
Horgner Jahrheft 2012



Schiffahrt





Titelbild Umschlag:
Kursschiff auf der Fahrt
nach Horgen, 2011.

Schifffahrt

	Seite
Vorwort	3
Theo Leuthold	
Die Verkehrsschifffahrt	5
Andrea Mader	
Schiffswartehallen am Zürichsee	14
Andrea Mader	
Zürichseekapitän Ernst Rimensberger	26
James J. Frei	
Die «schwimmende Brücke» über den Zürichsee	30
Die Crew auf dem Fährschiff	
Die Leute im Hintergrund	
Albert Caflisch	
Bootsplätze	36
Monika Neidhart	
Max Bachmann: Mit «Pollan» unterwegs	40
Hans Erdin	
Die Kreuzerpokal-Regatta	43
Doris Klee	
Flugtag 1921 in Horgen	46
Doris Klee	
Horgen im Jahr 2011	48
Chronik, Sportlerehrungen und Bevölkerungsstatistik	
Marianne Sidler und Albert Caflisch	
Bibliografie, Bildnachweis und Impressum	56



Die Redaktionskommission
(von links nach rechts):
Hans Erdin, Monika Neidhart,
James J. Frei, Doris Klee,
Albert Cafilisch, Marianne
Sidler und Theo Leuthold.

Schiffahrt – auch für Horgen von Bedeutung

Liebe Leserinnen, liebe Leser

Einmal mehr halten Sie das neue Jahrheft in Händen, und schon das Titelbild versetzt uns in eine besondere Stimmung. Der Raddampfer, der auf uns zufährt, lädt uns ein, ins neue Jahrheft einzutauchen.

Heute ist es die Seesicht, die unsere Gemeinde zu einer höchst begehrten Wohnlage macht; früher war es der See, der als Verkehrsachse von grosser Bedeutung war. Wer die Geschichte von Horgen etwas genauer verfolgt, der weiss natürlich, dass unser Ortsmuseum – die Sust – ehemaliger Warenumsschlagplatz war und wesentlich zur Entwicklung von Horgen beigetragen hat. Wir müssen aber gar nicht so weit zurückblicken. Schlagen Sie das Jahrheft auf Seite 17 auf und bewundern Sie unseren Bahnhofplatz samt «Minischiffsteg», wie er sich vor gut 100 Jahren präsentiert hat – er hätte auch einen Preis verdient.

Die Schiffahrt – nicht erst nach der neuen deutschen Rechtschreibung mit 3 f – hat viele Facetten und Ausprägungen. Ernst Rimensberger, Max Bachmann, Angelo Tozzi und Adrian Meier beschreiben jeweils ihre Schiffahrt – ein Stück Lebensgeschichte von Horgen. Die Schiffahrt auf dem Zürichsee steht heute im Zeichen der Freizeitaktivitäten und des Tourismus. Die Kreuzerpokal-Regatta vor Horgen erfreut sich jährlich grosser Beliebtheit. Aber bereits 1921 gab es Attraktionen auf dem Zürichsee; lesen Sie mehr davon ab Seite 46. Die Reportage über verschiedene «Schiffshäuschen» und die Geduldprobe beim «Ergattern» eines Bootsplatzes in Horgen runden unser Jahrheft ab.

Ich möchte es nicht unterlassen, dem Redaktionsteam unter der Leitung von Doris Klee für die grosse Arbeit herzlich zu danken und wünsche Ihnen eine spannende Lektüre rund um die Schiffahrt vor unserer Haustüre.

Theo Leuthold
Gemeindepräsident



▲ Horgner Bootssteg mit Blick auf die «Seerose», 2012.

Die Verkehrsschifffahrt

Andrea Mader



▲ Raddampfschiff Helvetia, um 1911. Die Ansichtskarte zeigt den ersten Salondampfer auf dem Zürichsee (Stapellauf 1875, Abbruch 1964). Baufirma: Escher Wyss Zürich, Länge rund 65 Meter, Tragkraft 1200 Personen.

Die Seen und schiffbaren Flüsse in der Schweiz waren, lange bevor die Eisenbahn und gute Strassen das Land erschlossen, als Verkehrswege von grosser Bedeutung. Marktfahrer belieferten mit ihren Schiffen die Städte mit Waren, und auf den Alpenrandseen wurden Güter auf ihrem Weg über die Handelspässe transportiert. Auch von Pilgern wurden die Seewege rege benutzt.

Mit der Einführung der Dampfschiffe in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts erlebte die Schifffahrt auf den Schweizer Seen eine eigentliche Blütezeit. Es kamen vermehrt ausländische Touristen in die Schweiz, und die Flotten wurden stark ausgebaut. Die aufkommende Eisenbahn brachte Mitte des 19. Jahrhunderts vorerst mehr Personen und Güter an die Seeufer, dort wurden sie von den Schiffen zum Weitertransport übernommen. Wurden jedoch, wie beim Zürichsee, die Eisenbahnlinien entlang den Gewässern geführt, brachten sie die dortige Schifffahrt fast zum Erliegen. Die Verkehrsstrukturen veränderten sich grundsätzlich, und die Aufgaben der Schifffahrtsgesellschaften verlagerten sich vom Durchgangs- und Gütertransport auf den Ausflugs- und Reiseverkehr.



Raddampfer Helvetia, 1922.

Dampfschifffahrt und technische Entwicklung der Binnenschiffe

Über Jahrhunderte hinweg kamen in Binnengewässern für den Güter-, Pilger- und Marktverkehr kaum veränderte, einfache Schiffstypen mit Ruder und Segel zum Einsatz. Nachdem in der Schweiz 1823 das erste Dampfschiff Guillaume Tell auf dem Genfersee verkehrte, waren es die neu gegründeten Schifffahrtsgesellschaften, die in den folgenden Jahren auf den Schweizer Seen die Dampfschifffahrt einführten, sodass bis 1900 auf allen bedeutenden Seen der Schweiz schliesslich Dampfschiffe unterwegs waren.

Die frühen Dampfschiffe entsprachen der einfachen Bauart des Eindeck-Raddampfers und wurden aus Holz konstruiert, erst später kamen Eisen und Stahl als Baumaterial zum Einsatz. Nach 1870 waren die grösseren Raddampfer bereits mit zwei- oder dreizylindrigen grossen Maschinenanlagen ausgestattet, welche die Schaufelräder antrieben. Der Seitenradantrieb war auf den Schweizer Seen weit verbreitet, und lediglich wenige Dampfschiffe kleinerer Bauart wurden mit anderen Propellern ausgerüstet. So kursierten vor allem im Lokalverkehr auf dem Zürichsee zahlreiche «Dampfschwalben», kleine Schraubendampfboote, sowie der schweizweit einzige Doppelschraubendampfer Wädenswil. Ab den 1910er-Jahren begann sich bei Passagierschiffen der wesentlich effizientere Dieselmotor durchzusetzen, und das Schaufelrad wurde durch den Schraubenantrieb verdrängt.

Auf dem Zürichsee wurde 1934 mit dem Motorschiff Etzel der weltweit erste hydraulische Verstellpropeller in Betrieb genommen. Der Bau der «Etzel» war ein Gemeinschaftsunternehmen der Zürcher Dampfbootgesellschaft mit der Maschinenfabrik Escher Wyss und der Eidgenössischen Technischen Hochschule Zürich. In der Zwischenkriegszeit wurde

die technische Innovation zum helvetischen Fortschrittssymbol, und die Dampfbootgesellschaft wollte im Hinblick auf die Landesausstellung 1939 mit der «Etzel» eine Publikumsattraktion präsentieren, die für Innovation und Moderne stehen sollte. Die neue Technologie, deren grösster Vorteil war, dass mit dem Verstellpropeller rückwärts gefahren werden konnte, ohne den Drehsinn der Maschine ändern zu müssen, konnte sich jedoch bei grossen Schiffen nicht durchsetzen.

Schliesslich führte der aufkommende Tourismus zum Bau der ersten Salondampfer mit geräumigen Deckaufbauten. Auf dem Zürichsee lief der erste Salondampfer Helvetia 1875 vom Stapel.

Nach dem Ersten Weltkrieg kamen in der Schweiz nur noch vereinzelt grössere Dampfschiffe in Betrieb. Als letzter Schweizer Raddampfer stiess 1928 die «Stadt Luzern» zur Flotte auf dem Vierwaldstättersee.

Turbinen- und Schiffbau in Zürich

Die Maschinenspinnerei Escher, Wyss & Cie. wurde 1805 in Zürich gegründet und entwickelte sich von der Spinnerei zur Maschinenfabrik für Textilmaschinen, Wasserturbinen und andere technische Anlagen. 1835 mit der Montage der aus England importierten Maschinenteile des ersten Zürichseedampfers Minerva beauftragt, erlangte Escher Wyss beim Zusammenbau der Maschinenteile die notwendigen Kenntnisse und Erfahrungen für eigene Konstruktionen. Bereits 1836 entstand die als erste selbstständige Konstruktion für den Walensee bestimmte «Linth Escher».



Schiffbauhalle auf dem Escher-Wyss-Fabrikareal, Zürich, 1939. Die Schiffbauhalle wurde 1892 in Zürich Aussersihl erbaut. Der Bau steht seit 1994 als einer der wichtigen Zeugen der aufstrebenden Zürcher Industrie des 19. Jahrhunderts unter Schutz und beherbergt seit 2000 eine Filiale des Zürcher Schauspielhauses.

Es folgten Dampfer für den Zürichsee, den Genfer-, Boden-, Vierwaldstätter-, Luganer- und den Thunersee. Escher Wyss lieferte die Dampfschiffe fertig ausgestattet. Bei der Ausgestaltung der Salons orientierte man sich an den Baustilen der Hochbauarchitektur, während die Maschinen stets der neusten Technik entsprachen. Bereits nach 1850 exportierte das Unternehmen die meisten Schiffe nach Europa, Asien und Südamerika. Bis kurz vor dem Ersten Weltkrieg wurden bei Escher Wyss in der Binnstadt Zürich gegen 600 Passagier- und Vergnügungsdampfer, Salonboote, «Dampfschwalben», Frachter und Schlepper produziert. 1969 übernahm der Winterthurer Industriekonzern Sulzer die Maschinenfabrik Escher Wyss. Sulzer und Escher Wyss stellten als Generalunternehmer in Winterthur und Zürich insgesamt über 750 Schiffe her.

Historische Schiffe in der Schweiz

Als die Dampfer durch die modernen Dieselmotorschiffe im fahrplanmässigen Einsatz allmählich verdrängt wurden, formierten sich Vereine, die sich für den Erhalt der historischen Schiffe und für ihren regelmässigen Kurseinsatz stark machten.

Auf dem Vierwaldstättersee verkehrt heute eine historische Flotte von fünf Dampfschiffen, die zwischen 1901 und 1928 gebaut wurden. Sie sind bekannt für ihre aufwendig mit maritimen Elementen gestalteten Salons im Jugendstil, Neobarock und Art déco. Die weltweit grösste Binnensee-Raddampferflotte mit neun Schiffen, zwischen 1904 und 1927 erbaut, ist auf dem Genfersee stationiert, und auf dem Thuner- und Brienersee verkehren heute zwei restaurierte Salondampfer mit Baujahr 1906 und 1914. Das kleine Dampfschiff Greif von 1895 ist als ältestes Dampfschiff der Schweiz auf dem Greifensee unterwegs.

▼ Salondampfer Stadt Zürich, um 1913. Die Ansichtskarte zeigt den Salondampfer mit dem grossen vorderen Freideck und filigraner Reling (Stapellauf 1909, Baufirma Escher Wyss Zürich, Länge rund 59 Meter, Tragkraft 900 Personen). Der Dampfer steht heute als ältestes Schiff der Zürichsee-Schiffahrtsgesellschaft im Einsatz.





▲ Damenkabine (oben),
Erste-Klasse-Salon (Mitte)
und Raucherkabine (unten),
des Dampfers Stadt Zürich,
1909. Als Generalunternehmer
waren die Schiffbauingenieure
von Escher Wyss auch für
die Ausstattung der Kabinen
und Salons verantwortlich.



▲ Zürcher Schiffflände mit Grendeltor, um 1820. Im Vordergrund sind die Marktschiffe der Seegemeinden Oberrieden und Meilen zu sehen. Sie verkehrten bei jedem Wetter und waren auch nachts unterwegs, was bei der einfachen Ausrüstung nicht ungefährlich war, um am Morgen rechtzeitig vor Marktbeginn in der Stadt einzutreffen. Gegen Abend fuhren sie wieder in ihre gemeindeeigenen «Haaben» zurück.

Auf dem Zürichsee werden heute von der Zürichsee-Schiffahrtsgesellschaft die beiden Salonraddampfer Stadt Zürich und Stadt Rapperswil als Kursschiffe eingesetzt. Seit 1970 engagiert sich der Verein «Aktion pro Raddampfer» für den Erhalt der letzten beiden Zürichsee-Dampfer. Die Raddampfer Stadt Zürich und Stadt Rapperswil wurden über die Jahre mehrmals baulich verändert, bevor sie mit der Unterstützung der Kantonalen Denkmalpflege Zürich in mehreren Etappen fachgerecht restauriert und technisch erneuert werden konnten. Als bedeutende Zeugen der Technikgeschichte erfreuen die aufwendig restaurierten Schiffe heute während ihres Einsatzes in der Sommersaison ein grosses Publikum.

Handelsverkehr auf dem Zürichsee

Bereits seit dem frühen Mittelalter gewann der Zürichsee als Wasserstrasse für den internationalen Handelsverkehr an Bedeutung. In der wichtigen Ost-West-Richtung, nach Walensee und den Bündnerpässen, wurden vor allem halb verarbeitete Metalle, Textilien aus der Lombardei und Venedig sowie Salz und Wein transportiert. Neben dem Transit- und Güterverkehr stellte der Pilgerverkehr nach Einsiedeln für die Gemeinden am linken Seeufer einen wichtigen Wirtschaftszweig dar.

Lokal verkehrten viele Markt- und Personenschiffe von den Seegemeinden in die Stadt Zürich. Die Stadt war auf die Zulieferung von

Lebensmitteln aus der Umgebung angewiesen, da die Zürcher Bauern den Bedarf allein nicht zu decken vermochten. Daran beteiligten sich bereits im frühen 16. Jahrhundert die Bauern aus den Seegemeinden, die ihre Erzeugnisse im eigenen Schiff nach Zürich ruderten. Die Schifffahrtsrechte verlangten vorerst noch, dass ein von der Schiffsleutezunft nicht anerkannter Schiffsmann nur seine eigenen Waren an den städtischen Wochenmarkt führen durfte. Die Arbeit der Marktfahrer war aufwendig, und bald übertrugen die Gemeinden einem berufsmässigen Schiffsmann den gemeinschaftlichen Schiffsdienst. Mit den grossen Ruderschiffen beförderten sie, bei Wind unterstützt von Segeln, neben den Gütern auch Personen nach Zürich. Die Arbeit wurde auf mehrere Schiffsleute aufgeteilt, die für bestimmte Waren wie beispielsweise Briefe, Geldsendungen, Vieh, rohe Häute, Felle, Butter und Käse das Transportmonopol erhielten.



Zürcher Schifflände mit den Dampfern «Stadt Zürich I» und «Rapperswyl», um 1870. Im Vordergrund ist die Münsterbrücke und am linken Bildrand die Wasserkirche zu sehen. Die Schifflände liegt am stillen Ausflusstrichter der Limmat. 1882 begannen die Arbeiten für die Quaianlagen unter der Leitung von Arnold Bürkli. Nachdem 1884 die Quaibrücke eröffnet wurde, konnten die Schifflände oberhalb der Wasserkirche und die anderen Anlegestellen an der Limmat von Dampfschiffen nicht mehr angefahren werden.

Die öffentliche Dampfschifffahrt auf dem Zürichsee

Das erste Dampfschiff auf dem Zürichsee, die «Minerva», verkehrte nach seiner Jungfernfahrt am 19. Juli 1835 in regelmässigen Kursfahrten zweimal täglich zwischen Zürich und Rapperswil, wobei es 500 Personen fassen und zugleich antriebslose Schleppschiffe ziehen konnte. Da die meisten Seegemeinden damals noch über keine geeigneten Landungsstege verfügten, wurde der Zubringerdienst von «Kahnführern» besorgt, die Passagiere und Waren auf offenem See über eine Falltreppe ein- und ausbooteten. Bis zur Eröffnung der linksufrigen Eisenbahnlinie 1875 erlebte die Dampfschifffahrt eine eigentliche Blütezeit. Im Rekordjahr 1875 beförderten vierzehn Dampfer 1,5 Millionen Passagiere. Als 1894 auch noch die rechtsufrige Bahn eröffnet wurde, kam es allerdings zu einem dramatischen Einbruch in den Passagier- und Frachttransporten, und es wurden gerade noch 150 000 Schiffsreisende gezählt. In den 1890er-Jahren wurden deshalb kleinere Schiffe, sogenannte «Dampfschwalben», für vierzig Personen eingesetzt, was um 1900 zu einem sprunghaften Anstieg der verkehrenden Schiffe führte. Ab der Jahrhundertwende erlebte die Personenschifffahrt durch den wachsenden Fremdenverkehr wieder einen Aufschwung, und 1906 wurde der grosse Salondampfer Stadt Zürich (900 Passagiere) zu Wasser gelassen. 1914 folgte die «Stadt Rapperswil» (1000 Passagiere). Doch mit den beiden Weltkriegen kam es abermals zum Einbruch und erst später verlieh der Tourismus der öffentlichen Schifffahrt auf dem Zürichsee wieder etwas Auftrieb.



Im Juli 1887 wurden die Quaianlagen eingeweiht. Der Bau war eine der grossen städtischen Arbeiten, die unter der Leitung Arnold Bürklis ausgeführt wurden, um 1890.



▲ Blick vom Turm des St. Peter gegen den See. Vor dem Bau von Quaibrücke, Bellevue und Quaianlagen, um 1860.

Dampfschiffstationen und Schiffswartehallen am Zürichsee

Andrea Mader

Vor der Einführung der Dampfschiffe landeten die flachen Segel- und Ruderschiffe an Steinrampen im Uferbereich. Die grösseren und tiefer gehenden Dampfer, die seitlich beladen wurden, setzten hingegen ins Wasser hineinragende Stege und Landungsbrücken voraus. Um den Bau der Dampfschiffstege bemühten sich zunächst die Wirte der Seegasthöfe, und später setzten sich auch die Gemeinden dafür ein, dass die Passagiere nicht mehr mit Kähnen zu den grossen Dampfschiffen auf den See gerudert werden mussten. Die ersten Dampfschiffstege wurden aus Holz gebaut, es folgten bald Eisen- und Steinkonstruktionen, und in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts setzten sich bei neuen Landungsanlagen Betonkonstruktionen auf Stahlpfählen durch.

Einige Wirte richteten in ihren Seegasthöfen zudem Stuben für die wartenden Schiffspassagiere ein, bis schliesslich die Gemeinden an ihren Schiffstationen, von zum Teil überregional bekannten Architekten und Baumeistern, erste Wartehallen bauen liessen. An den neuen Dampfschiffstationen entlang dem rechten und linken Seeufer verbreiteten sich die Schiffswartehallen rasch, an den von den Kursen wenig berücksichtigten Stationen am Obersee wurden hingegen keine Wartehallen gebaut.

▼ Kursschiff Helvetia beim Anlegen in Horgen, 2011.





▲ Bootsplätze bei der Sust
in Horgen.

Die Bauten der Gattung «Schiffswartehalle» kommen am Zürichsee ausschliesslich als eingeschossige Solitärbauten vor und zeichnen sich durch die Wartehalle aus, die als Innenraum oder als lediglich überdeckter Gebäudeteil ausgeformt unweit vom Ufer die wartenden Schiffspassagiere vor Wind und Wetter schützen soll. Bei vielen der Kleinbauten ergänzen auf der seeabgewandten Seite Nebenräume wie Toiletten, Materialräume und Telefonkabinen das Raumprogramm. Die Schifffahrtsgesellschaft verkauft die Billette bis heute an Bord der Schiffe, sodass auf Personal und entsprechende Räumlichkeiten an den Stationen verzichtet werden konnte.

Die frühen Schiffswartehallen lassen in ihrer Architektur noch keine Verbindung zum Schiffsbau erkennen. Erst mit der Moderne begannen die Architekten, bei den Schiffswartehallen das Warten und das Sehen der ankommenden Schiffe als zentrales Thema im Entwurf umzusetzen. Die Funktion rückte in den Mittelpunkt, und der Bezug zur Schifffahrt wurde auch mit Reminiszenzen an die Schiffsarchitektur gesucht. Mit den Schiffswartehallen der Moderne, insbesondere jener von 1939 in Erlenbach, erreichte die Baugattung schliesslich ihren Höhepunkt.

Dampfschiffstationen und Schiffswartehallen am Zürichsee

Am Zürichsee entstanden mit dem Aufkommen der Dampfschiffahrt zwischen 1870 und 1970 insgesamt 30 Schiffswartehallen, von denen an den heutigen 32 Schiffsstationen noch 17 erhalten sind. Mehr als die Hälfte der Kleinbauten wurden umgebaut, und einige werden heute von Gastronomiebetrieben genutzt.

Die Schiffswartehallen nehmen in vielen Gemeinden eine wichtige städtebauliche Position ein und bilden mancherorts ein schönes Ensemble mit alten Gasthöfen, Gemeindepforten, Baumreihen, Fahnenmasten und repräsentieren gegenüber den Kursschiffpassagieren die Gemeinden.

Die Kleinbauten fanden, im Gegensatz zu den historischen Dampfschiffen, bisher wenig Beachtung und wurden selten gewürdigt. Die Schiffswartehallen sind, ebenso wie der historische Schiffsbestand, Zeugen der bewegten Dampfschiffahrtsgeschichte der Zürichseeregion. Auf kommunaler Ebene wurde die Qualität besonderer Schiffswartehallen als Teil eines Ensembles erkannt, und in einigen Gemeinden wurden die Wartehallen auch als Einzelbau mit Denkmalcharakter gewürdigt. Zwischen 2003 und 2008 ist die Schiffswartehalle in Männedorf kommunal unter Schutz gestellt worden, und die Wartehallen in Erlenbach und Stäfa wurden in die kommunalen Inventare aufgenommen.





▲ Hotel Meyerhof, 1909.
 Die Werbeansichtskarte zeigt das 1842 erstellte Hotel mit dem Saalanbau von 1898. Neben den Kutschen sind die neuen Verkehrsmittel, der Bahnhof und die Dampfschiffstation abgebildet, wo nach 1905 die erste Wartehalle gebaut wurde.

Horgen

In Horgen entstand zwischen 1905 und 1920 an der Schiffsstation beim Bahnhof die erste, aufwendig gestaltete Schiffswartehalle, die nach 1931 wieder abgetragen wurde. 1994 wurde für die Schiffspassagiere gegenüber dem Bahnhof eine einfache offene Wartehalle aufgestellt.



◀▶ Dampfschiffsteg Horgen, um 1920. Die Schiffswartehalle war mit ihrem markanten Dach und dem Dachreiter von weither erkennbar.

Schiffswartehalle Horgen, um 1920. Die aufwendig gestaltete Wartehalle wurde zwischen 1905 und 1920 erstellt und nach 1931 abgetragen.



Bahnwärterhäuschen beim Fährplatz, 1971. Das 1953 erbaute Bahnwärterhäuschen wurde 1973 zur Wartehalle für die Autofährestation umgenutzt.

1979 wurde der Massivbau mit einem Garderobentrakt für die Fährenmitarbeiter erweitert und erneut umgebaut.



Am 1933 angelegten Horgner Fährplatz der Zürichsee-Fähre Horgen-Meilen wurde 1973 das zwanzig Jahre zuvor erbaute Bahnwärterhäuschen zur Wartehalle für die Autofährestation umgenutzt und später erweitert.

Wädenswil

1875 wurde in Wädenswil eine erste Schiffswartehalle beim Landungssteg am Seeplatz gebaut, die 1906 einem Neubau weichen musste. 1951 entstand, als dritte in Wädenswil, die heutige Schiffswartehalle, die als sachlicher Massivbau mit ausladendem Flachdach unweit vom Bahnhof Wädenswil zwischen den Baumreihen steht.

Richterswil

In Richterswil wurde 1939 die erste Schiffswartehalle an der Seepromenade, etwas vom Ufer zurückversetzt, errichtet. Der schlichte Holzbau wurde umgebaut und wird heute als offene Wartehalle genutzt.

Dampfschiffstationen und Schiffswartehallen am Zürichsee



Schiffstation Wädenswil, 1920er-Jahren. Die Wartehalle im Jugendstil wurde 1906 gebaut und 1950 abgetragen.

Stäfa

▼ Stäfa, Hotel Rössli, um 1910. Die Werbeansichtskarte zeigt Stäfa als Tourismusdestination mit regem Kutschenverkehr und flanierenden Gästen an der Seepromenade. Zu sehen ist auch der Dampfschiffsteg mit der Schiffswartehalle von 1884.

In Oetikon, bei der heutigen Station Stäfa, wurde 1867 der bestehende Holzsteg durch einen massiven Landungssteg ersetzt und 1884 die dazugehörige Schiffswartehalle erstellt. Der farbgefasste Holzschindelbau ist hafenseitig an den Schiffslandesteg angebaut und bildet zusammen mit der Hafen- und der Landungsanlage ein einzigartiges Ensemble. Die Wartehalle in Stäfa ist die älteste erhaltene Schiffswartehalle am Zürichsee und dient heute einem Gastronomiebetrieb.



Uetikon am See

In Uetikon am See konnten Dampfschiffe ab 1874 landen, und 1905 entstand am Haabplatz ein erstes Wartehäuschen, das vermutlich bereits 1938 wieder abgetragen wurde. Die heute teilweise rückgebaute pavillonartige Schiffswartehalle entstand 1951.

Männedorf

In Männedorf wurde 1856 neben der Gemeindehaab ein Landungssteg für Dampfschiffe gebaut. 1870 wurde das erste Wartehäuschen erstellt, und 1915 folgte der Ersatzbau. Seit einem Umbau dient der schmucke Kleinbau von 1915 heute einem Gastronomiebetrieb. Die Schiffswartehalle Männedorf ist der letzte Zeuge der Baugattung aus dem frühen 20. Jahrhundert am Zürichsee.



▲ Schiffswartehalle Meilen, 1906. Das öffentliche Wartehäuschen wurde 1906 gebaut und 1930 durch die heutige Wartehalle ersetzt.

Meilen

In Meilen wurde der erste Dampfschiffsteg in den 1850er-Jahren vom Hirschen-Wirt angelegt, und 1864 folgte der Steg beim Hotel Löwen. Nachdem bereits ab 1885 im «Löwen» und im «Hirschen» Warteräume für Schiffspassagiere eingerichtet wurden, erstellte die Gemeinde Meilen 1906 ein erstes öffentliches Wartehäuschen mit Toilettenanlage. 1930 folgte der Ersatz durch den heute teilweise erhaltenen Massivbau, der in prachtvoller Kulisse, vor dem Gasthof zum Löwen und unweit der Kirche, steht.

Dampfschiffstationen und Schiffswartehallen am Zürichsee

Die Fährlandanlage der Zürichsee-Fähre Horgen–Meilen bei der Kirche wurde 1933 in Betrieb genommen, und erst 1955 folgte die dazugehörige Wartehalle. Der augenfällige, elliptische Massivbau mit Kegeldach wurde 1999 umgebaut und die Wartehalle zugunsten der Kiosk-/Bistroerweiterung aufgegeben.

Herrliberg

In Herrliberg entstand vor 1906 ein erster Dampfschiffsteg bei der Post (heute «Bellevue», Seestrasse 157), und ab 1900 legten die Schiffe am Steg beim ehemaligen Hotel Raben an. Hier wurde 1931 ein neuer Dampfschiffsteg eingeweiht und erst 1996 eine einfache offene Wartehalle aufgestellt.



▲ Schiffswartehalle Erlenbach, 2011. Die Schiffswartehalle von 1939 mit dem Restaurant Schönau im Hintergrund.

Erlenbach

In Erlenbach wurde 1863 der erste Landesteg für Dampfschiffe beim Gasthaus Schönau gebaut, und bereits 1872 richtete der Schönau-Wirt im Gasthaus eine Stube für die wartenden Schiffspassagiere ein. Ab 1893 diente schliesslich ein umgebautes Gartenhäuschen neben dem Steg als Warteraum. Die heutige Schiffswartehalle wurde 1939 im Hinblick auf die Landesausstellung in Zürich neben den Gasthof Schönau gebaut. Als herausragender Zeuge der klassischen Moderne ist der Bau wohl der prä-

Schiffswartehalle Küsnacht-Heslibach, 2011. Die Schiffswartehalle von 1947 (links) liegt direkt an der Uferkante, und die mit Sprossenfenstern verglaste Wartehalle lässt den Blick frei auf den langen vorgelagerten Schiffsteg.



gnanteste Vertreter seiner Gattung am Zürichsee. Das markante, weit auskragende Betonflachdach ruht auf einer Pilzstütze und überdeckt den Zugang zur Landungsstation. Der Eisenbetonbau ragt mit dem gedeckten Umlauf über die Uferkante hinaus und erinnert mit dem filigranen Geländer an die Reling der Salondampferdecks. Die dreiseitig verglaste Wartehalle gibt den Wartenden den Blick frei auf den See und die ankommenden Schiffe. Der gestalterisch und handwerklich hochwertige Bau ist weitgehend original erhalten.

Küsnacht

Die erste Landungsstation in Küsnacht wurde beim Hotel Sonne (heute Station Küsnacht) gebaut. Es folgten die Station bei Goldbach und ein Landungssteg beim Strandbad (heute Station Küsnacht-Heslibach).

Die Schiffswartehalle an der Station Küsnacht wurde 1953 beim Hotel Sonne erstellt. Der Sichtbetonbau mit ausladend geschwungenem Flachdach und ausgeformten Sitzbänken knüpft mit seiner Erscheinung an die Ästhetik der modernen Schiffswartehalle in Erlenbach an. Die Schiffswartehalle wurde erweitert und dient heute dem Gartenrestaurantbetrieb der «Sonne».

An der Station Küsnacht-Heslibach entstand 1947 die heutige Schiffswartehalle. Der Holzbau mit Walmdach erinnert an das «Landi-Dörfli», das unweit von Küsnacht am Zürichhorn für die Landesausstellung 1939 gebaut wurde und mit nachgestellten Bauernhäusern die ländliche Schweiz repräsentierte.

An der Station Küsnacht-Goldbach wurde 1968 im Zusammenhang mit der Neugestaltung des Hafens und der Landungsanlage der bisher letzte typische Bau der Gattung «Schiffswartehalle» erstellt. Der Sichtbetonbau mit Flachdach verfügt über eine grossflächig verglaste Wartehalle mit gedecktem Vorplatz.

Zollikon

In Zollikon landeten die Dampfschiffe beim damaligen Casino Zollikon, wo 1939 die erste, heute in die Parkanlage integrierte Schiffswartehalle gebaut wurde. Der aus Metall konstruierte Pavillon mit ovalförmigem Grundriss ragt zur Hälfte über die Ufermauer hinaus und tritt vom See her augenfällig in Erscheinung. Die Wartehalle ist grossflächig verglast und gewährt durch seine vorgerückte Lage den Wartenden ein wunderbares Panorama.



▲ Schiffswartehalle Bürkliplatz Zürich, vor 1938. Der Bau von 1911 ist mit genietetem Blech verkleidet und über dem Tonnendach ragt ein Kamin. Mit ihrer markanten Positionierung und ihrem Ausdruck erinnert die Wartehalle an den Schiffbau. Die Schiffswartehalle wurde 1962 wieder abgetragen.

Stadt Zürich

In der Stadt Zürich und in Wollishofen wurden seit der Einführung der öffentlichen Dampfschiffahrt insgesamt zehn verschiedene Anlegestellen angefahren. An der Station Seefeldquai (bis 1912 Station Neumünster) entstand vor 1887 eine Wartehalle, die 1908 wieder abgetragen wurde.

An der Station Bürkliplatz (bis 1996 Station Bahnhofstrasse) wurde vor 1891 die erste Wartehalle erstellt, die 1911 einem Neubau weichen musste. Der heutige Verkaufspavillon mit Kiosk, Fahrkartenschalter und gedecktem Wartebereich ersetzte 1987 einen im Jahr 1962 erbauten Pavillon.

Kilchberg

Zu Beginn des 20. Jahrhunderts wurden in Kilchberg die Stationen Kilchberg-Bendlikon, Mönchhof und Schooren von Kursschiffen bedient. 1925 ersetzte in Bendlikon beim Hotel Löwen die heutige Wartehalle einen Vorgängerbau, und 1930 folgte an der ehemaligen Station Schooren eine Schiffswartehalle, die 2005 wieder abgetragen wurde.

Dampfschiffstationen und Schiffswartehallen am Zürichsee

Die Schiffswartehalle an der Station Kilchberg-Bendlikon bildet als markanter Baukörper zusammen mit der Hafenanlage ein schönes Ensemble. Der verputzte Kleinbau ist stilistisch noch im Heimatstil verankert, lässt jedoch erste Elemente der Moderne erkennen. Die Schiffswartehalle wurde mit der Sanierung von 2003 dem Ursprungszustand wieder angenähert.

Schiffswartehalle Kilchberg-Bendlikon, 2011. Der Bau steht auf der in den See ragenden Schiffsanlegestelle an exponierter Lage. Das leicht geschweifte Ziegeldach überspannt die offene Wartehalle. Die seitliche Sprossenfensterverglasung schützt die Wartenden vor Wind und Wetter.



Rüschlikon

1908 wurde in Rüschlikon das erste Wartehäuschen an der Dampfbootstation erstellt. 1970 wurde die heutige offene Wartehalle als Teil einer neugestalteten Parkanlage erstellt, nachdem die alte Wartehalle 1969 abgetragen worden ist.

Thalwil

In Thalwil wurde der erste Dampfschiffsteg beim Hotel Krone in Ludretikon (heute Seebad) gebaut. 1930 wird an der Station Thalwil der moderne sachliche Flachdachbau erstellt, der etwas vom Ufer zurückversetzt zwischen den Baumreihen der Parkanlage steht.



▲ Schiffswartehalle Rüschtlikon,
1920.

Zürichseekapitän Ernst Rimensberger

James J. Frei



▲ Kapitän Rimensberger, 2011.

Seit 38 Jahren ist Ernst Rimensberger für die Zürichsee-Schiffahrtsgesellschaft (ZSG) tätig. Seine Karriere führte ihn vom Matrosen über Kassier, Bootsführer, Schiffsführer über Kapitän II zum heutigen Kapitän I. Mit diesem Grad darf er sämtliche Schiffe auf dem Zürichsee kommandieren. Er hat in seiner langen Laufbahn zahlreiche Motorschiffe (MS) und Motorboote (MB) der Zürichsee-Schiffahrtsgesellschaft (ZSG) gesteuert: früher die Schiffe MS Möve, MS Halbinsel Au, MS Speer, MS Glärnisch, MS Etzel, MS Ufenau sowie die Limmatschiffe MB Albis, MB Uto und MB Tödi, später die Schiffe MS Albis, MS Pfannenstiel, MS Uetliberg, MS Forch, MS Zimmerberg und die Limmatschiffe MB Felix, MB Regula und MB Turicum, ausserdem auch die heutigen Schiffe MS Helvetia, MS Linth, MS Limmat, MS Wädenswil, MS Säntis, MS Bachtel, MS Panta Rhei und die stolzen Dampfschiffe Stadt Zürich und Stadt Rapperswil.

In der «Vor-Mobiltelefonie-Zeit» (1975 wurde in der Schweiz das Nationale Autotelefonnetz «Natel» eingeführt) war vieles noch ruhiger als heute, auch in der Schifffahrt. Bis im Jahr 1975 wurden Anschlussreisende, die per Bahn oder per Schiff am Steg bereit standen, mittels rot blinkender Lampe in der Nähe des Schiffstegs angekündigt. So wusste der Kapitän, ob er eine Station anzufahren hatte oder ob er durchfahren durfte.

Mit derselben roten Lampe wurden auch wichtige Meldungen angekündigt, die von den Schifffahrts-Betriebsbüros, zum Beispiel in Thalwil oder Wädenswil, an den Kapitän weitergeleitet werden mussten. Beim Halt hatte dann ein Besatzungsmitglied zu einem in der Nähe der Schiffstation stehenden Telefon zu eilen, um die wichtige Information entgegenzunehmen und sie dem Kapitän zu überbringen.

Mit dem Aufkommen des Sprechfunkes auf See wurde die Kommunikation erheblich vereinfacht und beschleunigt. Solche Funkgeräte wurden allerdings nur nach und nach auf den Schiffen der Binnenschifffahrt eingebaut. Eine sehr wichtige Innovation waren die Radargeräte, die eine grosse Erleichterung brachten, zum Beispiel beim Navigieren im Nebel. Als später der Wendezweiger, ein Gerät, das anzeigt, ob und wie genau ein Schiff geradeaus fährt, von der Luftfahrt übernommen wurde, waren grosse Erleichterungen beim Navigieren von Schiffen zu spüren. Durch diese neuen, zum Teil sehr teuren Techniken wurde die Schifffahrt, speziell die Binnenschifffahrt, noch sicherer.

Ernst Rimensberger legte in seiner langen Zeit als Kapitän mehrere hundert Mal am Schiffssteg in Horgen an. Ein wirkliches Problem gab es nie. Allerdings ist der Horgner Steg bei starkem Westwind sehr heikel anzusteuern und oft eine grosse Herausforderung. Aber passiert ist zum Glück nie etwas.



▲ Wendezweiger



▲ Dampfschiff Stadt Zürich, 2011.



▲ «Police-Divers» vor der Horgner Sust, 2004.

Im Jahr 2004 gab es indes etwa drei Monate lang einige witzige Begebenheiten. Der Kulturfonds Horgen hatte am Seeufer die Gruppenausstellung «Seegang» organisiert. Einer der Künstler, Max Grüter, konstruierte einige schwarze Taucher, die mit markanten orangenen Streifen recht auffällig wirkten. Er verankerte sie im Seebecken zwischen Sust und Schiffssteg, und zwar so, dass nur gerade die Oberkörper aus dem Wasser ragten und dieselben sich je nach Wind und Strömung schaukelnd drehten. Als Kapitän wurde Ernst Rimensberger während dieser spannenden Ausstellung oft und regelmässig von verunsicherten, zum Teil recht erschrockenen, aber auch neugierigen Passagieren, insbesondere Japanern und Amerikanern, mit Fragen gelöchert. Was ist denn hier passiert, «is it a crime?», «are these police-divers (Polizeitaucher)»?



Die Flotte der Zürichsee-Schiffahrtsgesellschaft 2012

Typ* /Name	Baujahr	Bauwerft	Maschine	Antrieb	Personenkapazität
DS Stadt Zürich	1909	Escher Wyss	Escher Wyss	2 Schaufelräder	750
DS Stadt Rapperswil	1914	Escher Wyss	Escher Wyss	2 Schaufelräder	750
MS Linth	1952	Bodan	MAN	2 Schrauben	1000
MS Säntis	1957	Bodan	MAN	1 Schraube	300
MS Limmat	1958	Bodan	MAN	1 Schraube	700
MS Bachtel	1962	Bodan	MAN	1 Schraube	250
MS Helvetia	1964	Bodan	MAN	1 Schraube	1200
MS Wädenswil	1968	Bodan	MAN	1 Schraube	700
MS Albis	1997	Bodan	MAN	2 Schottelpropeller	300
MS Pfannenstiel	1998	Bodan	MAN	2 Schottelpropeller	300
MS Uetliberg	1999	Bodan	MAN	2 Schottelpropeller	300
MS Forch	2001	Bodan	MAN	2 Schrauben	150
MS Zimmerberg	2001	Bodan	MAN	2 Schrauben	150
MS Panta Rhei	2007	ÖSWAG	MAN	2 Schrauben	700

*Typ: DS = Dampfschiff / MS = Motorschiff

www.zsg.ch (14. Juni 2012)

Die «schwimmende Brücke» über den Zürichsee

Albert Caflisch



Die Crew auf dem Fährschiff

Am 10. Februar 2012 treffe ich, wie vereinbart, Schiffsführer Angelo Tozzi auf dem «grünen» Fährschiff Burg, das Horgen um 10.10 Uhr Richtung Meilen verlässt. Es ist prachtvolles Wetter bei minus 10 Grad. Von der Kälte spüre ich kaum etwas. Ich sitze in der geheizten Steuerkabine und geniesse die wunderbaren Überfahrten, während ich mit dem erfahrenen Schiffsführer Tozzi plaudere und viel Interessantes erfahre.

Wie kamen Sie zur Fähre?

Ich lernte Autospengler und arbeitete später in einem Ersatzteillager; das war totaler Stress. Durch einen Freund erfuhr ich, dass bei der Fähre Stellen frei werden. Kurz entschlossen meldete ich mich, ich wurde eingestellt und freue mich jeden Tag, hier zu arbeiten.

Welche spezifische Ausbildung haben Sie absolviert?

Ich habe von unten nach oben gedient, als Kassier, Maschinist, Schiffsführer. Von älteren Schiffsführern wurde ich während drei Monaten in Praxis und Theorie geschult. Ein Beamter des Bundesamtes für Verkehr hat die Schlussprüfung abgenommen.

Wie ist es mit Ihrer Arbeitszeit?

Es ist schon eine spezifische Regelung. Wir haben Samstag/Sonntag nicht automatisch frei, die Familie muss da mittragen. Üblicherweise habe ich entweder Frühschicht (06.00 bis 14.10 Uhr) oder Spätschicht (14.00 bis 22.00 Uhr). Es gibt aber auch die sogenannte «Lölschicht» zwischendurch.



▲ Schiffsführer Angelo Tozzi, 2012.

Wieviele Leute sind bei der Zürichsee-Fähre angestellt?

Wir sind eine Belegschaft von etwa 50 Personen, inklusive Büro und Werkstätte, vor allem Männer. Es hat zwei Kassiererinnen und zwei Frauen auf dem Büro. Unser Betrieb ist ein guter Arbeitgeber. Wir brauchen keine Ausschreibungen zu machen. Die Mannschaft muss zueinander passen, die Einstellung läuft von Mund zu Mund.

Sie haben wunderbar fein und millimetergenau angelegt, bravo!

Danke. Ja, mit den neuen Fährschiffen ist es herrlich zu fahren. Sie verfügen über einen Joystick und Motoren der Firma MTU. Sie entsprechen zusätzlich den allerstrengsten Abgasvorschriften.

Wie ist es bei Nebel oder bei sommerlichem Hochbetrieb auf dem See?

Bei Nebel fahren wir mit Radar und Kompass. Gegenüber den Schiffen der Zürichsee-Schiffahrtsgesellschaft gilt der Rechtsvortritt. Bei den Freizeitsportlern, das heisst den Seglern, besonders bei einer Regatta, und bei den Ruder- und Schlauchbooten machen wir uns bemerkbar und suchen unseren Weg.

Die Überfahrt dauert 10 Minuten; der Fahrplan wurde immer mehr verdichtet, in Stosszeiten gibt's den 6-Minutentakt; wann und wie wird aufgetankt?

Der Tanklastwagen kommt auf die Fähre. Während der Hinfahrt wird der eine Tank gefüllt, während der Rückfahrt der andere.



Die 1932 gegründete Zürichsee-Fähre Horgen-Meilen AG nahm ihren Betrieb mit dem «Schwan I» am 4. November 1933 im Halbstundentakt auf.



▲ Stapellauf der Fähre Schwan I
(noch ohne Aufbau) in Ober-
meilen, 20. Mai 1933.

Wie ist der Kontakt zur Kundschaft?

Ich springe ab und zu als Kassier ein. Das mache ich gerne. Man trifft dabei oft Bekannte, und fröhliche Grüsse und manche Scherzworte fliegen hin und her. Manche Passagiere sind gesprächig, nach dem Motto «Verzell du das em Fährimaa!»

Können Sie von besonderen Ereignissen berichten?

Ja, da gab es schon besondere Situationen: Ein Automobilist lässt den Schlüssel im Zündschloss stecken und verriegelt nach dem Aussteigen die Autotüre. Da sind Hilfe und Eile geboten!

Oder ein Pendler benützt die Fähre regelmässig als Fussgänger. Eines Tages kommt er mit dem Auto, und prompt geht er nach alter Gewohnheit zu Fuss von Bord. Ein anderer Fahrgast hat die Handbremse nicht gezogen und fragt beim Verlassen des Schiffs vorwurfsvoll: «Warum hat die Fähre heute so gerumpelt?» Wer den Fahrpreis nicht bezahlen kann, erhält eine Rechnung, eine Situation, die für beide Teile nicht immer so angenehm ist.

Ein besonderes Ereignis war sicher auch das Rundherum-Manöver von «Schwan I» anno 1933!

Ja, es gäbe noch manches zu berichten, beispielsweise dass die «Zürisee» nach einem Bubenstreich einige Tage mit der Aufschrift «Zürihegel» verkehrte.

Herr Tozzi, ich danke Ihnen für Ihre Auskünfte. Es war sehr angenehm, mit Ihnen zu plaudern.



Adrian Meier, Chef Technik,
in der Werkstatt, 2012.

Die Leute im Hintergrund

Damit die Passagiere jeweils so bequem über den Zürichsee setzen können, braucht es nicht nur eine «Dreier-Crew» (Schiffsführer, Kassier, Maschinist) auf dem Fährschiff, sondern auch mehrere tüchtige Leute im Hintergrund: den Verwaltungsrat, die Geschäftsführung, die Fahrdienstleitung und die Mitarbeitenden im Bereich Technik/Werkstätte. Ich sprach mit Adrian Meier, meinem ehemaligen Schüler und heutigem Chef Technik.

Wie bist du zur Fähre gekommen?

Ich habe Elektriker gelernt und bildete mich danach ständig weiter. Von unserer Elektrofirma aus hatte ich ab und zu für die Fähre zu tun. Als der Patron die Firma verkaufte, war es deshalb nur ein kleiner Schritt, vollberuflich zur Fähre zu wechseln.

Welche Funktion hast du heute?

Zuerst durchlief ich im Schnellverfahren die Chargen Kassier, Maschinist und später Schiffsführer. Dann arbeitete ich acht Jahre lang als Betriebs-elektriker. Es ist faszinierend, für den Unterhalt der Fährschiffe zu sorgen. Ich nahm danach eine neue Herausforderung an und bin seit einem Jahr Chef Technik. In der Dreier-Equipe sind wir zuständig, dass die Schiffe funktionieren und fahren.

Hast du dir das nötige Know-how selber beigebracht, oder war eine Zusatzausbildung nötig?

Ich habe bereits als Betriebselektriker sehr viel gelernt bei den Unterhaltsarbeiten. Weiterbildung ist permanent notwendig. Für gewisse Arbeitsein-sätze wie Motoren, Propeller und Steuerung ziehen wir Fachleute bei.



Auto-Fähre Horgen-Meilen,
Postkarte von 1935.

Wie ist deine Arbeitszeit?

Wir arbeiten regelmässig von 7.00 bis 16.30 Uhr und halten eine kurze Mittagspause ein. Am Samstag und Sonntag sowie an Feiertagen hat einer von uns Pikett-Dienst. Wenn jemand von der eingeteilten Schiffscrew kurzfristig ausfällt, lässt einer von uns die Arbeit auf dem stehenden Schiff ruhen und springt auf dem fahrenden Schiff ein.

Du erzählst ganz begeistert von deinem Wirken. Wirst du als Vorgesetzter voll akzeptiert?

Ich habe meine Linie. Fachwissen und Sachkompetenz sind wichtig, dazu Verständnis und Lob für die Mitarbeiter.

Ihr habt gute Kameradschaft untereinander, es herrscht ein gutes Betriebsklima, nicht wahr?

Ja, ab und zu hat einer seinen schlechten Tag. Es ist selten, dass jemand die Fähre vor der Pensionierung verlässt. Es gibt so etwas wie einen Betriebsstolz. Eine Stellen-Ausschreibung kommt nur in spezifischen Fällen vor.

Möchtest du noch etwas ergänzen?

Die meiste Zeit im Jahr stehen alle fünf Fährschiffe im Einsatz. Von Ende November bis Ende März sowie in den Frühlings-, Sommer- und Herbst-Schulferien stehen vier Schiffe bereit, weil jeweils eines überholt werden muss.

Adrian, deine Mitarbeiter und die Fachkräfte erwarten dich in der Werkstätte. Ich danke dir für die halbe Stunde, während der du mir Red und Antwort gestanden hast.



Auf See mit der Familie Zwald,
1894.



▲ Am Stehruder Carl Zwald junior (geb. 1875), am Sitzruder seine Schwester Hanna Zwald (geb. 1876), in der Mitte sitzend ihre Tante «Liseli» Elisabeth Schwarzenbach-Zwald (geb. 1835).

Bootsplätze

Monika Neidhart

Vor rund zwei Jahren informierte die Neue Zürcher Zeitung, dass kaum noch ein Mangel an Bootsplätzen vorhanden sei. Es stimmt, rund um den Zürichsee gibt es unzählige Bootsplätze, sei dies von privaten Anbietern oder den Gemeinden. Aber auf die Bootsplätze in Horgen trifft die seinerzeitige Aussage nicht mehr zu. Interessiert sich ein Horgner Einwohner/ eine Einwohnerin für einen Bootsplatz, ist je nach Kategorie mit einer Wartezeit von 10 bis 20 Jahren zu rechnen. Aber Vorsicht, einmal angemeldet genügt nicht, um auf der Warteliste zu bleiben. Gemäss kantonalen Verordnung über das Stationieren von Schiffen ist die Anmeldung jährlich jeweils bis 1. März zu erneuern. Für die Erstanmeldung erheben die Gemeinden eine Gebühr. In Horgen beträgt diese 100 Franken. Die jährliche Erneuerung der Anmeldung ist dann kostenlos.

Die Gemeinde Horgen und die Genossenschaft «Schiffsteg im Scheller» bieten insgesamt 222 Plätze an, aufgeteilt in 79 Steg-, 56 Bojen- und 87 Trockenplätze. In Horgen fehlen die sogenannten Hafenplätze, wie sie in den andern Bezirks-Seegemeinden (mit Ausnahme von Oberrieden) angeboten werden. Die Anzahl an vermietbaren Bootsplätzen von privaten Seeanstössern ist vernachlässigbar.

▼ Blick auf die Haab mit der Villa Seerose im Hintergrund, 2012.





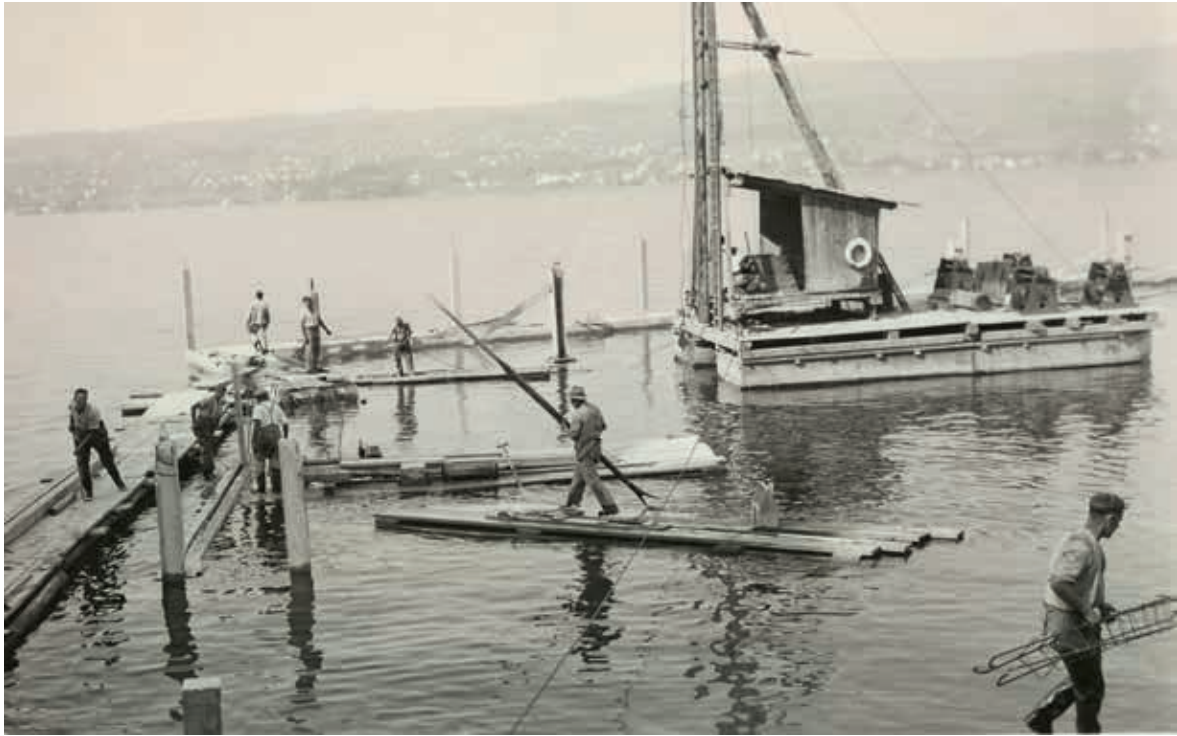
▲ Haab bei der Seerose, 1937
erbaut und 1948 erweitert.

In Horgen sind zwei Werften angesiedelt, wobei sich die Yachtwerft Faul AG auf das Angebot von Gesamt-Dienstleistungen rund um das Boot spezialisiert hat. Sofern gewünscht, wird nebst dem Unterhalt des Bootes auch der Picknickkorb bereitgestellt. Die Bootswerft F. Huber AG besitzt keine frei vermietbaren Bootsplätze. Beide Werften verfügen über Winterlager.

Auf der Warteliste der Gemeinde (inkl. Genossenschaft Resa) sind aktuell 254 Personen eingetragen, wobei der älteste Eintrag aus dem Jahr 1982 stammt. Für die Zuteilung eines Bootsplatzes braucht es somit eine gehörige Portion Geduld. Allerdings ist diese Wartezeit nicht die Regel; zudem gilt, je kleiner das Boot, desto eher erfolgt die Zuteilung eines Bootsplatzes. Ist ein Interessent auch mit einem Bojenplatz zufrieden, sind die Wartezeiten noch kürzer.

Nicht jeder Bootsplatz eignet sich für jedes Boot. Unterschieden wird zwischen Segel-, Motor- und Schlauchbooten. Die Segelboote finden ihren Platz eher am Steg und an Bojen. Um zum Bojenplatz zu gelangen, benötigt der Bootsbesitzer oder die Bootsbesitzerin ein Kleinboot, ein sogenanntes Dingi. Von ein paar wenigen Bootsbesitzern ist bekannt, dass sie ihr Kleinboot jeweils nur für die Bootstour einwässern.

Während der Wintermonate nehmen die meisten Bootsbesitzer ihre Boote aus dem Wasser und bringen sie ins Trockene, sei dies in eine der vielen Werften rund um den See oder in eine leerstehende Scheune beziehungsweise eine geeignete Halle. Angesagt während der Wintermonate sind die Revision des Bootes und die Vornahme allfälliger Erneuerungen und Reparaturen.



▲ Bau der Haab, 1937.

Bootsplätze im Bezirk Horgen 2012

	Richterswil	Wädenswil	Horgen	Oberrieden	Thalwil	Rüschlikon	Kilchberg
Einmalige Anmeldegebühr Warteliste	80.-/50.-*	80.-	100.-	gratis	200.-	150.-	gratis
Anzahl Plätze	H 173 S - B - T 30	H 385 S - B 7 T 56	H - S 79 B 56 T 87	H - S 16 B 87 T 51	H 268 S - B - T -	H 67 S - B 42 T 4	H 160 S - B 96 T 11
Anzahl Personen auf Warteliste	100+10 (T)	280	254	110	190+30 (T)	141	205

H = Hafенplätze, S = Stegplätze, T = Trockenplätze, - = keine Plätze vorhanden

* Bearbeitungsgebühr bei vergessener/verspäteter Anmeldung

ZSZ, 21. März 2012

Die Kosten für einen Bootsplatz sind so unterschiedlich wie die Art der Bootsplätze. In Horgen bewegen sich diese zwischen 263 und 950 Franken pro Jahr. Mit diesem Betrag wird der Platz bezahlt, nicht aber das Ein- und Auswassern oder gar weitere Leistungen wie eine Reinigung des Bootes usw. Ebenso ist die Versicherung Sache des Bootseigentümers; die Gemeinde kommt weder für Schäden durch Naturereignisse noch durch Vandalismus auf. Mit den Einnahmen aus den Bootsplätzen finanziert die Gemeinde Horgen in erster Linie den Unterhalt und die Erneuerung der Plätze.

Die Abklärungen machen deutlich, dass die Nachfrage nach Bootsplätzen noch immer das Angebot übersteigt. In Horgen stimmt deshalb noch heute die Aussage, dass die Zusage für einen Bootsplatz sinnvollerweise vor der Anschaffung eines Bootes erfolgen sollte.

▼ Hafen Horgen Resasteg, 2012.



Max Bachmann: Mit «Pollan» unterwegs

Hans Erdin



▲ Max Bachmann steuert die Pollan aus der Haabe, 2011.

Max Bachmann wird in diesem Jahr 80 Jahre alt. Das Reisen und seine Erlebnisse auf den Seen haben ihn geprägt und lassen ihn jünger erscheinen, als er tatsächlich ist. Er erzählt mir vom gerade jetzt eingeleiteten Verkauf seines Bootes namens Pollan, das er 1972 kaufen konnte. Die Pollan ist nicht irgendein Boot, es handelt sich um eine wertvolle Rarität des Bootsbauers Pedrazzini, die von Max Bachmann in all den Jahren liebevoll gepflegt wurde. Nun steht der Verkauf an, altershalber, wie er erzählt. Das Einsteigen ins Boot über Bug und die Bugscheibe ist mühsam geworden. Irgendwann ist fertig, sagt er, Wehmut in der Stimme. Natürlich tue es weh, nach all den Jahren nicht mehr auf dem geliebten See fahren zu können. Er blickt zurück in seine Jugend und den damals aufkommenden Traum des eigenen Bootes auf dem Zürichsee.

1932 in Wädenswil geboren und aufgewachsen, bastelte er schon früh an einem eigenen schwimmenden Gefährt. Sein Holzgestell, umspannt mit Blachen, entsprach schon damals nicht den Anforderungen an ein sicheres, seetüchtiges Boot. Aber es gab ihm die Möglichkeit, erste Versuche auf dem Zürichsee zu wagen. Viel später, nach Lehre und Arbeitsstelle in Meilen, wo er bis 1959 wohnte, fand Max Bachmann eine Bleibe

in Horgen. 1962 baute er zusammen mit seinem Jugendfreund Hans Burkhardt ein erstes «richtiges» Boot. 1965 entstand in einer Schreinerei auf dem Horgenberg das zweite, grössere Schiff, wieder mit Hans Burkhardt. Fast ein Jahr dauerte es, bis das Boot fertig für den ersten Einsatz auf dem Zürichsee war. Ein Traum ging in Erfüllung, als er das Boot für einen Sommer auf dem Lago Maggiore fahren durfte; ein Horgner Bauunternehmer brachte die Ladung mit einem Laster an den Langensee. Bei der Auswasserung in Tenero passierte das Unglück, ein Seil riss und das in der Luft hängende Boot fiel in den See, überschlug sich und sank auf den Grund. Am gleichen Tag noch geborgen, wurde das arg ramponierte Schiff nach Horgen zurückgebracht.

Man schrieb das Jahr 1972, und Max Bachmann war in der Lage, beim berühmten Bootsbauer Pedrazzini in Bäch ein Schiff bauen zu lassen. Pedrazzini's Boote sind echte Raritäten, die Stückzahlen waren und sind auch heute noch limitiert. «Pollan» wurde das Boot getauft, ein Name den man wohl nicht einfach so versteht. Max Bachmann wollte einen speziellen Namen für dieses spezielle Boot. Pollan hiess ein Walfischjägerboot an Grönlands Westküste, die Bachmann 1960 befuhr. 14 Tage war er unterwegs mit diesem Schiff, dessen Namen er für sein Boot auf dem Zürichsee übernahm.

Nicht nur auf dem Zürichsee war Max Bachmann unterwegs, er befuhr vor Jahren auch immer wieder den Walensee, den er mit einer über einstündigen Fahrt von Schmerikon durch den Linthkanal erreichte. Einfach war das nicht, denn bei Ziegelbrücke gab es eine Stromschnelle von über 60 Zentimeter Höhe zu überwinden. Nur mit Vollgas war dies möglich, Vollgas, das er selten gab, denn Max Bachmann gehörte zu den gemächlich fahrenden Freizeitkapitänen, ein Raser auf dem See war er nie. Den Walensee erreicht, überkam ihn jedesmal ein unglaublich schönes Gefühl. Die hohen, faszinierenden Felswände der Churfürsten und die wenigen Boote auf dem See waren der Lohn für die lange Fahrt.

Nun ist die Zeit als Bootsigner auf dem Zürichsee vorbei. Der Bootsplatz in der Horgner Haab wird gekündigt, das Boot an einen Liebhaber verkauft. Noch einmal spürt man die Wehmut, aber es ist, wie es ist, sagt Max Bachmann, man wird nicht jünger. Reisen aber wird er auch weiterhin, an Orte, die nicht vom Massentourismus überschwemmt werden. Da bleibt er sich treu.

Käpfner in Badekleidern:
 Emmi Scheupp, Anni Scheupp-
 Gantensberger, Seline
 Scheupp, Berta Widmer-
 Schättin, Alice Keller und
 Fritz Widmer, 1923.

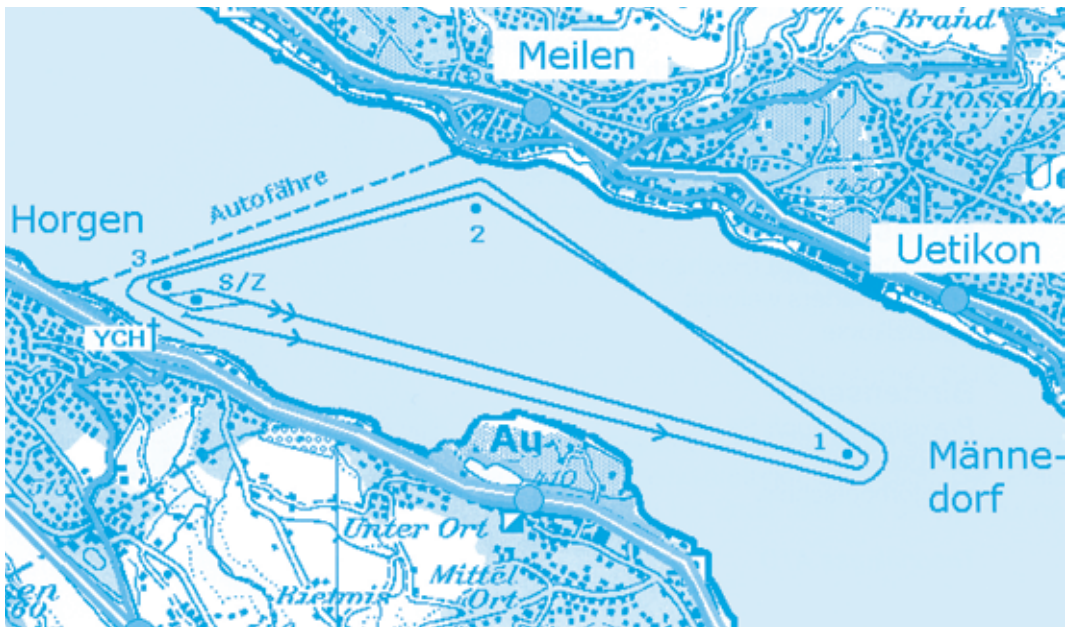


▼Boote vor der Villa Seerose,
 1907.



Die Kreuzerpokal-Regatta

Doris Klee



▲ Kurs der Kreuzerpokal-Regatta, 2011.

Jedes Jahr im September ist Horgen der Hauptschauplatz einer farbenfrohen Segelregatta. Zur Austragung kommt die Kreuzerpokal-Regatta, die den Abschluss des sogenannten Ruf-Langstreckencups bildet. Bis zu 90 Schiffe in verschiedenen Kategorien nehmen an der Regatta teil. Start und Ziel befinden sich beim Clubhaus des 1968 gegründeten Yacht-Clubs Horgen, der die Regatta organisiert.

Als «Kreuzer» bezeichnete man ursprünglich Kriegsschiffe, später auch grosse Segelschiffe, die Yachten. Diese gaben dem Kreuzerpokal den Namen. Zur Regatta zugelassen sind nur grössere Einrumpfkielboote und Jollenkreuzer (Jollen mit Kajüte) mit mindestens 300 Kilogramm Gesamtgewicht.

Die Kreuzerpokal-Regatta führt in einem Dreieckkurs von Horgen nach Wädenswil (Boje 1: Seemitte auf Höhe Wädenswil-Uetikon), Meilen (Boje 2) und zurück nach Horgen (Boje 3). Zu absolvieren sind zwei Runden. Die Start-Ziel-Boje befindet sich vor dem Clubhaus des Yacht-Clubs Horgen, 50 Meter östlich von Boje 3. Der Kurs ist knapp östlich des Fährnkurses Horgen-Meilen angelegt, damit die Fähre nicht behindert wird. Gelegentlich kreuzen hingegen Kursschiffe der Zürichsee Schifffahrtsgesellschaft den Regattakurs, die gegenüber den Seglern den Vortritt haben. Motorboote müssen den Seglern ausweichen, Ruderboote jedoch haben gegenüber Segelbooten immer den Vortritt.



▲ Gemütliches Rudern vor hektischem Segeln, 2011.

Der Kreuzerpokal ist die abschliessende Regatta des Ruf-Langstreckencups. Zu dieser Rennserie gehören neun Regatten. Das Auftaktrennen ist jeweils der Schoggi-Cup der Seglervereinigung Kilchberg. Dann gibt es eine Auffahrtsregatta, eine Tag- und Nachtregatta, das Buchbergderby, den Halbinsel Au-Cup und drei Distanzfahrten, darunter die an Pfingsten durchgeführte Distanzfahrt Zürich-Rapperswil mit Start in Zürich-Tiefenbrunnen und Ziel in der Kempratner Bucht.

Als Abschluss des Ruf-Langstreckencups hat der Kreuzerpokal eine besondere Bedeutung, wie der Horgner Regattaverantwortliche Walter Oberholzer erklärt, denn nach dem Rennen findet im und beim Clubhaus des Yachtclubs ein grosses Seglerfest mit Nachtessen und den Preisverteilungen statt – «eine grosse Herausforderung für den Yachtclub Horgen». Die Kategoriensieger des Ruf-Langstreckencups erhalten einen Wanderpokal, ebenso die Tagessieger der einzelnen Gruppen, die mit dem Kreuzerpokal belohnt werden. Für den Yacht Club Horgen bedeutet die Kreuzerpokal-Regatta viel Prestige und zudem auch eine willkommene Einnahmequelle, da das Startgeld von 50 Franken pro Boot dem organisierenden Club zukommt.



Regatta-Leiter Walter Oberholzer, 2011.



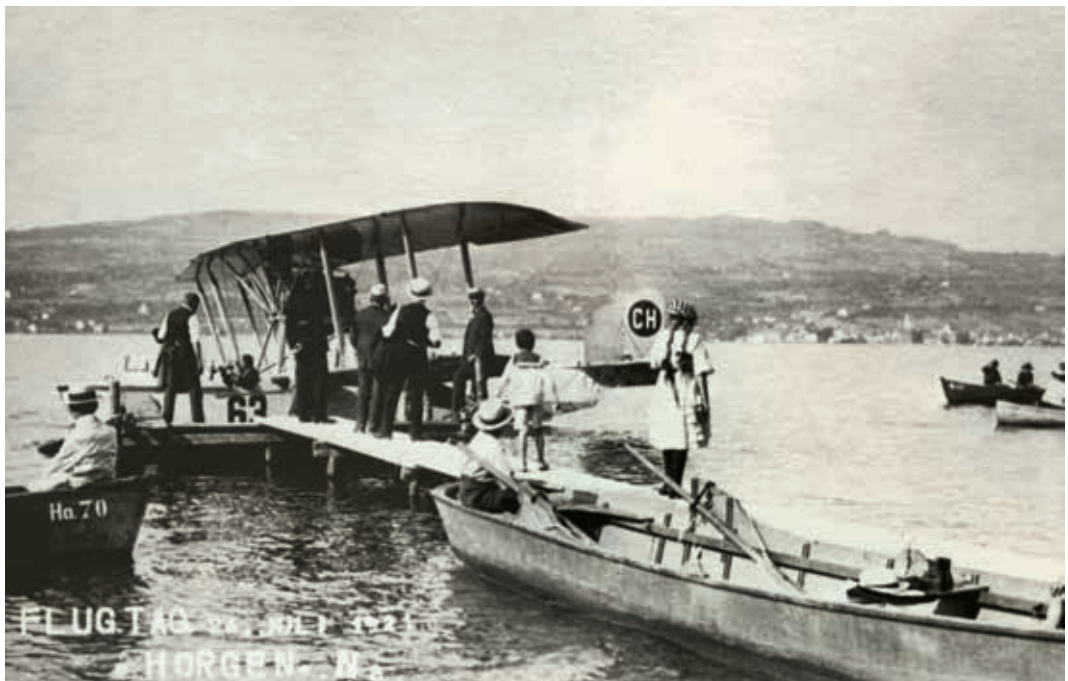
Flugtag 1921 in Horgen

Doris Klee

Neben Schiffen verkehrten auf dem See zuweilen auch Flugzeuge. Im Juli 1921 veranstaltete der Horgner Verkehrsverein einen «Flugtag» mit dem bekannten Flugpionier und Flugzeugbauer Alfred Comte (1895–1965), der in Oberrieden eine Sportfliegerschule führte. Comte bot am Flugtag mit einem Wasserflugzeug kleine Rundflüge zum Preis von 35 Franken pro Person an. Der Startplatz im See und die Festwiese im «Aabachspitz» befanden sich beim heutigen Sportbad Käpfnach. Gemeindechronist Fritz Zwingli würdigte in der Horgner Gemeindechronik von 1921 den Flugtag mit einem längeren Abschnitt:

«Eine Festlichkeit besonderer Art war der Flugtag vom 24. Juli, veranstaltet vom Verkehrs- und Verschönerungsverein gemeinsam mit der Helvetiamusik und dem Fliegerpiloten Comte. Am Nachmittag dieses schönen, aber heissen Sommersonntags wanderte das halbe Dorf nach Käpfnach auf den Festplatz beim Aabachspitz. In der Nähe des Ufers hielt das Wasserflugzeug, bereit, fluglustige Erdbewohner zu kurzem Ausflug in die Lüfte zu führen, jeweils drei Personen aufsmal. 35 Fr. kostete die Fahrt für den Einzelnen.

Anfangs herrschte noch grosse Zurückhaltung. „Gang mer weg! Jez weiss i woni hocke; i dere cheibe Maschine bischt halt doch nie sicher vor em Abegheie!“ Manch einem lagen auch die sieben Fünfliber nicht so locker in der Tasche. Doch war ja auch die Helvetiamusik da mit ihren





lüpfigen Weisen, gewirtet wurde ebenfalls, bei der grossen Hitze sogar sehr erfolgreich! Und als der grosse Vogel einmal ums andere so glatt landete und seine Reisenden so überaus sorgfältig ans Ufer setzte, als die Zurückgekehrten die Fahrt in den leuchtendsten Farben malten, da wuchs manchem die Courage, und der Andrang wurde erst recht stark, als die Fliegerei der heranbrechenden Dunkelheit wegen aufhören musste.

Der Platz am Aabachspitz hatte übrigens mächtig eingeleuchtet. So ein stiller, grüner Strand bot doch die lieblichsten Ruheplätzchen! Schade, dass die Uferstellen in unserer Gemeinde fast ganz als Privatanlagen abgeschlossen oder dann durch die Bahnlinie belegt waren. Hier aussen genoss man noch das stille Gelände, „wo spielend die Welle zerfliesset“.

Horgen im Jahr 2011

Marianne Sidler und Albert Caflisch

Januar

5. Im Aabachtobel werden mehrere hundert Bäume gefällt, damit sich ein vitaler Jungwald bilden kann und der Wanderweg sicherer ist.
7. Der Verwalter des reformierten Kirchgemeindehauses, Herbert Märki, geht nach 18 Jahren in Pension.
9. Neujahrsapéro von Pro Horgen. Rückblicke und Ausblicke verband Gemeindepräsident Theo Leuthold in seiner ersten Neujahrsrede. Die Litho 2011 entsprang dem Stift des Horgner Künstlers Erwin «Eggi» Eggimann.
10. Alt-Gemeinderat Samuel Fröhlich zeigt mit «Die Dorfgestalter» Fotos von über 200 Personen, die das Leben in Horgen prägen oder geprägt haben.
Der Bockengut-Streit zwischen den Pächtern und der Credit Suisse hat ein Ende: Das Pächterpaar zieht aus.
17. Die Versteigerung des Bockengut-Hofinventars zieht rund 2000 Besucher an.
21. Segler-Fest auf dem Bockengut. Verleihung des ersten Zürichsee-Segler-Awards der Sparten «Segler», «Trainer» und «Lebenswerk» sowie einer Kategorie «Junioren».
Die Wasserball-Damen-Equipe erhält mit Arthur Rösler einen neuen Trainer. Ein Neuaufbau der Mannschaft steht zur Debatte.
An der 116. Generalversammlung des Veloclubs Horgen wird der Clubvorstand einstimmig bestätigt.
29. Bei schönem, kaltem Wetter nehmen 59 Kinder am traditionellen Schüler-Ski- und Snowboardrennen des Ski-Clubs Horgen im Bruni teil.
31. Die Gemeinde stellt Thomas Sonderegger als neuen Leiter der Finanzabteilung ein. Er tritt die Nachfolge von Walter Wiederkehr an.

Februar

2. Gutes Geschäftsjahr für die Raiffeisenbank. Sie steigert den Gewinn um 8,5 Prozent.
3. Im Baumgärtlihof zeigt Paul Bächtiger seine Postkartensammlung mit spannenden Einblicken in die Horgner Geschichte.
7. Stiftungsrat, Mitarbeiter und Bewohner der Stapfer-Stiftung feiern ein grosses Fest zum 25-jährigen Jubiläum des beliebten Leiterpaares Irma und Klaus Meier.
9. Die Jahresrechnung 2010 der Clientis Sparkasse Horgen schliesst mit einem «Rekordergebnis». Der Bruttogewinn konnte auf 3,5 Mio. Franken gesteigert werden.
Im Bezirksgefängnis wird ein Häftling leblos in seiner Zelle aufgefunden. Der Rettungsdienst kann nur noch seinen Tod feststellen.
Das Hallenbad Bergli erhält zunehmend mehr Badegäste.
14. In die Bezirkskirchenpflege werden gewählt: Hans Walder, Heinz Aschmann, Peter Uehlinger, Esther Riedtmann-Klee und Christina Balderer-Senn.
16. Die Bockeninitiative von Karl Gmünder (SP) wird vom Gemeinderat für gültig erklärt.
Das Gasi-Areal geht wieder in den Besitz der Gemeinde Horgen über. Der Kaufvertrag wurde nicht erfüllt.
17. Der neue Verbindungsweg zwischen Gumelenstrasse und Buswendeschlaufe Asylstrasse heisst Spitalweg.
22. Die Bauabrechnung für das Schulhaus Waidhöchi wird von der Schulpflege genehmigt.

24. Die Schöneggler präsentieren die beliebte Fasnachtszeitung «G'hörscht» sowie ihre traditionelle Schnitzelbank.

März

2. Die Stiftung «Künstler vom Zimmerberg und Zürichsee» stellt in der Villa Seerose Exponate von Fanny Brügger, Florian Fausch und Hermann Wolfensberger aus.
3. Erfolgreiche Unterschriftensammlung der IG Lebensraum gegen das geplante Busdepot im Landwirtschaftsgebiet Arn.
9. Benissimo feiern 20-jähriges Jubiläum am Fasnachtswochenende mit eigenem Zelt auf der Piazza.
11. Der Natur- und Vogelschutzverein feiert an der GV sein 120-jähriges Bestehen. Vreni Rothacher übergibt nach 14 Jahren das Präsidium an Ruedi Streuli.
12. Schweiter Technologies blicken auf ein erfolgreiches Jahr zurück.
14. 28 teilnehmende Gruppen erfreuen die kleinen und grossen Zuschauer am Fasnachtsumzug mit anschliessendem Monsterkonzert auf dem Dorfplatz. Mit der Verleihung des «Goldenen Zylinders» wird Carlo Curiger für sein über 50-jähriges Engagement bei den Schöneggler geehrt.
16. Der Horgner Künstler Tim Steiner stellt Landschafts-Fotocollagen im Keller der Galerie Schlüssel aus.
20. Literarische Matinee: Hans Peter Treichler liest aus seinem neuen Buch «Ein Seidenhändler in New York» nach Tagebuchaufzeichnungen von Emil Streuli.
21. Die Bauarbeiten an der Autobahnunterführung werden wieder aufgenommen.
28. Lesegesellschaft: Hansjörg Schneider und Hunkeler-Darsteller Mathias Gnädinger lesen aus dem neuesten Hunkeler-Roman.
30. An der Velobörse auf dem Dorfplatz, von den Grünen und Grünliberalen organisiert, wechseln 150 Fahrräder, Trottinets und Zubehör den Besitzer. 20 übrig gebliebene Velos gehen an die Rumänienhilfe.
GV der Kadettenmusik: Die Tambourengruppe verabschiedet nach 15 Jahren Marc Stämpfli. Pascal Destraz übernimmt sein Amt. Der Leiter Sportkadetten, Daniel Casanova, wird zum Ehrenmitglied ernannt.
31. Die Jahresrechnung der Gemeinde schliesst mit einem Plus von rund 9 Mio. Franken ab.
Nach 32 Jahren geht Humanitas Leiter Werner Pflanzler in den Ruhestand. Seine Frau Doris und Franco Camporesi übernehmen die Leitung des Wohnhauses.

April

1. Der Gemeinderat präsentiert ein angepasstes Neubauprojekt für ein Schulhaus auf der Allmend.
3. Max Clerici (FDP, bisher) und Rico Brazzerol (BDP, neu) werden in den Kantonsrat gewählt.
7. Das Seespital zeigt in der 6. Ausstellung «Kunst im Korridor» Ölbilder der Horgner Malerin Dunia Piccolo und Fotografien der Zürcherin Tabea Guhl. Das Ortsmuseum Sust präsentiert die Sonderausstellung «Grossvaters Radios»: eine faszinierende Schau aus 80 Jahren Schweizer Radiogeschichte.
8. Mit Baubeginn des Waidlikreisels wird die Zugerstrasse teilweise gesperrt. Gleichzeitig wird die Zugerstrasse im Bereich Waidliplatz-Churfürstenstrasse saniert, und bergseits werden ein Trottoir sowie Schallschutzwände erstellt.
13. Die Gemeindepolizei organisiert eine freiwillige Velokontrolle; rund 30 Primarschüler lassen ihr Velo prüfen.
28. Die ersatzlose Schliessung der Bahnstation Sihlbrugg löst Widerstand aus. Nebst Pro Sihltal setzen sich auch die Gemeinde Horgen, der Wildnispark Zürich

und die Standortförderung Zimmerberg-Sihltal für Zugshalte oder eine anderweitige Anbindung Sihlbruggs an den öffentlichen Verkehr ein.

29. Eröffnung der Old School Bar; das See la Vie hat mit Adriano Angelelli einen neuen Pächter gefunden.
30. Das Bernina-Center an der Dorfegasse 1 schliesst nach über 40 Jahren seine Türen.

Mai

2. Knapp 60 Personen nehmen an der GV des Verkehrsvereins Horgen teil, der sein 100-jähriges Jubiläum feiert.
6. Kunstausstellung in der Villa Seerose: Nicolas Zbinden stellt Werke von 1960 bis heute aus, zusammen mit Skulpturen von Sylvia Scheidegger sowie Collagen und Aquarellen von Edith Lehmann.
10. Das Verwaltungsgericht hat die Beschwerde gegen das Baumschulprojekt der Rusterholz AG im Landwirtschaftsgebiet Risi-Langacher abgewiesen.
11. Der Gemeinderat bewilligt den Innenumbau der ref. Kirche einschliesslich der Umgestaltung der Sitzbankanordnung.
16. Die Ausstellung «Kunst und Abfall im Dialog» in der KVA feiert Vernissage. 21 Künstler befassen sich mit dem Thema Abfall und Wegwerfgesellschaft.
18. Eröffnung des neuen Bahnhofgebäudes im Oberdorf. Der Neubau beherbergt einen Migrolino-Shop mit Kaffeebar und Postagentur.
20. Im Rahmen eines Projekts der «Energienstadt Horgen» bauen Sekundarschüler eine Solaranlage, die für Warmwasser in der Turnhalle sorgt.
Lesegesellschaft: Zu Ehren von Heinrich von Kleist liest die Grande Dame des Theaters, Maria Becker, aus dessen letztem Werk «Der Zweikampf».



Sekundarschüler bauen eine Solaranlage.

21. Die Zürichseefähre weist im vergangenen Jahr sinkende Frequenzen, teure Reparaturen und rückläufige Erträge aus. Dennoch konnte ein Gewinn von rund 0,6 Mio. Franken ausgewiesen werden.
23. Zum 100-jährigen Bestehen des Verkehrsvereins Horgen (VVH) zeigt das «Theater Jetzt» den Besuchern, was vor 100 Jahren in Horgen passierte.
28. Das Laientheater T-Nünzg feiert mit «Samt und Siide» Premiere.
- 28./29. Bei idealem Wetter kämpfen rund 100 Mannschaften am Schülerturnier um Sieg und Ehre.

29. Die Kadettenmusik veranstaltet ihr Frühlingskonzert im Horgenberg. Die Tambourengruppe und das Aspirantenspiel wirken am Anlass mit. Unter Trommelwirbel wird Theo Wegmann zum kantonalen Ehrenveteranen ernannt.

Juni

3. «Der Dorfplatz lebt» startet seine Freitagabend-Veranstaltungen mit der Komödie «Don Juan oder die Liebe zur Geometrie».
4. Mit einer Fotoausstellung gibt das Frauenforum der Vielfalt der Nationalitäten ein Gesicht. Menschen aus über 100 Nationen sind in der Gemeinde zu Hause. Das Jodler-Doppelquartett Horgen lädt zu einem gemütlichen Abend mit heimatischen Klängen ein.
8. Unbekannte setzen auf dem Dorfplatz Abfall in Brand. An einem Gebäude entstand Sachschaden in der Höhe von 20 000 Franken.
Nach 11 Jahren löst sich der Kulturverein «See la Vie» an der GV auf.
16. Über die Pfingsttage findet bei den Sportkadetten das alljährliche «PfiLa» mit Kaderprüfungen statt.
- 17.–20. Chilbi auf der Allmend bei kühlem Wetter und strömendem Regen.
Die Zürcher Wanderwege schildern zwischen Horgen und Sihlbrugg Dorf das regionale Teilstück des nationalen Kulturwegs Via Gottardo aus.
20. KVA-Geschäftsführer Werner Gut geht nach 20 Jahren in Pension.
21. Die ref. Kirche schliesst wegen Renovation. Anlässe finden fortan im Kirchgemeindehaus statt.
Die Post eröffnet einen Agenturschalter in der Apotheke des Waldegg-Centers.
23. Die Gemeinde kauft drei Wohnungen an der Einsiedlerstrasse.
25. Das Seniorenzentrum Baumgärtlihof feiert ein grosses Fest zum 25-jährigen Jubiläum.
Der Mythen-Club Horgen löst sich nach 123-jährigem Bestehen auf. Letzte Tour mit Abschiedsfest auf der Holzegg.
30. Hanni Stutz, Abteilungsleiterin des Polizei- und Wehramtes, geht in Pension.

Juli

2. Das Ortsmuseum Horgen baut aus und wird zum grössten Ausstellungsort für Pfahlbaukultur im Kanton Zürich.
- 8.–10. «Eis Dorf – eis Fäscht» nach diesem Motte feiern rund 25 000 Besucher ausgiebig am 11. Horgner Dorffest.
12. Die Genossenschaftssiedlung Plattenhof soll durch Neubauten ersetzt und erweitert werden.
15. Walter Mösli (Schulhaus Waldegg), Norbert Joss (Oberstufe) und Paul Bächtiger (Oberstufe) treten vom aktiven Schuldienst in den Ruhestand.
Zum 35-jährigen Bestehen der Stiftung Amalie Widmer wird im Garten des Pflegezentrums ein Bewegungsparcours für ältere Menschen eingerichtet.
Die Harmoniemusik Helvetia präsentiert ein abwechslungsreiches Konzert mit Musiglotto im Dorfplatzzelt.
- 15./16. Das 15. Beachvolleyball-Turnier im Seegüetli mit anschliessender Beach-Party ist ein Erfolg.
21. Das geplante regionale Busdepot in der Landwirtschaftszone im Arn ist vorerst sistiert. Nach Opposition aus der Bevölkerung und der IG Lebensraum Horgen veranlasst die Zürcher Planungsgruppe Zimmerberg (ZPZ) den Zürcher Verkehrsverbund zu einer neuen Standortevaluation.
22. Gelungener Country-Abend im Dorfplatzzelt mit den Horgner Line Dancers Funky Grizzly und der Band Rhythm Train.
24. Gut besuchte Freiluftaufführung von Verdis «Nabucco» im Park der Villa Seerose.

August

1. Die kath. Kirchgemeinde erhält mit Sebastian Rückel einen neuen Jugendseelsorger.
5. Mit Heimat- und neapolitanischen Liedern begeistern der «chorhorgen» und die Blaskapelle Zimmerberg das Publikum im Dorfplatzzelt.
12. Als Frölein Da Capo tritt Irene Brügger mit ihrem Einfrauorchester auf. Mit Charme und Witz begeistert sie das Publikum.
- 20./21. Das sommerliche Konzert im Hernerpark feiert dieses Jahr den 100. Geburtstag des Komponisten Paul Burkhard.
- 25./26. Das Parkbad Seerose wird für zwei Tage zum Open-Air-Kino. Helvetas zeigt die Filme «Slumdog Millionaire» und «Ouaga Saga».
- 27./28. Vera Kaa und Suzanne Klee treten am Humanitas-Fest auf, das von rund 3000 Personen besucht wird.
30. Beate Schnarwyler, Chefin der Frauenklinik, verlässt das Spital Zimmerberg. Nach 14 Jahren übergibt Elisabeth Neufeld das Piccolino an Angela Kellenberger.

September

1. Künstler der Humanitas-Werkstatt zeigen farbenfrohe Seidenbilder zum Thema Türme im Baumgärtlihof.
10. Der Velo Club Horgen organisiert den ersten Bikathlon mit Armbrustschüssen.
15. Attila Külkey übernimmt das Traineramt für die Nati-A-Wasserballer.
16. Gemeindebibliothek: Lesung von Lukas Hartmann aus seinem Buch «Finsteres Glück».
Einweihung des neuen Doppelkindergartens beim Schulhaus Waldegg.
21. Nach Renovation und Erweiterung des Stapferheims sind die Bewohner aus Lindenham zurück.
23. Vernissage im Ortsmuseum: «Der See erzählt...» zeigt wertvolle Pfahlbaufunde aus dem Zürichsee.
24. Das Horgner Jahrheft dokumentiert die Waschkultur und die zum Teil heute noch bestehenden Waschwäuser der Gemeinde.
Die alte Feuerwehrspritze von 1904 aus dem Ortsmuseum Sust wird in ihr neues Domizil in der Äusseren Rietwies gefahren.
Yacht-Club: Trotz schwachem Wind gelungene Regatta um den Kreuzerpokal.
25. Die ref. Kirchgemeinde bewilligt eine auf zwei Jahre befristete zusätzliche Pfarrstelle.
28. Die Ausstellung des Kulturfonds Horgen zeigt insgesamt 40 Werke auf Plätzen und Strassen in der Gemeinde.
30. Schinzenhof «Schnitzelstube» feiert nach der Küchensanierung die Rückkehr in den Normalbetrieb.
Rudi Neuberth übergibt das Präsidium der Stiftung Jugendnetzwerk Horgen an Bernhard Rasper und die Geschäftsleitung an Fadila Tabakovic.

Oktober

1. Die alte Papierfabrik wird abgebrochen.
Buchvernissage im Hotel Schwan: «Kein gewöhnliches Leben», historischer Roman von Hanna Steinegger über eine Horgner Familie.
Mit der Ausstellung seiner Arbeiten in der Seerose geht Willi Albrechts grösster Wunsch in Erfüllung.
3. An der Gemeindeviehschau auf der Allmend ist erstmals mehr Fleckvieh als Braunvieh vertreten, total 130 Kühe und 1 Muni.

9. Der Tag der offenen Türen im Tabea-Neubau zieht viele Besucher an.
14. Gelungener Vortrag von Sozialhistoriker Max Lemmenmeier über die Horgner Seidenindustrie.
15. Die Skulptur «Balanceakt» von Susanne Sigg fällt Vandalen zum Opfer. Die umgebaute Poststelle Horgen wird eröffnet.



Eröffnung der Horgner Poststelle.

20. Der Künstler Ernst Jörg zeigt Aquarelle und Holzskulpturen in der Villa Seerose.
28. Erfolgreiche Museumsnacht der fünf Museen in Horgen und Oberrieden.
31. Daniel Ramseier verkauft den Reiterhof an die Familie Staubli aus Meilen und verlässt den Horgenberg.

November

1. Über 100 Interessierte nehmen am Künstlerrundgang der aktuellen Skulpturenausstellung teil.
2. Erneuter Vandalenakt an der Skulpturenausstellung. Die Holzfigur beim Hotel Meierhof brennt.
5. Beim Räbeliechtli-Umzug von Pro Horgen leuchten 2500 geschnitzte Räben. Erstmals werden die Sujets von einer Jury prämiert.
11. Pünktlich um 11.11 Uhr eröffnen die Fasnachtsgesellschaften und Guggenmusiken die Fasnacht. Horgen feiert seinen wiedergewählten Nationalrat Thomas Weibel mit einem abendlichen Apéro.
13. Die Kadettenmusik lädt zum Herbstkonzert im Horgenberg ein.
- 18.–20. Das «Gschänkhuus» im Schinzenhof ersetzt den bisherigen Weihnachtsmarkt.
19. In der Doppelturnhalle Rainweg wird die neue Kletterwand eingeweiht.
24. Thomas Dütsch bekommt für seinen Gedichtband «Weisszeug» von der Stadt Zürich den Kulturpreis verliehen. Der Gemeinderat will die Skulpturen des Obdachlosenpfarrers und gebürtigen Horgners Ernst Sieber erwerben und sucht einen Standort.
30. Vandalen legen eine Feuerspur auf dem Bergli-Pausenplatz. Es entsteht Sachschaden.

Dezember

1. Der Jahreskalender 2012 zeigt unübliche, aber gelungene Sujets. Die Bilder stehen unter dem Motto «Dialog mit Kunst und Abfall». Die Galerie zum Schlüssel präsentiert in der neuen Ausstellung gezeichnete Fabelwesen von Nando Meronis und dreidimensionale Figuren der Künstlerin Annette Etzel.
6. Querflötenspielerin Nathalie Ott gewinnt beim Zürcher Musikwettbewerb den 2. Preis.
Der Verkehrsverein beschliesst sein 100-Jahr-Jubiläum mit einer Ausstellung in der Schinzenhof-Galerie.
8. Die Gemeindeversammlung billigt, dass der Steuerfuss bei 90 Prozent bleibt. Die unerwartet hohen Steuereingänge von über 6 Mio. Franken werden für ausserordentliche Abschreibungen genutzt. Die weiteren Geschäfte werden angenommen.
21. Die achtmonatige Totalsperrung von Zugerstrasse und Waidliplatz wird aufgehoben.
24. Einstimmung in den heiligen Abend für Jung und Alt mit Szenen aus der Weihnachtsgeschichte; anschliessend können alle das Friedenslicht aus Bethlehem nach Hause tragen. Die kath. Kirche feiert Weihnachten mit einem Krippenspiel.
31. Nach 18 Jahren schliesst das Velo-Center Hurter an der Alten Landstrasse. Eine Nachfolgelösung ist nicht in Sicht.

Neben den grossen Märkten von Pro Horgen finden auf dem Dorfplatz u.a. statt: Flohmarkt, Spielzeugmarkt, Velobörse – aber auch die beliebten Freitagabend-Veranstaltungen «Der Dorfplatz lebt» unter dem grossen Zelt.

Prächtiges Theater präsentierte T-Nünzg mit «Samt und Seide», während der Dramatische Verein anlässlich des Dorffestes einige köstliche Sketchs «servierte».

Der Verkehrsverein hat in seinem Jubiläumsjahr interessante Dorfführungen, das bewegte Theater «Horgen Transit» und eine sehenswerte Ausstellung in der Schinzenhof-Galerie angeboten.

Bildende Künstlerinnen und Künstler stellen ihre Werke in verschiedenen Räumlichkeiten aus, vor allem in der Villa Seerose.

Bevölkerungsstatistik Gemeinde Horgen per 31.12. 2011

Totalbestand	19 400 (2010: 19 160)	= + 240		
Schweizer	13 833 (2010: 13 700)	= 71,3 %		
Ausländer	5 588 (2010: 5 460)	= 28,7 %		
Zuwachs	2 060 (2010: 2 016)		Abgang	1 820 (2010: 1 737)
Geburten	210 (2010: 185)		Todesfälle	175 (2010: 150)
Zuzüge	1 850 (2010: 1 851)		Wegzüge	1 645 (2010: 1 587)

Angaben der Einwohnerkontrolle Horgen

Erfolgreiche Horgner Sportlerinnen und Sportler 2011

Armbrust

- Sonja Haller-Staub: je 2. an SM 30 Meter gesamt und stehend
- Jana Niessen: 2. beim 32. Goldigen Züri Träffer über 10 Meter sowie 3. beim Zürcher Jungschützencup und beim ZKAV Jugendfinal

Behindertensport

Daniel Schnetzer: mehrere Spitzenränge im Basketball, Langlauf, Schwimmen und Unihockey

Fussball

A-Junioren: 2. im ZH Cup

Handball

- Majka Sidorowicz: SM mit LC Brühl
- Roman Sidorowicz: 1. FU19 Inter

Kunstturnen

- Tim Randegger: 15. der SJM Einzel P2 und 2. der SJM Mannschaft P2 sowie 3. KTF 2011 Wädenswil

OL

Silvia Baumann: 1. bei SM Staffel D60, jeweils 2. Jahreswertung D60, Sprintdistanz D60 und Langdistanz D60 sowie 3. Mitteldistanz D60

Racketlon

- Nico Hobi: 1. SM Einzel
- André Bandi: 2. SM Einzel und 1. Swiss Masters Einzel
- Graham King: je 1. SM Senioren Einzel und Swiss Open Einzel sowie 3. WM Senioren Einzel und 2. WM Senioren Doppel
- Manuela und Nelly Vollmaier: 3. SM Damen Doppel
- NLA-Team: 2. an SM

Rad

Dominique Stark: 1. bei SM 1000 Meter Zeitfahren und 4. bei SM 4000 Meter Einzelverfolgung

Snowboard-Cross

Sophie Hediger: 1. bei U13 und 4. bei U16

Synchronschwimmen

- Mina Umicevic: 1. bei Regionalmeisterschaft, je 2. bei SJM und SWISS Open Combo, je 4. bei SWISS Open Team und French Open sowie 5. an SM Team

Triathlon

Simone Brändli: 1. bei Ironman Mexico und 13. an der EM

Wasserball

- 1. Herrenmannschaft: 3. SM
- 1. Damenmannschaft: 1. SM und Cup

Bibliografie

Anzeiger des Bezirkes Horgen.

Frei Beat, Horgen. Rückblicke, hg. v. Gemeinde Horgen, Horgen 1999.

Horgner Gemeindechroniken, 1904 ff.

Horgner Jahrbücher, Horgen 1977 ff.

Kläui Paul, Geschichte der Gemeinde Horgen, Horgen 1952.

Mader Andrea: Schiffswartehallen am Zürichsee. Die Schiffswartehallen unter Einwirkung der Entwicklung und Dynamik der öffentlichen Schifffahrt. Masterarbeit MAS ETH ARCH/ Conservation Science, Institut für Denkmalpflege und Bauforschung ETH Zürich, Zürich 2011.

Strickler Johannes, Geschichte der Gemeinde Horgen, nebst Hirzel und Oberrieden, Horgen 1882.

Zürichsee-Zeitung.

Bildnachweis

Dorfbildarchiv Horgen, Hans Erdin (Umschlag vorne u. innen, S. 4, 14, 17 u., 18 o., 28, 30, 31 u., 32, 36, 39, 44, 45, 46), Paul Bächtiger (S. 6, 15, 16, 17 o., 34, 37, 38, 42, 47, Umschlag hinten), Albert Caflisch (S. 31 o., 33), James J. Frei (S. 26, 27 o.), Max Grüter (S. 27 u.), Valentin Hess (S. 19), Andrea Mader (S. 5, 8, 21, 22, 24), Kurt Meier (S. 2), André Springer (S. 50, 53), Peter Ziegler (S. 18 u.), Ortsmuseum Meilen (S. 20), Ortsmuseum Rüschlikon (S. 25), Baugeschichtliches Archiv Zürich (S. 11, 12, 13, 23), Kunsthaus Zürich (S. 7), Zentralbibliothek Zürich (S. 10), Zürcher Schifffahrtsgesellschaft (S. 9, 29). Einzelne Fotos wurden aus Familienbesitz zur Verfügung gestellt.

Impressum

Herausgegeben von der Gemeinde Horgen in Verbindung mit Pro Horgen.

Redaktionskommission

Doris Klee (Präsidentin), Albert Caflisch, Hans Erdin, James J. Frei, Theo Leuthold, Monika Neidhart, Marianne Sidler

Konzept und Überarbeitung

Doris Klee

Grafische Gestaltung

Urs Länzlinger

Lektorat

Albert Caflisch, Monika Neidhart

Druck

Druckerei Studer AG

Burghaldenstrasse 4, 8810 Horgen



horgen

Bisher erschienene Ausgaben:

1977	Die renovierte reformierte Kirche
1978	Der Wald
1979	Der See
1980	Vermessung und Grundbuchorganisation
1981	Die Volksschule
1982	Das Käpfbacher Bergwerk
1983	Horgenberg und Sihltal
1984	Tannenbach und Bocken
1985	Das Vereinsleben in Horgen 1952–1985 und 150 Jahre Kadetten
1986	Altersvorsorge in der Gemeinde Horgen
1987	Natur- und Landschaftsschutz, einheimische Orchideen
1988	150 Jahre Oberstufe
1989	Unsere Vögel
1990	Wasserversorgung, Brunnen und Bäche
1991	Horgen einst und jetzt
1992	Abfallentsorgung
1993	125 Jahre Spital Horgen
1994	Horgner Dorffest
1995	Bäume prägen unser Ortsbild
1996	Allmend-Korporation Horgen
1997	Horgner Frauen
1998	Kinder werden erwachsen und selbstständig
1999	Feuerwehr im Wandel der Zeit
2000	Die Welt in Horgen, Horgen in der Welt
2001	Das Neudorf – ein Quartier im Wandel
2002	Horgner Vereine jubilierten
2003	Skulpturen
2004	100 Jahre «Seerose» – Villa und Park
2005	Singen und Musizieren – im Zusammenhang mit dem kant. Chorfest in Horgen
2006	Käpfnach
2007	Ortsmuseum Sust
2008	Wirtshäuser
2009	Chalchofen–Waldegg–Kniebreche
2010	Gemeindechronik
2011	Waschhäuser

Erhältlich im Gemeindehaus bei der Einwohnerkontrolle.

Liebe Leserin, lieber Leser

Immer wieder haben wir Anfragen von interessierten Personen für ältere, aber auch neue Ausgaben dieser beliebten Schrift. Möchten Sie Ihr Exemplar nicht behalten, dann werfen Sie es bitte nicht weg, sondern senden Sie es an die Gemeindeverwaltung zurück. Sie können es aber auch in den Briefkasten des Gemeindehauses legen.

Vielen Dank.

