

**Zeitschrift:** Heimatbuch Meilen  
**Herausgeber:** Vereinigung Heimatbuch Meilen  
**Band:** 48 (2008)

**Artikel:** 75 Jahre Zürichsee-Fähre Horgen-Meilen AG  
**Autor:** Walter, Chlaus  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-953641>

### **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:** 04.04.2026

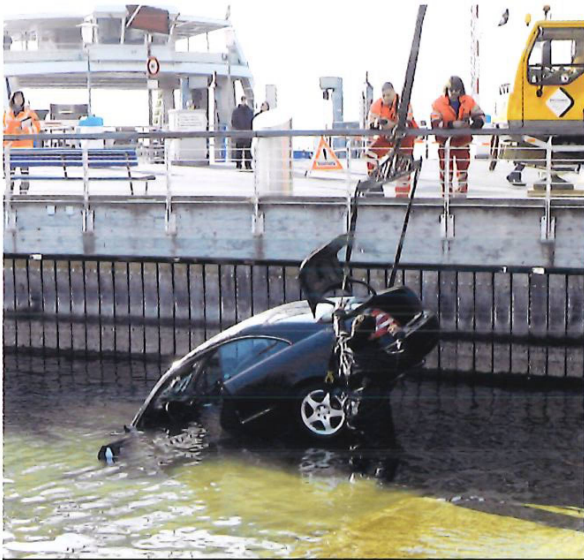
**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

## 75 Jahre Zürichsee-Fähre Horgen–Meilen AG



Pfingstregatta 2004.

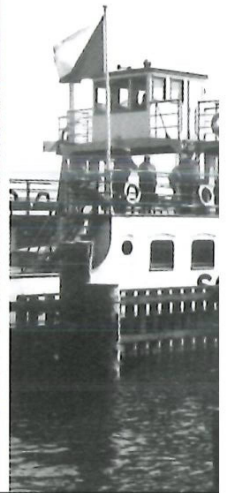
*Seit einem Dreivierteljahrhundert ziehen die Fährschiffe ihre Bahn als «Schwimmende Brücke» über den See. Ein neues Kapitel aus heutiger Sicht soll deshalb die seinerzeitigen Heimatbuchbeiträge von Alfred Cattani (1971) und Peter Kummer (1983) weiterführen – ein «Rück-Blick» im wahrsten Sinn des Wortes.*



Bergung aus 45 Meter Tiefe.



Geneigter Leitfahl und rechts: Alte Ländeanlage.



**2008 Jubiläum** Das Jubiläumsjahr war kaum angebrochen – die Anlässe und Publikationen zu Festschrift und Generalversammlung vorgeplant – geriet die Fähre bereits ins Rampenlicht. Ungewollt und unglücklich!

Am 18. Februar in der Mittagszeit rollte ein Auto von der Landebrücke und fiel ins Wasser. Geistesgegenwärtig öffnete der Fahrer während des Sturzes die Türe seines Mercedes, so dass der Wasserdruck ihn nicht blockieren konnte. Unfreiwillig sportlich schwamm er mit einem zugeworfenen Rettungsring an Land und überstand den Unfall soweit unbeschadet. Sein Wagen hingegen versank in der Tiefe.

Was war geschehen? Nach bereits eingeleitetem Belademanöver setzte das Fährschiff plötzlich zurück. Das Sicherungsdrahtseil riss. Die am Land montierte Ladebrücke senkte sich ins Wasser, und das darauf befindliche Auto stürzte ab.

Trotz glücklichem Verlauf gingen die rhetorischen Wogen hoch: «Warum zurück? Motoren haben doch Schub gegeben! – Drahtseil gerissen: Skandal! Technischer Defekt? Menschliches Versagen?» Fest stand aber rasch: Die Motoren haben den nötigen Schub gegeben, um das Schiff an die Lände zu drücken. Die Motorsteuerung wird dann blockiert. Wenn aber ein schweres Fahrzeug auf die Brücke fährt, muss der Schub erhöht werden. Dazu ist die Blockierung zu lösen. Hier könnte die Ursache liegen: Gleich hinter dem Mercedes wartete nämlich ein Lastwagen auf die Einfahrt.

«Aber das Drahtseil, das muss eben dicker sein!» Nur: Das Drahtseil muss nach Vorschrift zwingend eine Sollbruchstelle haben. Wenn ein straff gespanntes Seil reisst, könnte es durch den Raum schnellen und hochgradig gefährlich werden. Das Seil hat also nur seine Pflicht getan und riss wie vorgesehen langsam und sanft...

Polizeiliche Abklärung und Gutachtertätigkeit setzten ein. Die Betriebsleitung erarbeitete zusätzliche Sicherungen, das Auto wurde am folgenden Tag aus 45 Meter Tiefe geborgen. Alles lief glimpflich ab – aber: Es hätte nicht sein dürfen!



Lothar-Sturm.



Übung «Orchestra».

Ebenfalls völlig unerwartet neigte sich am 1. März ein Leitpfahl vor der Anlegestelle Meilen und stand schliesslich derart schräg, dass die Fährschiffe nicht mehr anlegen konnten. Der Fährbetrieb musste stillgelegt werden. Der 48 Meter lange Pfahl war in 34 Metern Tiefe aufgrund eines Fabrikationsfehlers gebrochen. Bei der zwei Wochen vorher durchgeführten Kontrolle war nichts aufgefallen. Der Pfahl wurde nun, wie ein gebrochenes Bein, mit einer Metallmanschette gesichert.

Wohl mancher Leser hat sich beim Betrachten der Bildreportage an die lange Palisaden-Reihe erinnert, die der allerersten Fähre die Einfahrt sicherte. War sie vielleicht standhafter als der neue Einzel-Pfahl? In der Nachkriegsgeschichte der Zürichsee-Fähre war dies erst die zweite Betriebseinstellung. Nur der Sturm «Lothar» hat am 26. Dezember 1999 die Fähre vor Meilen zum Umkehren gezwungen.

Dass die Fähre ihre Verantwortung für die Sicherheit der Passagiere sehr ernst nimmt, wird vielleicht in der Öffentlichkeit weniger wahrgenommen, als dies bei den Unfällen geschieht. Beispiel dafür war etwa die gross angelegte Rettungsübung «Orchestra» vom Oktober 2005, bei der ein nächtlicher Vollbrand auf einer Fähre inszeniert und realistisch angegangen wurde. Zusammen mit Seerettungsdienst und Feuerwehren wurde aus solchen Erkenntnissen das «Seerettungskonzept Fahrgastschiffe» entwickelt, um die notfallmässige Evakuierung von Passagieren einzuüben.



«Burg».

Die «Burg» zeigte nun als drittes Schiff die Silhouette mit zwei Führerständen anstelle des markanten Kabäuschens in der Mitte des obersten Decks. So überblickt der Schiffsführer Bug, beziehungsweise Heck in direkter Sicht. Grüne Markierungsstreifen und das Burg-Signet aus dem Meilemer Wappen schmücken sie.

**1999 «Lifting»»** Dieselbe Ansicht bot ab Dezember 1999 auch das älteste Schiff der Flotte, der «Schwan». Nach 39 Jahren treuer Pflichterfüllung stand zur Diskussion, ihn ausser Dienst zu stellen. Die umfassende Revision mit verbreiterem Deck und neuen Steuerhäusern bescherte ihm aber einen zweiten Frühling. Sein oranger Erkennungsstreifen und der mutig gegen den Wind stehende Schwan geben ihm ein neues, prägnantes Aussehen.

**2000 Neue Länder** Vor ganz neue Probleme sah sich die Fähre-Gesellschaft gestellt, als auf den Sommer 2000 der neue 7-Minuten-Takt mit vier Schiffen eingeführt werden sollte. Analog zur Bodensee-Fähre Konstanz–Meersburg wurden zwei Rampen pro Uferseite notwendig. Während dieses Projekt in Horgen kaum für Nebengeräusche sorgte, musste in Meilen erst ein Berg von Einwänden abgetragen werden. Einsprachen kamen nicht nur von Privaten, sondern auch von der politischen Gemeinde. Der Behörde ging es vor allem um die Gestaltung. Sie war in Sorge, dass der erweiterte Fährplatz das Ortsbild beeinträchtigen könnte. Den Nachbarn waren Lärm und Lichteinfall der vergrösserten Ländeanlage ein Dorn im Auge.

Bis alles bereinigt war, hatte die FHM rund drei Monate Verspätung auf die Marschtabelle zu verzeichnen. Als die Gesellschaft im Oktober 1999 die Baubewilligung in der Tasche hatte, ging es dann allerdings Schlag auf Schlag. Bereits einen Monat später entstanden beidseits des Sees riesige Baustellen. Die Erweiterung musste vollumfänglich auf neue Pfähle gestellt werden, da kein Nachbarland erworben werden konnte. Eine 300 Quadratmeter messende Be-



«Schwan» II.

tonplatte ruht jetzt auf 50 bisherigen sowie 32 neuen Stahl- und 31 mit Stahlrohraufsätzen geschützten Holzpfählen. Nun ja, Pfahlbauten haben sich in Meilen schliesslich bereits vor über 5000 Jahren bewährt!

Die eigentliche Ländeanlage wurde hochwassertauglich gemacht, die verstellbaren Stahlbrücken passen sich dem wechselnden Freibord an. Bis zu einem Pegelstand von 407,20 Metern ermöglichen sie den Fährenbetrieb – ein Wert, der seit der Seeregulierung von 1951 nie mehr erreicht wurde.

In Meilen sinkt der Seegrund nach der Uferlinie sehr rasch ab. Die vorgelagerten Leitpfähle fassten erst in 35 Metern Tiefe Grund und wurden sicherheitshalber untereinander mit Sturmverbänden verstrebt. Der Schaden nach nur acht Jahren war von niemandem erwartet worden!

Zu einem grossen Rampenfest an beiden Ufern war im Juli 2000 die ganze Bevölkerung eingeladen.



«Zürisee».

**1999 «Zürisee»** Die grosse Wende im Aussehen der Fährenflotte hatte aber bereits 1999 stattgefunden. Just am 11. August, dem Tag der Sonnenfinsternis, konnte das vierte Schiff getauft werden. Sein Name war Gegenstand einer langen Diskussion und eines Wettbewerbs. Ufergemeinden konnten neben Meilen und Horgen kaum zum Zug kommen, und andere Wasservögel – gar Ente oder Taucherli – kamen nicht in Betracht... So siegte der Name «Zürisee». Die zweite Wahl, «Friedberg», die Meilemer Wappenburg, wurde knapp geschlagen. Dass die «Zürisee» einen blauen Steifen und das Zürcherwappen bekam, lag auf der Hand. Dem Schwan malte man nun aus Verlegenheit ein Schweizerwappen auf, um seine neutrale Stellung zu erhalten.

Allerdings waren nicht alle Fähre-Fans mit der Namensgebung einverstanden. Vielerorts empfand man die Wahl als langweilig, zu wenig «seebubenmässig». So rief der Streich einiger Alteingesessener rundum ein leises Schmunzeln hervor, als eines Morgens der täuschend ähnlich geschriebene Namenszug «Zürihegel» am Schiff prangte. Von niemandem beobachtet, hatten die Lausbuben – eigentlich waren es schon reichlich bestandene «Lausmänner» – in den ersten Morgenstunden die vorbereitete Namenstafel ans Schiff montiert. Es soll mehr als eine See-Traversierung gedauert haben, bis die Änderung bemerkt wurde. Die Fährenleute nahmen es mit Humor und liessen das Schiff einige Tage unter diesem Namen verkehren. Die Urheber wären keine richtigen Meilemer gewesen, hätten sie nicht das Ereignis an der kommenden Fasnacht mit einem eigenen Wagen thematisiert...

Besonders spektakulär war der nächtliche Transport der einzelnen Sektionen der «Zürisee» von der Bodan-Werft in Kressbronn an den Zürichsee. Zur Verkürzung der Tieflader-Strecke wurden die Lasten in Friedrichshafen auf die Bodenseefähre «Euregia» verladen und nach Romanshorn übergesetzt. Anschliessend fuhr der Konvoi im Schneegestöber auf der vorbestimmten Route nach Wol-



lishofen. Thurgauer und Zürcher Polizei halfen beim zuweilen millimetergenauen Manövrieren, so dass der Transport vor Beginn des Morgenverkehrs zu Ende war.

«Horgen», das Schwesterschiff von «Meilen».

**1991 «Horgen»** Kaum ein Mitglied des Verwaltungsrates und kaum einer der Aktionäre dachte bei der Taufe des Vorläuferschiffes, der «Meilen», im Traum daran, dass sich noch im gleichen Jahrzehnt diese Zeremonie wiederholen könnte. Zwar wurde der Bau eines dritten Fährschiffes im Verwaltungsrat bereits früh diskutiert, doch glaubte man noch 1983 anlässlich der 50-Jahr-Feier, mit dem Zweischiff-Pendelbetrieb im Viertelstundentakt für weitere zehn Jahre den Verkehr bewältigen zu können.

Bereits 1991 wurde aber dieses dritte Schiff in Betrieb genommen. Es war mit geringen Änderungen eine Kopie der «Meilen». Sein Name war gesetzt. Aus Gerechtigkeitsgründen kam nach «Meilen» nun wieder «Horgen» zum Zug. Einiges Nachdenken forderte der Wappenschmuck. Natürlich gehörte jetzt das Wappen mit dem Schwan auf die «Horgen», genau wie das gelbe Wappen mit Burg und Sternen auf die «Meilen». Der «Schwan» hatte ab diesem Zeitpunkt neutral zu sein. So verpasste man ihm als Ausweidlösung einen blauen Streifen und das Zürcherwappen. Die drei nun zirkulierenden Schiffe mit dem zentral auf dem Oberdeck aufgesetzten Steuerhaus prägten das Gesicht der Gesellschaft.



«Meilen».

**1979 «Meilen»** Ob die Anschaffung eines zweiten Schiffes notwendig sei, wurde ab 1977 diskutiert. Der Schreck der frühen Fähre-Jahre wirkte nach. Nach einem Jahr weiterer Frequenzsteigerung warf man die Bedenken über Bord und bestellte bei der Bodan-Werft eine nahezu identische Kopie des «Schwans», die dann im Sommer 1979 geliefert wurde. Gleichzeitig war ein zusätzlicher Standplatz in Horgen zu bauen. Bereits zwei Jahre später war es nötig, einen ganztägigen Zweischiiffbetrieb anzubieten.

**1969 «Schwan» II** Der ganz grosse Schritt in der Entwicklung der Zürichsee-Fähre Horgen–Meilen AG war der Entscheid, den alten, vom Bundesamt für Verkehr als «sehr überholungsbedürftigen» 35-jährigen «Schwan» I zu ersetzen. Nach einigen halbhatzigen Vorschlägen ermannte sich der Verwaltungsrat zur einzig gangbaren Lösung: einer gänzlich neuen Fähre. Ab 1965 wurden Offerten evaluiert, wobei die Bodan-Werft in Kressbronn am Bodensee obenausschwang. Im Dezember 1968 beschloss die ausserordentliche Generalversammlung mit überwältigendem Mehr den Bau des Schiffes und eine Erhöhung des Aktienkapitals. Viele Aktien wurden damals aus Loyalität zu Fähre und See gezeichnet. Niemand hätte gedacht, dass sie einst eine derart begehrte Anlage würden.

Nur gerade acht Monate später konnte die Taufe stattfinden. Dass man den Namen «Schwan» übernahm, war gegeben. Das neue Schiff konnte dreimal so viel Fahrzeuge befördern wie das alte, die Geschwindigkeit stieg von 15,6 auf 21 km/h. Damit wurde trotz längerer Umschlagzeit ein 30-Minuten-Takt möglich. Das markant grössere Schiff machte auch neue Ländeanlagen an beiden Ufern notwendig, wobei die Lande-Klappbrücken neu vom Schiff ans Land versetzt wurden.

**1933 «Schwan» I** Einige nostalgische Gedanken dürfen aber am Ende dieses Rückblicks sicher nicht fehlen! Wer vor 1965 zur Welt gekommen ist, kann das alte Fährschiff «Schwan» I nie ganz vergessen.



«Schwan» II.

Es gehörte zu Meilen und zum See wie manches andere, das längst verschwunden ist. Das Hupen des Nebelhorns im Herbst, der immer leicht ölige Geruch an Bord, die bombierten Bodenplanken, die kleine Kabine – sie bleiben in Erinnerung und machen den «Schwan» I zu etwas Einzigartigem, das gleichwertig neben den andern fünf Schiffen steht.

So soll ein kurzer Abriss das Leben dieser ersten Fähre darstellen: Ab 1928 bestanden Pläne, wie am Bodensee so auch am Zürichsee eine Fährverbindung zu schaffen. Die Bemühungen des Baslers Julius Ott stiessen vorerst auf steinigem Boden, doch zeigten sich die beiden Gemeinden ab 1930 bereit, das Projekt zu realisieren. Der 27. August 1932 war der eigentliche Gründungstag. Das gesamte Aktienkapital von 260'000 Franken war gezeichnet worden.

Mit dem Bau wurde die Arboner Firma H. Vogt-Gut AG betraut, welche die vorbereiteten Quersektionen auf Lastwagen-Anhängern nach Obermeilen lieferte. Auf dem Areal des «Ländeli» wurde das Schiff zusammengebaut und lief am 20. Mai 1933 vom Stapel. Am gleichen Tag wurde es getauft, wobei der Name «Schwan» wahrscheinlich nichts mit dem Horgener Wappentier zu tun hatte, viel eher war dafür die damalige Richard-Wagner-Begeisterung die Ursache.

Heute noch in Erinnerung ist das Debakel bei der ersten Probefahrt. Ingenieur Julius Ott wollte die Fähre ohne Stellruder, nur mit der Drehzahl der beiden Motoren steuern. Entgegen der theoretischen Vermutung wirkten die einwärts drehenden Schrauben aber genau umgekehrt. Wollte man eigentlich mit dem stärker laufenden hinteren rechten Motor nach links steuern, brach das Schiff nach rechts aus und war in seiner Drehbewegung kaum aufzuhalten. So endete der erste Ausflug des «Schwans» als Karussellfahrt. Nur mit Mühe war es möglich, das Schiff in die Werft Wollishofen zu schleppen.

Erst nach dem Einbau von vier Rudern konnte der Fährbetrieb mit erheblicher Verspätung im November 1933 aufgenommen werden.



«Jahrgänger».



«Schwan» I kurz vor Betriebsschluss.

Schon bald hatte der «Schwan» unter der beginnenden Wirtschaftskrise zu leiden; die Fahrzeuge- und Passagierfrequenzen nahmen laufend ab, und ab 1940 brachte die Treibstoff-Rationierung den Verkehr praktisch zum Erliegen. Trotz Halbierung des Aktienkapitals und Reduktion der Anzahl Kurse ging es stetig abwärts. Ein Plan, die Fähre mit einem Holzvergaser zu betreiben, wurde nie realisiert. Ab Herbst 1942 beschloss man die Stilllegung, und erst am 26. Mai 1946 kam es wieder zur ersten Fahrt nach Meilen. Mit dem zunehmenden Verkehr stiegen auch die Frequenzen, «Schwan» I hatte endlich eine gute Zeit, bis er dann ab September 1969 von seinem jüngeren Buder abgelöst wurde.

Damit schliesst sich der Bogen vom aktuellen 75-Jahr-Jubiläum zurück zu den Anfängen, und die nostalgischen Fotos mögen die wechselhafte Geschichte von «Schwan» I nochmals bebildern...

*Dänn mer wänd au vo der alte Fèère, irem Glück und Wee  
alls na in Erinerig phalte: S ghöört zu Meile und zum See!*

\* **Chlaus Walter**  
ist in Meilen aufgewachsen  
und war hier als Zahnarzt  
tätig. Heute widmet er sich  
seinem Buchverlag.