, inbegriffen das zinslose Darlehen des Kantons, womit die vorübergehende Einsitznahme eines kantonalen Vertreters im Verwaltungsrat entfiel. Von sich aus erhöhte das Fähre-Unternehmen die den beiden Anliegergemeinden geschuldete Benützungsgebühr für die Ländeanlagen von Fr. 10000.– auf Fr. 15000.–, was im Hinblick auf kommende Entscheide sicherlich auch psychologisch geschickt war.

. . . und überlastete Kurse

1974 genügte an schönen Sonntagen und zu den Stosszeiten gelegentlich an Werktagen auch des grossen «Schwans» *Kapazität* nicht mehr: bei rund 2% der Kurse mussten Autos abgewiesen werden. Um bei verlängerten Lade- und Entladezeiten trotzdem den Fahrplan einhalten zu können, sah sich der Schiffsführer genötigt, vermehrt auf dem gesetzlichen Vortrittsrecht gegenüber privaten Schiffen (auch Ledischiffen!) zu bestehen. Die vom Verwaltungsrat u.a. mit den massiven Preisaufschlägen auf Treibstoffen erklärte Mehrfrequenz veranlasste diesen umgehend zu Gedanken über die eventuelle Anschaffung eines zweiten Fährschiffes.
Vom frühen Zeitpunkt seit der Anschaffung des letzten Schiffes abgesehen: Stellte sich da nicht eine heikle Grundsatzfrage? Zwar wuchs die *Zahl der überlasteten Kurse* stetig, und auch ein kleiner Prozentsatz (1976 2,8%, 1977 3,6%) schädigte wegen ärgerlicher Zurückweisungen den Goodwill gegenüber diesem Verkehrsmittel weit überproportional. Aber die weitere Zunahme der *Gesamtfrequenz* musste einigermassen gesichert erscheinen, wollte die schliesslich von einem *einzigen Produktionszweig* lebende Gesellschaft nicht ein zu grosses *Risiko* eingehen – unangenehme Erinnerungen wirkten schliesslich nach! Und da zeigte sich eben schon 1975, dass der Konjunkturabschwung durchaus auch Rückschläge im Verkehrsaufkommen herbeiführen konnte. Der Verwaltungsrat enthielt sich deshalb definitiver Beschlüsse, beauftragte aber eine aus Kurt Richi, Jakob Huber, Eduard Häny und Hans Pfister bestehende Kommission, ihm eine Lösung vorzuschlagen, die bei minimalem Risiko für die Aktionäre für die Fahrgäste ein vernünftiges Angebot an Kursen umfasste. Da gab es viele Randbedingungen festzuhalten und zu gewichten: Die Zahl der überlasteten Kurse, die Vergeblichkeit der Bemühungen, ausgleichend auf die Kursbelegung einzuwirken, die Gesamtfrequenz, die Entwicklung des Motorfahrzeugbestandes, die Kostenstruktur des Unternehmens, die Höhe der Reserven, die Finanzierungsmöglichkeiten, nicht zuletzt aber auch der zunehmende *Steuerdruck* bei anhaltend guter Geschäftslage. In Würdigung aller Umstände kam der Verwaltungsrat zum Schluss, der Generalversammlung die Anschaffung eines zweiten Schiffes zu beantragen, in der Meinung, ein zusätzlicher Um-

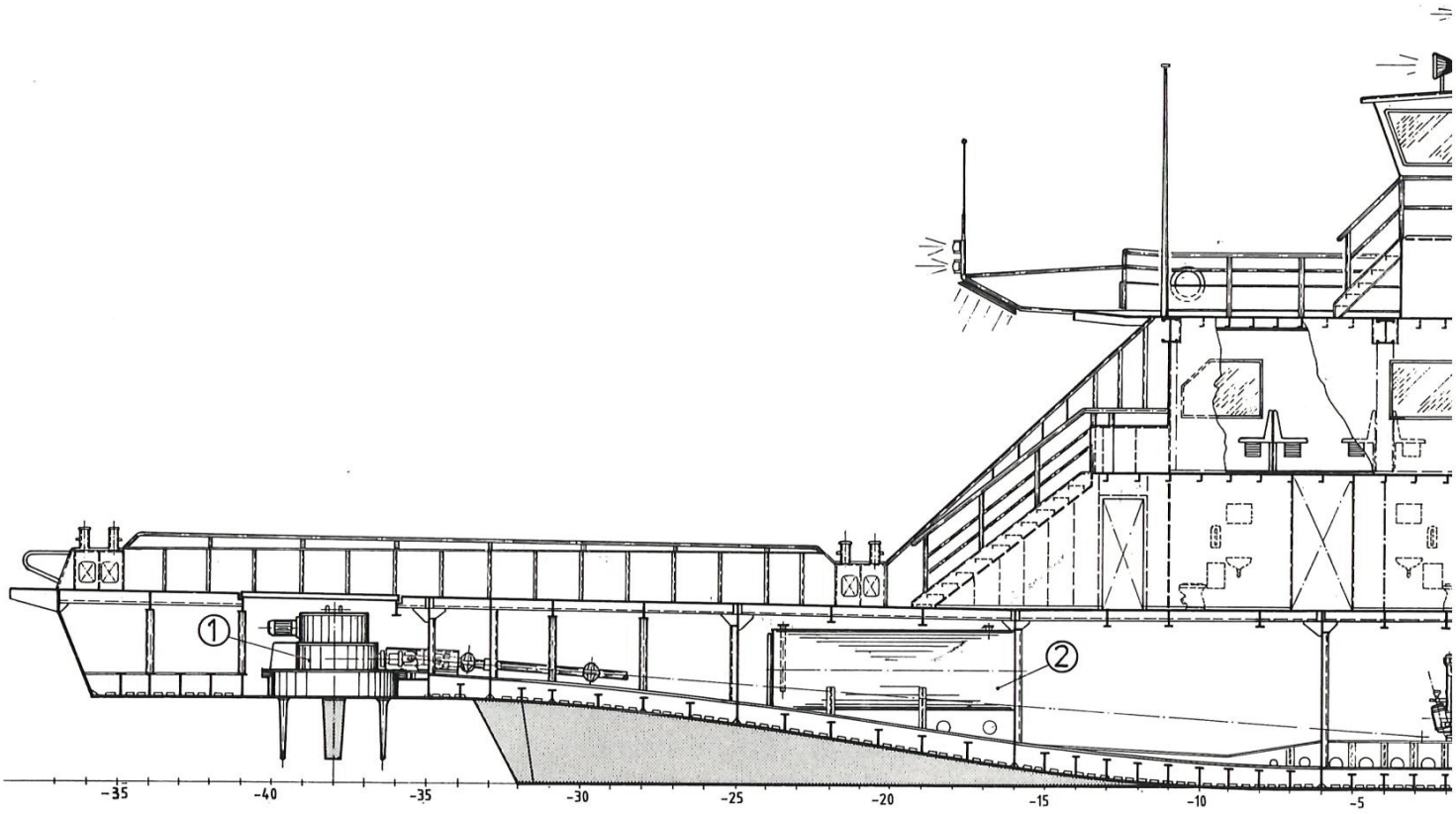
schlag von 20% werde es erlauben, der Mehrkosten Herr zu werden. Seine besonnene Haltung zeigt sich deutlich im Einladungsschreiben an die Aktionäre, wenn er ausführt, gemäss Gesellschaftszweck geniesse «die Befriedigung der *Bedürfnisse der Region . . .* eindeutig den Vorzug vor dem reinen *Profitdenken*»; diese Auffassung könne allerdings nur im Rahmen der «betriebseigenen finanziellen Mittel und Möglichkeiten» vertreten werden.

Ein neues Schiff . . .

Die *Entscheide* fielen an zwei Generalversammlungen im Juni und im November 1978. Die Aktionäre folgten dem Antrag des Verwaltungsrates, bei der Bodan-Werft GmbH in Kressbronn ein zweites Schiff zum doppelten Preis von «Schwan II» in Auftrag zu geben, mit überwältigendem Mehr. Zusätzlich war auch eine zweite Ländeanlage bzw. ein Liegeplatz in Horgen zu finanzieren, wodurch der Gesamtkredit theoretisch auf 4,425 Millionen zu stehen kam – theoretisch deshalb, weil die Kursentwicklung der Deutschen Mark niedrigere Kosten für das Schiff erwarten liess und man auf eine Kostenbeteiligung der Anliegergemeinden und des Kantons für die Ländeanlagen hoffte. Zur Finanzierung des Vorhabens wurde oppositionslos die *Erhöhung des Aktienkapitals* von nominal Fr. 300000.– auf Fr. 600000.– beschlossen, ebenso die Erhebung eines Agio (Aufgeldes) auf der Aktienkapitalerhöhung im Betrag von Fr. 450000.–, die Auflösung von Reserven in der Höhe von 1,7 Millionen und die Aufnahme einer Schiffshypothek für den verbleibenden Betrag.

Die 3000 neuen Aktien zu nominal Fr. 100.– sollten den Aktionären zum Bezugspreis von Fr. 250.– und im Verhältnis 1 : 1 zum bisherigen Aktienbesitz zur Verfügung gestellt werden. Tatsächlich wurden die neuen Aktien fast vollständig von *diesem Kreis* gezeichnt, wenn auch ein Teil davon nach der Liberierung die Hand wechselte, so dass die Zahl der Aktionäre um 15% auf 438 stieg. Heute verteilt sich das Aktienkapital geografisch etwa wie folgt: Meilen 40%, Horgen 20%, Küsnacht, Zürich und Rapperswil je 5%, Herrliberg und Stäfa je 4%, restliche Seegemeinden 12%, übrige Schweiz 5%.

Während sowohl die Zahl der Schiffskurse mit ungenügendem Platzangebot wie auch die Gesamtfrequenz weiter stiegen, schritten die Arbeiten am zweiten Schiff, einem vor allem im Fahrbahnbereich leicht vergrösserten und zudem technisch verbesserten *Nachbau von «Schwan II»,* rüstig voran. (Neu ist die Funkanlage, die ständigen Kontakt zwischen Schiff und Werkstatt, Seepolizei sowie Einheiten und Zentrale der Zürichsee-Schiffahrtsgesellschaft ermöglicht.) Ende Januar 1979 war der Schiffsrumpf samt Fahrdeck im *Rohbau* beendet, und es konnte mit dem Aufbau begonnen werden. Ende April wurde das Schiff wieder in seine neun Schotten zerlegt und in der Nacht vom 2./3. Mai auf demselben Weg wie seinerzeit «Schwan II» nach Wollishofen trans-



Legende

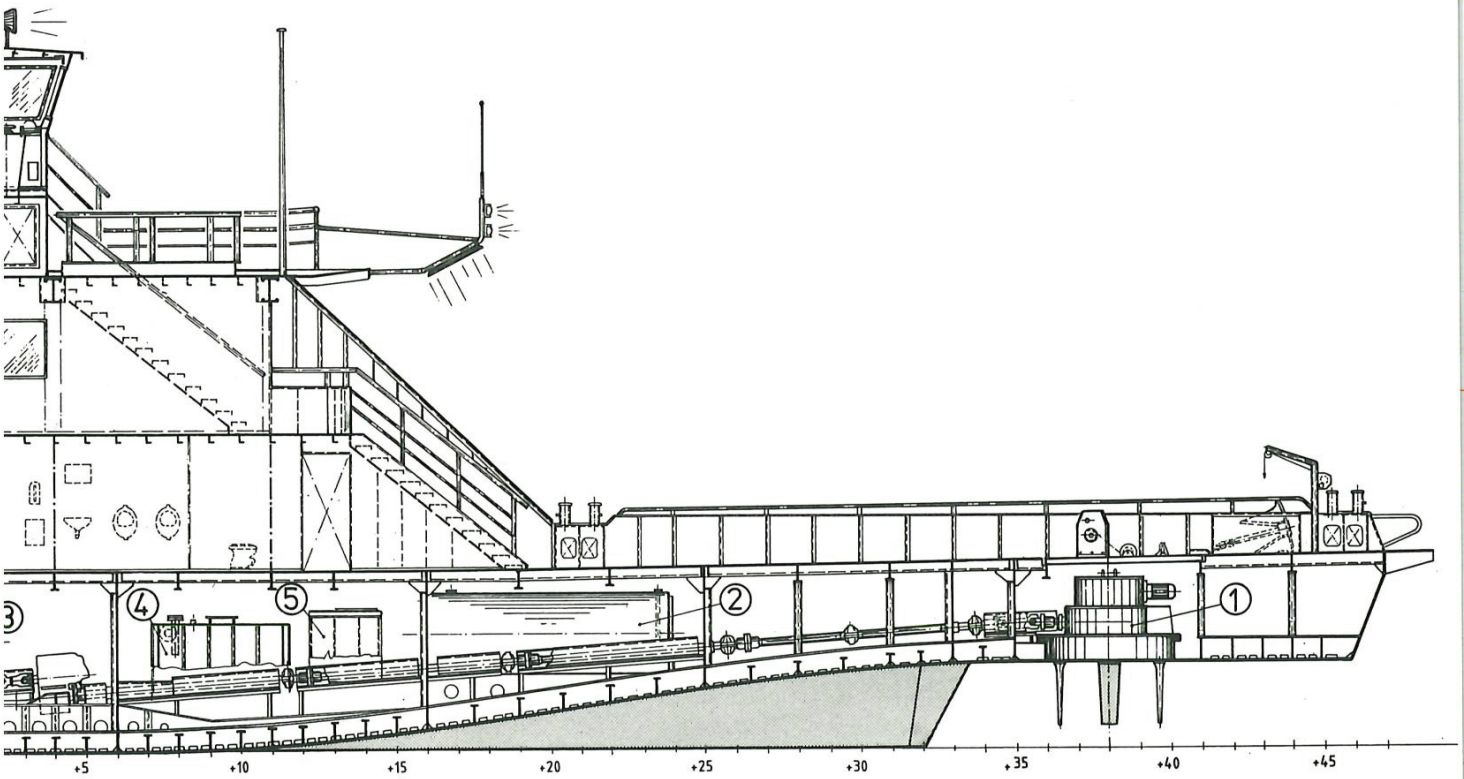
1. Voith Propeller VSP 16 E /100
2. Brennstofftank 5000 l
3. Antriebsmotoren MWM D 602 V 12
4. Fäkalientank 3000 l
5. Altöltank 2000 l

Fährschiff „MEILEN"

portiert. Das hört sich so leicht an, aber die Tieflader-Monster von je sechs Metern Breite, vier Metern Höhe und 25 Metern Länge, eskortiert von Einheiten der Kantonspolizei auf Motorrad, erforderten in Zürich bei gewissen Passagen Millimeterarbeit. Das ungewohnte Unternehmen fand denn auch nicht nur in der lokalen Presse gebührende Beachtung. In wiederum erstaunlich kurzer Zeit wurden sodann die Teile zu einem Ganzen zusammengebaut, und bei schönstem Fährewetter konnten am Vormittag des 2. August auf der Werft der ZSG Taufe und *Stapellauf* stattfinden.

. . . in Fahrt: die «Meilen»

Diesmal hielt *Kurt Richi,* Verwaltungsratspräsident aus Horgen, die Festansprache. Mit einem Zitat aus der Taufrede des Gründervaters Emil Gubelmann würdigte er den Pioniergeist der Anfangszeit und rekapitulierte die von niemandem vorhergesehene rasante Entwicklung seit 1969. Direktor Dittmann von der Bodan-Werft bezeichnete das neue Schiff



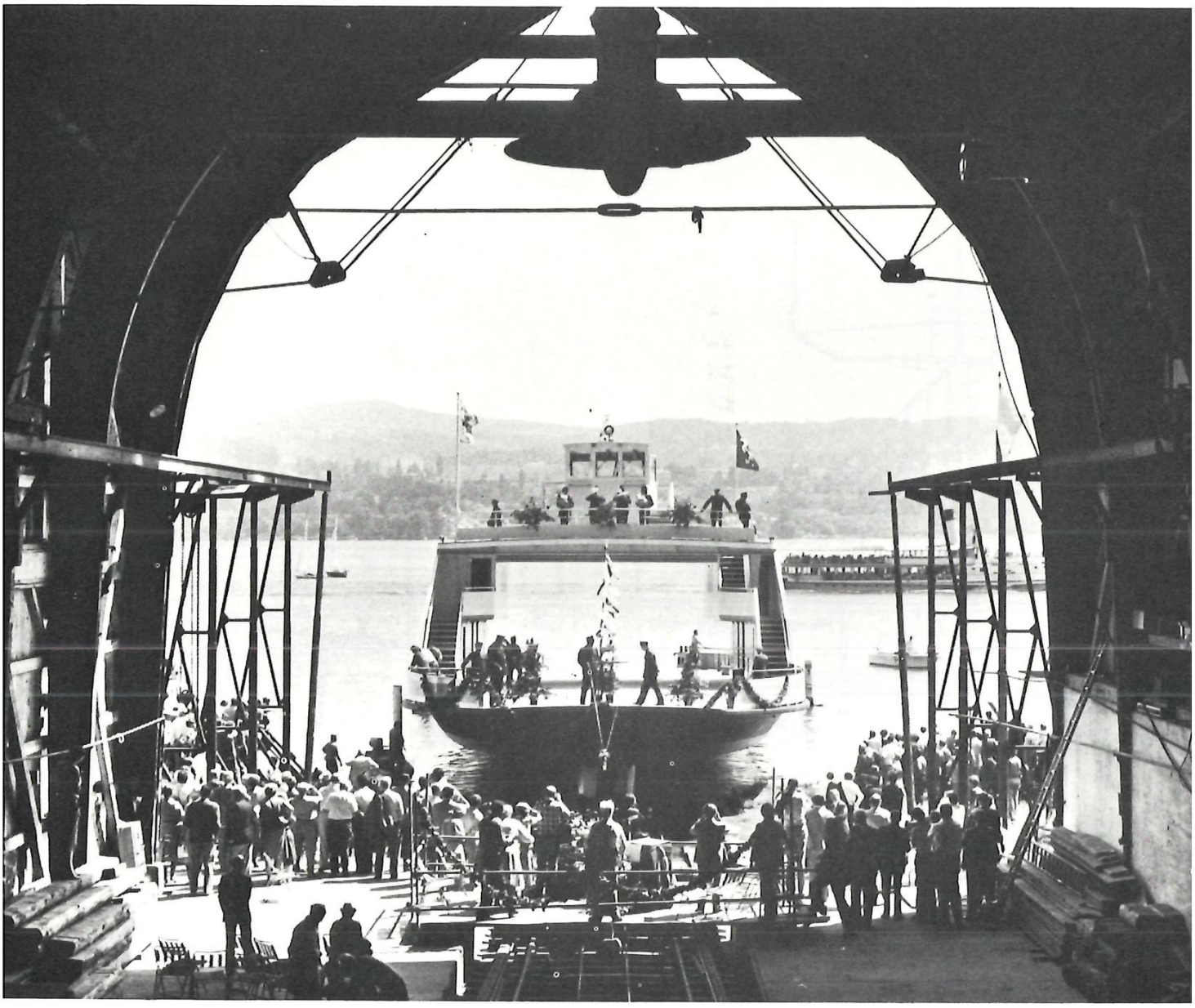
Seitenhöhe		2,75 m
Tiefgang leer (1/2 Tankfüllung)	ca.	1,49 m
Tiefgang beladen (120 t)	ca.	1,79 m
Verdrängung leer (1/2 Tankf.)	ca.	240 t
Verdrängung bel. (mit 120 t)	ca.	360 t

Hauptabmessungen

Länge über alles	48,50 m
Länge in der Schwimmlinie bel.	46,20 m
Breite auf Spant	11,20 m
Breite in der Schwimmlinie bel.	10,50 m
Breite über Scheuerleiste	12,22 m

als einen Beitrag dazu, *Energie* zu sparen und *Nerven* zu schonen. Nachdem Elisabeth Richi, Tochter des Verwaltungsratspräsidenten, das Schiff nach traditionellem Brauch auf den Namen «Meilen» getauft hatte (mit Räuschling natürlich), glitt es unter Fanfarenklängen und Sirenengeheul langsam ins Wasser. Jetzt wurde auch der äussere Hauptunterschied zu «Schwan II» sichtbar: der kräftige gelbe Streifen, der die Hauptfarbe des Meilemer Wappens aufnimmt. Auf die Idee, das neue Schiff «Meilen» zu nennen und damit jeder Anliegergemeinde ihr besonderes Schiff zuzuordnen – der Schwan ist ja das Horgemer Wappentier –, war man auf Grund eines Wettbewerbs unter den Oberstufenschülern von Horgen und Meilen gekommen.

Auf dem neu erstellten Liegeplatz in Horgen erfolgte dann der definitive *Ausbau,* bereits am 9. August die offizielle *Abnahme* durch das Eidgenössische Amt für Verkehr, und vorerst ganz unfeierlich wurde die «Meilen» in den zwei letz-



Stapellauf der «Meilen» in der Werft Wollishofen (2. August 1980).

ten Augustwochen zur Bewältigung des Spitzenverkehrs eingesetzt. Der besondere Tag der *Jungfernfahrt* fand dann bei prächtigstem Wetter am 1. September statt – für alle Teilnehmer ein unvergessliches Erlebnis. Die Empfänge in Horgen und insbesondere in Meilen, wo das Schiff mit Böllerschüssen geradezu stürmisch begrüsst wurde, zeigten, dass eigentlich nicht nur die Fähre-Gesellschaft, sondern die beiden *Gemeinden* ein Werk feierten, das sie als das Ihre betrachten. Die anerkennenden Worte von ZSG-Direktor Fritz Fleischmann während der nachfolgenden Rundfahrt waren ein wohltuendes Gegenstück zu den Reibereien früherer Zeiten. Dem standen die warmen Worte des Dankes gegenüber, die Verwaltungsratspräsident Kurt Richi an die Organe der Zürichsee-Schiffahrtsgesellschaft richtete. Denn sie hat-

ten es immer wieder ermöglicht, die Revisionen mit ihrer Betriebseinstellung in kürzestmöglicher Zeit durchführen zu lassen.
Am Nachmittag wurden beide Schiffe für *Gratisfahrten* voll eingesetzt, und am 3. September nahm die «Meilen» offiziell den Verkehr auf, während der «Schwan» in die grosse Revision ging. Hier erhielt er auch das der «Meilen» entsprechende Antlitz mit Streifen und Wappen, und er wurde wie sie mit Funk ausgerüstet. Seitdem werden die beiden Schiffe abwechslungsweise in zweijährigem Turnus revidiert, und die Fahrgäste müssen nicht mehr durch vollständige Betriebseinstellung «auf die Strasse» gestellt werden.
An die ursprünglich auf Fr. 513000.– veranschlagten, tatsächlich aber erheblich höheren Gesamtkosten für den *Bau des neuen Liegeplatzes* samt Zufahrt in Horgen leisteten der Kanton und die Gemeinden Horgen und Meilen fixe *Beiträge* von je Fr. 115000.–. Im Unterschied zu 1968 ging jedoch das Kreditgesuch in beiden Gemeinden nicht mehr so geräuschlos über die politische Bühne. Die *Gegnerschaft* argumentierte vor allem damit, ein dermassen gut rentierender Betrieb bedürfe nicht der öffentlichen Unterstützung, sonst könnte jedes Unternehmen gleiche Ansprüche stellen. Demgegenüber hielten die Verteidiger der Vorlage fest, dass die Gemeinden für die Ländeanlagen der ZSG voll aufkämen, während die Fähre AG nur einen Beitrag erhalte und überdies Ländegebühren bezahle. Mit der Anschaffung eines zweiten Schiffes übernehme die Gesellschaft zudem ein schwer kalkulierbares Risiko im *öffentlichen Interesse.* (Auch der Kanton hatte seinen Beitrag mit der «erheblichen» Entlastung des Strassennetzes durch die Fähre begründet.) Schliesslich stimmten beide Gemeindeversammlungen – Meilen am 18. Juni 1979 – der Beitragsleistung mit klarem Mehr zu und bekräftigten so die Verbundenheit mit diesem besonderen Unternehmen.

Nach 50 Jahren: Ein vollwertiger Brückenersatz

Viertelstundentakt

Die grössten *Hoffnungen,* die man auf die Anschaffung der «Meilen» setzte, sind seitdem *übertroffen* worden. Dies zeigte sich bereits bei der Kostenabrechnung, denn Lieferverträge auf der Basis der Deutschen Mark und der Aufkauf einer grösseren Summe dieser Währung durch «Finanzchef» Jakob Huber auf deren Tiefststand hatten eine grössere *Einsparung* ermöglicht. Die erfreulich gute Belegung beider Schiffe gab jener Ansicht recht, die vom verbesserten Angebot eine stimulierende Wirkung auf die *Nachfrage* erwartete. (Immer muss dies ja nicht stimmen, wie die Gründerjahre zeigten.) So schloss die Erfolgsrechnung 1980 mit einem um über 30% verbesserten Resultat ab, und 1981 wurde frequenzmässig wie finanziell zu einem derartigen Rekordjahr, dass zum einen die Dividende erstmals auf 15% erhöht wer-

den konnte und zum anderen auf den 1. März 1982 der – mit Ausnahme des Samstagvormittags – durchgehende Pendelverkehr im *Viertelstundentakt* eingeführt wurde. Dieser hatte vorher nur während der Stosszeiten gegolten. Erfreulicherweise sind die Annahmen bezüglich der Wirtschaftlichkeit schon im ersten Jahr um einiges übertroffen worden.
Während die «Meilen» sonst zu keinen Beanstandungen Anlass bot, trat an ihr am Ostermontag 1981 ein *Motorschaden* auf, der einen Betriebsausfall von zwei vollen Wochen bewirkte. Die Ursache blieb trotz eingehender Untersuchungen *ungeklärt.* Den Grossteil der Schadensumme, Einnahmenausfall allerdings nicht eingerechnet, übernahm die Versicherung.

Mehr Personal

Selbstverständlich hat das grössere Verkehrsaufkommen auch etliche *Personaleinstellungen* nötig gemacht. Hatte man die Mannschaft mit Inbetriebnahme von «Schwan II» auf 10 Mann vergrössert, so erforderte der Einsatz der «Meilen» auf einen Schlag fünf weitere. Für den durchgehenden Viertelstundentakt im *Dreischichtenbetrieb* sind seit 1. März 1982 insgesamt *19 Mann* erforderlich, von deren Zuverlässigkeit und Freundlichkeit der Betriebserfolg zu einem grossen Teil abhängt. In diesem Zusammenhang ist im speziellen der Einsatz von *Ueli Gantenbein* zu würdigen, der «seiner» Fähre von 1934 bis 1973 in unermüdlichem Einsatz als Obermaschinist, Personal- und Betriebschef gedient und sich insbesondere auch bei der Beschaffung von «Schwan II» grosse Verdienste erworben hat. Von ihm stammen auch die beiden im Horgemer Ortsmuseum zu besichtigenden Modelle von «Schwan I» und «Schwan II». In *Alfred Kohler* hat er einen würdigen Nachfolger gefunden.
Beim Betriebspersonal sind folgende *Chargen und Pflichtenhefte* zu unterscheiden: Schiffsführer, Maschinist und Kassier. Diese drei bilden die Schiffsmannschaft; bei grossem Andrang fährt ein zweiter Kassier mit. Der *Schiffsführer* ist der Chef der Besatzung, er bedient die Maschinen und steuert das Schiff. Der *Maschinist* ist für einen reibungslosen Verlad verantwortlich; ihm obliegt auch die Kontrolle der Maschinen, Treibstofftanks etc. Der *Kassier* verkauft Billette und Abonnemente; er ist die Kontaktperson zur Kundschaft.
Dem Betriebspersonal steht der *Betriebschef* vor. Er ist verantwortlich für Personalführung, Ausbildung und Instruktion, Arbeitseinteilung, Werkstatt, Sicherheit an Bord und an Land. Er führt bei Bedarf auch das Schiff. Praktisch alle Arbeitnehmer sind für mehr als eine Charge ausgebildet, was Flexibilität und Sicherheit erhöht und die Arbeit abwechslungsreicher gestaltet.
Abgesehen davon, dass das Personal obligatorisch der SUVA und einer Krankenkasse angehört, gibt es weitere Einrichtungen der *Personalfürsorge.* 1949 wurde eine Spar- oder Dienstaltersversicherung, 1960 eine Pensionskasse eingerichtet, beide bei der ASCOOP in Bern. 1974 hat die

FS «Meilen» an der Lände ihres «Heimatortes». Die markante Bemalung in Gelb unterscheidet es deutlich vom rot dekorierten «Schwan».

Fähre AG eine Personalvorsorgestiftung gegründet, die einen zusätzlichen Schutz vor wirtschaftlichen Folgen von Invalidität, Tod und unverschuldeter Notlage bietet.

Geschäftsleitung

Die *Verwaltung* besteht seit Gründung des Unternehmens aus einem nebenamtlichen Betriebsleiter, heute *Geschäftsleiter* geheissen, der zugleich *Delegierter* des Verwaltungsrates ist, verantwortlich für Geschäftsführung, Rechnungsführung, Personaleinstellung, Entlöhnung, Kontakt zu Fachverbänden etc. *Hans Pfister,* während 15 Jahren mit grosser Hingabe und Ernsthaftigkeit in diesem Amt, mitverantwortlich für die Anschaffung beider neuen Schiffe und damit für die umfassende Erneuerung des Unternehmens, gab auf Ende 1979 seinen Rücktritt. Ihm und seiner Gattin Hedi, die ihm als *«Fährenmutter»,* d.h. Bürolistin und Telefonistin, zur Seite gestanden war, ist die FHM zu ausserordentlichem Dank verpflichtet. Zu seinem Nachfolger wählte der Verwaltungsrat Nationalrat *Theodor Kloter,* wie alle Betriebsleiter vor ihm aus Meilen. Er gehört dem Verwaltungsrat seit seiner Wahl zum Gemeindepräsidenten (1958–1974) an.
Der *Verwaltungsrat* zählt neun Mitglieder aus beruflich verschiedenen Fachrichtungen. Gemäss einem seit längerem geltenden, ungeschriebenen Gesetz wohnen Präsident und Vizepräsident nicht auf der gleichen Seeseite.

Endlich Tariffreiheit

Gewissermassen als Jubiläumsgeschenk hat der Verwaltungsrat vor kurzem einen *Erfolg* erzielt, der das Unternehmen einer 50jährigen Bürde enthebt. Bekanntlich wurde es schon durch die erste Konzession verpflichtet, und es steht so auch in der letzten von 1977, «für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expressgut und Traglasten die Taxen des Tarifs der Zürichsee-Schiffahrtsgesellschaft anzuwenden». Dies führte je länger desto mehr zu Unzukömmlichkeiten, denn die steigenden Personentaxen der ZSG liessen den Unterschied zur Fahrzeugtaxe der FHM immer kleiner werden. Seit 1. April 1983 gilt nun eine Vereinbarung, worin die ZSG freiwillig auf die Anwendung der *Konzessionsbestimmung bezüglich Tarifgleichheit* der beiden Unternehmen *verzichtet.* Tarifänderungen sollen allerdings untereinander abgesprochen werden. Die Abmachung erlaubt der Fähre AG, ihre Taxen nach kommerziell sinnvollen Überlegungen festzusetzen.

Funktion der Fähre

Dass die Fähre floriert und damit eine nützliche Funktion erfüllt, ist bekannt. Weiss man aber, worin diese genau besteht, welchen Fahrgästen sie besonders dient? Erfüllt sie neben ihrer Funktion als *Nahverkehrsmittel* für Berufs- und Werkverkehr auch die Erwartung ihrer Gründer, eine quer durch die Ostschweiz führende *Verkehrsachse* zu erschliessen? Genau nach Herkunft und Ziel quantifizieren lässt sich der Verkehr nicht. Hingegen kann man dem summarischen Ergebnis einer im Dezember 1978 von Studenten der Höhe-

ren Wirtschafts- und Verwaltungsschule Zürich (HWV) durchgeführten Untersuchung trotz bescheidener Repräsentativität entnehmen, dass *Horgen und Meilen* von mindestens 36% der Befragten als – je nach Fahrtrichtung – Herkunfts- oder Bestimmungsort bezeichnet wurden. 50 bis 60% der Fahrgäste nannten einen zusätzlich Küsnacht, Männedorf, Stäfa und Wädenswil umfassenden Kreis, während alle (auch die ausserkantonalen) Seebezirke zusammengenommen schätzungsweise 80% der Angaben umfassen. Die Orte mit den restlichen Passagieren zeichnen sich auf der Karte als diagonaler Streifen Luzern–Wil/SG ab. Sicher konzentriert sich der Berufsverkehr stärker auf die engste Region, während Sonntagsausflügler «plauscheshalber» auch dann die Fähre benützen, wenn die Umfahrung nicht unbedingt zeitraubender wäre. Dass an jenem nassen Dezembersonntag nur 5% der Befragten ihre Fahrt als «Erlebnis» eingestuft wissen wollten, verwundert wenig, ebenso, dass die meisten, nämlich 73%, Zeit- und Wegersparnis als Grund der Fährebenützung nannten. Eher überrascht vielleicht, dass nur 7% die von der Unternehmung auch schon propagierte Möglichkeit zur Entspannung schätzen. Denn das bietet die Fahrt doch allemal!
Wie dem auch sei: Der mit zwei Fähren mögliche Viertelstundentakt hat diesen Verkehrsträger so *attraktiv wie noch nie* gemacht, denn Wartezeiten fallen weitgehend dahin. 1934 schon hatte Julius Ott, der «geistige Vater» der Fähre, ausgeführt: «Je nach Entwicklung des Unternehmens wird früher oder später ein zweites Fährschiff in Betrieb genommen werden müssen, das dann erst den vollen Ausbau des Fähregedankens oder Strassenersatzes erlaubt.» Dieses Ziel ist heute erreicht: die Fähre ist in vollem Sinne geworden, als was sie Dr. Otto Hess schon bei der Gründung bezeichnet hat: eine *«schwimmende Brücke».*

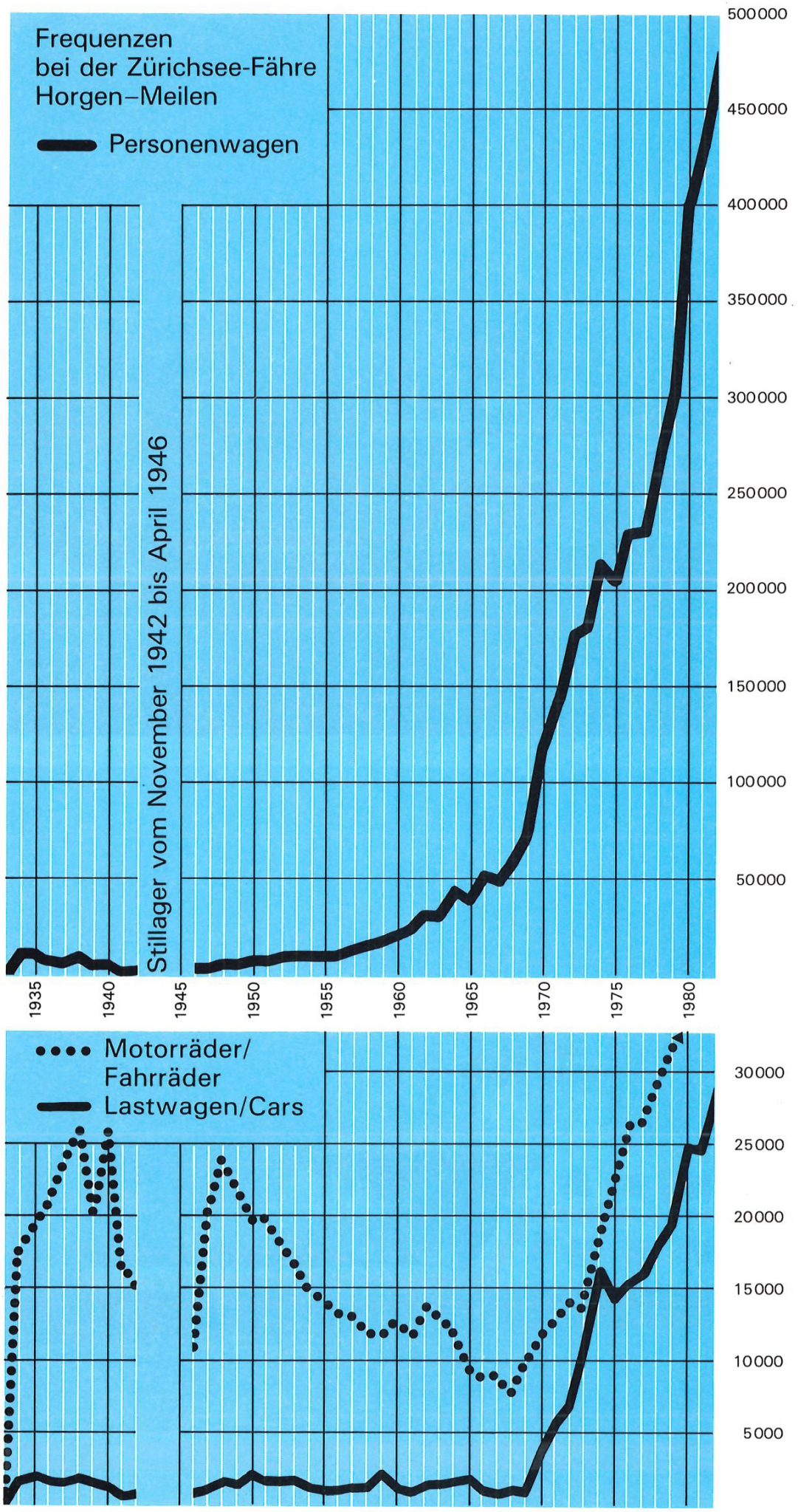
Nachwort

Beim vorliegenden Aufsatz handelt es sich um eine gekürzte und zum Teil bearbeitete Fassung der im Buchhandel nicht erhältlichen Festschrift «50 Jahre Zürichsee-Fähre Horgen-Meilen AG» vom selben Verfasser. Hauptquelle war das von E. Meier, Sektionschef im Bundesamt für Verkehr in Bern, zusammengestellte Dossier mit Geschäftsberichten, Korrespondenzen, amtlichen Verfügungen und Presseausschnitten. Dazu kamen weitere Presseberichte sowie Akten der Gemeindearchive Meilen und Horgen, für deren freundliche Bereitstellung August Hotz, Meilen, sowie Hans Trümpler und Hans-Peter Seinet, Horgen, bestens gedankt sei. Zusätzliche Unterlagen sowie mündliche Auskünfte verdanke ich dem amtierenden Geschäftsführer der FHM AG, Nationalrat Theodor Kloter, seinem Vorgänger, alt Kantonsrat Hans Pfister, dem Vizepräsidenten des Verwaltungsrates, Jakob Huber, und alt Betriebschef Uli Gantenbein (Horgen), die zitierte Semesterarbeit HWV schliesslich Fred Aeberli, Feldmeilen.
Wörtliche Zitate im Text beziehen sich, soweit nicht anders angegeben, meist auf die Geschäftsberichte des Unternehmens.

Technische Angaben über alle drei Fähren	Schwan I 1933–1969	Schwan II 1969–	Meilen 1979–
Länge über alles	33,50 m	45,00 m	48,50 m
Fahrbahnlänge	29,50 m	42,00 m	45,00 m
Grösste Breite	8,00 m	11,80 m	12,22 m
Fahrbahnbreite	6,00 m	9,00 m	9,55 m
Seitenhöhe des Rumpfes	2,40 m	2,65 m	2,75 m
Fahrbahnhöhe	3,70 m	4,20 m	4,30 m
Tiefgang	1,20 m	1,70 m	1,83 m
Verdrängung, Schiffsgewicht etwa	150 t	225 t	245 t
Zuladung total	35 t	70/100 t	120 t
Zuladung Personenwagen (Anzahl)	12–13	36	40
Leistung der 2 Dieselmotoren	200 PS	700 PS	800 PS
Geschwindigkeit	15,6 km/h	21 km/h	21,7 km/h
Propeller	4 Zeise Altona	2 Voith/Schneider	2 Voith/Schneider
Radaranlage	–	Sturtzel JFS 3200	Sturtzel JFS 3200
Funksprechanlage	–	–	Autophon

SCHWAN

MEILEN


Frequenzen
bei der Zürichsee-Fähre
Horgen–Meilen
Personenwagen
Stillager vom November 1942 bis April 1946
500000
450000
400000
350000
300000
250000
200000
150000
100000
50000
1935
1940
1945
1950
1955
1960
1965
1970
1975
1980
Motorräder/
Fahrräder
Lastwagen/Cars
30000
25000
20000
15000
10000
5000