Das dritte Schiff der Zürichsee-Fähre Horgen-Meilen AG

Autor(en): **Huber, Jakob**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Heimatbuch Meilen**

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

PDF erstellt am: **27.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-954210

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

Jakob Huber

Das dritte Schiff der Zürichsee-Fähre Horgen–Meilen AG

Im Herbst 1979, als die Zürichsee-Fähre Horgen–Meilen AG ein zweites Fährschiff, die «Meilen», in Betrieb nahm, herrschte allgemein die Meinung vor, der Schiffspark habe damit seine abschliessende Grösse erreicht. Man wähnte sich im Glauben, das verstärkte Angebot vermöge den Bedürfnissen des Verkehrs auf Jahre hinaus zu genügen. Und ging fehl mit dieser Ansicht. Die überfüllten Warteräume, deren Flächen sich nicht beliebig ausdehnen lassen, die aufreizenden Stauprobleme, die überlasteten Kurse vor allem in den Stosszeiten deckten bereits ab Mitte der achtziger Jahre mit blossem Auge wahrnehmbare Mängel auf. In der Tat führten die rasanten Verkehrszuwachsraten zu stets zunehmender Kritik, ja zu Zweifeln an der richtigen Erfüllung eines öffentlichen Verkehrsauftrages. Setzten die zwei Fähren 1980 noch 804 000 Personen und 396 000 PW's über den See, waren es 1991 1 298 000 Fussgänger und 693 000 Autos. Ähnliche Steigerungen verzeichnen die Beförderungen von Zweirädern, Lastwagen, Cars und Tieren. Von den Ursachen dieses Aufschwunges waren gewiss nicht alle in vollem Umfange vorauszusehen. So etwa die Erhöhung des Fahrzeugbestandes, die mühsamen Durchfahrten der Citys von Zürich und Rapperswil, die Verzögerung der Bauten von Umfahrungsvarianten, die ernsthafteren Erwägungen von Einsparungen an Zeit, Treibstoff, Geld, vertiefte Beziehungen zum Umweltschutz. Gründe, die, teilweise wenigstens, der Wirkung von Konjunkturausschlägen auf den Fährbetrieb einiges an Schärfe nehmen. Über die Entwicklung kann gerätselt werden, fest steht jedoch, dass die Befriedigung legitimer Ansprüche aus dem beruflichen und gewerblichen Pendelverkehr Priorität geniesst. Ärgerliche Wartezeiten verunsicherten vor allem Schüler, Studenten sowie die auch in Stundenpläne eingespannten Erwerbstätigkeiten. Sie lösten Druck aus.

Der Ruf nach einem dritten Fährschiff ist denn auch bereits vor fünf Jahren aufgenommen worden. Ein rascher Entscheid durfte allerdings nicht übers Knie gebrochen werden. Zu zahlreich türmten sich bekannte, latente, sogar neu aufgebrachte Bedenken auf. Einwände äusserten Wassersportler, Fischer, Seeanstösser, Umweltschützer mit Argumenten wie zu dichter Querverkehr, Wasser- und Luftverschmutzung, Verlandungsgefahr an den Ufern, zusätzlicher Lärm, der Gemeinderat Horgen aus Furcht vor unerwünschter Belebung des Strassenverkehrs. Für das Unternehmen selbst stand das Abwägen der künftigen betriebswirtschaftlichen Situation, belastet mit der Überkapazität in verkehrsarmen Stunden, immer auch mit der Erinnerung an die wechselhafte Geschichte der Fähregesellschaft, im Vordergrund. Die Frage der Finanzierung von 6,1 Mio. für das Schiff und weiteren 2 Mio. für die Errichtung eines dritten Standplat-

zes in Horgen, ferner für die Anpassung der Infrastruktur beschäftigte selbstverständlich die Aktionäre. Nach sorgfältigen und breitgefächerten Auseinandersetzungen schwangen schliesslich die Zuversicht, aber auch der Wille, die Abdeckung von echten Bedürfnissen der Kundschaft allen anderen Interessen voranzustellen, obenaus. Die Generalversammlung vom 26. Mai 1989 gab in einem Stimmenverhältnis von 6:1 grünes Licht für den Kauf einer dritten Fähre. Im Vertrauen auf die künftige Ertragskraft zog sie mit noch markanterer Mehrheit von 13:1 die Bestreitung der bezüglichen Kosten ohne Kapital-Erhöhung vor mit dem Wunsch, so die Gesellschaftsstruktur, das heisst deren Überblickbarkeit zu erhalten.
Mit Vertrag vom 2. Oktober 1989 erhielt die Bodan-Werft Motoren- und Schiffbau GmbH in Kressbronn/Bodensee, wie schon für den «SCHWAN II» und die «MEILEN», den Auftrag zum Bau eines dritten Diesel-Motoren-Fährschiffes mit den Vorgaben:

	«Schwan II»	«Meilen»	«Horgen»
Länge über alles	45,00 m	48,50 m	49,50 m
Fahrbahnlänge	42,00 m	45,00 m	47,00 m
Grösste Breite	11,80 m	12,22 m	13,00 m
Fahrbahnbreite	9,00 m	9,55 m	10,20 m
Seitenhöhe des Rumpfes	2,65 m	2,75 m	2,75 m
Fahrbahnhöhe i.L.	4,20 m	4,30 m	4,30 m
Tiefgang	1,70 m	1,83 m	1,90 m
Verdrängung, Schiffsgewicht	225 t	245 t	250 t
Zuladung	70/100 t	120 t	120 t
Zuladung als Personenwagen	36	40	40
Leistung der zwei Dieselmotoren	700 PS	800 PS	800 PS
Geschwindigkeit	21 km/h	21,7 km/h	21,5 km/h

Die neuen Masse und die deutlich verbesserte Raumausnützung müssen für die Bewegungen der Passagiere, des Personals, auch beim Verladen der Fahrzeuge erhöhten Komfort gestatten. Dazu trägt der Einbau der Personalkabine unter dem etwas höher gelegenen Steuerhaus – statt seitlich wie bei «SCHWAN» und «MEILEN» – bei. Hohe Gefährte können so auf das ganze Deck verteilt werden.
Im August 1990 schon erfolgte der spektakuläre nächtliche Transport der in neun Teile zerlegten Schiffsschale auf der Strasse in die Werft der ZSG in Wollishofen. Am 29. Oktober 1990 glitt das Schiff in einem eher prosaischen Akt in sein Element. Stapelläufe in herkömmlicher, seemännischer Gepflogenheit sind den technischen Begebenheiten zum Opfer gefallen. Selbst die Taufe auf den Namen «HORGEN» und die Jungfernfahrt am 16. Mai 1991 wollten sich nicht in die Überlieferung einreihen. Begleitete gleiche Festlichkeiten der Fähre früher doch immer strahlendes Wetter, hatte diesmal die stattli-

24. Mai 1991: die neue Fähre erhält den Namen «Horgen» und wird, bei nasskaltem Wetter, mit festlichem Programm dem Betrieb übergeben.

che Schar geladener Gäste ständigem Regen und einem bissig kalten Wind zu trotzen.
Die Zeichen brauchen deshalb nicht auf Sturm zu stehen. Auch nicht wegen der Überzeugung abergläubischer Seefahrer, die Dienstfahrten zu Probezwecken in namenlosem Zustand seien ein schlechtes Omen für die zukünftige Karriere. Seit dem 22. Juli 1992, seit auch das Fährschiff «SCHWAN» nach umfassender Überholung in frischen Farben wieder voll im Einsatz ist, muss nun ein vorläufig gewählter Versuchsfahrplan jene Erkenntnisse fördern, die es erlauben, mit den drei Schiffen die nützlichsten und vernünftigsten Dienstangebote zu finden. Die bisher gesammelten Erfahrungen versprechen viel. Die Frequenzen nehmen zu, die Wartefristen verringern sich spürbar, die Stauanfälligkeit ist im Verschwinden begriffen. Geschätzt wird der Viertelstundentakt, der jetzt auch während den Revisionszeiten oder bei allfälligen Ausfällen eingehalten werden kann. Die Kunden freuen sich insbesondere über den Zehn-Minuten-Betrieb während den Hauptverkehrszeiten, den sie praktisch als «pausenlos» empfinden.