

## 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 Unterpfang: «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.

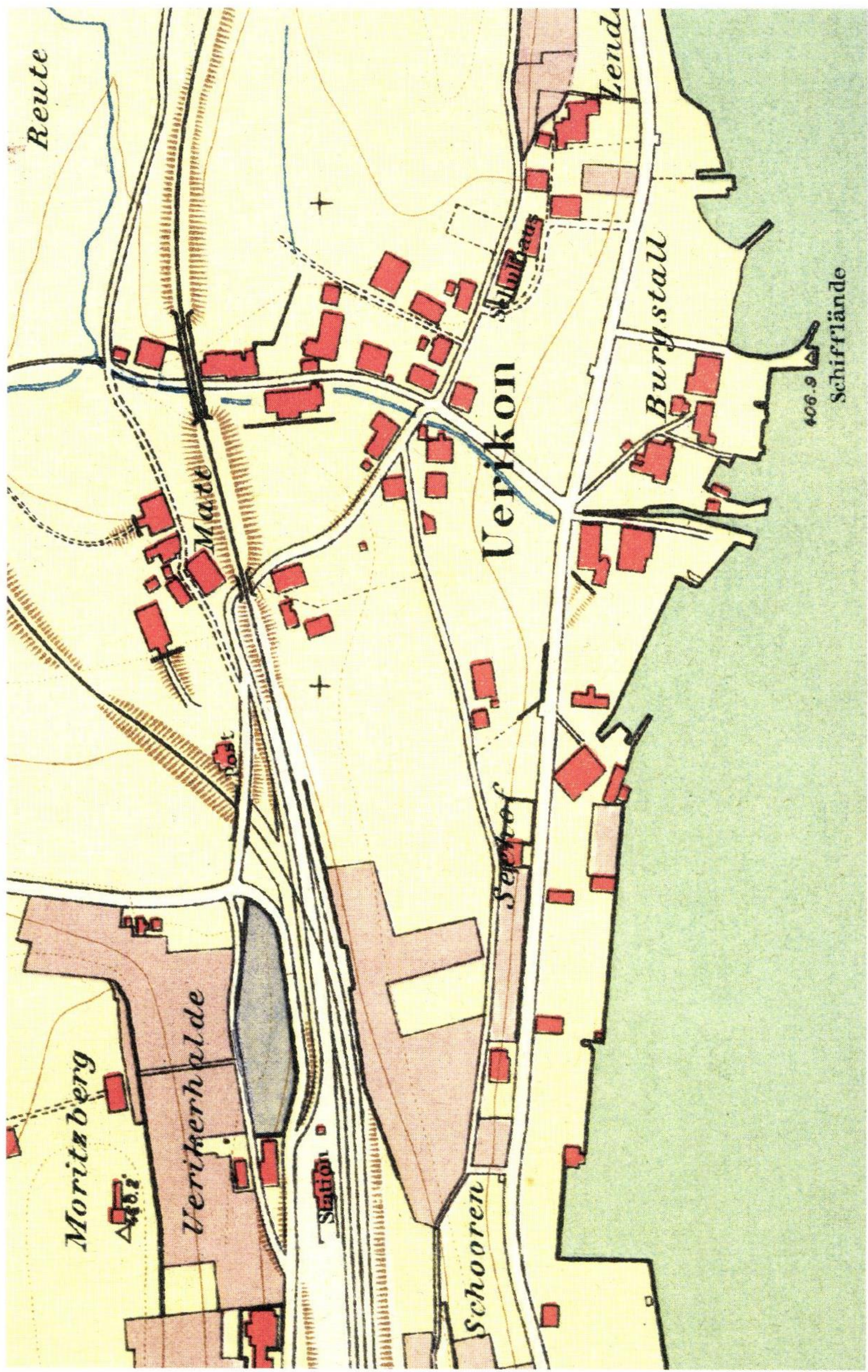
## Schiff- und Bootbau Kaspar Burkhardt

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 Löntsch, 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.



Üriikon um 1828, Graph. Sammlung der Zentralbibliothek Zürich.



*Die Schiffhütte von der Seestrasse her.*



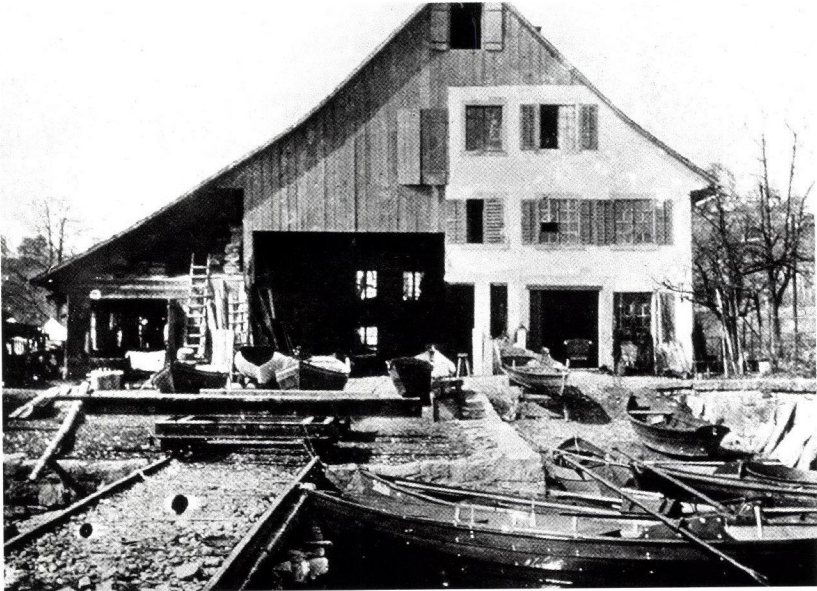
*Die Schiffhütte vom See her mit einem Ledischiff in Arbeit .*



*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.*

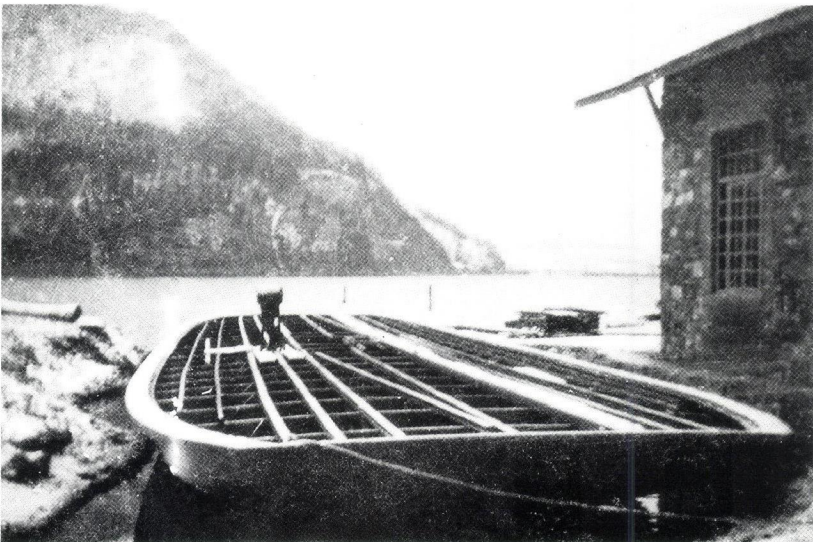
*Der Nauen «Otto» in  
der Werft Rotzloch.  
Davor K. Burkhardt.*



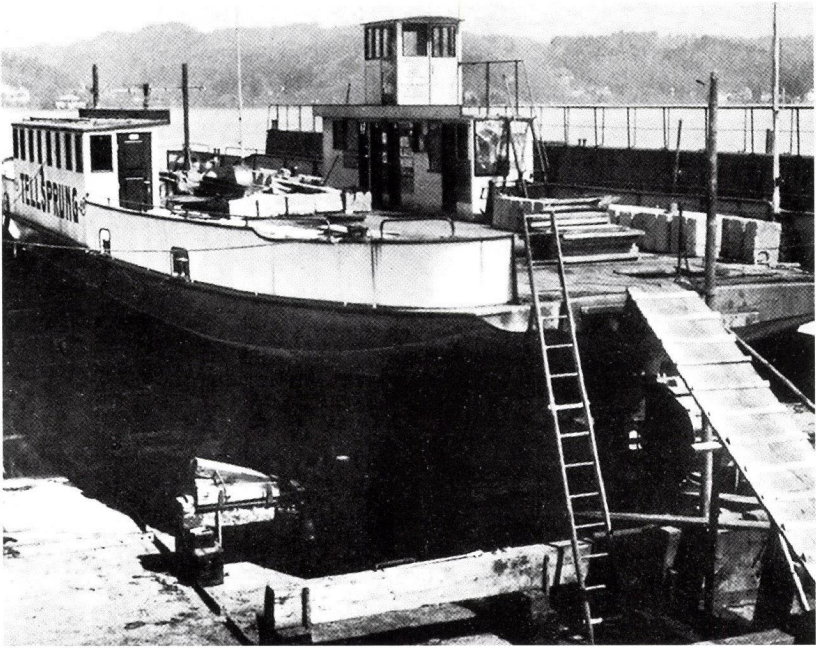
*Stapellauf des Nauens «Otto» 1928.*



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



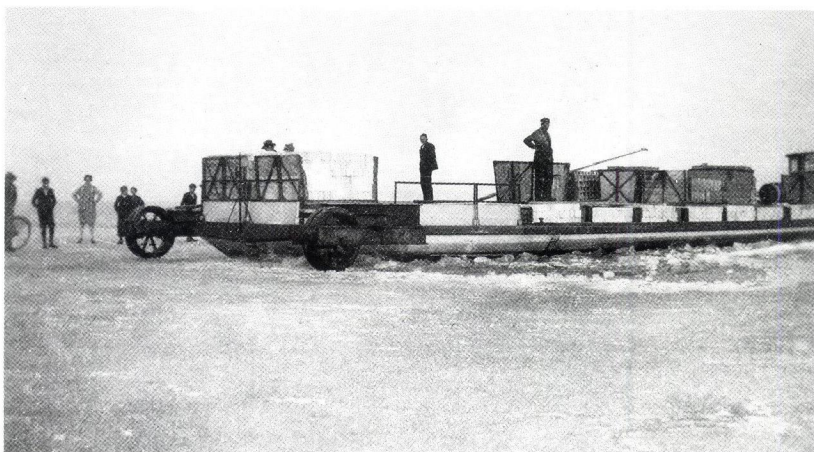
*Der Schiffsrumpf der Autofähre ist zusammengesetzt.*



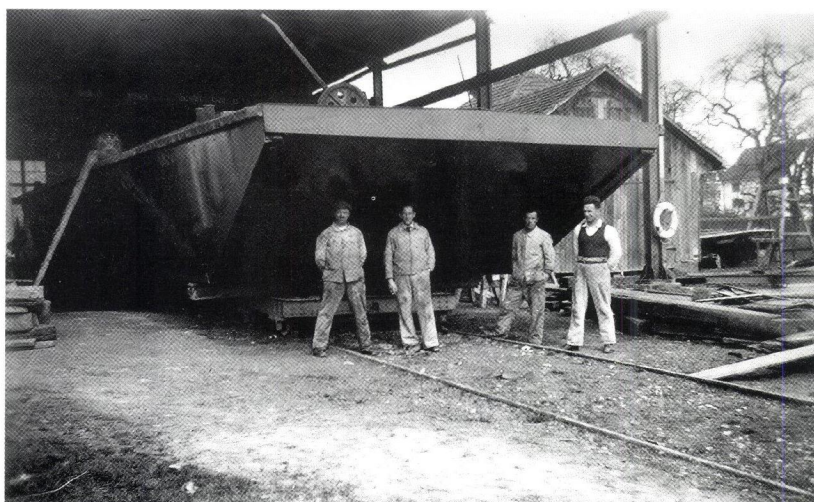
*Die Autofähre erhält die nötigen Aufbauten.*



*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.*