

Entwicklung der maschinengetriebenen Schifffahrt auf dem Zürichsee

Nicht erst seit den Turbulenzen um die 'Pantha Rei' gibt die maschinengetriebene Schifffahrt auf dem Zürichsee Anlass zu regen Diskussionen. 1933 zum Beispiel drehte sich die erste Zürichseefähre 'Schwan' vorzugsweise im Kreis und war nur unter Aufbietung der vollen Motorleistung auf halbwegs geradem Kurs zu halten. Erst nach umfassenden technischen Nachbesserungen konnte sie schliesslich ihren regulären Dienst aufnehmen.

Doch blättern wir zurück zu den Anfängen. Wie uns Charlotte Kunz Bolt, wissenschaftliche Mitarbeiterin der Denkmalpflege und Sachverständige für Technikgeschichte, am Februarstamm in ihrem interessanten und reich bebilderten Referat erläuterte, etabliert sich der mechanisierte Transport von Personen und Gütern zwischen den Zürichseegemeinden ab 1835 mit der Inbetriebnahme des ersten Zürichseedampfers 'Minerva'. Sukzessive entstehen weitere Unternehmen mit je eigenen Dampfbooten, die schliesslich alle 1874 von der Nordostbahngesellschaft NOB, der Gründerin der linksufrigen Eisenbahn, übernommen werden. Die NOB setzte die Schiffe als Eisenbahnzubringer und für den Ausflugsbetrieb ein.

Zu Beginn des 20. Jahrhunderts, als die NOB an den Bund übergeht, übernimmt die 1890 gegründete Zürcher Dampfbootgesellschaft ZDG die Schiffe der NOB. Damit verfügt sie über eine Flotte von 18 Einheiten mit einer Gesamtkapazität von über 4'200 Personen. Meilensteine in der weiteren Geschichte der ZDG sind 1909 der Einsatz eines auf Dieselantrieb umgerüsteten Schraubendampfers als erstes Personen-Motorschiff der Schweiz, die Anschaffung der beiden Salondampfer 'Stadt Zürich' (1909) und 'Stadt Rapperswil' (1914), die beim Publikum grossen Anklang finden, sowie die Inbetriebnahme der 'Etsel', des ersten Schraubenmotorschiffs der Welt mit einem Escher-Wyss-Verstellpropeller. Mit der konsequenten Ausrichtung auf den Ausflugsverkehr ab Mitte des letzten Jahrhunderts und einer kontinuierlichen Erneuerung der Flotte wird schliesslich nach einer chronischen Defizitperiode der Grundstein zum bis heute andauernden Erfolg des 1957 in Zürichsee-Schifffahrtsgesellschaft umbenannten Unternehmens gelegt. Dank der seit den 1970er Jahren zunehmenden Wertschätzung der Schifffahrtsgeschichte konnten die beiden Salondampfer vor dem Schneidbrenner gerettet werden; nach umfassender Renovation, u.a. dank grosszügiger privater Spenden, kommen sie weiterhin als stolze Zeugen der Dampferepoche fahrplanmässig zum Einsatz

Der motorisierte Gütertransport mit Ledischiffen geriet gegen Ende des 19. Jahrhunderts als Folge der rasch wachsenden Bedeutung der Eisenbahn zunehmend in Bedrängnis. Geblieben ist der Transport von Massengütern wie Kies, Sand und Baustoffe mit antriebslosen sogenannten Prahmen von 50 bis 250 Tonnen Kapazität, die mit Hilfe von Schleppern bewegt werden, sowie mit Motorschiffen von bis zu 800 Tonnen Zuladung. Eine führende Rolle spielt in diesem Bereich die Firma KIBAG, die ab 1885 die Motorisierung und Mechanisierung des Schiffstransports und der Sand- und Kiesgewinnung vorantrieb. Ein 1894 erstmals eingesetzter Dampfbagger schaffte neu die Tagesleistung eines Arbeiters von ca. 10 m³ in einer Stunde. Interessant ist auch die Entwicklung der sogenannten Klappschiffe, die durch hydraulisches Auseinanderpressen der in Längsrichtung getrennten Schiffsschalenhälften entleert werden können.

Eine vollständige Ablösung der Lastschifffahrt auf dem Zürichsee durch die Bahn oder durch Lastwagen ist aber auch heute schwer vorstellbar. Für die aktuell beförderten Volumina müssten täglich 22 Normalgüterzüge zwischen den See-Enden eingesetzt

werden, und um die Zuladung eines einzigen Schiffs zu transportieren wären je nach Grösse bis zu 50 Lastwagen erforderlich. Schiffe sind zudem leise im Vergleich zu Lastwagen, bewegen sich weiter weg von menschlichen Siedlungen und verursachen niedrigere Treibstoffkosten.

Auch die Brauerei Wädenswil setzte ab 1890 auf die maschinengetriebene Lastschifffahrt zur Belieferung ihrer Kunden rund um den Zürichsee. 1893 läuft der bei Escher-Wyss in Auftrag gegebene Dampfer 'Gambrinus' vom Stapel, der bis 1967 als Bierfloss-Schlepper eingesetzt wird. Weitere Einheiten der Transportflotte folgen ab 1896, bis schliesslich 1967 die heute als Partyschiff betriebene 'Wadin' die 1928/29 auf Dieselmotorbetrieb umgebaute 'Gambrinus' ablöst. Seit 1993 wird das mustergültig restaurierte Wahrzeichen der Brauerei als Fahrgastschiff für Kunden, Gäste und Betriebsangehörige eingesetzt.

Ein weiteres wichtiges Kapitel wurde und wird weiterhin durch die Fährschifffahrt geschrieben. Als Kuriosum ist die Dampftrajektfähre zu erwähnen, mit der ab 1885 Eisenbahnwagen zwischen Zürich-Wollishofen und der Chemischen Fabrik Uetikon transportiert wurden. Deren Betrieb wurde nach Fertigstellung der rechtsufrigen Zürichseebahn 1894 eingestellt. Als Folge des im 20. Jahrhunderts rasch zunehmenden Autoverkehrs wurde 1932 die Zürichsee-Fähre Horgen-Meilen AG mit 54 Aktionären gegründet. Deren eingangs erwähntes erste Fährschiff 'Schwan' nimmt am 4. November 1933 den Betrieb im Halbstundentakt auf. Nach schwierigen Zeiten mit zeitweiliger Betriebseinstellung während des 2. Weltkriegs wurde der stetig steigenden Nachfrage durch Anschaffung weiterer Fährschiffe und einer Verdichtung des Fahrplans Rechnung getragen. 2000 wurden erstmals im gleichen Jahr über eine Million Autos transportiert. Heute verkehren insgesamt fünf Schiffe zwischen 6 und 22 Uhr im Zehnminuten-, bei grossem Andrang sogar im 7½-Minutentakt. Alle aktuellen Zürichsee-Fähren sind mit dem Voith-Schneider-Antrieb ausgerüstet, der eine ausgezeichnete Manövrierbarkeit garantiert. Ein mit zwei Voith-Schneider-Propellern bestückter Schiffskörper kann sich in jeder beliebigen Richtung bewegen; Steuerruder werden dadurch überflüssig.

Eine zentrale Rolle bei der Motorisierung der Schifffahrt spielte während ca. 100 Jahren die Firma Escher Wyss. In der Neumühle, den Fabrikationsanlagen an der Limmat, und später in der seit einigen Jahren wieder zu neuem Leben erwachten Schiffbauhalle entstanden rund 600 Dampfschiffe oder Marine-Dampfmaschinen, von denen ca. 350 ins Ausland exportiert wurden. Am oberen Ende der Skala standen die beiden 1875 ausgelieferten Dampfschiffe Mont Blanc auf dem Genfer- und Helvetia auf dem Zürichsee mit je einer Kapazität von 1200 Personen. Eine Weltpremiere feierte Escher Wyss mit der Produktion der ersten Aluminiumboote, denen aber – trotz unbestreitbarer Vorteile bezüglich Gewicht und Unterhalt– wegen der hohen Material- und Herstellungskosten kein grosser Erfolg beschieden war.

1888 begann Escher Wyss mit der Produktion von Booten mit Naphtamotor, die an der Weltausstellung 1889 in Paris gezeigt wurden. Im Unterschied zur klassischen Dampfmaschine wird im Kessel statt Wasser Naphta (Rohbenzin) verdampft, das gleichzeitig als Brennstoff dient. Vorteile dieser Technik sind die rasche Betriebsbereitschaft dank niedrigerem Siedepunkt, die Kältefestigkeit und die Reinheit des Naphtadampfes, der alle Teile blank und sauber hält. Nachteilig sind andererseits der niedrige Dampfdruck und die daraus resultierende begrenzte Motorleistung sowie die potenzielle Brand- bzw. Explosionsgefahr.

1895 kaufte Escher Wyss ein vermutlich um 1880 in England gebautes Dampfboot und taufte es auf den Namen 'Charlotte'. Es diente als Muster für eine eigene Entwicklung von Dampfbooten mit dem Ziel, sie an betuchte Privatpersonen zu verkaufen. Die Referentin unseres Stammanlasses ist heute stolze Besitzerin dieses ältesten maschinengetriebenen

Bootes in der Schweiz. Sie konnte sich damit wohl einen Jugendtraum erfüllen, hatte sie doch als Gymnasiastin im legendären Fernseh-Quiz 'Dopplet oder nüt' einen glänzenden Sieg als Expertin zum Thema Dampfschiffe errungen. Die 'Charlotte' dampft heute wieder in alter Frische über den Zürichsee und ist jeweils prominenter Gast bei Treffen historischer Boote, deren Besitzer u.a. in der Vereinigung Schweizer Dampfbootfreunde und im Oldtimer Boot Club Zürichsee zusammengeschlossen sind. Wir danken Frau Kunz Bolt für ihre kompetenten Ausführungen und wünschen ihr noch manche erfolgreiche dampfgetriebene Fahrt auf der 'Charlotte'.

Jürg Ziegler