

Zeitschrift: Heimatbuch Meilen
Herausgeber: Vereinigung Heimatbuch Meilen
Band: 32 (1992)

Artikel: Haaben, Landeplätze, Schiffstege
Autor: Kummer, Peter
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-954205>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

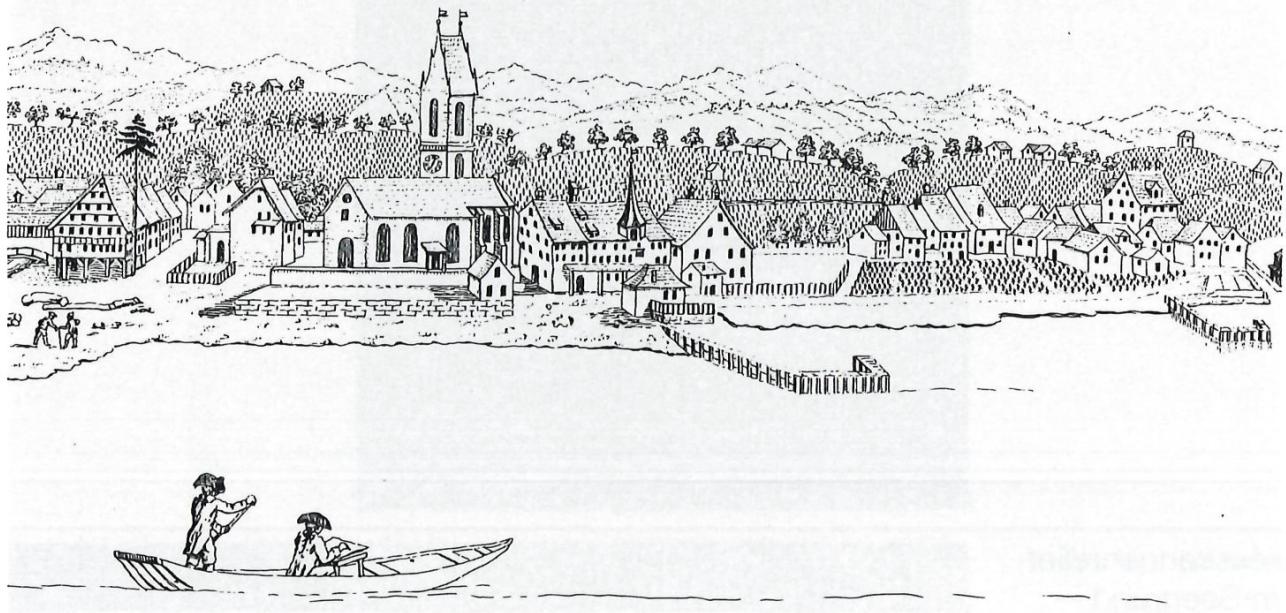
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées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

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 13.01.2026

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



Haaben, Ländeplätze, Schiffstege

Peter Kummer

Einem Meilemer muss man nicht erklären, was eine *Haab* ist (Zürichdeutsches Wörterbuch: kleiner Schiffshafen), denn dass der Freizeitsport auf dem Wasser neben Bojen über Häfen verfügen muss, ist klar. Aber der ursprüngliche Zweck ist ein alltäglicher, nämlich Stand- oder bloss Übernachtungsplätze für *Lastschiffe* zu bieten. Haaben gab es ursprünglich viel mehr als heute, private etwa so viele wie Schiffahrtsunternehmen, daneben öffentliche – öffentlich nicht unbedingt, was das Eigentum anbelangt (das konnte etwa einem Gastwirt zustehen), aber hinsichtlich der Nutzung, und diese Haaben sind dann an einer Hand abzuzählen.

Aus Anlass «kleinen» Wasserstandes erging 1853 (aber nicht nur damals) von der Direktion der öffentlichen Arbeiten an die Gemeinden der Aufruf zur Ausbesserung der Haaben, als da aufgezählt werden die «*beim Löwen*», die «*beim Hirschen*» und die «*im Rohr*», die wir heute Rorenhaab nennen. Von diesen heute noch bestehenden ist die Löwen-Haab vermutlich 1523 vom Kloster Einsiedeln zum Abtransport des Zehntenweins errichtet worden (noch früher gab es eine im Höchlig), 1605 die Hirschen-Haab und 1721 die Rorenhaab (oder ein Vorläufer davon). Der *Haabhaken*, also die Abgrenzung zum offenen Wasser, heute die Hafenmauer, war ursprünglich «*unerbuwen*», das heisst aus Holz, leicht einzudrücken und nicht immer von überwältigender Schutzwirkung. In Sturm nächten mussten deshalb Schöpfer die Schiffe «*gaumen*», damit sie nicht untergingen. Zur Haab gehörte als Lagerraum die *Sust*, von denen es je eine im Höchlig und beim Hirschen («*Rathaus*») gab.

Haaben



Seite 24: Seeufer mit Löwenhaab, Ausschnitt aus einem Stich von Heinrich Brupbacher, 1794.

Oben: Die Löwenhaab von Osten, Bleistiftzeichnung von Eduard Rahn-Hirzel, 1841.

Ländeplätze

Im Gegensatz zur Haab von Freizeitjachten hatte die damalige Haab wenig Sinn ohne einen *Lände- und Ablegeplatz*, von denen wir den bei der Kirche bzw. beim Gerichtshaus gelegenen ausführlicher behandeln (vgl. S. 8 ff.); dies war gewissermassen *der Ländeplatz* oder *der Gemeindeplatz*, obwohl alle öffentlichen Ländeplätze sich in Gemeindebesitz befanden: der «im Dorf», «beim Hirschen» (hier anscheinend nur teilweise, siehe unten) und «in Dollikon» (Gebiet des Ländeli).

Kommt ein öffentlicher Hafen («natürlich oder durch Mauer geschützte Ankerstelle») kaum ohne Lände- oder Güterumschlagplatz aus, so ein Ländeplatz unter Umständen ohne Hafen; so wurde zum Beispiel 1865/66 zusätzlich ein Ländeplatz beim damaligen Spritzenhaus in *Feldmeilen* gebaut und 1888/89 in der «*Schellen*».

Nimmt man zu diesen beiden den zusammen mit Uetikon betriebenen in Dollikon bzw. im Ländeli hinzu, erkennt man sofort die herkunftsmässige Gemeinsamkeit der öffentlichen Meilemer *Badeanlagen*: alle liegen an oder auf Ländeplätzen (vgl. S. 53 ff.).

Dampfschiffstege erst spät...

Wie steht es mit den *Dampfschiffstegen*? Sie sind, ausser in Zürich und Rapperswil, viel jünger als die Dampfschiffahrt (das erste Dampfschiff, die «*Minerva*», fuhr ab 1835), denn die Schiffe hielten ursprünglich in der Seemitte, und die Fahrgäste wurden mit Kähnen zu ihnen gefahren.

1862, im Zuge weitgehender Aufhebung der Wachten, übernahm die Gemeinde von der Wacht Obermeilen deren Anteil am Landungs- und Ablegeplatz «in Dollikon», das heisst in der Roren, samt *Steg* beim *Hirschen* mit Rechten und Pflichten. Der *Dampfschiffsteg*, angeblich bereits «in den fünfziger Jahren» errichtet, stand nach Ausweis einer amtlichen Liste von 1890 im Eigentum des jeweiligen *Hirschen*-Wirtes.

Dazu gab es, nach gleicher Liste, 1890 einen im Eigentum der Gemeinde stehenden *Dampfschiffsteg in Feldmeilen*, wohl beim dortigen Gemeindeplatz, der heutigen Badanstalt, oder dann im Plätzli.

Der erste Dampfschiffsteg bei der *Löwen-Haab* jedenfalls wurde nach mühsamen Vergleichsverhandlungen mit dem Löwen-Wirt 1864 erstellt. Im Vertrag mit der Gemeinde anerkannte dieser schliesslich das Servitut des Unterhalts von Haab und Haabhaken auf seiner Liegenschaft, und die Gemeinde entlastete ihn davon unter der Bedingung, dass er an Errichtung und Unterhalt eines Dampfschiffpländeplatzes und Landesteges einen hälftigen Beitrag leiste; Staat, «hiesige Industrielle», eventuell die damaligen Dampfschiffgesellschaften, sollten ebenfalls um Beiträge angegangen werden. Wollte man vollständig sein, so müsste man neben den Dampfschiffstegen auch noch Stege der *Dampfschwalben* behandeln. Den beim Löwen hatte jedenfalls die Zürcher Dampfbootgesellschaft erstellt; 1904 trat sie ihn gegen Entgelt und Abtretung der Unterhaltpflicht an die Eigentümer des Dampfschiffsteges ab.

Hirschen- und Löwen-Haab samt Schiffstegen wurden von der *Gemeinde* erst 1919 voll übernommen, und zwar im Zusammenhang mit einer entsprechenden Motion (Initiative) des «Hirschen»-Wirtes, der sich einer Haabhakenreparatur gegenüber sah. Er erinnerte in der Begründung seines Vorstosses an die fünfziger Jahre des vergangenen Jahrhunderts, als der damalige Besitzer des «Hirschen» die Verpflichtung zum Unterhalt von Haab und Steg eingegangen sei, damit der Steg überhaupt «dahin kam, wo er ist», mit der Berechnung, es würden sich für den Gasthof entsprechend höhere Einnahmen ergeben. Der Gemeinderat gestand ein, dass mit dem Ersatz des Segelschiffs durch das viel mobilere Motorlastschiff und des Dampfschiffs durch die Eisenbahn der ursprüngliche Standortvorteil des «Hirschen» geschwunden sei. In Küsnacht und Horren hätten die Gemeinden den Unterhalt der Stege und Haaben aus Billigkeitsgründen bereits vor Jahren übernommen (nur in Herrliberg noch nicht), während andere Gemeinden immer schon deren Eigentümer gewesen seien. Im Sinne «zeitgemässer Rechtsverhältnisse» war der Gemeinderat deshalb zur Übernahme beider Haaben und Stege bereit, «denn was dem einen reicht ist, ist dem andern billig», und die Gemeindeversammlung folgte ihm stillschweigend.

Was übrigens die damalige Reparatur in Obermeilen anging, so teilte man sich friedlich in die Kosten: der Staat Zürich übernahm einen Drittelfrakti, der «Hirschen»-Wirt und die Gemeinde je

...in Gemeindebesitz

Am Dampfschiffsteg von Meilen,
mit dem alten
Wartehäuschen,
Aufn. ca. 1928.



einen, wobei die Gemeinde ihrerseits von den beiden *Motorschifffirmen*, «die ein ganz besonderes Interesse am guten Zustand der Haabe haben, den Firmen Brupbacher & Pfenninger und Gebrüder Wunderli, () glaubte einen bescheidenen Beitrag (etwa 2 1/4 %, PKm) zumuten zu dürfen».

Jakob Stelzer: Geschichte der Gemeinde Meilen, Meilen 1934: S. 171, 175, 176. Protokoll des Gemeinderates vom 29. November 1853; 28. März 1863/21. März 1865/5. August 1865; Protokoll der Gemeindeversammlung vom 15. Juni 1862; 1. März/30. August/20. Dezember 1863/18. Dezember 1870; 20. Januar 1889; 14. Juli 1895; 16. November 1919. «Zustand der Zürichsee-Dampfschiffstege im August 1890, Zürich d. 6. September 1890» und «Vertrag zwischen der Verwaltung der Zürcher Dampfbootgesellschaft und dem Gemeinderat Meilen vom 26. März 1904», beide Dossiers 25.50 im Gemeindearchiv Meilen.