Von Schiffleuten und Schiffen : ein kurzer Überblick

Autor(en): **Kummer, Peter**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Heimatbuch Meilen**

Band (Jahr): **32 (1992)**

PDF erstellt am: **27.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-954208

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

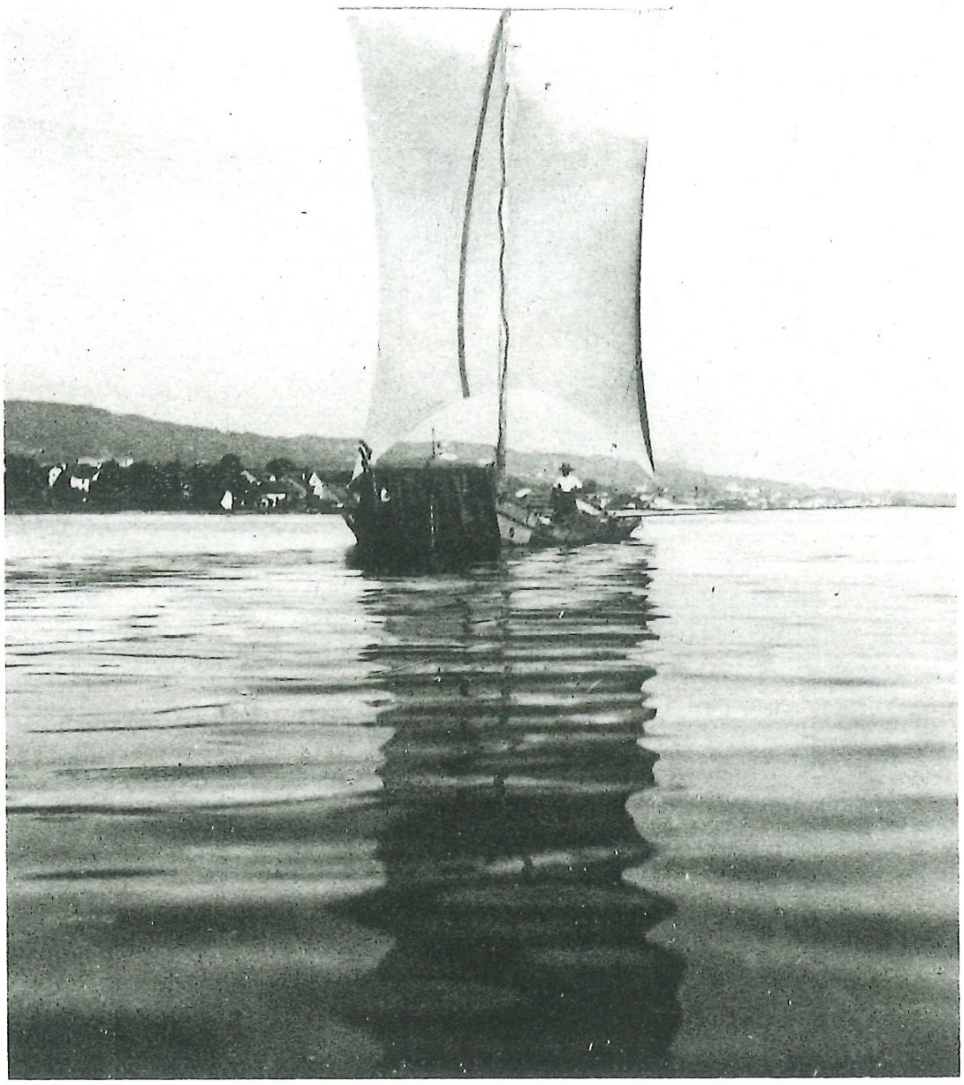
Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

«Handschiff» mit Segel unterwegs, um 1900.



Von Schiffleuten und Schiffen

Ein kurzer Überblick[1]

Der See war ursprünglich Erwerbsquelle und diente nur in zweiter Linie der Erholung: Dies zeigte sich sehr schön darin, dass die Lastschiffe bis 1899 Vortritt hatten gegenüber den Kursschiffen, die spätestens seit dem Eisenbahnbau eher Freizeit als Arbeit dienen.[2]

Schiffer

Zur «Aufbesserung des Schifflohnes für Bächlersteine» kamen im Frühling 1887, unter anderem auf Anregung von Schiffmann Heinrich Bolleter aus Meilen, zwei Dutzend Schiffleute in Männedorf zusammen und gründeten die «Schiffergesellschaft am Zürichsee»; Bolleter selber wurde ihr erster Aktuar. Statutarische Zwecke waren gegenseitige Unterstützung in Unglücksfällen, Wahrung der Schiffahrtsinteressen und Auf-

Der Dampfer Lukmanier am Steg im Hochwasser 1910.

Seite 37: Die Vignette zeigt den Raddampf-Schlepper «Fritz» mit zwei angehängten Ledikähnen.

stellung eines gemeinsamen Tarifs. Die gegenseitige Unterstützung funktionierte als Mitgliederversicherung, wobei für die Auszahlung von Schadenersatz nur die Jahresbeiträge der Gesellschaft verwendet werden durften, subsidiär hafteten die Mitglieder direkt.[3]

Die erste Mitgliederliste umfasste 26 Namen von Schmerikon bis Küsnacht; aus Meilen finden wir (in Klammern die Zahl der Schiffe): *Heinrich Bolleter,* Feldmeilen (3), *Rudolf Pfenninger,* zum «Schiff(li)» (4), *Heinrich Wunderli* (2), *Jacob (Schaaggi) Guggenbühl* (1), Heinrich Hottinger, Obermeilen (2), *Emil Strickler,* beim Hirschen, Obermeilen (2), Heinrich Glogg, Obermeilen (1); 15 der von der Gesellschaft erfassten 55 Schiffe waren solche von Meilemern.[4]

Die oben kursiv gesetzten Namen bezeichnen Mitglieder, die – bzw. deren Nachfolger – auch noch um die Jahrhundertwende als selbständige Unternehmer tätig waren. Nach dem Tode Rudolf Pfenningers übernahm durch Heirat mit dessen Witwe Al-

Ledischiffe und Schlepper in der winterlichen Rorenhaab, um 1905.

bert Brupbacher den Betrieb. Bei der Familie Guggenbühl handelt es sich um eine eigentliche Dynastie, wobei die Inhaber gleichen Namens durch Übernamen auseinandergehalten wurden (Eichlenober, Vater, Sohn). Von den vier Söhnen Wunderli, die je ein Handschiff geerbt hatten, führten schliesslich Karl und Emil den Betrieb weiter. Neu hinzu gekommen waren die Gebrüder Kaspar und Rudolf Schnorf in der Beugen.[5]

Hand- und Motorschiffe

Bis zur Jahrhundertwende gab es ausschliesslich Handschiffe, das heisst einfache, kiellose Flachbodenschiffe mit drei Mann Besatzung, angetrieben mit Rudern und hochrechteckigem, unten halbrund ausgeschnittenem, in zwei Zöpfen auslaufendem Segel an einem rund 13 Meter langen «Baum» oder Mast, um die 25 Meter lang und 3 bis 5 Meter breit, mit einem Fassungsvermögen von um die 20 Kubikmetern und einer Ladekapazität von 50 bis 65 Tonnen. Ab 1898 kam der Benzinmotor auf. Die Schiffe blieben vorerst klein; später wuchs die Ladekapazität auf 50, 60 Kubikmeter, also 150 bis gegen 200 Tonnen; heute kann diese bis 800 Tonnen gehen. Neben den motorgetriebenen Lastschiffen sind die motorlosen Schleppschiffe (Brëëme, Prahmen) und die Schlepper zu erwähnen. Die Prahmen werden von Schleppern gezogen oder seitlich mit den Lastschiffen verbunden. Schiffsführerkabinen, heute mit Liebe eingerichtet, waren ursprünglich unter der Würde eines wetterharten Schiffmannes. Sein Arbeitstag war lange, konnte von ungefähr vier Uhr bis abends halb sieben dauern, dafür über weite Strecken eher beschaulich. Die meisten waren mit Esswaren und reichlich Tranksame wohl versehen.[6]

Ladegüter

Übliche Ladegüter waren Sand und Kies aus der Bächau, Kies aus Hurden, Sand von Nuolen und Lachen, Sandsteine von Bollingen, Bäch und vom Buchberg. Da man Kräne ursprünglich nicht kannte, brauchte man zum Beladen und Entladen der Schiffe bis in unser Jahrhundert hinein zusätzliche, nach Ak-

kord bezahlte Helfer («Panduure»), die nur nach Bedarf arbeiteten, dann aber sehr hart: Denn die Schaufeln wie die Karretten fassten mehr als die auf Baustellen, und beim Befahren der stark wippenden Bretter musste ein exakter Schrittrhythmus eingehalten werden, wenn man nicht ins Wasser plumpsen wollte, was bei unbeliebten Kollegen bewusst herbeigeführt wurde. 1926 kam in Tiefenbrunnen der erste Kahn zum Einsatz, 1929 folgten Zollikon (bis 1939), und Meilen, 1934 Obermeilen (bei der «Reblaube», bis 1972).[7]
Zumindest gewisse Schiffahrtsunternehmen betrieben den Gütertransport *nach festem Fahrplan.* Ein solcher der Firma «Caspar Schnorf, Ober=Meilen», wohl aus der Zeit vor dem Bahnbau, hat sich im Besitz von Dr. Fritz Schnorf erhalten. Alternierend fuhr das Unternehmen am Vormittag um 6.15 oder 6 Uhr nach Rapperswil oder nach Zürich und am Nachmittag wieder zurück (Ankunft um 7.30 bzw. 8.30 Uhr). Die Firma transportierte zusätzlich zu den genannten Ladegütern auch *Schieferkohle* der Firma Rickli(n) in Uznach.
Stürme konnten rasch gefährlich werden, denn bei starkem Wellenschlag schlug das Wasser bald über die Ladung der tiefsitzenden Schiffe und konnte gelegentlich von Hand nicht mehr rechtzeitig ausgepumpt werden. Bei Gefahr des Sinkens blieb der Mannschaft nichts anderes übrig, als die Ladung über Bord zu werfen oder zu schaufeln. Aber nicht nur «auf hoher See» drohte Gefahr: So war die Hirschenhaab in Obermeilen nur bei «Unterwind» (Westwind) vor hohen Wellen sicher, und die Anwohner mussten etwa mitten in der Nacht zum Schöpfen gerufen werden, um ein bereits beladenes «Ledi» zu retten.[8]

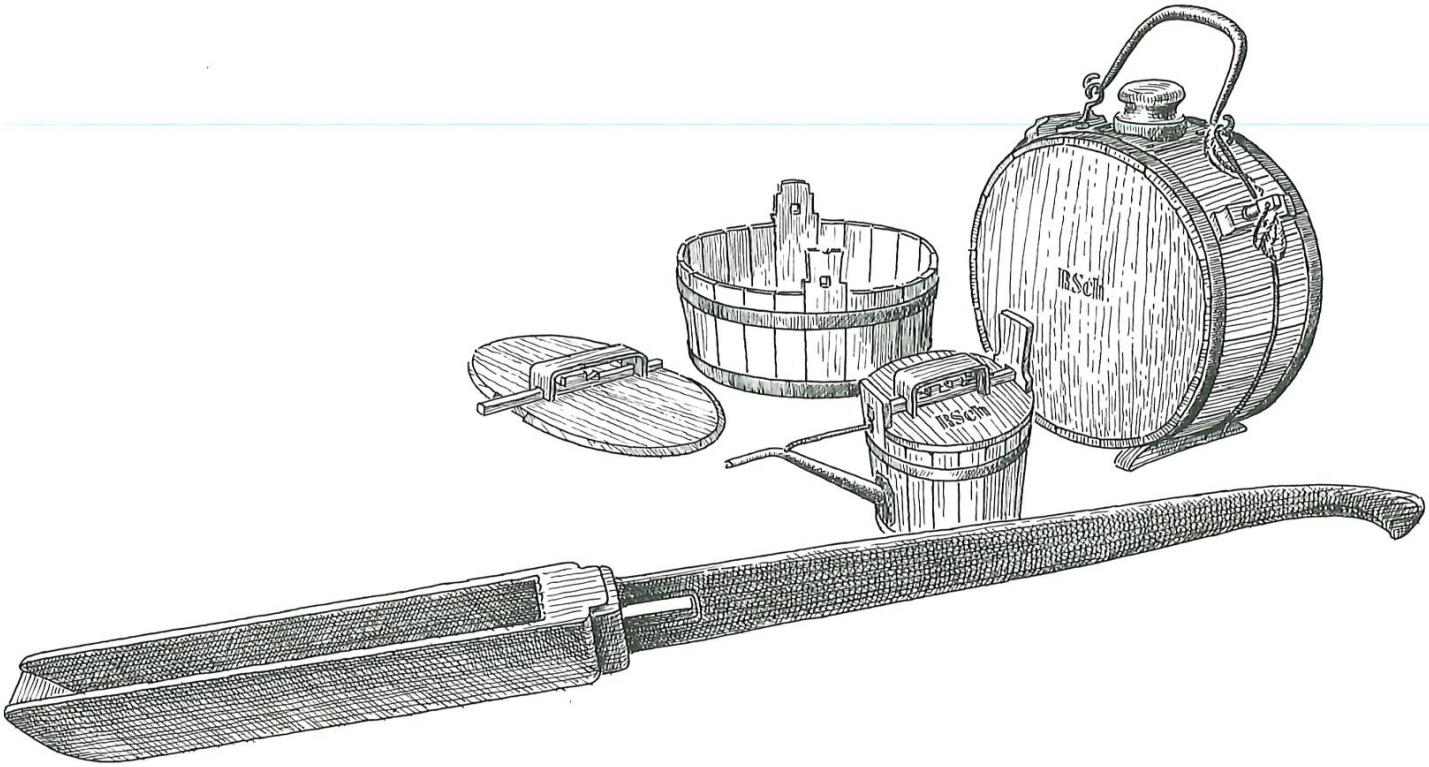
Werften

«Schiffshütten» (Werften) gab es in Obermeilen (Suter, heute Portier), Uerikon (Burkhard), Horgen und Schmerikon[9]; sie lieferten ursprünglich nur den in Zimmermannsarbeit hergestellten Rumpf des Schiffes; Steuer, Ruder, Segel, Seile, das sogenannte «Geschirr», hatte der spätere Eigentümer separat zu besorgen.[10]

Und heute? Aus den alten Zeiten hat sich einzig die Yachtwerft (der man aber das Alter nicht ansieht) erhalten. In Verzeichnissen um 1930[11] finden wir mit der Berufsbezeichnung «Schiffer» Emil Hottinger, die Gebrüder Wunderli sowie Jakob Guggenbühl aufgeführt. Er hat als letzter Meilemer ein Lastschiffunternehmen geführt; nach seinem Tode 1967 gingen die Schiffe an die Kibag.[12]

1) Zusammengestellt aus «Ledischiffe auf dem Zürichsee», herausgegeben von Hilde Welti und einer Arbeitsgemeinschaft der Kantonsschule Zürcher Oberland, Stäfa 1974. Die folgenden Angaben sind Seitenzahlen aus diesem Werk: 2) 46; 3) 25, 27; 4) 27, 28; 5) 16; 6) 18, 23, 33, 39, 40, 76, 83; 7) 18–22; 8) 24; 9) 16/42; 10) 42.
11) Verzeichnis der Boote ohne Motoren pro 1930 bzw. 1933. Dossier 12.2 Gemeindearchiv Meilen.
12) Mündliche Auskunft von Frau Susi Jambor-Guggenbühl.

Entladen der Ledischiff-Ladung über die schwankende Planke – artistische Schwerarbeit.



Proviantgefässe der Ledischiffleute: Speisestande, ca. 20×40 cm, Kaffeekanne, ca. 20 cm hoch und 20 cm im Durchmesser, Mostfass, bis zu 30 Liter fassend, alles währschafte Küferarbeit. Im Vordergrund die Boots-Schüeffi, eine aus einem Stück Holz gearbeitete Wasserschöpfkelle, ca. 170 cm lang.