

**Zeitschrift:** Wasser Energie Luft = Eau énergie air = Acqua energia aria  
**Herausgeber:** Schweizerischer Wasserwirtschaftsverband  
**Band:** 94 (2002)  
**Heft:** 3-4

**Artikel:** Die Schwimmende Brücke über den Zürichsee  
**Autor:** Isler, Hans  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-939614>

#### 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:** 23.02.2026

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

# Die schwimmende Brücke über den Zürichsee

Hans Isler

## Wie das wäre ohne Fähre

Ohne die Zürichseefähre müssten alle, die am einen Ufer wohnen und am anderen arbeiten, am Morgen früher aus den Federn und kehrten am Abend später heim.

Gewerbetreibende und Manager, Handwerker und Vertreter, Ingenieure und Techniker – sie kämen alle nur auf Umwegen an die Aufgaben heran, die sie am anderen Ufer erwarten.

Statt den Zürichsee in knapp zehn Minuten zu überqueren, müssten sie den halben See umfahren. Im Stau von Zürich oder Rapperswil gingen nicht nur sie in die Luft, sondern auch noch mehr Abgase als sonst schon: Was die Nerven und die Umwelt belastet, obwohl man mit beiden doch schonungsvoll umgehen soll.

Vorbei auch mit der schöpferischen Pause, die eine Fährenfahrt in den Alltag setzt: Einmal ganz und gar nichts tun, die Stimmung zwischen See und Himmel auf sich einwirken lassen, das Alpenpanorama bewundern, sich freuen, da zu sein.

Wenn sie nicht wäre, die Fähre, fiele dieses Erlebnis auch auf Rundreisen von Schulklassen, Vereinen, Hochzeitsgesellschaften und anderen vergnügten Ausflüglern buchstäblich ins Wasser. Gedanken, die an der Ländeanlage in Meilen oder Horgen schnell verfliegen: Da liegt ja schon das Fährschiff an der Rampe, bereit zur Überfahrt. Oder man sieht es vom See her nahen und höchstens ein paar Minuten später anlegen.

## Zürichsee-Fähre Horgen-Meilen AG

Die Zürichsee-Fähre Horgen-Meilen AG ist eine Aktiengesellschaft mit rund 1200 Aktio-

nären und Fr. 600 000.– Aktienkapital. Ihr Sitz ist in Meilen. Das oberste Ziel der Unternehmung ist eine schnelle, zuverlässige Fährverbindung zwischen Horgen und Meilen zu betreiben. Die «schwimmende Brücke über den Zürichsee» verknüpft die regionalen Verkehrsnetze beider Seeufer und erfüllt dabei eine Schlüsselrolle für zügiges Vorwärtskommen.

Die Nachfrage nach Fähren-Überfahrten nahm in den vergangenen Jahren dauernd zu, teilweise in wahren Schüben. Für die Fährengesellschaft Auftrag, die Kapazität den steigenden Bedürfnissen anzupassen, im Bedarfsfall mit der Inbetriebnahme einer neuen Fähre. Dieser stete Bedarfsanstieg ist auch der Grund, dass die Fährengesellschaft finanziell ein kerngesunder Betrieb ist, der nicht um Subventionen nachzusuchen hat.

## Die Fähren

Die vier Fähren auf dem Zürichsee weisen die in Tabelle 1 genannten Merkmale auf.

Von den jährlich rund 65 000 Fährenkursen sind jene an einer Hand abzuzählen, die wegen technischer Probleme ausfallen. Dazu trägt nicht zuletzt die präventive Wartung bei. Siewickelt sich im Technischen Betrieb der Fährengesellschaft in Horgen ab.

## Streiflichter auf die Geschichte der Zürichsee-Fähre

1932

Die Zukunftsvision einer «schwimmenden Brücke» zwischen Horgen und Meilen schafft Aufbruchstimmung an den Zürichseeufern. Getrübt werden diese Visionen allerdings durch die zur damaligen Zeit alles andere als rosige Wirtschaftslage. Trotzdem zeichnen

54 Gründungsaktionäre, darunter die Gemeinden Horgen und Meilen, das Startkapital der Zürichsee-Fähre Horgen-Meilen AG von Fr. 260 000.–.

1933

Im Halbstunden-Takt kreuzt das erste Fährschiff «Schwan» über den Zürichsee.

1939–1946

Rauhe Bise: Durch Wirtschaftskrise und Weltkrieg erfolgt 1940 eine Kapitalherabsetzung um 50%. 1942–1946 muss der Betrieb als Folge des Weltkrieges eingestellt werden. 1944 wird das Kapital auf einen Zehntel abgeschrieben. Die Pessimisten aus der Gründungszeit sind froh, dass sie die Fähre Fähre sein liessen.

1946

Der «Schwan» fährt wieder mit täglich 26 Kursen.

1946–1968

Im Sog der rapid steigenden Nachfrage wird der Fahrplan verdichtet. Zeitweise kursiert der gute alte «Schwan» im ununterbrochenen Pendelbetrieb.

1968

36 Jahre hat der «Schwan» im Dienst der Fährenkunden Schwerarbeit geleistet. Eine Ablösung kündigt sich an. Der Beschluss zum Kauf eines neuen Fährschiffes erfordert eine Aktienkapitalerhöhung um Fr. 300 000.–.

1969

Der neue «Schwan» kreuzt im Sommer auf und fährt ab 1970 im ununterbrochenen Halbstunden-Takt.

1978

Beschluss zum Kauf eines zweiten Fährschiffes und weitere Kapitalerhöhung um Fr. 300 000.– auf Fr. 600 000.–.

1979 nimmt die «Meilen» den Betrieb auf, ab 1982 verkehren die zwei Fähren im durchgehenden Viertelstunden-Takt.

1989

Die wachsende Nachfrage ruft nach einer dritten Fähre. Dank dem anhaltenden Erfolg kann diese weitgehend aus eigenen Mitteln bezahlt werden.

	«Zürichsee»	«Horgen»	«Meilen»	«Schwan»
Betriebsaufnahme	1999	1991	1979	1969
Länge über alles (m)	55,0	49,5	48,5	45,9
Fahrbahnfläche (m)	52,6	47,5	45,0	42,0
Grösste Breite (m)	13,0	13,0	12,22	13,0
Gesamthöhe (m)	11,0	13,1	12,5	11,0
Fahrbahnhöhe (m)	4,4	4,3	4,9	4,4
Wasserverdrängung	290	250	245	240
Zuladung total	120	120	120	95
Personenwagen	44	40	40	36
Personenzahl	300	300	300	300
Leistung der 2 Dieselmotoren (PS)	900	800	800	700
Geschwindigkeit (km/h)	22,5	21,7	21,7	20,0
Stoppvermögen in Schiffslängen	1,5	1	1	1

Tabelle 1. Daten der vier Zürichsee-Fähren.

1991

Das dritte Fährschiff «Horgen» nimmt den Betrieb auf. Die verstärkte Flotte ermöglicht einen Drei-Schiffe-Betrieb im 10-Minuten-Takt während der Hauptverkehrszeiten.

1997

Länger und länger werden die Autoschlangen in den Verkehrsstaus durch Zürich und Rapperswil. Auch an den Ländeanlagen in Horgen und Meilen bringen die stehenden Fahrzeuge den Durchgangsverkehr zum Stocken.

Da hilft nur ein vierter Fährschiff. Sein Kauf wird beschlossen und aus eigenen Mitteln finanziert.

1998

Beschluss, die Ländeanlagen in Horgen und Meilen auf einen reibungslosen und sicheren Vier-Schiffe-Betrieb auszubauen.

1999

Taufe, Jungfernfahrt und Einsatz des vierten Fährschiffes, der «Zürichsee». Der Flottenve-

teran «Schwan» geht aus einer umfassenden Renovation als neuwertiges Schiff hervor.

2000

Renovation der «Horgen» und Aufnahme des 7,5-Minuten-Taktes während der Hauptverkehrszeiten.

Anschrift des Verfassers

Hans Isler, Zürichsee-Fähre Horgen-Meilen AG, Dorfstrasse 81, CH-8706 Meilen.

## Soll die Hochrheinschifffahrt ausgebaut werden?

■ Hans Rudolf Züger

### Rechtliche Rahmenbedingungen

Die Freiheit der Rheinschifffahrt ist in der revidierten Rheinschifffahrtsakte vom 17. Oktober 1868, der so genannten Mannheimer Akte, festgelegt. Diese gründet auf dem Wiener Friedensvertrag von 1815, mit einer Zwischenstufe, der Mainzer Akte von 1831. Die Mannheimer Akte ist unkündbar, die unterzeichnenden Staaten sind heute Belgien, die Bundesrepublik Deutschland, Frankreich, Grossbritannien, die Niederlande und die Schweiz.

Im Bundesgesetz über die Nutzbarmachung der Wasserkräfte von 1916 (Wasserrechtsgesetz) sind die schiffbaren Gewässerstrecken dokumentiert. Schiffbar im Sinne dieses Gesetzes ist der Rhein unterhalb von Rheinfelden mit den Hafenstandorten Birsfelden, Birsfelden-Au, Basel St. Johann und Basel-Kleinhüningen. Die Schiffbarmachung der Gewässerstrecken des Rheins von der Aaremündung bis Rheinfelden und der Rhone vom Genfersee bis zur Landesgrenze sind vorbehalten. Für die Schiffbarmachung der Gewässer nach Artikel 24, Absatz 2 des Wasserrechtsgesetzes erstellt der Bund einen Sachplan nach dem Raumplanungsgesetz. Wasserkraftwerke an diesen Gewässerstrecken sind so anzulegen, dass die Schiffbarkeit oder Schiffbarmachung erhalten bleibt.

1993 wurde die Verordnung über die Freihaltung von Wasserstrassen in Kraft gesetzt. Sie gilt für die Schifffahrt auf den Gewässerstrecken des Rheins von Basel bis Weilach, der Aare von der Mündung bis zum Stausee Klingnau und der Rhone von der Landesgrenze bis zum Genfersee.

Im Übrigen bestimmen die Kantone im Rahmen des Binnenschifffahrtsrechts, in welchem Mass die Gewässer der Schifffahrt

offen stehen und welche Anlagen dafür bereitzustellen sind.

Im Vertrag zwischen der Schweiz und Deutschland über die Regulierung des Rheins zwischen Strassburg/Kehl und Istein ist im Artikel 6 die Hochrheinschifffahrt dokumentiert. Die beiden Länder stimmen darin überein, dass im Zusammenhang mit dieser Regulierung die Ausführung des Grossschifffahrtsweges von Basel bis zum Bodensee anzustreben ist. Um die Erstellung eines Grossschifffahrtsweges zu fördern, sagt der Schweizerische Bundesrat zu, die Verhandlungen betreffend die Erteilung neuer Konzessionen für Kraftwerke zwischen Basel und dem Bodensee nach den bisherigen Grundsätzen gemeinsam mit der Badischen Regierung zu führen und möglichst zu beschleunigen und die bisher im Interesse der Grossschifffahrt üblich gewordenen Auflagen auch bei Erteilung neuer Konzessionen im Einvernehmen mit der Badischen Regierung zu erlassen.

Im Richtplan des Kantons Aargau ist festgehalten, dass aus aargauischer Sicht auf dem Rhein oberhalb Rheinfelden keine Freihaltestrecken und kein Endhafen im Gebiet Klingnau oder Full zu bezeichnen sind.

### Förderer der Binnenschifffahrt

1963 wurde die Transhelvetica AG gegründet, eine Aktiengesellschaft für eine transhelvetische Wasserstrasse. Der Zweck der Gesellschaft war die Erstellung einer durchgehenden Wasserstrasse für den Schwerverkehr, die das schweizerische Mittelland durchquert und den Rhein mit der Rhone verbindet.

Im Jahre 1989 haben sich das Aargauische Binnenschifffahrtskomitee, der Nordostschweizerische Verband für Schifffahrt Rhein-Bodensee sowie das Zürcher

Hochrheinkomitee zum Verein für die Weiterführung der Rheinschifffahrt zusammengeschlossen. Dieser will sich für die Förderung der Binnenschifffahrt und insbesondere für die Schiffbarmachung des Hochrheins einsetzen.

Im Oktober 2000 wurde der Schweizerische Verband für die Rhone-Rheinschifffahrt zum Schweizerischen Binnenschifffahrtsverband umbenannt.

### Machbarkeitsstudie vom 30. April 2001

Der Anstoß zur Wiederaufnahme der Projektidee der Hochrheinschifffahrt mit einem überarbeiteten Projekt liegt in den günstigeren Transportkosten der Schifffahrt gegenüber dem Schienen-, insbesondere aber dem Strassenverkehr. Günstigere Transportkosten wirken sich nicht nur direkt auf die Preise für die Konsumgüter aus, welche dadurch ebenfalls billiger werden, sie sind insbesondere auch Ausdruck der geringeren Treibstoffkosten dank geringem Energieverbrauch und somit Ausdruck der Umweltverträglichkeit. Auch die Lärmbelastung durch den Schiffsverkehr ist wesentlich geringer als diejenige des Bahn- oder Strassenverkehrs.

Bereits vor 25 Jahren wurde ein generelles Projekt mit 190 m langen Schleusen ausgearbeitet. Die Transportmenge für den Hochrhein wurde damals auf 6 Millionen Tonnen pro Jahr geschätzt. Grund für die Wahl der grossen Schleusenlänge war der Glaube an einen Ausbau des Schubverkehrs.

Der Verein für die Weiterführung der Rheinschifffahrt hat im vergangenen Jahr eine neue Machbarkeitsstudie zur Schiffbarmachung des Hochrheins erstellt. Da der Schubverkehr entgegen den früheren Annahmen keine grosse Bedeutung im Hochrhein-