

**Ritterhaus-Vereinigung**  
**Uricon-Stafa**

**Jahresbericht 2001**  
mit Abhandlungen

Ritterhaus-Vereinigung Ürikon-Stäfa

# **Jahresbericht 2001**

**mit Abhandlungen**

---

Zürichsee Druckereien AG, Stäfa

# Vorstand und Revisoren der Ritterhaus-Vereinigung Üriikon-Stäfa

## Ehrenmitglieder

Arnold Egli, Im Gsteig 8, 8713 Üriikon  
Doris Röthlisberger, Im Länder, 8713 Üriikon

## Arbeitsausschuss

	Telefon
Andreas Pflughard, Präsident, Im Gsteig 24, 8713 Üriikon	01 926 26 38
Ursula Stolz, Aktuarin, Alte Landstrasse 4, 8713 Üriikon	01 926 10 07
Ueli Lott, Kassier, Panoramaweg 1, 8713 Üriikon	01 926 12 10
Karin Russek, Ränkestrasse 44, 8700 Küsnacht	01 912 38 44
Arnold Pünter, Gebäude-Aufsicht, Seestrasse 238, 8713 Üriikon	01 926 39 08
Rudolf Stückelberger, Alte Landstrasse 4, 8713 Üriikon	01 926 19 27
Heidi Gantner, Rechnung Betrieb, Ritterhausstrasse 16, 8713 Üriikon	01 926 46 22
Ueli Gantner, Betrieb, Ritterhausstrasse 16, 8713 Üriikon	01 926 46 22

## Vorstand

Dr. Hans Aeppli, Seestrasse 284, 8713 Üriikon  
Margrit Bernauer, Seestrasse 56, 8712 Stäfa  
Pfr. Roland Brendle, Eichstrasse 90, 8713 Üriikon  
Dr. Stanislaw Bukowiecki, Schwarzbachstrasse 30, 8713 Üriikon  
Christoph von der Crone, Kreuzstrasse 33, 8712 Stäfa  
Dr. Max Daetwyler, Deleg. Reg.-Rat Kt. Zürich, Seestrasse 264, 8713 Üriikon  
Thomas Daum, Deleg. Gemeinderat Stäfa, Moritzbergstrasse 8, 8713 Üriikon  
Arnold Egli, Im Gsteig 8, 8713 Üriikon  
Beat Frei, Burgweid, 8345 Adetswil  
Thomas Frei, Im Gsteig 27, 8713 Üriikon  
Lino Gunz, Poststrasse 14, 8713 Üriikon  
Rolf Heusser, Brunngasse 10, 8708 Männedorf  
Walter Kobelt, Torlenstrasse 18, 8713 Üriikon  
Isabelle Linthorst, Mutzmalen 34, 8712 Stäfa  
Doris Röthlisberger, Im Länder, 8713 Üriikon  
Markus Vogel, Alte Landstrasse 18, 8713 Üriikon

## Revisoren

René Bosson, Gsteigtobel 10, 8713 Üriikon  
Rolf Hirschbühl, Alte Landstrasse 33, 8713 Üriikon

### *Anmeldungen für Kapelle und Ritterhaus:*

Herr und Frau H. Luger, Burgstall, 8713 Üriikon, Tel. 01 926 58 81

*Sigristin:* Esther Gisler, Schoorenweg 32, 8713 Üriikon, Tel. 01 926 49 00

*Hauswarte Ritterhaus:* Herr und Frau H. Luger, Burgstall, 8713 Üriikon, Tel. 01 926 58 81

# **Tätigkeitsbericht 2001**

## **Vorstand und Arbeitsausschuss**

Vorstand und Arbeitsausschuss konnten die anstehenden Geschäfte im üblichen Rahmen erledigen. Der Vorstand trat einmal zur Vorbereitung der Generalversammlung und zur Abnahme der Rechnung im Saal des «Hechts» zusammen. Der Arbeitsausschuss erledigte die laufenden Geschäfte an drei Sitzungen. Kurzfristig auftauchende Probleme wurden durch die Sachbearbeiterinnen und Sachbearbeiter informell und speditiv erledigt.

Die Generalversammlung konnte wie letztes Jahr wieder in unserem eigenen Haus durchgeführt werden. Einige Mitglieder des Vorstandes und des Arbeitsausschusses haben sich auch dieses Jahr in verdankenswerter Weise für die Organisation und die Durchführung dieses gelungenen Anlasses zur Verfügung gestellt. Sie sorgten für Essen und Trinken auf der Wiese vor dem Ritterhaus.

## **Betrieb Ritterhaus und Kapelle**

Die Auslastung von Ritterhaus und Kapelle bewegte sich im üblichen Rahmen. Im Sommer organisierte der Ortsverein im und ums Ritterhaus einmal mehr mit Erfolg den langsam zur Tradition werdenden Kulturtag. Haus und Kapelle stellten wir dem Ortsverein unentgeltlich zur Verfügung.

Leider musste unser neues Mieterpaar im Burgstall, Simone Lardon und Stefan Forster, die Stelle als Sigristen der Kapelle aus persönlichen Gründen bereits wieder abgeben. Wir sind dankbar, dass wir in Frau Esther Gisler, Schoorenweg 32, Ürikon, eine kompetente Nachfolgerin gefunden haben.

In den letzten Jahren hatte die Gemeinde unseren Parkplatz immer unentgeltlich vom Schnee und vom Laub geräumt und die Wiese um die Kapelle gemäht. Aus unserer Sicht war es berechtigt, dass die Gemeinde diese Arbeit leistete, da die Kapelle beiden Kirchgemeinden regelmässig als Gottesdienstraum dient. Seit diesem Jahr müssen wir die Gemeinde für die Schneeräumung des Parkplatzes entschädigen. Das Schneiden des Gra-

ses sowie die Laubräumung konnten wir, selbstverständlich zulasten unserer Kasse, an einen Dritten vergeben. Sobald wir wissen, wie hoch diese Aufwendungen uns in Zukunft zu stehen kommen, werden wir der Gemeinde ein entsprechendes Beitragsgesuch einreichen. Die Gemeinde unterstützt uns seit unserer Gründung 1943 mit einem jährlichen Betriebsbeitrag von Fr. 500.-.

### **Bauliches**

Häuser, die einige hundert Jahre alt sind, benötigen ständig grössere oder kleinere Reparaturarbeiten. Die Fassadensanierung am Haus Blumenhalde konnte im vorgesehenen Rahmen durchgeführt und abgeschlossen werden. Die neue Beleuchtung im Keller des Ritterhauses erfreut sich grosser Beliebtheit und gibt dem Raum eine neue Ausstrahlung. Bis zur Generalversammlung 2002 wird auch der bereits ins Alter gekommene Wandteppich durch ein Eichentäfer ersetzt sein. Gleichzeitig wird auch unsere Brandmeldeanlage im Ritterhaus vollständig neu installiert. Für die bestehende Anlage fehlten mehr und mehr die notwendigen Ersatzteile. Dank eines namhaften Beitrages der kantonalen Denkmalpflege aus dem Fonds für gemeinnützige Zwecke werden diese Kosten für uns tragbar sein.

Schon länger macht uns der bauliche Zustand der Kapelle, insbesondere der grosse Riss in der Nordwand, etwas Sorge. Seit 1945 wurden kaum mehr grössere Renovationsarbeiten vorgenommen. Der Inneraum ist unansehnlich geworden, der Boden ziemlich verschmutzt und der Dachreiter hat kaum mehr Farbe und seine Schindeln sind nicht mehr überall wasserdicht. Der Arbeitsausschuss hat sich daher entschlossen, eine umfassende Renovation der Kapelle für das Jahr 2003 vorzubereiten. Wir werden unsere Mitglieder rechtzeitig über die geplanten Arbeiten orientieren und hoffen natürlich, falls dies notwendig sein sollte, auch von dieser Seite finanzielle Unterstützung zu erhalten.

### **Ausflug nach Engi und Elm**

Am Samstag, den 14. Juli 2001, versammelten sich mehr als fünfzig Mitglieder in Stäfa und Ürikon zu unserem Ausflug ins Glarnerland. Alt-Landammann Kaspar Rhyner zeigte uns mit Enthusiasmus und Humor die Besonderheiten des Glarner Kleintals. Nach einem anstrengenden Aufstieg zum Landesplatten Bergwerk Engi konnten wir die riesigen Kavernen dieses schon seit Jahren stillgelegten Schieferbergwerkes besichtigen. Erst kürzlich

wurden die Stollen und gewaltigen Hallen im Berg mit einer Beleuchtung und mit Treppen und Wegen versehen, so dass das Bergwerk gefahrlos besichtigt werden kann. Nach einem feinen Mittagessen in Elm mit der traditionellen Kalber-Landsgemeindewurst führte uns Kaspar Rhyner persönlich durch sein Dorf, und als besondere Leckerbissen zeigte er uns das sogenannte Suworowhaus, das er selbst mit seiner Familie bewohnt, sowie die kleine vor Jahren stillgelegte Schiefertafel-Fabrik. Die Führerin im Schiefertafel-Museum, eine Nachfahrin eines zufällig den Bergsturz von Elm überlebenden Kindes, schilderte uns eindrücklich diese durch den Unverstand der Menschen ausgelöste und tragische Katastrophe. Nach diesem anstrengenden, aber eindrücklichen Ausflug dürfte es für den Präsidenten in Zukunft schwierig sein, ein adäquates Programm aufzustellen.

### **Zum vorliegenden Jahrheft**

Einmal mehr stellte sich Ruedi Stüchelberger zur Verfügung, um uns ein interessantes Jahrheft zu schreiben. Zufällig stiess er auf einen Nachfahren der Schiffshütte Burkhardt in Ürikon, der einen ganzen Ordner voll Dokumente zu diesem abgegangenen Üriker Gewerbe gesammelt hatte. Niemand weiss heute noch, dass diese Werft seinerzeit sehr berühmt war für ihre Nauen und Holzschiffe. Wer weiss schon, dass die Schiffli des Schifflibaches an der Landi 1939 in Ürikon gebaut wurden? Falls unsere Mitglieder zu Hause selbst einen Nauen bauen möchten, haben wir hier die Anleitung von Hans Hasler in zeitgemässer Schrift abgedruckt.

### **Dank**

Zwei namhafte Spenden von Frau Alice Hager, Ürikon, und von Frau Margrith Forrer, Stäfa, halfen uns, unsere Jahresrechnung ausgeglichen und mit einer Einlage in den Renovationsfonds abzuschliessen. Beiden Spenderinnen sowie allen anderen Mitgliedern, die ihren Jahresbeitrag etwas aufgerundet haben, danke ich ganz herzlich.

Schliesslich danke ich allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern im Arbeitsausschuss und Vorstand sowie den beiden Rechnungsrevisoren für ihre Mitarbeit während des ganzen Jahres. Dank verdienen speziell die Familie Luger und Heidi und Ueli Gantner, die für einen reibungslosen Betrieb im Ritterhaus sorgen. Ihnen, liebe Mitglieder, danke ich für Ihre treue und wohlwollende Unterstützung zur Erhaltung unserer Liegenschaften am See.

A. Pflughard

# Die ehemalige Schiffhütte in Ürikon

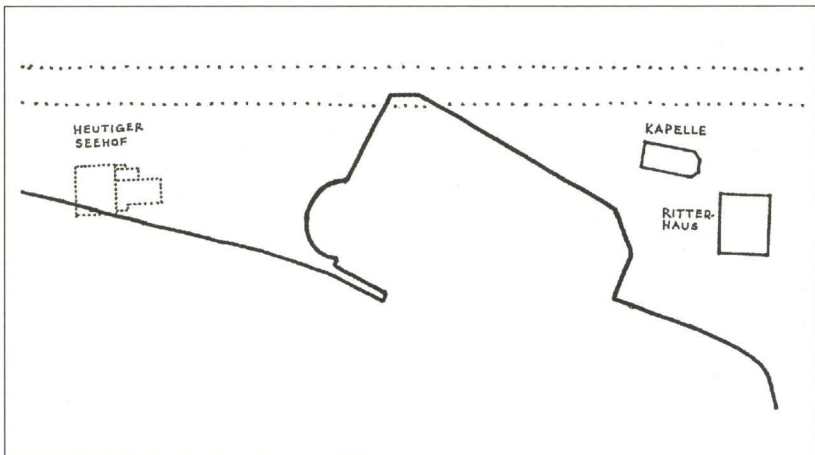
Von Rudolf Stüchelberger  
nach Unterlagen von Felix Burkhard

Vielleicht kommt dem Leser das Bild von Ürikon auf Seite 12 bekannt vor, war es doch schon in früheren Jahrheften abgebildet. Diesmal richtet sich unser Augenmerk auf das freistehende Haus am rechten Bildrand. Es ist die ehemalige Schiffhütte, wir würden heute sagen Schiffswerft. Als F.W. Delkeskamp, ein deutscher Zeichner, das Bild ungefähr um 1828 zeichnete, war das Haus eben erst erbaut worden. Eine mehr als hundert Jahre später aufgenommene Foto (Seite 13) beweist, dass der Künstler genau hingeschaut und nicht geflunkert hat.

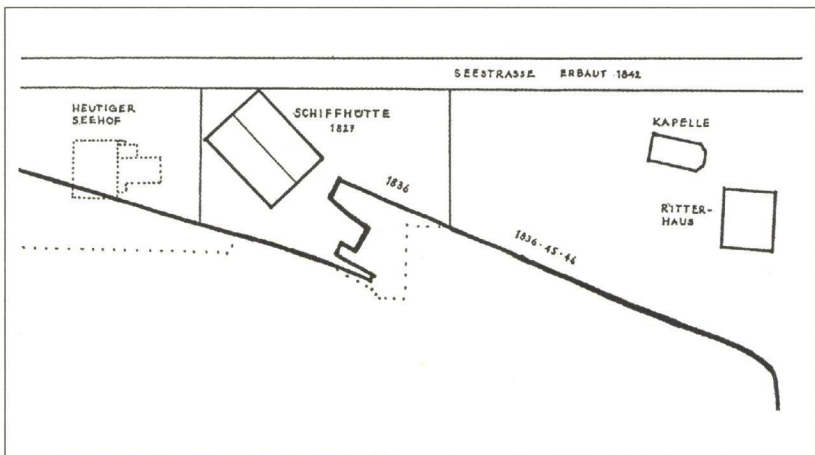
Damals verlief die Uferlinie noch ganz anders als heute. Eine Einbuchtung des Sees ist auf der Zeichnung andeutungsweise erkennbar. Genauen Aufschluss gibt der Seebautenkataster des Kantons Zürich, nach welchem das nebenstehende Plänchen gezeichnet ist. Man erkennt, dass das Seegebiet bis zur Mitte der heutigen Seestrasse reichte. Eine natürliche Bucht öffnete sich gegen Südosten und war vor dem Westwind geschützt. Es erklärt sich daraus die etwas seltsame Richtung der dort gebauten Schiffhütte. Sie hatte sich nicht nach einer Strasse – die Seestrasse existierte noch nicht –, sondern nach dem Wasser auszurichten. Freilich, als 15 Jahre später die Seestrasse erstellt und mit der Zeit die Uferlinie durch Aufschüttungen begradigt wurde, stand das Haus überdeckt in der verwandelten Landschaft.

---

Felix Burkhard, Bauspengler, in Oetwil a.S., hat als Enkel von Bootsbauer Kaspar Burkhardt-Wernli während Jahren alles gesammelt, was mit der Geschichte seiner Vorfahren und vor allem mit dem Betrieb und der Entwicklung der Schiff- und Bootbaufirma Burkhardt zu tun hatte. Im Laufe der Jahre füllte sich ein dickes Dossier mit Dokumenten, Archivauszügen, Zeitungsartikeln und alten Fotografien. Aufschlussreich ist ferner ein Kassenbuch, das über mehrere Jahre hinweg Auskunft über die vielen kleinen und grossen Schiffbau-Aufträge gibt. Ohne die Nachforschungen von Felix Burkhard wäre der vorliegende Artikel nicht möglich gewesen. Für die bereitwillige Zurverfügungstellung des Materials sei ihm der beste Dank ausgesprochen.



Ursprüngliche Seeuferlinie zwischen dem Ritterhaus und dem Seehof vor dem Bau der Schiffhütte.



Die Seeuferlinie zwischen dem Ritterhaus und dem Seehof nach den Aufschüttungen in den 1840er-Jahren und dem Bau der Seestrassse. Heute verläuft die Ufermauer im Bereich von Schiffhütte und Seehof weiter seewärts .....



## Aus der Geschichte der Schiffhütte

Am 10. Februar 1827 kauft ein gewisser Heinrich Dändliker, Zimmermann, vom Ebnet Stäfa, Land am See in Ürikon. Er erwirbt es von Hauptmann Johann Caspar Büeler, dem Besitzer des Ritterhauses. Dieser hat, anders als seine Vorfahren, kein Interesse an der Landwirtschaft und stösst seine Güter ab. Als Ruhesitz baut er sich die Villa Eden am Schoorenweg. Das Landstück, das der zukünftige Schiffbauer Dändliker erwirbt, wird so beschrieben: «Acker, Wiesen und Streueriedt, so grössten Theils der Steinbruch genannt. Stösst bergseits an den Hauptfussweg (das ist der Schoorenweg), ostwärts an des Verkäufers Wiesen, wie selbiges von diesem Stück abgemarchet, und südwärts an den See». Der Kaufpreis beträgt 1010 Gulden. Der Käufer bezahlt in bar 10 Gulden und bleibt die restlichen 1000 Gulden schuldig.

Dändliker beginnt sogleich mit dem Hausbau. Spätestens am 12. November 1827 steht das Haus fertig da. Denn in einem unter jenem Datum ausgestellten Schuldbrief lautet das Unterpfand: «Eine neuerbaue doppelte Behausung und Schiffhütte unter gleichem Dach und ohngefähr 3 Vierlig Acker, Wiesen und Streueriedt im Steinbruch genannt bei Ürickon gelegen».

1854 stirbt Heinrich Dändliker. Nachfolger wird sein gleichnamiger Sohn, der vier Jahre später ebenfalls stirbt. An die Reihe kommt nun dessen Bruder Jacob Dändliker, der während der nächsten 28 Jahre den Schiffbaubetrieb leitet. 1886 verkauft er Wohnhaus, Schiffhütte, Mostpresse, Garten, Reben und Ausgelände an Kaspar Wunderli zum Traubenberg in Stäfa für 12 200 Franken. Die Gebäudeversicherung enthält den Vermerk «niederer Bau- und Verkehrswert» und später sogar «baufällig». Wunderli hat vermutlich mehr Interesse am dortigen Rebland als an der Schiffhütte. Er wird kaum dort gewohnt haben, denn zum Zeitpunkt des Weiterverkaufs ist er in Meilen ansässig.

1908 beginnt mit dem offiziellen Kaufvertrag die Ära Burkhardt. Vater Kaspar Burkhardt-Hägi (1859–1914), von Wollishofen stammend, ist als Schiffbauer von der Au nach Ürikon gekommen. Der Sohn Kaspar Burkhardt-Wernli (1888–1938) tritt in die Fussstapfen des Vaters und verwandelt die anfänglich einfache Schiffhütte in ein angesehenes Werftunternehmen. Doch eine lange Krankheit und ein früher Tod führen zur Liquidation der Bootsbaufirma.

Als Käufer erscheint 1938 Karl Maag von Zürich, Schiffbaukonstrukteur, doch nur für kurze Zeit. 1942 kauft Prof. Eduard Rübel von Zürich, der die benachbarte Villa Eden als Sommersitz bewohnt, das Schiffhüttenareal am See. Im Kauf inbegriffen ist nur das Land. Die darauf stehenden Gebäude,

das heisst Wohnhaus mit Schiffhütte, Ladenschopf, Schopf, Werfthalle, Boots- und Badhaus, müssen vom Verkäufer – es ist dessen Vorschlag – auf eigene Rechnung bis Ende Dezember 1942 abgebrochen werden. Damit ist das Schicksal der Schiffhütte Ürikon nach 115-jährigem Bestehen besiegelt.

Auf dem Areal entsteht 1948 ein als Ferienhaus gedachtes Gebäude, das später baulich verbessert und zum festen Wohnhaus eingerichtet wird (Seestrasse 250).

### **Schiffbauer Kaspar Burkhardt**

In der über hundertjährigen Geschichte der Üriker Schiffhütte ragt Kaspar Burkhardt-Wernli als die bedeutendste Gestalt heraus. So ist es recht und billig, näher auf die Persönlichkeit des «Burket Chäppi» einzugehen. Als 1888 geborener Bootsbauersohn wächst er mit vier Geschwistern auf, von denen der schwerhörige Ernst und die ihn umsorgende Anna Burkhardt den älteren Ürikern noch in Erinnerung sein mögen. Als der Vater Kaspar – nicht ganz 55-jährig – stirbt, hat Sohn Kaspar bereits selber einen Hausstand gegründet. Seine Familie wächst mit den Jahren auf zehn Kinder an, die alle das Erwachsenenalter erreichen. Ob der Platz im Wohnhaus ausreicht? Ist doch die westliche Hälfte des Gebäudes mit der Schiffhalle und ein Teil des Erdgeschosses mit der Werkstatt belegt. Ein erhaltenes Verzeichnis gibt Auskunft über die Wohnräume des Hauses: Küche, Stube (2 Betten), Schlafzimmer neben der Küche (1 Divan), hinteres Zimmer (Büro), obere Kammer (2 Betten), Säli (3 Betten), Weissenzimmer (2 Betten), über der Küche (1 Bett), im Gang eine Gussbadwanne.

Kaspar muss ein initiativer, modern eingestellter Mensch gewesen sein. Nicht nur, dass er seinen Namen – anders als seine Vorfahren – hinten mit -dt schreibt, er schafft sich 1919 ein Motorrad an, besitzt als einer der ersten 1925 ein Auto und richtet das Telefon mit der dreistelligen Rufnummer 113 ein. Von den beruflichen Initiativen soll später die Rede sein. Kaspar Burkhardt stellt sich auch für öffentliche Ämter zur Verfügung. Während zwei Amtsdauern amtet er als Mitglied der Steuerkommission Stäfa und drei Jahre lang als Schulpfleger. In der ehemaligen Zivilgemeinde Ürikon ist er Vorstandsmitglied und nach deren Aufhebung Mitbegründer und Aktuar des Ortsvereins. In der Feuerwehr dient er als Kommandant der 4. Kompanie.

Doch der starke Mann, «kräftig wie eine Eiche», wie es im Nekrolog heisst, wird im besten Mannesalter von einer heimtückischen Krankheit für zwei Jahre ans Krankenlager gefesselt und stirbt 1938 im Alter von 50 Jahren. Fünf seiner zehn Kinder sind noch minderjährig.

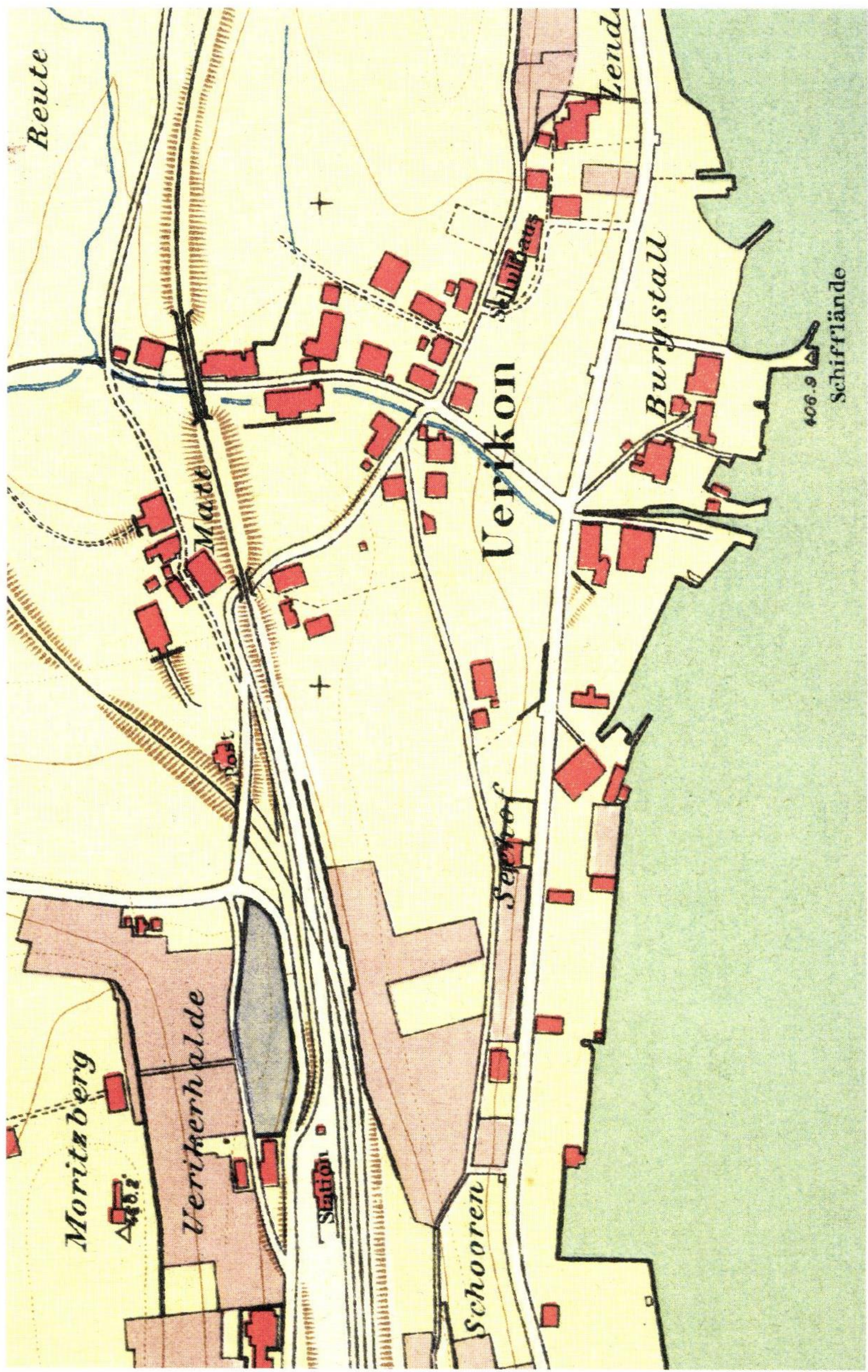
## Schiff- und Bootbau Kaspar Burkhardt

Besser als eine Beschreibung geben alte Fotos die Schiffhütte mit ihrem Betrieb wieder. Es wäre falsch zu glauben, hier würden nur kleine Ruder-schiffe, Fischergransen und Weidlinge hergestellt. Nein, grosse Ledischiffe werden hier zusammengebaut. Fotos zeigen eine erprobte Arbeiterschaft von etwa zehn Mann, die stolz vor ihren Werken posiert. Wer sind die Besteller solcher Lastschiffe? Einmal sind es die kleineren Unternehmen für Kies-, Sand- und Baumaterialtransporte, so Treichler in Wädenswil, Bolleter und Zehnder in Zürich, Wunderli in Obermeilen, Guggenbühl in Meilen, Leemann in Uetikon und Hottinger im Kehlhof. Vom Ledischiff für den Schiffmann Engelbert Brutsche in Üriikon kennen wir den Preis: für das Schiff Fr. 9000.– und für Extraleistungen Fr. 1072.–. (Die Witwe Anna Brutsche wohnte mehrere Jahre im Burgstall als Mieterin der Ritterhaus-Vereinigung.) Die Steinfabrik Pfäffikon bestellt 1924 ein Sandtransport-schiff mit Motor und eines ohne Motor für Fr. 28 800.– resp. Fr. 21 800.–. 1928 liefert Burkhardt dorthin ein weiteres Motorledi und eine Fallenprahme. Prahmen, zürichdeutsch Brëeme, heissen die motorlosen Ledischiffe, die geschleppt werden. Fallenprahmen haben im Schiffsboden eine Klappe, durch welche die Ladung nach unten in den See entleert wird. Eine weitere Fallenbrëeme gelangt nach Schmerikon und eine Brëeme in die Bächau. Nebst den Neuanfertigungen sind auch häufig Reparaturen an fremden Lastschiffen auszuführen, wozu erfahrene Arbeiter von Burkhardt beigezogen werden. Man staunt über eine Abrechnung aus dem Jahr 1925: 2 Mann arbeiten 9 Tage à 10 Stunden à Fr. 3.–, macht zusammen Fr. 540.–.

Schliesslich wird die alte Arbeitshalle zu klein, sodass Burkhardt 1925 neben dem Haus eine grosse Werfthalle erstellt. Eine Gleitbahn aus Eisen-schienen, Rollschemel und Drahtseile erlauben das Hochziehen und Wiedereinwassern der schweren Schiffe. Ein Laufkran für 4 Tonnen und zahlreiche andere technische Einrichtungen vervollständigen die neue Anlage. Auch eine Sägerei und eine Schlosserei gehören zum Betrieb.

Ein dickes Kassenbuch aus dem Jahrzehnt 1920–1930 ist aus Burkhardts Nachlass erhalten geblieben. Es bezeugt nebst den grossen Aufträgen – es sind oben nicht alle erwähnt – eine Unzahl von kleineren Arbeiten für die Üriker und auswärtige Kundschaft. Stets wiederholen sich die Überholarbeiten an Ruder-, Segel- und Fischerbooten. An Neuanfertigungen werden ein sechsplätziges Kielrunderboot für den Verkehrsverein Stäfa und ein Rettungsboot für den Seerettungsdienst Zollikon erwähnt. Die NOK erhält für das Kraftwerk Löntschi, das heisst für den Klöntalersee ein Boot, das später auf den Rhein zum Kraftwerk Eglisau wechselt und schliesslich beim Kraftwerk

*(Fortsetzung auf Seite 25)*



II Ausschnitt aus dem Gemeindeplan Stäfa-Üriikon von 1923. Das grosse Gebäude rechts vom Seehof ist die Schiffhütte.



K 728/157

Üriikon

Üriikon um 1828, Graph. Sammlung der Zentralbibliothek Zürich.



*Die Schiffhütte von der Seestrasse her.*



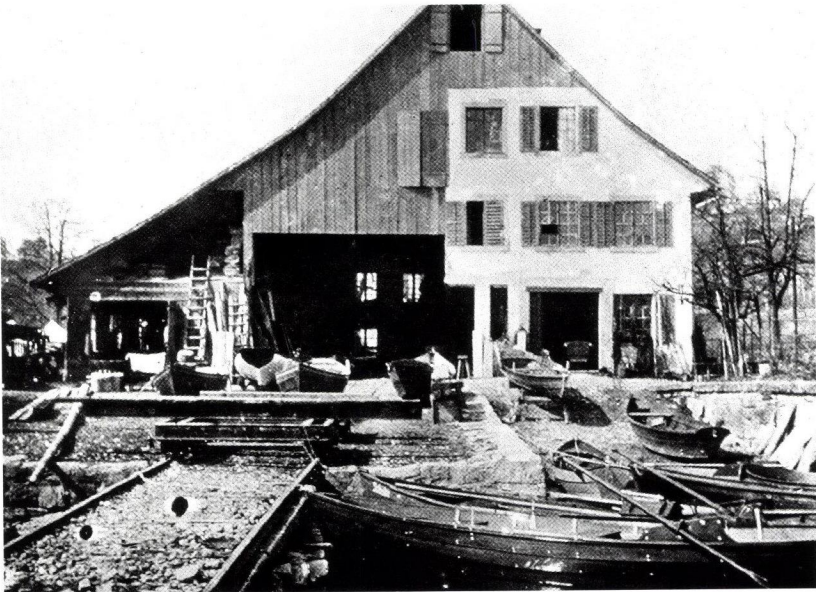
*Die Schiffhütte vom See her mit einem Ledischiff in Arbeit .*



*Alte Handschiffe.*



*Schaulustige bei einem Stapellauf.*



*Viel Arbeit wartet auf die Bootsbauer.*



*Die Ehepaare Burkhardt, sen. und jun., mit ihren Arbeitern.*



*Kaspar  
Burkhardt*



*Geschäftsempfehlung*

Schiff- & Bootbau  
**KASPAR BURKHARDT**  
**Schiffwerft und Konstruktionsbureau in Uerikon**  
Tel. Stäfa 115 am Zürichsee  
Zweig-Geschäft in **Rozloch** am Vierwaldstättersee  
Konstruktion - Bau & Reparaturen  
von Motorlastschiffen, Nauen, Drahmen Schleppern. Motorbooten  
jeder Bauart und Form, in Holz oder Eisen  
Fischerschiffe, Kielboote, Halbkielboote, Flachboote, Ponton,  
Waidlinge, Rettungsboote, Flösse, Badboote. in jeder Holzart  
Erstklassige Schiffs- und Bootsmotoren, für Rohöl oder Benzin  
Eigene Sägerei • Elektr. Schweissanlagen • Elektr. Betrieb



*Die Arbeiterschaft vor dem alten Seehof...*

*...und in der Schiffshalle.*





*Das NOK-Boot, bestimmt für den Klöntalersee .*



*Das gleiche Boot, später als Algenmähschiff eingesetzt.*

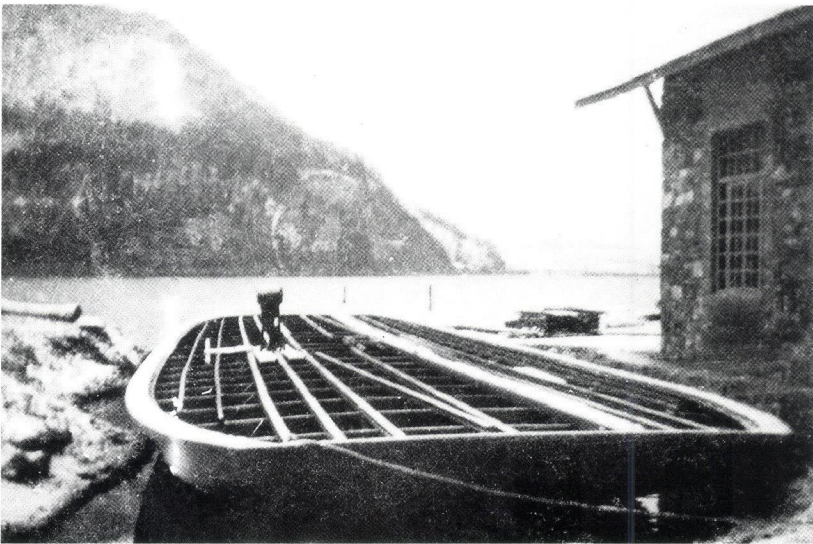
*Der Nauen «Otto» in  
der Werft Rotzloch.  
Davor K. Burkhardt.*



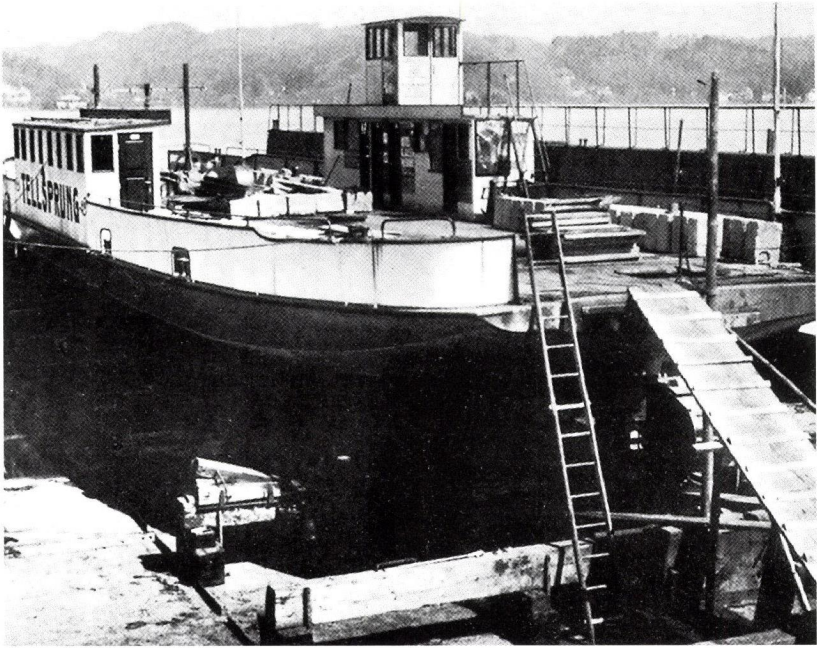
*Stapellauf des Nauens «Otto» 1928.*



*Ein Viertel des Schiffsrumpfes der zukünftigen Autofähre auf dem Transport von Ürikon nach Luzern.*



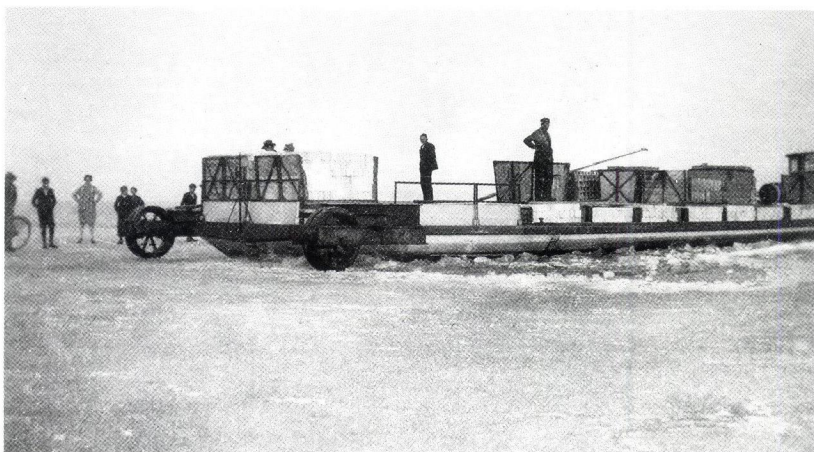
*Der Schiffsrumpf der Autofähre ist zusammengesetzt.*



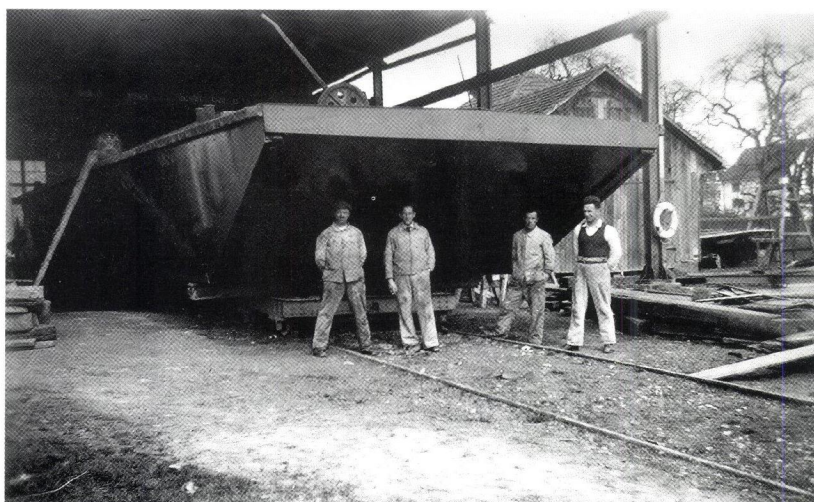
*Die Autofähre erhält die nötigen Aufbauten.*



*Die Autofähre Beckenried–Gersau ist betriebsbereit .*



*Das Motorlastschiff «Krassin» als Eisbrecher bei der Seegrörni 1929.*



*Der Koloss eines Motorlastschiffes in der Werft Ürikon.*



*Das Greifensee-Schiff «Heimat» beim Aufbau in Ürikon.*



*Das Greifensee-Schiff geschmückt zum Stapellauf.*





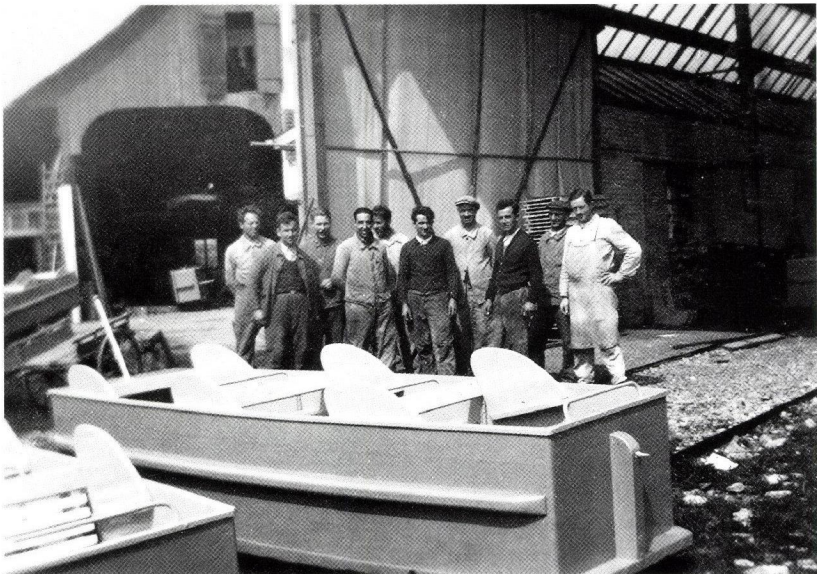
*Die Fahrt über Land.*



*Der Augenblick des Einwasserns.*

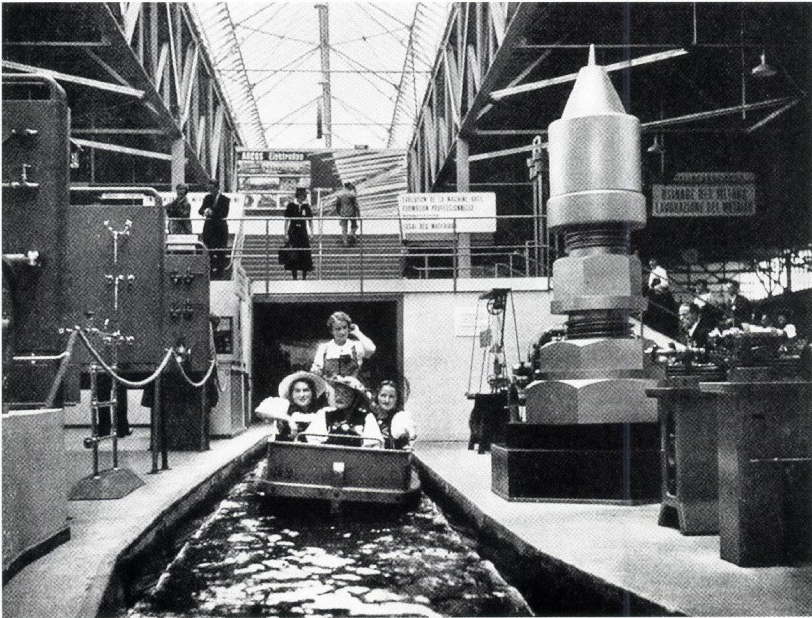
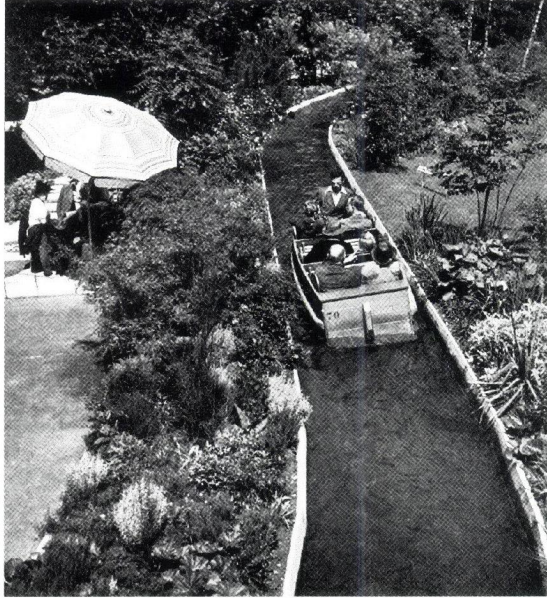


*Badeboot, System Burkhardt (aus einem Prospekt).*



*Die Schifflibach-Schiffli für die LA 1939 zur Ablieferung bereit.*

*Der Schiffliabach,  
eine beliebte Attraktion  
an der LA 1939.*



*(Fortsetzung von Seite 10)*

Rheinau zum Mähen von Algen eingerichtet wird. Wir merken, Üriker Boote tummeln sich auch in fremden Gewässern, nicht nur auf dem Zürichsee.

In der Sägerei und Schlosserei werden auch Arbeiten ausgeführt, die nicht direkt mit dem Bootsbau zu tun haben, wie zum Beispiel die Inneneinrichtung des neuen Üriker Schützenhauses mit Pulten und Gewehrständen.

### **Ein Blick zurück**

Werfen wir einen Blick zurück in die Gründungsjahre der Üriker Schiffhütte. In die Zeit, als es weder Dampfschiffe noch Motorledi, weder eine Seestrasse noch eine Eisenbahn gab. Alte Bilder zeigen uns einen von Schiffen aller Art belebten Zürichsee. Auch in literarischen Beschreibungen wimmelt es von Booten. Der Reiseschriftsteller und Lederstrumpfpf-Autor Cooper zum Beispiel erblickte von der alten Landstrasse aus «an die zwanzig grössere Schiffe mit hohem Vierecksegel». Nicht verwunderlich, diente dem Verkehr die Wasserstrasse weit besser als die schlechte Landstrasse. Man hat errechnet, dass bei gleichem Kraftaufwand 40- bis 60-mal mehr Transportgut auf dem Seeweg als auf dem Landweg befördert werden konnte. Im Jahr 1832 gab es in der Gemeinde Stäfa laut Bevölkerungsverzeichnis 10 Schiffmacher und 66 Schifflleute. Die Stäfner Schiffhütte stand westlich der heutigen Buchdruckerei. 1894 zählte die Schiffergesellschaft, ein gewerkschaftlicher Verband am Zürichsee, 39 Ledibesitzer mit 55 Schiffen zu durchschnittlich 20 Tonnen Tragkraft. Im Burgstall lebten die Schifferfamilien Hürlimann (1851) und Gugolz (1876), in der Morgensonne die Treichler (1838), Kunz (1878), Hottinger (1906), Brutsche (1908) und Hedinger (1939).

Vom Leben und Treiben der Schifflleute findet sich eine anschauliche Schilderung von Hans Hasler in seinem Büchlein «Schiff und Schifflüüt» in der Reihe «Alti Bilder vom Zürichsee».\* In einem Kapitel wird die handwerkliche Herstellung eines Ledischiffes haargenau und mit allen zürichdeutschen Fachausdrücken beschrieben. Die Wiedergabe würde hier zu weit führen. Für Interessenten ist sie im Anhang zu finden. Eine Kostprobe über die Schiffhütte und über die Schiffmannschaft soll dem Leser jedoch an dieser Stelle nicht vorenthalten werden.

---

\* Das Büchlein ist längst vergriffen. Ein originalgetreuer Abdruck findet sich im Buch «Ledischiffe auf dem Zürichsee», herausgegeben von Hilde Welti u.a. 1974 im Verlag Th. Gut+Co. Stäfa.

«An Rāgesundige sim-mer in euserer Juget öppe-n i d'Schiffhütte. Si isch aliwil offe gsi und hät ires gross Mul Tag und Nacht gäge d'Wäggitalerberg ufgstreckt, grad wie wänn si saiti: Mues i frässe? – Gägem See ist also das Hus offe, dass d'Schiff händ chönne i de offe Rache ine spaziere; gäg der Strass ist d'Wonig gsi und uf einer Site häts Werchstette für chlini Winterarbete gha. Vor der Hütte hät si 's Land langsam gäg-em See gsänkt. I der Haab oder i der Hütte hät's aliwil grossi oder chlini Schiff gha, gnueg z'luege und gnueg Züg zum Zitvertrieb für so jungi Seebuebe. Mer händ zerscht d'Hütte gmusteret. Wie ist da ame Sundig en Ornig gsi! Alles pützet und jedes Werchzög a sim Örtli. Z'hinderst i der Hütte, uf em Bödeli, stah d'Trüllstud und um si ume ist e ticks Seil ufgwunde. Dur d'Stud gönd zwe Späre. Die Irchtig brucht mer zum Inezieh von Schiffe usem Wasser i d' Hütte, wäm-mer will flicke.»

«Vom Hurdner Durchlass her chömed Ledene, e ganzi Partie. Underem Tamm dur händs d'Sägelbaum müese umlegge, jetzt stellet es wider uf und lönd der Oberwind i d'Sägel blase. Jetzt chunnt die Flotte nächer, es sind gägen es Totz Schiff. Di einte händ Bolligerstei, di andere Sand glade. Vor em Vordergranse (Bug) schuumet 's Wasser, im Sägel schaffet de Wind und im Hindergranse (Heck) nämmed d'Schiff lüt grad z'Nüni. – Aber ohä, de Sägel wird schlampig, de See rueiger und im Fäld unne gseht me scho e chli Underwind zieh. De Sägel wird abegla. Zweek lönd 's Baumseil langsam los und de Dritt packt mit sine Aerme so guet als es gaht, de Sägel zämme. Dänn nämmed's na eis und gönd a d'Rueder. Die eschene, lange Rueder träed si im ene Ring us gflochtne Wide oder us Läderrieme uf em öpfelbäumene, mit Talg igschmierte Ruederleischt. D'Ruederlaffe ist mit dem Zaum an Leiseht punde, dass 's Rueder aliwil glich wiit is Wasser use chunt. Die Rueder wärdet mit der einte Hand a der Schwible (Quergriff), mit der andere a der Ruederstange gfasst. De Meister fahrt nae; sis Rueder ist e chli chürzer als die andere, gaht linggs use und wird ä zum Stüüre pruucht. Die zwei andere Rueder gönd rächts use. Uf em Träglade – er fäderet liecht – laufed die Schiffschnächt barfiss uf und ab und wärred (werken). Zwe Schritt hindersi, Rumpfstrecke-n und -Büüge bim Iitauche vo der Ruederlaffe, dänn zwe Schritt fürsi bim Stoosse vom Rueder – das ist en usduuredi, gsundi Biwegig vo Aerm, Bei und vom Rumpf. Wie mängs tusig Schritt hät e so en Schiffme bim Ruedere gmacht vo Schmerike bis uf Züri abe und debi hät me na gseit, er chönn ja fahre. Ja, schön fahre, wäm mer de Wäg meh als topplet hät müese laufe! Aber e so 1000 Zänter dur drei Manne z'färgge, hät Hand am Arm pruucht. I gsehs jetzt na tüütli vor mer, wies im Glichtakt gwärret händ; am Aend von ihrem Ruckmarsch händ's jedes Mal na 's frei Bei e chli glupft und hinne use gstreckt, grad wie wänns demit

zum Fürsigah wettet es Aläufli näh. Iri Körper händ si mit enand gestreckt und boge, nu dä, wo nagfahre-n ist, hät si nüd an ires Tämpo chönne halte und uf eignu Fust gwärred, will er de Schiffskurs hät müese grad ha.»

### **Pionierleistungen**

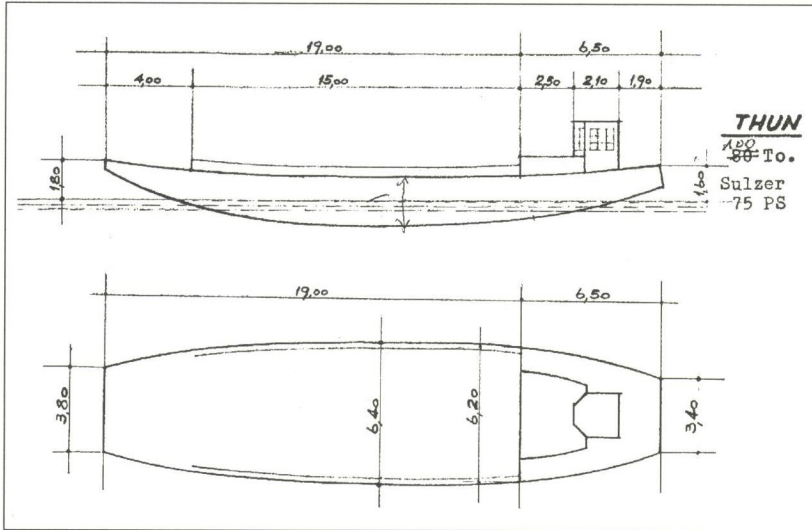
Zurück zum 20. Jahrhundert. Kaspar Burkhardt ist ein Mensch, der über den Horizont von Ürikon hinausschaut. So wird vermerkt, dass er Mitbegründer des Schweizerischen Bootbauer-Verbandes ist. Bekannter wird er als Teilnehmer an der Internationalen Ausstellung für Binnenschifffahrt und Wasserkraftnutzung 1926 in Basel. An seinem Stand stellt er das Modell 1:15 eines aus Eisen herzustellenden Motorlastschiffes aus. Die Presse ist des Lobes voll: In Naturgrösse werde das Schiff eine Länge von 30 Metern und eine Breite von 6,50 Metern haben und 190 Tonnen Last tragen können. Obwohl der Eisenschiffbau für die Firma etwas Neues sei, sei nicht daran zu zweifeln, dass sie hierin ebenso Vorzügliches leisten werde wie im bisherigen Holzschiffbau. Nun, die Zeit ist nicht stehen geblieben und Kaspar Burkhardt auch nicht. So wie sein Vater den Wandel vom Ruder zum Motor, so erlebt der Sohn die Umstellung vom Holz zum Eisen.

Staunen löst in der Zementfabrik Unterterzen jenes neue Motorlastschiff aus, das den Linthkanal ohne das bisher unumgängliche Recken mit Pferden, das heisst aus eigener Kraft bewältigt – mit Ausnahme der Stromschnelle bei Ziegelbrücke, wo ein Raupentraktor vorgespannt wird. Und erst das Entladen! Durch geschickt konstruierte Schieber im Laderaum gelangt das Material auf zwei darunter durchlaufende endlose Transportbänder ins Vorschiff, von wo aus es mittelst Paternosterwerk 30 Meter hoch in die Zementfabrik hinauf befördert wird. Nicht verwunderlich, dass die Werft Ürikon ermuntert wird, eine Serie dieses neuartigen Lastschiffstypus herzustellen.

### **Eine Filiale am Vierwaldstättersee**

In den Jahren 1927 bis 1932 mietet Kaspar Burkhardt die Schiffswerft im Rotzloch am Alpachersee als auswärtiges Zweigunternehmen. An Arbeit fehlt es für die etwa acht Arbeiter nicht. Zur Hauptsache sind es die bewährten schweren Lastkähne – «Nauen» heissen am Vierwaldstättersee unsere Ledischiffe –, die «aufgezogen», das heisst an Land gezogen, überholt und repariert, ergänzt und verbessert werden müssen. So kommen in die Kur der «Winkelried», der «Föhn», der «Titlis», der «Bruno», die

«Helene» und wie sie alle heissen. Aber auch neu gebaute Kähne verlassen die Werft Rotzloch. Vom Neuen «Thun» für die Kanderkies AG Thun ist eine Planzeichnung mit Massangaben erhalten: Länge 25,50 Meter, Breite 6,40 Meter. Ein respektabler Koloss!



Etwas später erlebt der «Otto» seinen Stapellauf (1928). Die Auftraggeber sind Firmen aus Brunnen (Steinbrüche), Kehrsiten (Hartsteinwerk), Beckenried (Steinwerk), Rotzloch (Vereinigte Cementfabriken), Ennetbürgen und Stansstad. An privaten Kunden ist vielleicht zu erwähnen der Schlossherr von Neu-Habsburg in Meggen, der seine Luxusyacht alljährlich ins Winterlager bringt.

### Der Tellsprung

«Tellsprung», welch patriotischer Name! Ob damit angedeutet werden soll, dass künftig Mann und Wagen gefahrlos den Vierwaldstättersee überspringen können? Auf den Namen «Tellsprung» wird nämlich die Autofähre Beckenried – Gersau, die erste Autofähre der Schweiz, getauft.

Die rein private Initiative kommt von den beiden hartnäckig sich durchsetzenden Herren Waser, Vater und Sohn. Sie geben 1929 Kaspar Burkhardt den Auftrag, die Autofähre zu bauen. Eine neue Herausforderung! Die Fähre entsteht in der Werft Ürikon. In vier Teile zerlegt gelangt sie auf

Wagen von Üriikon nach Luzern. Beim Alpenquai wird die Schale wieder zusammengebaut und von einem Nauen nach Rotzloch gezogen, wo der weitere Auf- und Ausbau erfolgt. Pläne sind leider nicht mehr vorhanden. In einem Bericht ist jedoch die Rede von ausserordentlich solider Bauausführung und von acht wasserdichten Schottwänden, die für grösste Sicherheit bürden. Das Fahrzeug ist für den Transport von 16–20 Automobilen berechnet.

Am 8. Juni 1930 findet die Einweihung statt. Bis 1963 – mit einem Unterbruch in den Kriegsjahren – versieht sie ihren Dienst. Die Kapazität genügt nicht mehr bei dem rasant zunehmenden Autoverkehr. Das Nachfolge-Schiff, «Tellsprung II» ist doppelt so lang und vermag 40–50 Autos zu fassen.

### Der Eisbrecher

Die Seegfrörni vom Winter 1929 mag für die Bevölkerung rund um den Zürichsee ein lustiges Ereignis gewesen sein. Für die Zürichsee-Dampfschiffgesellschaft bringt sie schwere Einbussen. Noch schlimmer wirkt sie sich für die Ledischiffahrt aus. Denn die etwa 50 Ledischiffe, die sonst tagtäglich zirka 600 Tonnen Baumaterial wie Sand, Kies und Steine nach Zürich transportieren, liegen arbeitslos vor Bäch, Pfäffikon, Nuolen und andern Orten. Begreiflich, dass die Ledischiffbesitzer alles daransetzen, eine Wasserrinne in das Eis zu brechen. Die Steinfabrik in Pfäffikon mit ihren 12 festsitzenden Ledischiffen ist besonders arg betroffen. So setzt sie als Eisbrecher den «Krassin», ein eisernes Ledischiff mit starker Motorkraft und 150 Tonnen Ladegewicht ein. Ob das Schiff aus der Üriker Werft stammt, ist allerdings nur mündlich überliefert und nicht schriftlich belegt. Die «Zürichsee-Zeitung» vom 19. März 1929 berichtet: «Das Schiff wurde in seinem Vorderteil mit Rädern eines alten Lastautos versehen, die mit einem T-Balkensystem angebracht wurden. Dann dampfte der Koloss, beschwert mit 150 Tonnen Backsteinen, los. Er fuhr mit den Gummireifen jeweilen auf die Eisschicht und drückte von Mal zu Mal 10–20 Meter Eisedecke ein, fuhr Tag und Nacht durch die Rinne und furchte langsam, Schritt um Schritt, eine ca. 7 Meter breite Wasserbahn durch die starre Eisschicht. Der Koloss nahm jeweilen einen Anlauf von 40–60 Metern, dampfte dann gegen die Eisedecke los und zertrümmerte einen Teil davon, der krachend in sich zusammenfiel. Heute vormittag operierte der «Krassin» auf der Höhe Brünishausen-Kehlhof, hatte also Stäfa-Oetikon noch lange nicht erreicht.» Am 21. März steht in der Zeitung: «Krassin gibt vorderhand auf! Der Eisbrecher hat gestern um Mittag vor dem Kehlhof den



Rückzug angetreten.» Doch am 23. März: «Die Eisblockade ist gebrochen.» Nicht der «Krassin», aber zwei Schiffe der Kibag hatten in acht Stunden den Weg von Bäch nach Wollishofen geschafft.

### **Mit dem Schiff über Land**

Tatsächlich! Am 17. Mai 1933 fährt ein kleines Kursschiff von Ürikon über Hombrechtikon und Egg nach Maur. Aufgeladen ist es auf einem Spezialfahrzeug und gezogen wird es von zwei Bühler-Traktoren. Verwunderte Schaulustige stehen an den Strassenrändern.

Wie ist es dazu gekommen? Auf dem Greifensee wird das nun 70-jährige Personenschiff «Möwe», das einst als «Delphin» der Familie Napoleons des Dritten in Arenenberg abgekauft und 1890 auf dem Greifensee eingesetzt worden ist, baufällig. Da es vom Eidgenössischen Schiffbauinspektorat nicht mehr zugelassen wird, beschliesst die Generalversammlung der «Schiffahrtsgesellschaft für den Greifensee», ein neues Schiff anzuschaffen. Der Auftrag dazu geht an die Firma Kaspar Burkhardt in Ürikon. Für den Dieselmotor wird die Ustermer Firma Weber berücksichtigt. Das Schiff soll 60 Personen aufnehmen können und 15 Meter lang werden.

Ein paar alte Fotos geben Kunde vom Werdegang des Schiffes in der Üriker Werfthalle, ebenso vom Einwassern. Dies geschieht zunächst einmal im Zürichsee. Nach bestandener Probe heisst es: Hinaus aus dem Wasser und ab über den Berg.

Überschwänglich berichtet der «Anzeiger von Uster» von der Einweihungsfeier am 21. Mai 1933 in Maur, vom nicht alltäglichen Taufakt, von Musikvorträgen und Reden, von der Ehrenjungfer, die die Champagnerflasche am Bug zerschellen lässt, und vom Tuch, das weggezogen wird und den Namen des Schiffes preisgibt: «Heimat». Die Üriker freut es, dass die nun 69-jährige «Heimat» noch immer munter und zuverlässig ihren Dienst auf dem Greifensee versieht.

### **Der Schifflibach**

Wer die Landesausstellung von 1939 erlebt hat, wird sich an eine besonders beliebte Attraktion erinnern: an den Schifflibach. Als Kanal mit fließendem Wasser, das dank zwei Pumpwerken eine Geschwindigkeit von anderthalb Metern pro Sekunde erreicht, schlängelt er sich durch das Ausstellungsgelände und oft mitten durch die Ausstellungshallen. Sechs Personen kann ein Schiffli fassen. Die Fahrt dauert 15 Minuten. Wohl niemand ist sich bewusst, dass das originelle Beförderungsmittel aus der

Schiffswerft von Üriikon stammt. 80 Schiffli sind in den Monaten März und April 1939 nach Zürich geliefert worden. Die Ausstellungsleitung hat mit total 600 000 Fahrgästen gerechnet, daraus sind jedoch 1 700 000 geworden. Ein Zeichen, dass die Üriker Schiffli einen ungeahnt riesigen Anklang gefunden haben.

Die Landesausstellung hat noch einen zweiten, weit grösseren Auftrag zu vergeben: den Bau von vier Motorschiffen für den Personenverkehr und Zubringerdienst vom rechtsufrigen zum linksufrigen Ausstellungsgelände. Die Schiffe sollen etwa 150 Personen fassen können. Für diesen Auftrag kommen vier Konkurrenten in Frage: Escher-Wyss, Sulzer, Burkhardt Üriikon und Buss AG Basel. Gewinner ist Escher-Wyss mit einer Offerte von Fr. 145 578.– pro Schiff. Die Schiffswerft in Üriikon kann immerhin die Genugtuung haben, einmal ein ernsthafter Konkurrent von Escher-Wyss gewesen zu sein.

Kaspar Burkhardt hat die Eröffnung der LA nicht mehr erlebt.

60 Jahre sind verflossen, seit die Üriker Schiffhütte, ohne am Ort sichtbare Spuren zu hinterlassen, verschwunden ist. Verschwunden ist sie auch aus dem Gedächtnis der heutigen Bevölkerung. Möge es gelungen sein, mit der vorliegenden Beschreibung gebührend an sie – als einem farbigen Mosaikstein in der Üriker Dorfgeschichte – zu erinnern.

# Schiffmacherei

von Hans Hasler

Tagilang händ d'Schiffmacher oder Schiffzimermanne «Nadle» ghaue. Nadle sind Querbalken für de Schiffbode. D'Späh flüged, d' Äxt frässed si is Holz und singed derzue mit litem Ton. Jetzt stellt de Hannis sis Werchgschir ab und nimmt e Chrusle und Gleser zur Hand. Die Zimberlüt legged iri Breitäxt uf d' Achsle und lönd si ischänke. D' Sunn glitzeret i de-n Äxte, si glitzeret in Schweisströpfene uf Stirne-n und Ärme vo dene Manne und funklet im Mostglas. Die Lüt sind froh, dass' chönd e paar Minute de Ruge strecke; si gschaue 's Wätter und de See. «De Wunderli Heich fährt obsi», seit eine. Hät er en kännt? Jä biwari, 's Schiff ist ja halb im See usse. Aber ebe 's Schiff vom Wunderli kännt er. Er kännt's so guet, wie-n en Fuehrme Ross und Wage. Au dä mues nüd lang luege, so weiss er, wohi dass' ghöred.

Nach de Nadle chömed d' Läden dra. Si sind 12linnig (3,6 cm tick) und werdet nach em Haue ghoblet und gfueget und dänn zämme gstoosse und -gwunde. Die usserste uf jedere Site vom Bode, d' F ä d e r l ä d e , sind e chli ticker, 13–14linnig (3,9 bis 4,2 Santimeter). So machet's i der Hütte en 78 Schueh (23,4 Meter) lange und 10 Schueh (3 Meter) breite Schiffbode. E Kielleggi kännt mer bi-n Züriseeledischiffe nüd, will das Flachbodeschiff sind.

Es fürcht mer fast vor der Bschröbig, wo-n jetzt chund. Nüd nu, will mer jetzt nümme e serigi Schiff macht und drum alles de junge Lüte e chli gspäs sig vorcho wird, au will me dozmal na mit altem Mäas grächnet hät, wänn au sit de-n 1870er Jahre 's Metersystem gsetzli igfüert gsi ist. I mues tänk drum säge: 1 Schueh oder Fuess ist 30 Santimeter lang und i 10 Zoll iteilt gsi. E so en Zoll hät mer wider i 10 Linie iteilt und 1 Linie i 10 Strich.

Mer wänd aber zur Schiffmacherei zugg. Wänn de Bode binenand ist, werdet d' Aststelle na guet uskittet. Dänn tuet mer mit öppe 15 cm lange Holznegle die Nadle, vo denne mer scho gretd händ, detwär uf de Bode nagle. Dozmal häts ame Schiff na wenig Ise gha, es ist fast alles us Holz gsi. Die Holznegel hät mer in flaue Zite, bsunders im Winter, zwäg gmacht. Es hät e schöni Zahl bruucht: i jedi vo dene öppe 50 Nadle sind 17 bis 18 därig Holznegel gschlage worde. Jetzt chönd er sälber usrächne, wie vill im ganze. Die 9 cm ticke Nadle händ dem Schiffbode Hebi und Festigkeit g'gä

und das Nagle ist gwüssermasse «d' Grundsteileggi» vom Schiff gsi. Im Summer händ die Schiffzimmerlüt scho um drü Tagwacht gschlage. Z'dritt oder z'viert händ's im Takt mit ire Bielere und Äxte die Holznegel itribe. Das lustig Chloffe hät mi sinerzit als Bueb mängsmal gweckt, das i zum Summersunnenufgang na rächtzig cho bin. Und doch bin i öppe sibe Minute vo der Schiffhütte ewäg diheime gsi und hä dozmal so tuf gschlaffe wie-n es Munggi im Winter. Mit Usnahm von Puurelüte und Handwärkere händ i euserem Dörfli nüd all das Chloffe in aller Herrgottsfrüehni guet ertreit. Die, won au an lengste Tage erst dänn a d' Arbet gönd, wänn ander Lüt bald z'Nüni möchted, händ reklamiert und die Naglerei vor de sibne ist polizeili verbotte worde. Hütigstags chan in euserem Dörfli eine schlaffe, bis em d' Sunn d' Augebraame abbrännt, d' Schiffmacher wecked en nümme. Und doch wett is namal ame schöne, taufrische Summermorge möge ghöre, das lustig Chloffe vo dene Naglere.

Wänn de Schiffbode fertig ist, werdet d' Gränse ufgwunde. Bi de «Griffe» wird de Bode von obe mit Spääre verspeert und dänn mit Winde und Spääre langsam de Granse glupft. Für d' Gränse bruchts subers, finjährigs Holz von undere Stammteile, sust chnellt dänn öppe-n e so en Lade bin Griffe. Will mer d' Stöckteil von Lade a d' Gränse nimmt, sind im Schiffbode die schmelere Ladenändi. Si werded zuegspitzt in enand gstoosse und dur d' Nadle binenand ghebet.

En eltere Schiffme chunt miner Erchlärig scho nae und den andere Lüte sett mer die Sach halt chönne zeichne.

Ist de Vorder- und Hindergranse ufgwunde, wird 's Gripp vom Schiff gmacht. Öppe 50 «Gürbe» werded in Abstände vo guet drei Schueh (1 m) mit zwe bis drei Holznegle uf de Bode gnaglet. Die Gürbe sind chrumbi Hölzer, wo de Bode und d' Schiffwänd zämmehebed. Es ist meistes Bergholz us em Ybrig oder Alptal gsi.

Jetzt chunt de Ge-Lade dra. Er ist der underst vo der Schiffwand, bsunders starch, mit dem Bode guet verfueget und mit Schrubbe mit de Gürbe verbunde. Im Lauf der Zit sind die Holznegel aliwil mehr dur isi ersetzt worde. D' Ge-Lade hät mer scho früeh mit iserne Mueterschrubbe mit de Gürbe verbunde.

Dänn ist der oberst Wandlade, 's Gspatt, e 15linnigs (4,5 cm ticks) Brätt a d' Gürbe gnaglet worde und zwüschet de Ge-Lade und 's Gspatt sind d' Reime cho. Si sind e chli tünner als de Ge-Lade und 's Gspatt gsi.

D' Spange sind a d' Reihe cho. Si sind öppe 45 Schueh (13,5 m) lang und werded a der innere obere Schiffwand a d' Gürbe agnaglet. Später hät mer öppe 35 cm lang Iseschrubbe dezu bruucht. Die Spange händ de Gürbe Halt g'gä. Bim Vorder- und Hindergranse hät mer jetzt na die 15 cm

breite eichene B i e t e ufgnaglet und demit ist d' Schiffschal fertig gsi. Natürli ist das alles nüd so hantli g'gange, wie-n i jetzt erzele; es hät e paar Wuche Arbet g'gä.

I d' Schiffmitti ist das zwe Zoll (6 cm) tick S ä g e l b r ä t t gsetzt und uf bede Site mit Isechammere a de Schiffswänd fest gmacht worde. Uf em Schiffbode hät mer en Holzchlotz mit ere Vertüfig für de Baum fest gmacht und is Sägelbrätt e halbrundi Öffnig gschnitte. Me hät de Sägelbaum müese abelege, wäm-mer underem Rapperswiler- oder Hurdener Damm-durchlass durre gfahre-n ist und en dänn wider ufgstellt und mit eme halbrunde Iseband am Sägelbrätt fest gmacht. De S ä g e l b a u m hät en Durchmässer vo 18 bis 20 Santimeter gha und ist 42 bis 45 Schueh (12,5 bis 13,5 m) lang gsi.

Uf der rächte Site vom Hindergranse hät mer de S t a n d l a d e gmacht. Uf dem ist wäred dem Ruedere de Schiffführer gstande, und under dem Standlade, mängsmal hinder eme Vorhängli zum Schutz vor der Sunnehitz, en artigs Mostfässli gläge.

Jetzt ist 's Schiff na g s c h o b e worde. Tagilang händ d' Schiffmacher an em umme ghämmerlet und S c h ü b i , das heisst Mies und Chuder (verzausete Hanf) i d' Fuege ine gschoppet und mit em Schübise ine gstoosse. Mit fine Nietlene hät mer Schineli über die gschobne Fuege gheft. Wänn 's Schiff is Wasser cho ist, sind Mies und Werg ufgschwulle und Dichtungsmittel gsi. Natürli hät doch na öppe Wasser is Schiff inne möge trucke. Es ist underem Sägelbrätt, i der L ö s i , zämmeглаufe und vo Zit z' Zit mit der S a s s e glöst (usegschöpft) worde. – Me redt na öppe vom «Wasser löse».

Zletscht hät mer vier U f b i n d l ä d e mit hölzerne U f b i n d h ä ä g g e gmacht und uf der einte Site vo-n Läden uf d' Kante Tuechändi ufgnaglet. Die Ufbindläde hät mer nu bim gladne Schiff ufgstellt; die Tuechändi händ ghulfe verdichte; mer hät d' Schiff halt b r ä m i g glade.

De Schiffmacher ist mit siner Arbet fertig. 's Schiff lit uf eme nidrige Grüst, uf dāms in See use fahre cha. Langsam wird de Vordergranse gsänkt; vom Hindergranse gaht e ticks Seil a d' Trüllstud ufe. Bi dere-n obe stönd e paar Maa an Spääre. De Schiffmacher Hannis fasset alles guet is Aug und kumidiert: Langsam – los! Jetzt chrosets im Holz, s' Schiff faht a nidsi fahre, de Vordergranse vorus und schüsst is Wasser und druf witer bis gäg em Gärbistäg zue. 's Wasser sprützt und ruschet, 's Schiff leit uf bed Site Wälle. Jetzt ziehd ses i d' Haab zrugg, bindet's a und mached Firrabig, au wänn d' Sunn na am Himmel staht.

Die Mannschaft gaht is «Windegg» oder in «Hächt» übere zum V e r s c h w e l l e . Es bruucht öppis, bis die verläche Gsellschaft gnuet hat.

D' Schiffmacher und d' Schifflüüt chönd tüchtig schaffe und währschaftli trinke! 's Schiff i der Haab verhebet scho lang, bis de letscht vo dene Manne sis letscht Glas leert.

S' Schiff ist nanig fahrbireit. 's G s c h i r fährt na, aber das ist dem Schiffmeister si Sach.

I mues na säge, worum de Hindergranse e chli schmärer ist als de vorder. Scho di Alte händ gmerkt, dass 's Schiff dur das gängiger wird. Überhaupt ist eusere «Schiffstyp» für Züriseeverhältnis usgzeichnet. Me cha lang über die chIobige Chäste spotte, si biwähret si i Wind und Wätter, und de breit Vordergranse bricht 's Gwäl und schlat's fürsü. Bim e Spitzgranse wär das nüd de Faal.

In 1870er und 80er Jahre hät e so es Ledischiff, wo öppe 1000 Zänter (zu 50 kg) trait hät, 600 bis 700 Franke gghost (ohni Gschir). In 1890er Jahre hät mers e chli grösser gmacht – z' Züri ist d' Bauerei in Schwung cho und hät vill Stei und Sand bruucht – aber wäge de Dammdurchlässe hät mers nüd meh als 10 Schueh (3 m) am Bode und 16 Schueh (zirka 5 m) obe i der Schiffmitti chönne i d' Breiti boue. Defür sind d' Wänd um en halbe Schueh (15 cm) höher und jetzt 5 Fuess (1,5 m) höch gmacht worde. E so es Schiff hät jetzt 1200 bis 1300 Zänter (à 50 kg) trait und 1500 bis 2000 Franke gghost (ohni Gschir).

Wie-n i scho gseit ha, hät de Schiffmeister müese für 's G s c h i r Sorge. D' S t ü r t ü r und d' S t ü r w i n d e zum Ufzieh und Abela vo der Stürtür ist gsetzt worde. In Hindergranse ist de rot agstriche und in Fuege vom Teckel mit Wiissbläch bschlage S c h i f f c h a s t e cho. I dem inne hät mer 's Sägel- und 's Seilwerch versorget und 's Bettzüg gha. Sägel, Zöpf, eichi Sägelspääre, 's Sägelrohr händ zum Gschir ghört. Derzue vier escheni R u e d e r (eis als Reserve), jedes, mit Usnahm vom Nahfahrueder, 34 Schueh (10 m) lang und es Chochgschir. Das ist es Drübei gsi, wo-n i der Lösi uf ere Steiplatte gstande-n ist. Det hät mer gchochet. De Schiffme hät dozmal ganz uf em Schiff gläbt, das heisst, det gschaffet, g'gässe und gschlafe, dä uf der Ledi wie de Matros uf em Tampfschiff. Dänn häts na Chettene und Läder g'gä, wo für de Gibruch und als Reserve nötig gsi sind, Hanfseil, eschi Schaltstange (Stärkel), Trägläder, Sasse und für d' Steischiff e Brugg. Alls das hät zämme ä na verschideni Fränkli gghost.

# Jahresrechnung 2001

## VEREINSRECHNUNG

(vom 1. März 2000 bis 31. Dezember 2001)

### ERFOLGSRECHNUNG

#### Einnahmen

##### A. Mitgliederbeiträge

Mitgliederbeiträge lebenslänglich.....	400.—	
Ordentliche Mitgliedschaften.....	13 220.—	
Beiträge öffentlicher Güter		
Gemeinde Stäfa.....	500.—	
Spenden .....	<u>3 652.—</u>	
Total Beiträge.....		17 772.—

##### B. Liegenschaften

Mietzinse Ritterhaus.....	10 000.—	
Mietzinse Burgstall .....	40 524.90	
Mietzinse Kapelle.....	<u>4 750.—</u>	
Total Mietzinseinnahmen .....		55 274.90

##### C. Diverse

Kapitalzinsen.....	6 434.40	
Verkauf Jahrhefte & Karten .....	219.60	
Diverse Erlöse .....	<u>708.70</u>	
Total div. Einnahmen .....		7 362.70

Total Einnahmen.....		80 409.60
----------------------	--	-----------

## Ausgaben

### A. Liegenschaften

Hypothekarzinsen.....	<u>3 106.25</u>	
Total Schuldzinsen .....		3 106.25
Unterhalt Liegenschaften		
Ritterhaus und Kapelle.....	25 102.45	
Burgstall.....	10 351.95	
Blumenhalde.....	4 392.90	
Umgebung .....	<u>0.—</u>	
Total Unterhalt Liegenschaften.....		39 847.30

### B. Diverse Aufwendungen

Versicherungen und Gebühren.....	3 672.65	
Drucksachen und Porti .....	1 840.55	
Jahresberichte .....	7 889.90	
Diverse Auslagen.....	544.85	
Mitgliederreise .....	197.80	
Strom, Wasser, Abwasser.....	10 038.85	
Kauf und Unterhalt Maschinen .....	2 107.—	
Brandmeldeanlage .....	<u>4 196.40</u>	
Total diverse Aufwendungen .....		30 488.—

### C. Rückstellungen und Wertberichtigungen

Wertberichtigungen .....	0.—	
Rückstellung an Renovationsfonds .....	<u>6 000.—</u>	
Total Rückstellungen und Wertberichtigungen		6 000.—
Total Ausgaben .....		79 441.55

## Abrechnung Verein

Total Ausgaben .....	79 441.55
Total Einnahmen .....	<u>80 409.60</u>
Gewinn Jahresrechnung 2001 .....	<u>968.05</u>



## Bilanz per 31. Dezember 2001

### *Aktiven*

Umlaufvermögen	
Bank Linth, Üriikon .....	66 510.82
Postcheckkonto.....	4 298.90
Wertschriften.....	209 725.90
Diverse Guthaben .....	<u>2 028.58</u>
Total Umlaufvermögen .....	282 564.20
Anlagevermögen	
Ritterhaus und Kapelle.....	75 000.—
Burgstall .....	185 000.—
Mobilier .....	<u>1.—</u>
Total Anlagevermögen .....	260 001.—
Total Aktiven .....	542 565.20

### *Passiven*

Eigenkapital	
Reserve, Rückstellungen für Renovationen	
Saldo Vorjahr .....	329 195.25
Einlage aus Betriebsrechnung .....	12 000.—
Einlage aus Vereinsrechnung .....	<u>6 000.—</u>
	347 195.25
Jahresgewinn 2001 .....	968.05
Reinvermögen (inkl. Kapellenfonds).....	<u>49 401.90</u>
Total Eigenkapital.....	397 565.20
Fremdkapital	
Hypothek Ritterhaus und Kapelle .....	75 000.—
Hypothek Burgstall.....	<u>70 000.—</u>
Total Fremdkapital .....	145 000.—
Total Passiven .....	542 565.20

Üriikon, 19. Februar 2002

Der Kassier: *Ueli Lott*

Das Geschäftsjahr der Vereinsrechnung wurde auf 10 Monate verkürzt, damit in Zukunft die Vereins- und die Betriebsrechnung zum gleichen Datum abschliessen.

## **Bericht der Kontrollstelle**

an die Generalversammlung der Mitglieder der Ritterhaus-Vereinigung Üriikon-Stäfa

Sehr geehrter Herr Präsident  
Sehr geehrte Damen und Herren

In Ausübung des uns von der Generalversammlung erteilten Auftrages haben wir die vorliegenden Jahresrechnungen 2001 (Vereinsrechnung und Betriebsrechnung) der Ritterhaus-Vereinigung Üriikon-Stäfa geprüft.

Wir stellen fest, dass die Bilanzen und die Gewinn- und Verlustrechnungen aus den ordnungsgemäss geführten Büchern hervorgehen. Die Postcheck- und Bankguthaben wurden durch entsprechende Saldobestätigungen ausgewiesen.

Aufgrund der Ergebnisse unserer Prüfungen beantragen wir, die vorliegenden Jahresrechnungen zu genehmigen und den verantwortlichen Organen für ihre gewissenhafte Geschäftsführung Entlastung zu erteilen.

Üriikon, im Mai 2002

Die Revisoren: *René Bosson, Rolf Hirschbühl*

## Betriebsabrechnung Ritterhaus und Kapelle

1.1.2001 bis 31.12.2001

### *Einnahmen*

Ritterhaus .....	56 150.—
Kapelle (inkl. Gottesdienste Fr. 3600.—) .....	15 280.—
Bank-/PC-Zinsen netto.....	<u>162.20</u>
Total Einnahmen 2001 .....	71 592.20

### *Ausgaben*

Ordentliche Betriebsausgaben .....	– 40 194.60	
Unterhalt und Reparaturen .....	– 4 515.85	– 44 710.45
Abgaben an die Vereinsrechnung		
Miete Ritterhaus .....	– 10 000.—	
Miete Kapelle .....	– 4 750.—	– 14 750.—
Total Ausgaben 2001 .....		– 59 460.45

### *Abrechnung*

Total Einnahmen 2001 .....	71 592.20
Total Ausgaben 2001 .....	– 59 460.45
Betriebsüberschuss .....	<u>12 131.75</u>

## Bilanz per 31. Dezember 2001

### *Aktiven*

Postcheckkonto .....	Guthaben	6 840.65
Bankkonto Bank Linth, Ürikon/Stäfa .....	Guthaben	7 369.40
Diverse Guthaben .....	Guthaben	1 555.20

### *Passiven*

Diverse Schulden .....	2 742.30
Betriebsvermögen per 31.12.2001 .....	<u>13 022.95</u>
.....	<u>15 765.25</u> <u>15 765.25</u>

### **Ausweis**

Betriebsvermögen per 31.12.2000 .....	12 891.20
Betriebsüberschuss 2001 .....	12 131.75
Überweisung an den Renovationsfonds der Ritterhaus-Vereinigung.....	12 000.—
Betriebsvermögen per 31.12.2001 .....	<u>13 022.95</u>
.....	<u>25 022.95</u> <u>25 022.95</u>

8713 Ürikon, 15.02.2002/hg

Für die Rechnungsführung: U. + H. Gantner

