

Schifffahrt auf dem Greifensee

Im Gegensatz zum Zürichsee spielte die Schifffahrt auf dem Greifensee im Laufe der Jahrhunderte eine eher belanglose Rolle. Die Römer mieden das Obere Glattal, die Anwohner jedoch benützten den Greifensee seit dem frühen Mittelalter als Wasserweg. Wegen der kurzen Distanz zum gegenüberliegenden Ufer boten sich Möglichkeiten, Waren in erheblichen Mengen auf bequeme Art zu transportieren.

Der See hiess damals noch Glattsee, entsprechend seinem Ausfluss, der Glatt. Erst um die Mitte des 14. Jahrhunderts finden wir in den Urkunden den für den See heutigen Namen. Urkundlich erwähnt wurde die Greifensee-Schifffahrt zum ersten Mal im Jahr 1428. Bürgermeister und Rat von Zürich wiesen Ruedi Meyer von Fällanden an, ein Schiff für dreissig Personen zu bauen. Damit sollte er, «was für den Vogt von Greifensee nötig sei, Leute und Sachen unentgeltlich über den See führen, wogegen er von anderen Leuten

Zentralbibliothek Zürich



Lohn verlangen dürfe». So bildete sich mit der Zeit ein neuer Berufsstand, derjenige der Schiffsleute.

Am 1. April 1663 ereignete sich auf dem See ein schweres Unglück. An diesem Tag musste die Uessiker Militärmannschaft zu einer Musterung nach Uster fahren. Dreizehn Mann fuhren mit einem Weidling, der dann unterging. Sieben Mann ertranken. Dieses Unglück dürfte die Obrigkeit zu einer Untersuchung veranlasst haben; sie befahl dann auch dem Vogte zu Greifensee, er «solle die alten Schiff auf dem Greifensee, so nicht mehr währschafft, unnützlich machen und denen, welchen sie zuständig, befehlen, dass sie sich mit



Zentralbibliothek Zürich

guten neuen versehind, auch für das Schloss einen eignen weydling machen lassind». Diese Anordnung lässt vermuten, dass das Schiff, das die Uessiker Mannschaft transportierte, wohl kaum mehr ganz seetüchtig war.

Wie noch heute gingen die Fahrten der Boote meistens von Maur und Greifensee aus, die beide ihre Schiff- oder «Seeländi» hatten. In Maur wurde 1571 ein Ort so bezeichnet. In der «Geschichte des Schul-

wesens der Gemeinde Maur» wird ein gewisser Felix Aeppli von Maur erwähnt, geboren um 1590, von ca. 1628 bis ca. 1643 Fischer und Schiffsmann. In Maur waren es seit altem einige Familien, deren Angehörige sich mit der Personenbeförderung über den See befassten. Im 19. Jahrhundert besorgten in Maur eine Familie Kuhn, in Uster der Schenkwirt Kreis und in Greifensee die Herren Burkhard und Homberger die Schifffahrt. Das Bedürfnis oder die Notwendigkeit, den See zu überqueren, war für die Leute auf dem Südufer wohl grösser als für die auf der Nordseite. Im Mittelalter befand sich der Sitz des Landvogtes in Greifensee; in amtlichen Angelegenheiten musste mancher Bauer damals nach Greifensee fahren. Später war in Greifensee auch das Notariat, noch später dann allerdings in Uster, aber auch das bedingte für die Bewohner des anderen Ufers die Möglichkeit der Schifffahrt.

Bevor das Dampfschiff fuhr

Solange die Verbindung über den See den Markt- und Botengängen diente, mochte der Betrieb mit den Ruderschiffen noch genügen. Die zunehmende Bevölkerung von Uster und die industrielle Entwicklung schufen jedoch immer stärker das Bedürfnis nach einem modernen Schiffsverkehr.

In den 1830er Jahren entstanden im Kanton Zürich die grossen Strassenbauten. Mit der Begründung, der Krieg folge stets den grossen Landstrassen, lehnten es die Maurmer Bürger ab, unentgeltlich Land für einen Strassenbau abzutreten. Die Verbindungsstrasse nach Zürich wurde über die Forch geführt, die Eisenbahnlinie der Glattalbahn von Wallisellen über Uster nach Rapperswil entstand 1856 auf der anderen Seite des Greifensees. Das schaffte Anschluss nach Zürich und von dort aus in die weite Welt. Die Maurmer fanden sich plötzlich von der Entwicklung abgeschnitten, der See lag dazwischen.

Gründung der Dampfschiffahrts-Gesellschaft

Ende 1889 ergriff der Gemeindeverein Maur die Initiative zur Schaffung einer öffentlichen Schiffsverbindung. Am 20. April 1890

erfolgte im Schulhaus Maur die Gründung der «Dampfschiffahrts-Gesellschaft vom Greifensee». Lehrer Reinhold Letsch aus Aesch und Sekundarlehrer August Hess von Maur ist das Hauptverdienst am Zustandekommen der Dampfschiffahrt auf dem Greifensee zuzuschreiben. Es lag den beiden Lehrern viel daran, der Gemeinde Maur statt der früheren jämmerlichen Schiffahrtsverhältnisse eine bessere Verbindung mit der Aussenwelt zu verschaffen. Dem Verwaltungsrat stand ein Startkapital von 13 840 Franken zur Verfügung, und die damalige Rentabilitätsrechnung zeigte bei Einnahmen von 4791 Franken und Ausgaben von 4750 Franken einen Betriebsüberschuss von 41 Franken. Am 4. Mai 1890 wurde der Betrieb mit dem Dampfer Delphin mit Böllerschüssen und Feuerwerk eröffnet. Das für 7500 Franken gekaufte Schiff stammte aus dem Besitz von Kaiserin Eugénie, der Witwe Napoleons III. und Schlosherrin auf Arenenberg bei Ermatingen. Es wurde im Jahr 1868 gebaut und als Luxusjacht für kaiserliche Vergnügungsfahrten auf dem Bodensee eingesetzt.

Von Mai bis Dezember 1890 benützten 1900 Passagiere das «blaublütige» Schiff auf dem Greifensee, dennoch schloss die Rechnung des ersten Geschäftsjahres mit einem happigen Defizit. Dieses Schiff war als Dampfschiff und später als Motorschiff bis 1932 auf dem Greifensee im Einsatz. So lebhaft die Uferbewohner damals auch das neue Boot begrüßten, so sehr hatte die Dampfschiffahrts-Gesellschaft von Anfang an mit grossen Schwierigkeiten zu kämpfen. Das Betriebsdefizit war eine ständige Erscheinung, es wurde jeweils auf die verschiedenen Gemeinden verteilt.

Ein trauriger Abschnitt

Der schwärzeste Tag in der Geschichte der Gesellschaft war der 3. April 1892. Angesagt waren in Maur eine Schiessübung und ein Treffen der Aktionäre der Dampfschiffahrts-Gesellschaft zu ihrer Generalversammlung. In das als Extrakurs in Niederuster bereitgestellte Schiff drängten Schützen, Aktionäre, Frauen und Kinder. Die Schützen stapelten die mitgebrachten Schiessscheiben auf dem Dach des Schiffes und nahmen mit Gewehren und Munition in der Kabine Platz.

Die «Delphin» war damit völlig überladen und lag fest. Steuermann und Passagiere begingen nun den verhängnisvollen Fehler: Sie wollten das Schiff vom Landungssteg abstossen. Dabei neigte sich das Schiff zur Seite, die nachrutschenden Passagiere brachten es durch die Gewichtsverlagerung zum Kentern, und das Schiff sank innerhalb einer Minute. Jeder kämpfte ums Überleben oder half, dem Tode entronnen, so gut er konnte. Leider forderte das Unglück vier Menschenleben.

Die «Delphin» wurde am nächsten Tag gehoben und zur Reparatur nach Maur geschleppt. Die Verbindung über den See wurde vorübergehend wieder wie früher mit Ruderbooten ausgeführt. Umgetauft von «Delphin» auf «Möve» nahm das reparierte Schiff den Betrieb am 18. Juni 1892 wieder auf.

Durch den Unfall war das Vertrauen der Bevölkerung in das Napoleon-Schiff stark geschwunden. Die Frequenz sank von 26 000 Passagieren im Vorjahr auf unter 5000 im Unglücksjahr. Das verbleibende Kapital war schnell aufgebraucht. Wieder wurden Aktien aufgelegt. Private und Anliegergemeinden zeigten sich solidarisch und griffen nochmals in den Geldbeutel, um das Aktienkapital auf 24 600 Franken zu erhöhen.

MS Möve und DS Greif um 1920 bei Schiffsteg und Werfthütte in Maur.

Archiv Ortsgeschichte Maur



Bei Escher-Wyss & Cie., der damals bedeutendsten Schiffbaufirma in der Schweiz, wurde am 4. Juli 1895 ein neues Schiff zum Preis von 15 500 Franken bestellt. Schon drei Monate später war es fertig und stand in der Werkhalle zum Transport bereit. Damit war eine betriebssichere und regelmässige Schifffahrt zwischen den Gemeinden am Greifensee gesichert.

Die Schifffahrt in den Jahren 1895 bis 1945

Das Dampfschiff Greif war ein massgeschneidertes, formschönes Schiff, ganz auf die Bedürfnisse des Greifensees und der Region abgestimmt. 40 Personen fanden damals darauf Platz. Eine Kabine, die sich mit Dampf heizen liess, diente als Wetterschutz. Die Jungfernfahrt fand am 12. Oktober 1895 statt. Conrad Escher als Vertreter und Teilhaber der Herstellerfirma stiess mit der Festgemeinde an auf die Hoffnungen, die das Unternehmen an das neue Schiff knüpfte. Keiner der am Stapellauf Beteiligten ahnte wohl,



Heinrich Gubler (1863–1928), Kapitän auf dem Greifensee von 1890 bis 1907 und erster Kapitän des DS Greif.

Archiv Peter Surbeck



Trudi Kunz, die erste Schweizer Kapitänin, im Juni 1970 während eines Einsatzes auf dem Greifensee.

Archiv Ortsgeschichte Maur



Dampfschiff Greif als Motorschiff um 1920 am Schiffsteg in Maur.

Archiv Ortsgeschichte Maur

dass dem Täufling ein solch langes und erfolgreiches Leben beschieden sein sollte.

Das Dampfschiff Greif wurde damals vom ersten Kapitän auf dem Greifensee – Heinrich Gubler aus Maur – gesteuert. Fortan wurde die «Möve» nur noch als Reserveschiff eingesetzt. Mit Dampf ging es in das neue Jahrhundert und heraus aus den roten Zahlen. 21 Jahre lang trennte die «Greif» die Fluten des Greifensees mit Dampfbetrieb. Nach Ausbruch des Ersten Weltkrieges im Jahr 1914 stellte sich eine grosse Kohlennot ein; der Betrieb musste reduziert und teilweise sogar eingestellt werden. 1916 begann das Benzinzeitalter: Die «Greif» erhielt einen neuen Daimler-Benzinmotor.

1920 wurde auch die «Möve» zum Motorschiff umgebaut. Das einst verrufene Schiff bewährte sich nun sehr gut, fuhr billiger als die «Greif» und wurde deshalb wieder vermehrt eingesetzt. Die beiden Schiffe fuhren die Gesellschaft endlich in die schwarzen Zahlen. Ohne Zuschüsse von Gemeinden und Kanton gelang es sogar, einen Reservefonds anzulegen. Doch der Zahn der Zeit nagte unentwegt an den beiden Schiffen. 1932 wurde die Betriebstüchtigkeit der «Möve» vom eidgenössischen Schiffsinspektor aberkannt.



Motorschiff Heimat im Mai 1933 auf dem Weg zur Schiffflände in Maur.

Archiv Ortsgeschichte Maur

Ein grosses Ereignis wurde im Jahr 1933 gefeiert. Für die damals stattliche Summe von 41 800 Franken wurde das Motorschiff Heimat bei der Schiffswerft Kaspar Burkhardt in Uerikon gekauft. Die «Möve» wurde für 3000 Franken in Zahlung gegeben. Die «Heimat» wurde am 17. Mai 1933 von Uerikon am Zürichsee mit einem Traktorwagen über Hombrechtikon, Oetwil, Mönchaltorf nach Maur transportiert und am folgenden Tag vom Stapel gelassen. Es war das einzige Schiff mit dem Namen Heimat auf Schweizer Seen. Das neue Schiff, für 70 Passagiere zugelassen, fand grossen Anklang. Weniger erfreulich waren die Probleme mit dem bei Weber & Co. in Uster hergestellten Schiffsmotor. Die Gesellschaft sah sich nach nur fünf Jahren Betriebsdauer genötigt, den Motor der «Heimat» durch einen neuen zu ersetzen. Nun konnten endlich auch Rundfahrten für ein breiteres Publikum gemacht werden. Das Jahr 1942 jedoch brachte mit der zunehmenden Brennstoffverknappung der Schifffahrt auf dem Greifensee Einschränkungen und darüber hinaus eine empfindliche Verschlechterung der Finanzen.

1941 wurde die Schifffahrtsgesellschaft durch Kanton und Seegemeinden finanziell gründlich saniert und gleichzeitig in die heutige Genossenschaft umgewandelt. Während all dieser Jahre waren auch immer wieder kleinere und grössere Reparaturen notwendig. So erhielt die «Greif» z.B. 1943 einen FBW-Occasions-Benzinmotor und eine neue Antriebsschraube.



Motorboot Libero am 6. Mai 1946 auf dem Weg zum Greifensee während eines Zwischenhaltes am Dorfplatz in Maur. Archiv Ortsgeschichte Maur

Neubeginn in den Nachkriegszeiten

Zur Deckung der gesteigerten Nachfrage nach Rundfahrten konnte 1946 die «Forch», ein offenes Holzschalenboot für 30 Personen, zum Preis von 12 000 Franken zugekauft werden. Seit 1937 hatte es als «Libero» auf dem Luganersee gedient. Im gleichen Jahr wurde in Maur die Schiffshütte, die auf 9000 Franken zu stehen kam, erstellt.

Zwanzig Jahre später standen wiederum grosse Veränderungen an. Von der Deutschen Bundesbahn erwarb die Schifffahrts-Genossenschaft Greifensee (SGG) im Jahr 1966 das gedeckte Carboot Hecht. Nach diversen Änderungen und Renovationen beliefen sich die Kosten für dieses Schiff auf über 80 000 Franken. 1967/68 erhielten die Motorschiffe Heimat und Greif abermals neue Motoren. Dieses Mal wurden die beiden Schiffe mit Bedford-Dieselmotoren ausgerüstet. Die Fahrten mit dem offenen Holzschalenboot Forch waren bei unfreundlicher Witterung ein nur beschränktes Vergnügen. 1977 wurde das für südliche Verhältnisse erbaute Boot an die Eidgenössische Anstalt für Wasserversorgung, Abwasserreinigung



Motorschiff Salomon Landolt am 15. April 1978 auf dem Landweg zum Greifensee.

Archiv Ortsgeschichte Maur



Die «Salomon Landolt» bei der Wasserung am Ziel in Maur, erwartet vom Carboot Hecht.

Archiv Ortsgeschichte Maur

und Gewässerschutz (EAWAG) verkauft. Seither wird es als Forschungsschiff auf dem Greifensee eingesetzt.

Bisher hatte es die Schifffahrts-Genossenschaft – mit Ausnahme der Anschaffung des Dampfschiffes Greif im Jahr 1895 – nur mit Occasionen zu tun. Es zeigten sich jedoch bei allen Schiffen gewisse

Mängel. So befasste sich der Verwaltungsrat der SGG seit Jahren mit der Prüfung einer Neuanschaffung. Er bestellte im Januar 1977 bei der Lux-Werft KG im deutschen Mondorf ein Ausflugsschiff zum Preis von rund 400 000 Franken. Mit einem grossen Einweihungs- und Taufakt konnte die SGG am 8. April 1978 das neue Motorschiff Salomon Landolt einweihen.

1982 wurde die SGG-Flotte reduziert. Das Carboot Hecht, das zusehends an Attraktivität verloren hatte, wurde an die St. Niklausen-Schiffgesellschaft SNG nach Luzern verkauft. Zwei Jahre lang bestand die SGG-Flotte nur noch aus drei Einheiten. Doch bereits 1984 lieferte wiederum die Lux-Werft KG das neue Motorschiff Oberland mit Platz für 60 Passagiere. Damit erhielt die SGG für 354 000 Franken wieder eine vierte Einheit. Die Jungfernfahrt der «Oberland» fand am 14. Juli 1984 statt.

1986 schloss die SGG mit der Stiftung zur Restaurierung des Dampfschiffes Greif einen Vertrag ab, der die Abtretung des MS Greif an die Stiftung zwecks Wiederherstellung des ursprünglichen Zustands mit Dampftrieb vorsah. Die Stiftung verpflichtete sich ausserdem, der SGG für das ausscheidende Schiff Ersatz zu leisten. In

Motorschiff Heimat, seit 1933 auf dem Greifensee.

Archiv Ortsgeschichte Maur





Das historische Dampfschiff Greif auf einer der beliebten Rundfahrten.

SGG

diesem Zusammenhang bot sich die Möglichkeit, ein weiteres Schiff zu retten: die «Heimat». Die Stiftung übernahm eine Garantie in der Höhe von 135 000 Franken für die Renovation der altersschwach gewordenen «Heimat». Am baufälligen Schiff führte die Lux-Werft originalgetreue Rekonstruktionsarbeiten aus. Mit der Totalsanierung von 1986 erhielt die SGG ein praktisch neuwertiges Schiff zurück.

Seit bereits 115 Jahren verkehrt die «Greif» auf dem Greifensee. In den Jahren 1986 bis 1988 wurde das Schiff nach den Originalplänen restauriert und wieder mit der ursprünglichen Dampfmaschine ausgerüstet. Seit dem 3. September 1988 – der zweiten Jungfernfahrt des 1895 für den Greifensee gebauten DS Greif – kreuzt das kleine Dampfschiff von Ende April bis Mitte Oktober regelmässig auf dem Greifensee. Die «Greif», eine historische Rarität, ist Eigentum der Stiftung zum Betrieb des Dampfschiffes Greif, vormals Stiftung zur Restaurierung des Dampfschiffes Greif. Es bietet 24 Personen Platz und ist nicht nur das älteste Dampfschiff der Schweiz, sondern auch das einzige mit Schraubenantrieb und zudem das einzige, das mit



Das Motorschiff David Herrliberger begegnet dem für die Überwinterung vor der Werft in Maur gut eingepackten Dampfschiff Greif.

Nik Scherer

Flammkohle aus Polen beheizt wird. Mit grosser Liebe gepflegt und betrieben wird das Dampfschiff von einer Gruppe von passionierten Hobby-Maschinisten, die vor ihrem Einsatz eine Prüfung ablegen müssen. Dazu kommen als Schiffsführer noch Berufsleute der SGG.

Eine Begegnung mit diesem originellen und sowohl verkehrstechnisch als auch historisch interessanten Objekt trägt dazu bei, unser Verständnis für die Technik zu vertiefen. Fahrten mit der «Greif» bieten ein stimmungsvolles Erlebnis in der natürlichen, weitgehend unverbauten und geschützten Landschaft des Greifensees.

Die Greifensee-Flotte im 2010

1995 lieferte die deutsche Bodan-Werft die «Stadt Uster». Die SGG investierte für ihr Flaggschiff, welches Platz für 200 Personen bietet, stolze 1,6 Millionen Franken. Die «Salomon Landolt» wurde nach dem Kauf der «Stadt Uster» veräussert, und zwar wie das Carboot Hecht an die SNG. So verkehrt die «Salomon Landolt» heute als MS Dragon auf dem Vierwaldstättersee.

Im Jahr 2006 schliesslich wurde die «Oberland» durch die «David Herrliberger» abgelöst. Gebaut wurde das moderne Schiff von der Schifffahrts-Gesellschaft des Vierwaldstättersees (SGV) in Luzern. Die damalige Regierungsrätin Rita Fuhrer taufte das Schiff, welches die SGG 1,1 Millionen Franken kostete. Im gleichen Jahr wurde die «Oberland» für 100 000 Franken an die Chiemsee-Schifffahrt verkauft. Seither ist sie als «Martin» auf dem Chiemsee in Oberbayern im Einsatz.

Auf dem Greifensee verkehren heute vier Schiffe, nämlich die beiden Veteranen Dampfschiff Greif (1895) und Motorschiff Heimat (1933) sowie das Motorschiff Stadt Uster (1995) und das Motorschiff David Herrliberger (2006). Der Schifffahrts-Genossenschaft Greifensee steht somit eine attraktive Flotte für Kursfahrten sowie für die beliebten Rund- und Sonderfahrten zur Verfügung.

«Der Greifensee übt unzweifelhaft immer mehr eine starke Anziehungskraft aus. Alle neuzeitlichen Regionalplanungen tendieren dahin, das Greifenseegebiet als Ausflugs- und Erholungsgebiet zu erhalten und auszubauen. Es wird sich dies in belebendem Sinne auf das Unternehmen auswirken, sodass die Aussichten auch für die Zukunft erfreulich sind.» Das galt im Jahre 1944, und das hat noch heute seine Gültigkeit.

Hans-Peter Schefer

Schriftliche Quellen

Gottfried Kuhn: Geschichte des Sekundarschulwesens der Gemeinde Maur, 1915.

Gottfried Kuhn: Geschichte des Schulwesens der Gemeinde Maur, 1929.

Broschüre «Das älteste Dampfschiff der Schweiz auf dem Greifensee».

Stiftung zum Betrieb des Dampfschiffes Greif, Januar 2010.

Das Dampfschiff Greif – Symbol der Greifenseeschifffahrt.

Verlag Usterinfo GmbH, Uster, 1995.

Festschrift «100 Jahre Schifffahrt Greifensee».

Schifffahrts-Genossenschaft Greifensee, 1990.

Jahrbuch Greifensee 1986/87.

Zürcher Monats-Chronik, Jahrgang 1932/33.

Mündliche Quellen

Alfons Kümin, Archiv Ortsgeschichte Maur.

Ursula Lenherr, Schiffsführerin und vormalige Geschäftsführerin SGG.