

# Mit dem Morgenschiff zur Arbeit

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Heimatschutz = Patrimoine**

Band (Jahr): **75 (1980)**

Heft 3-4-de: **Das schweizerische Tourismuskonzept**

PDF erstellt am: **18.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-174883>

## **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.

Eine «Heimatschutz»-Aktion besonderer Art

## Mit dem Morgenschiff zur Arbeit

kes. Schon seit Grossvaters Zeiten führt ein am unteren linken und rechten Zürichseeufer verkehrender Schiffs-Frühkurs von April bis Ende Oktober die Bewohner der stadtnahen Seegemeinden ins Zentrum von Zürich. Am Abend besteht beschränkte Möglichkeit, mit Rundfahrtschiffen auf dem Wasserweg heimzukehren. Leider haben in den vergangenen Jahren die Frequenzen auf dieser morgendlichen Werktaglinie zu wünschen übrig gelassen. Während der Saison 1978 beispielsweise benützten täglich nur noch 16 Personen diese schöne und dazu noch preisgünstige Verkehrslinie. Aus diesem Grunde sah sich die *Zürichsee-Schiffahrtsgesellschaft (ZSG)* gezwungen, den betroffenen Gemeinden die Sistierung des Morgenschiffsverkehrs zu beantragen. Begründet wurde dieser Schritt mit dem ungünstigen Kostendeckungsgrad und mangelndem Bedürfnis. Am rechten Ufer konnten sich die Gemeindeväter mit diesem Schritt einverstanden erklären. Nicht so das linke Ufer! Hier regte sich bei den Gemeindebehörden und den Benützern Widerstand. Die Rüschtliker, Kilchberger und Wollishofer wollten sich «ihr» Schiff nicht wegnehmen lassen. Sie ersuchten die ZSG den Kurs weiterzuführen. Diese erklärte sich schliesslich dazu bereit, unter der Bedingung, dass die Zahl der täglichen Benützer erheblich gesteigert werde. Dies war die Geburtsstunde des *Komitees zur Erhaltung der Schiffs-Frühkurse*.

Nach dem Motto «Mit dem Schiff zur Arbeit und auf den Wochenmarkt» wurde innert kürzester Zeit ein ansprechbarer und erfolgversprechender Aktions-

plan ausgearbeitet. Neben der Werbetätigkeit galt es aber gleichzeitig das Geld für die private Kampagne zu beschaffen, nachdem es die Gemeinderäte aus Präjudizgründen abgelehnt hatten, die Komiteearbeit finanziell zu unterstützen. Hier nun ein Auszug aus dem Aktivitätenprogramm in Stichworten: Fernseh- und Radiosendungen, Zeitungsartikel, Reportagen in Zeitschriften, Inserate, Flugblätter, Werbebriefe, Plakate, Schaufensterausstellungen, Gratisfahrten und Informationsstände. Der Verkauf von selbstgebastelten Rettungsringen und Stoff-Fischli zusammen mit den eingegangenen Spenden von Firmen, Vereinen und Gönnern ermöglichte es, für die Propagierung des Anliegens über Fr. 3000.– einzusetzen. In Zusammenarbeit mit der ZSG konnte der Frühkurs durch gezielte Massnahmen attraktiver gestaltet werden. So wurde eine zusätzliche Haltestelle geschaffen und den ausserhalb der Stadt wohnhaften regelmässigen Busbenützern das Schiff-Fahren durch Gewährung der halben Taxe schmackhaft gemacht. Besonders hervorzuheben gilt es den Frühstücksservice. Die durch die Initianten organisierte Abgabe von Kaffee und Gipfeli zu vernünftigen Preisen hat bei den Morgenschiffspassagieren guten Anklang gefunden. Leider hat es jedoch das Schifffahrtsunternehmen abgelehnt, auch im Winter Werktagskurse längs der Ufer zu führen. So konnte aus dem Saisonbetrieb keine Ganzjahreslinie werden, obwohl sich diese Verbesserung auf die Dauer sicher sehr positiv auf die Frequenzentwicklung ausgewirkt hätte.

Ende 1979 galt es für das Komitee

tee Bilanz zu ziehen. Die regelmässig durchgeführten Zählungen ergaben eine durchschnittliche Tagesfrequenz von fast 48 Personen. Die Zahl der Benützer konnte also innert Jahresfrist verdreifacht werden! Wer nun glaubt, dass diese naturnahe und erholsame Stadtverbindung definitiv gerettet sei, der dürfte sich täuschen. Hohe Ölpreise, Fahrpreiserhöhungen und eine noch zu wenig auf den Berufsverkehr «ingeschossene» Geschäftsleitung der ZSG werden das KES auch in Zukunft in Trab halten. Die Initianten sind aber zuversichtlich, dass gerade in den kommenden Jahren der Umsteigeprozess auf das öffentliche Verkehrsmittel noch beschleunigt wird und «ihr» Frühschiff deshalb von April bis Ende Oktober weiterhin verkehren kann.

## Resolution

### Zur Hochspannungsleitung Wallis-Berner Oberland

shs. Mit einer einhellig gefassten *Resolution* zuhanden der eidgenössischen und kantonalen Behörden, der Direktion der Bern-Lötschberg-Simplonbahn und der Direktion der Bernischen Kraftwerke ersucht die Hauptversammlung 1980 der Regionalgruppe Thun, Kandertal, Simmental, Saanenland des Berner Heimatschutzes «eindringlich, die projektierte *Hochspannungsleitung Wallis-Gemmi-Kandertal* so umsichtig zu planen, dass die betroffenen Landschaften nicht verunstaltet werden. Wir erwarten, dass den einschlägigen Schutzbestimmungen der Bundesverfassung, des eidgenössischen Natur- und Heimatschutzgesetzes sowie des eidgenössischen Raumplanungsgesetzes Nachachtung verschafft wird.»