

Blick zurück: Maur und das erste Dampfschiff auf dem Greifensee (Teil 2)

«Von solchen Vorschriften war mir nichts bekannt»

Visionäre Maurmer haben vor 130 Jahren mit wenig Kapital die Dampfschiffahrtsgesellschaft gegründet. Sie kauften einen kleinen Dampfer, der ab 1890 auf dem Greifensee verkehrte. Die neue Verbindung sollte in Maur für dringend nötigen Aufschwung sorgen. Zwei Jahre später kenterte jedoch das völlig überladene Schiff – Teil 2.

Schreibt man von einem «Dampfschiffunglück», dann stellt sich der geneigte Leser, die Leserin wohl einen dramatischen Untergang vor: auf offener See, bei rauem Wetter, einem wilden Sturm vielleicht, mit peitschenden Böen, die das Gefährt zum Kentnern brachten. So war es jedoch nicht an diesem 3. April 1892.

Nein, «ein herrlicher Frühlingstag war es», schrieb der «Bote von Uster», «und an diesem göttlichen Tage, wo die ganze Kreatur freudig aufathmet, da durchzittert die Schreckensstunde unsere Gefilde, dass drunten auf dem ruhigen Gewässer des Sees der Ruf des Todes erschallt, kurz, dass das Dampfboot untergegangen ist.»

Das Schiff hatte an jenem Nachmittag noch nicht mal richtig abgelegt – es sank direkt am Steg in Uster. Wie konnte es also dazu kommen, dass vier Todesopfer zu beklagen waren?

38 Passagiere an Bord

Wie wir im ersten Teil (MP vom 26.3.) erfahren haben, hatte sich das Schiff recht schnell mit Passagieren gefüllt: mit den 15 Schützen des Schiessvereins Niederuster, die das Boot für einen Extrakurs bestellt hatten; mit anderen Passagieren; und in der letzten Minute waren noch einige Aktionäre der Dampfschiffahrtsgesellschaft aufgenommen worden.

Total 38 Personen waren nun an Bord: 17 Passagiere sassen auf den Bänken in der Kabine, einer stand dazwischen und begann Munition an die Schützen auszuverteilen. Auf dem Vorderdeck drängten sich 10 Personen, neben Kinderwagen, Munitionskiste und einem Hund. Das Hinterdeck war eigentlich gar nicht für die Aufnahme von Passagieren bestimmt. Dort sassen auf der Werkzeug-

kiste des Maschinisten jedoch drei Leute, vier weitere standen. Jemand hatte sich sogar noch in den Maschinenraum des Heizers gequetscht.

Als die «Delphin» losfahren wollte, bewegte sie sich keinen Zentimeter. Im späteren Verhör konnte sich Steuermann Hotz die Geschehnisse nicht erklären: «Genau kann ich es nicht sagen. Als ich abfahren wollte, gab ich wie gewöhnlich das Commando ab: «Rückwärts!» Trotzdem, dass die Maschine gehörig funktionierte, lief das Schiff weder rückwärts noch vorwärts. Ich lehnte mich über die Brüstung hinaus, um zu sehen, ob das Schiff vielleicht angebunden sei, denn der gleiche Heizer (Wenzel) hatte am Samstagabend schon auch vergessen, das Seil zu lösen.»

Am Seil lag es nicht. Das Schiff musste irgendwo feststecken. Wie Untersuchungen später zeigten, war es auf einem wenige Zentimeter vorliegenden Balken des Stegs aufgesessen. Man hatte diesmal ja auf einer unüblichen Seite des Stegs angelegt.

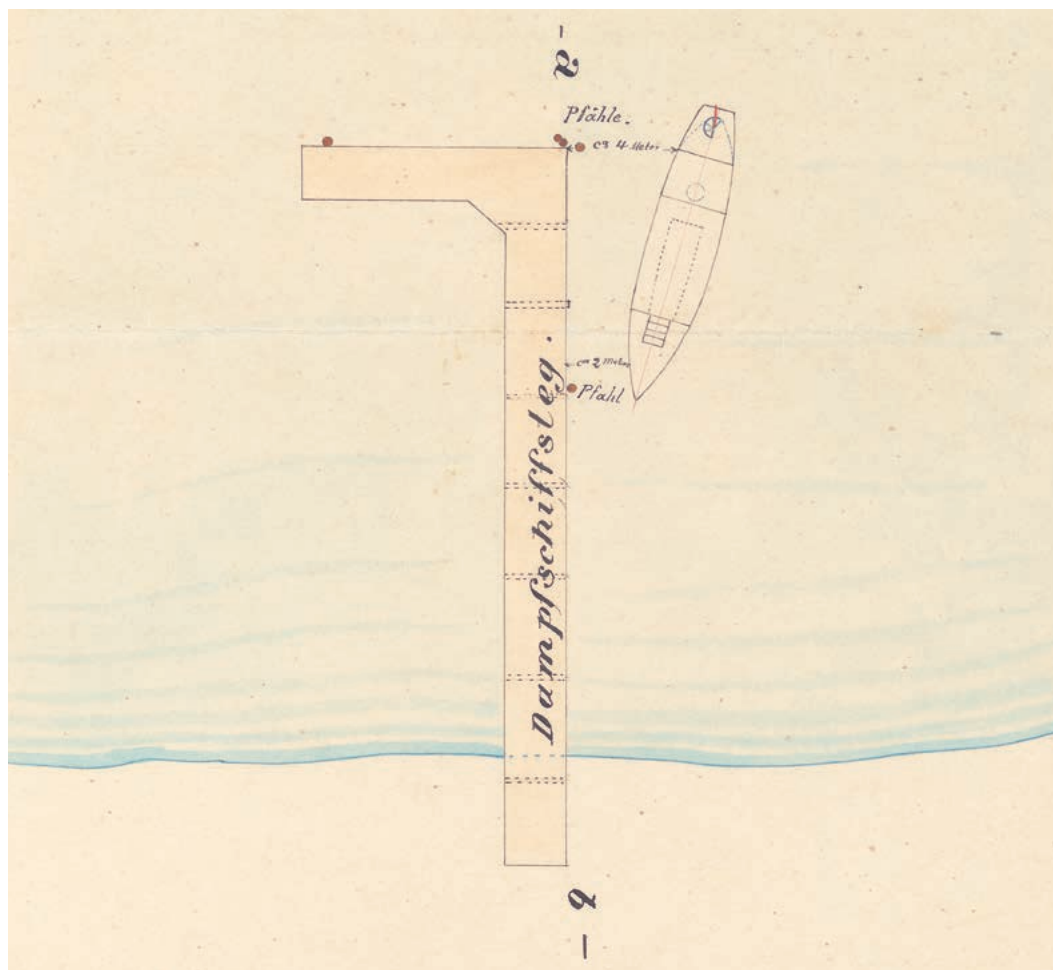
Einige Passagiere halfen vereint, mit Händen und Füssen das Schiff abzustossen. Ein, zwei, drei Mal. Dann gelang es. Unvermittelt löste sich das Boot mit einem heftigen Ruck. Die Leute, die auf den offenen Verdecken standen, verloren das Gleichgewicht und fielen hin. Das Schiff schwankte heftig und neigte sich bedrohlich. Da passierte es: Wasser drang durch zwei offen stehende Kajütenfenster ein. Sofort füllte sich das Innere der Kabine. Und noch ehe die Passagiere dort drin richtig erfasst hatten, was passiert war, reichte ihnen das Wasser bis zur Brust und noch weiter.

Die Leute auf dem Verdeck sprangen zu ihrer Rettung kurzerhand in den See. Wer konnte, paddelte bis zum Steg und klammerte sich an den Pfählen fest, bis Hilfe kam. Denn richtig schwimmen konnten damals nur wenige. Die Passagiere in der Kabine waren aber gefangen im rasch sinkenden Schiff. «In grässlichem Durcheinander wurde da der Kampf um's Leben geführt, wer sich nicht durch die Thüre retten konnte, stürzte sich durch die Fenster ins nasse Element», berichtete der «Bote von Uster». «In Zeit einer Minute versank das Schiff unter furchtbarem Hülfseschrei der sich auf demselben befindenden Personen.»

Manche schlugen in ihren Rettungsbemühungen verzweifelt Scheiben ein und erlitten dabei erhebliche Verwundungen an Händen und Armen.

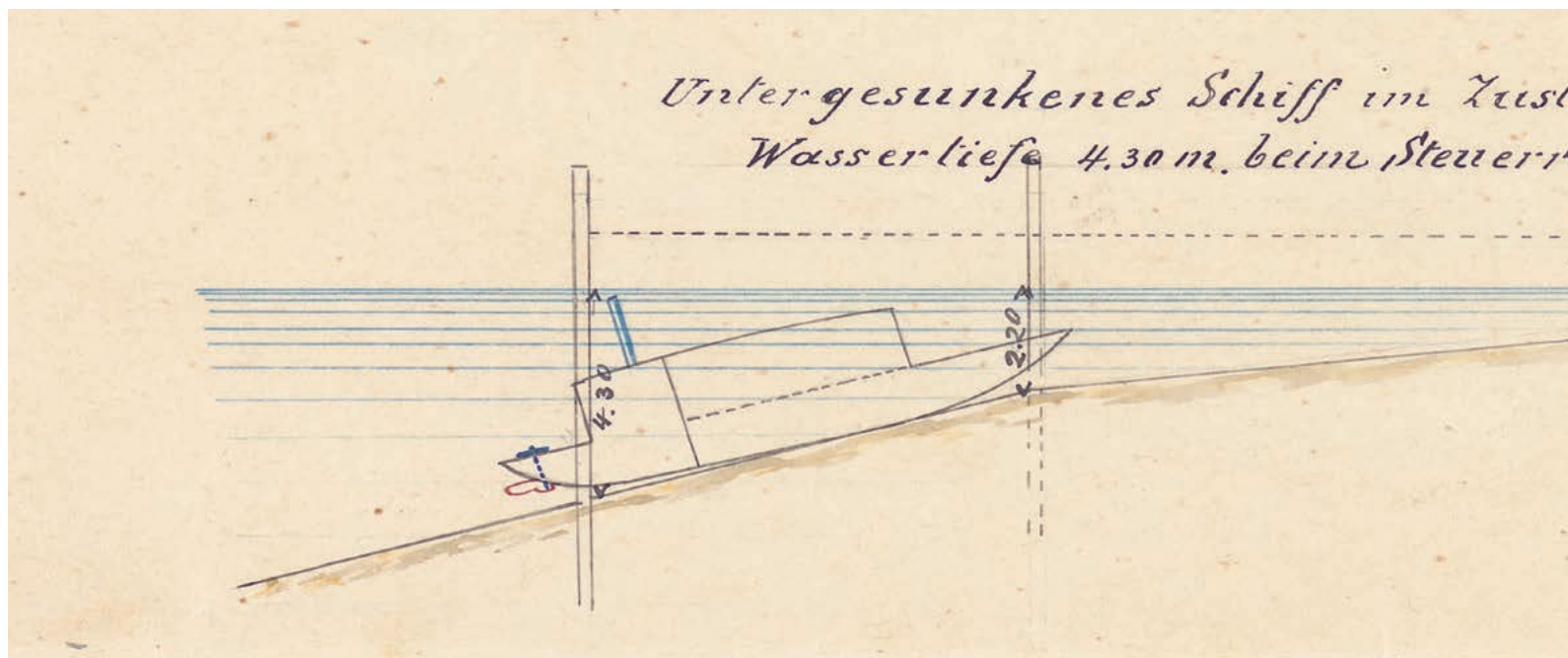
Zwei Hände unter Wasser

«Es war ein furchtbarer Augenblick. Alles sprang ins Wasser hinaus und suchte sich zu retten», gab Heizer Wilhelm Wenzel später zu Protokoll. Er habe sich selbst ebenfalls durch das Maschinenfenster hinausgestürzt. Im Wasser habe er eine Kiste schwimmen sehen. «Ich konnte sie rasch



Unfallskizze von damals: Das Dampfschiff ging gleich neben dem Steg unter.

Bild: Staatsarchiv Zürich



Das Dampfschiff sank auf Grund – Leichen lagen zum Glück keine mehr im Schiff, als es tags darauf geborgen wurde.

Bild: Staatsarchiv Zürich

ergreifen und hielt mich einen Augenblick fest», denn er sei des Schwimmens eben nicht kundig. Wenzel wollte ebenfalls einen der Stegpfosten erreichen, an denen sich bereits ein ganzer Klumpen von Passagieren festhielt – einer am andern angeklammert.

Aber Wenzel kam nicht weit: Unter Wasser packte ihn jemand plötzlich an den Beinen und zog ihn in die Tiefe – bis auf Seegrund. Verzweifelt muss Wenzel um sich geschlagen haben. Wer sich unter Wasser an ihn geklammert hatte, konnte Wenzel nicht ausmachen. «Plötzlich liess er los. Wahrscheinlich ertrank er.»

Wenzel konnte sich selbst nur mit gewaltiger Anstrengung zum Ufer retten.

Beim Steg zogen Helfer derweil zwei Kinder leblos aus dem See. «Nach langem Frottieren der Glieder» konnten sie zum Glück wieder ins Leben zurückgerufen werden.

Beobachter an Land wurden auch Zeuge, wie Landwirt Johannes Landolt, einer der Schützen, im Wasser lange mit dem Tode kämpfte. Laut «Zürcherischer Freitagszeitung» hatte der 32-Jährige noch einer oder zwei Frauen an Land geholfen. Bis zur letzten Erschöpfung. Der «Bote von Uster» schrieb, Landolt habe sich im Wasser «an eine Frau angeklammert, aber während diese letztere hinaufgezogen wurde, versank der Unglückliche in die Tiefe». Da es keine Ruderboote in der Nähe hatte und an Rettungsgeräten mangelte, mussten ihn die Zuschauer untätig seinem traurigen Schicksal überlassen.

Und während sich hier am Steg Uster Dramatisches ereignete, hielt die Dampfschiffahrtsgesellschaft am anderen Seeufer in Maur nichtsahnend ihre Aktionärsversammlung ab...

Ängstliche Ungewissheit

Die Nachricht des gesunkenen Dampfschiffs verbreitete sich in Uster jedoch wie ein Lauffeuer. Von überall sprangen die Leute herbei, auch Frauen und Männer, die wussten, dass Angehörige auf dem Schiff gewesen sein könnten. In banger Sorge rannten sie schnell zum Ufer, um sich zu vergewissern.

Dort lagen auf einer Bank bereits viele aus dem Wasser gefischte Kleidungsstücke. Den ertrunkenen Landolt zog man zwei Stunden später tot aus dem Wasser. Mit ihm Ludwig Vetterli, Fabrikarbeiter, 26 Jahre alt, seit einem Jahr verheiratet und Vater eines Kindes – ebenfalls Mitglied des Schiessvereins. Es sei ein erschütternder Anblick gewesen, so der «Bote von Uster», «der umso weher that, als die Frauen derselben, die in ängstlicher Ungewissheit am Ufer standen, in lauten Jammer ausbrachen, als sie die entsetzliche Wahrheit ansahen.»

Am Sonntagabend war noch unklar, wie viele Personen ertrunken waren. Am Montag wurde schliesslich Fabrikarbeiter Jakob Sommerhalder aufgefunden, ebenfalls einer der Schützen. Er war 40 Jahre alt geworden. Für seine Frau und die zwei Kinder musste es eine lange, schlimme Nacht gewesen sein, bis die befürchtete Nachricht sie tatsächlich erreichte.

«In grässlichem Durcheinander wurde da der Kampf um's Leben geführt.»

Ein Korrespondent der «Zürcherischen Freitagszeitung» wurde Zeuge davon, wie sich vor den Fenstern eines Hauses an der Landstrasse eine Schar Kinder drängte. «Als wir näher zusahen, gewahrten wir in der Stube einige Männer und eine laut jammernde Frau, die um ein Bett herstanden; auf demselben lag der todte Hausvater, der unglückliche Arbeiter Sommerhalder, den man soeben aus dem See gezogen. Ihm war sein Stützer zum Verderben geworden, die Füße hatten sich im Gewehrriemen verstrickt und ihm so die Rettung verunmöglicht.» Die Uhr des Ertrunkenen habe exakt 2 Uhr 40 Minuten gezeigt, wusste der «Anzeiger von Uster» zu berichten.

Aber nicht nur die Lokalpresse vermeldete dieses Schiffsunglück – Zeitungen in der ganzen Schweiz schrieben in diesen Tagen vom Untergang des Dampfschiffs auf dem Greifensee. Den Tod gefunden hatten drei Familienväter, worunter zwei Arbeiter in dürftigen Verhältnissen.

Bergung des Schiffs

Der Gemeinderat Uster ordnete noch am Sonntagabend Heбungsarbeiten an. Das Schiff lag ja gleich neben dem Steg auf Grund, nur wenige Meter unter Wasser, das Kamin ragte bis fast zur Oberfläche. Die Bergung war darum nicht besonders anspruchsvoll. Am Montagmorgen um 8.30 Uhr hatten die mit der Aufgabe betrauten Zimmerleute der Firma Lenzlinger das Schiff bereits gehoben. «Sorgenvoll spähten die Männer, sobald der Oberbau auftauchte, in die Kajüte», berichtete die «Zürcherische Freitagszeitung», «gottlob es war niemand mehr drin!»

Das DS «Delphin» war nur leicht am Bug beschädigt. Um 10 Uhr wurde das Schiff nach Maur befördert, auch um es aus dem Blickfeld der zahlreichen Zuschauer zu schaffen, die sich auch noch am Montag beim Ufer versammelt hatten. Vom Seegrund fischte man die Gewehre der Schützen hinauf. Vermutlich auch wegen der Waffen und Munition wurde die Unglücksstätte für mehrere Tage abgeriegelt und gut bewacht.

Die Gegend war allerdings nicht nur wegen des Schiffuntergangs in Aufregung versetzt. In Hegnau bei Volketswil war am 4. April ein 22-Jähriger mit durchschnittenem Halse «in seinem Blut schwimmend» aufgefunden worden, wie das «St. Galler Volksblatt» vermeldete. Ein Tatverdächtiger konnte ermittelt werden. «Man fand ihn, auf der Winde des Hauses versteckt, mit blutigen Kleidern und Händen», so der «Anzeiger von Uster». Ein Wirtshausstreit in der Nacht zuvor hatte offenbar zum Vorfall geführt. Ob es Mord war und ob der Gefasste wirklich der Täter war, stand noch offen. Aussergewöhnliche Tage waren es also in der Region, die sicherlich viel zu Reden gaben.

Die drei Opfer des Schiffsunglücks wurden dann bereits am Mittwoch beerdigt. Eine grosse Menschenmenge folgte den reich geschmückten Särgen. Der Schiessverein gab mit trauerumflorter Fahne das erste Geleit. Es war laut «Anzeiger von Uster» «ein ernster, ergreifender Moment, der sich in dieser seltenen Totenfeier wohl allen Theilnehmenden kundgab». Pfarrer Bär habe «wieder eine seiner ergreifenden Leichenreden» gehalten, so der «Bote von Uster», «die manches Auge feucht werden liess».

Eine Woche nach dem Unglück gab es noch ein viertes Opfer zu beklagen: Der Schütze Reinhard Demuth, 39 Jahre alt, war an einer Lungenentzündung gestorben, die er sich beim Unglück zugezogen hatte. Der Vater von fünf Kindern war Portier bei der Maschinenfabrik Weber & Cie in Niederuster. Ein braver und besorgter Familienvater. Er sei beim Unglück auch einer der Ersten gewesen, die sich bemüht hatten, die beiden bewussten Kinder aus dem Wasser zu retten und ins Leben zurückzuholen. «In gesellschaftlicher Beziehung war er stets ein willkommener und gern gesehener Sänger und Schütze», ehrte ihn der «Anzeiger von Uster». So forderte das Unglück am Ende vier Tote.

In Zeitungen machte derweil ein Gerücht die Runde: «Wie wir der Tagespresse entnehmen, wurde die Abgeschmacktheit begangen, die Erzkaiserin Eugenie, welcher bekanntlich das verhängnisvolle Schiff seiner Zeit angehörte, um einen freiwilligen Beitrag anzubetteln. Wir hoffen nicht, dass diese Mittheilung auf Wahrheit beruhe.»

Die finanziell darbenende Dampfschiffahrtsgesellschaft hatte sich glücklicherweise für den Fall einer Katastrophe versichert. Die betroffenen Familien erhielten später, im November, gesamt 21 000 Franken zugesprochen.

Ruderboote übernahmen bis auf Weiteres den Schiffsverkehr. So wie in jenen Zeiten, als es noch keine Dampfschiffahrtsgesellschaft gegeben hatte.

Das Schiff: Zu leicht, zu klein!

Die lokalen Zeitungen, die sich noch bei der Inbetriebnahme des DS «Delphin» freudig gezeigt hatten, fanden nun deutliche Worte: Zu Spazierfahrten der Kaiserin von Frankreich sei das Schiff passend gewesen, urteilte die «Zürcherische Freitagszeitung», «weniger aber zur Vermittlung eines regelmässigen und oft recht starken Verkehrs. Die geringste Bewegung der Passagiere versetzte es in bedenkliche Schwankungen und erfahrene Seemannsleute wunderten sich, dass es nicht schon einmal 'auf hoher See' vom Wind umgeblasen worden war.»

Inwieweit menschliche Verschuldung in Frage stehe, werde die amtliche Untersuchung herausstellen, kommentierte der «Bote von Uster». «Das wollen wir aber sagen, ohne irgend Jemandem der Dampfschiffahrtsgesellschaft nahe treten zu wollen: Das Schiff eignet sich nicht als öffentliches Transportmittel und schmerzhaft ist es, dass dies durch ein so schweres Unglück dokumentiert

werden musste.» Es sei zu leicht, zu klein, ein unbedeutendes Hindernis habe die Katastrophe verursachen können. Die Verwaltung habe gewiss in guten Treuen das Schiff angekauft. Es sei von Experten und vom Schweizer Eisenbahndepartement als seetüchtig anerkannt worden. Allenfalls habe man dabei einen grossen Fehler begangen? Möglich sei auch, dass das Schiff überladen war, «dann fällt die grösste Verantwortung allerdings auf den Steuermann».

Intervention des Bundesrats

Bundesrat Josef Zemp als Chef des Schweizerischen Post- und Eisenbahndepartements sendete eiligst eine Richtigstellung an den «Boten von Uster»: Es sei nicht korrekt, dass der Bund für die Bewilligung und Überwachung von Dampfschiffbetrieben zuständig sei. Das obliege den kantonalen Behörden. Offenbar gab es auch schon damals im noch jungen Staat Unklarheiten im föderalistischen Kompetenzgefüge.

Zemp fügte an, dass sich der Bundesrat noch im Sommer 1891 veranlasst gesehen habe, «die Kantonsregierungen daran zu erinnern, dass, abgesehen von der Postkonzession, die Bewilligung zum Dampfschiffbetrieb und die Überwachung derselben bei den Regierungen der Kantone liege». Wohl deshalb schickte Bern in den Tagen nach dem Schiffsunglück ein mahnendes Telegramm an die Behörden in Zürich, die Ermittlung der Unglücksursache aufzunehmen: «Wir gestatten uns Sie darauf aufmerksam zu machen, dass es sich ausschliesslich um Kompetenzen der kantonalen Behörden handelt. Für Mitteilung über den Stand der Angelegenheit wären wir dankbar. Administratives Inspectorat der Eisenbahnen.»

Den Zürcher Behörden konnte man aber keine Untätigkeit vorwerfen. Umgehend hatten diese die Arbeit aufgenommen – möglich, dass die dabei an den Tag gelegte Gewissenhaftigkeit auch mit der Mahnung von Bern zusammenhing. Das Statthalteramt Uster führte jedenfalls unzählige Verhöre und verfasste seitenweise handschriftliche Protokolle, die sich heute noch in einem dicken Bündel im Staatsarchiv finden: Einvernahmen mit Verantwortlichen der Schiffahrtsgesellschaft, mit allen Überlebenden über den Hergang des Unglücks, mit Hotz und Wenzel natürlich. Ingenieur King, der einst das Schiff auf 30 Personen konzessioniert hatte, wurde um Untersuchungen und einen erklärenden Bericht zum Unfallhergang gebeten.

Den Zürcher Behörden konnte man aber keine Untätigkeit vorwerfen. Umgehend hatten diese die Arbeit aufgenommen – möglich, dass die dabei an den Tag gelegte Gewissenhaftigkeit auch mit der Mahnung von Bern zusammenhing. Das Statthalteramt Uster führte jedenfalls unzählige Verhöre und verfasste seitenweise handschriftliche Protokolle, die sich heute noch in einem dicken Bündel im Staatsarchiv finden: Einvernahmen mit Verantwortlichen der Schiffahrtsgesellschaft, mit allen Überlebenden über den Hergang des Unglücks, mit Hotz und Wenzel natürlich. Ingenieur King, der einst das Schiff auf 30 Personen konzessioniert hatte, wurde um Untersuchungen und einen erklärenden Bericht zum Unfallhergang gebeten.

Die Schuldfrage

Im Fokus der Untersuchung standen Reinhold Letsch, der Präsident der Dampfschiffahrtsgesellschaft, sowie Hotz als Steuermann an jenem Tag. Warum war das Schiff überfüllt beim Unglück? Wer trägt die Verantwortung?

Letsch stellte sich auf den Standpunkt, dass alle Angestellten über die Vorschriften klar unterrichtet worden seien.

Wurde den Angestellten nicht von Zeit zu Zeit eingeschärft, dass sie ihre Pflichten treu und gewissenhaft erfüllen – und auf die möglichen schweren Folgen bei einer Nachlässigkeit im Dienste aufmerksam gemacht?

Doch und vor der Anstellung wurden sie gehörig instruiert.

Sie wissen, dass in das Schiff nicht mehr als 30 Personen mit Einschluss der Schiffsmannschaft aufgenommen werden dürfen. Wie steht es in dieser Beziehung?

Den Angestellten ist das bekannt; es wurde ihnen nach Empfang einer Verfügung der Polizeidirektion hierüber diese Forderung eröffnet. Der Verwaltung gingen nie Klagen ein, dass das Schiff überlastet werde.

Fand jene Eröffnung auf schriftlichem oder mündlichem Wege statt?

Auf mündlichem.

Letsch erzählte auch, er habe im Jahr zuvor Kapitän Gubler auch schon mal einen Monat freigestellt, weil dieser einmal – in Anwesenheit von Letsch selbst – mehr Leute aufs Boot nehmen wollte als erlaubt. «Ich tadelte das und erklärte, er dürfe durchaus nicht über die vorgeschriebene Zahl hinaus gehen.»

Die Aussage von Letsch, alle Angestellten seien über die Vorschriften informiert gewesen, widersprach allerdings den Angaben von Hotz, der beteuerte, nichts von einer Personenobergrenze gewusst zu haben: «Von solchen Vorschriften wie man mir jetzt sagt, war mir nichts bekannt. Es wurden wiederholt bis auf 40 Passagiere in das Schiff aufgenommen, als ich Maschinist war.»

Wie es tatsächlich war, lässt sich schwerlich sagen. Bei einer Schifffahrtsgesellschaft aber, die wegen Geldmangels ein altes und eher zu kleines Boot ankaufen musste und die auch später chronisch in Finanznöten war, war man sicherlich froh um jeden zahlenden Passagier. So ist es zumindest nicht ganz undenkbar, dass man eine gelegentliche Überfüllung des Schiffs billigte.

Heinrich Gubler, der Kapitän des DS «Delphin», der an jenem Tag ja frei gehabt hatte, gab bei der Einvernahme zu Protokoll, dass er schon gewusst habe, dass eigentlich nur 30 Personen auf dem Schiff erlaubt waren. Meist seien es ohnehin weniger Passagiere gewesen. Man habe aber halt auch schon mehr Leute ins Schiff aufgenommen. Am Sängertag in Maur im Sommer beispielsweise. Oder bei der landwirtschaftlichen Ausstellung im Oktober 1891.

So fragte man Letsch nochmals bei einem zweiten Verhör:

«Ist Ihnen nicht bekannt, dass jene Vorschriften über Belastung des Schiffes u.s.w. vor dem 3. April auch schon übertreten wurden?»

«Nein. Ich hörte mal einmal davon während der landwirtschaftlichen Ausstellung in Uster. Ich begab mich dann selbst an den See hinunter, um mich zu vergewissern, ob wirklich eine Überlastung des Schiffes stattfindet. Das war aber nicht der Fall. Ebenso schaute ich mit dem Fernrohr von dem Schulhause in Aesch aus auf das Schiff und zwar während der Ausstellung sehr oft, aber nie nahm ich wahr,



Reinhold Letsch.

Bild: Museen Maur, AO

dass mehr Personen in Niederuster ausstiegen, als aufgenommen werden dürften», beteuerte Lesch.

Ingenieurs Kings Untersuchung ergab am Ende, dass das Schiff zwar in der Tat überfüllt gewesen war, dass dies allein jedoch nicht Grund für das Unglücks gewesen sei. Mitursächlich sei das Aufsitzen des Boots auf dem Steg. Dies hänge aber mit der Überfüllung nicht kausal zusammen und könne auch keiner Fahrlässigkeit des Schiffspersonals zugeschrieben werden.

Die Verfügung am Ende der Untersuchung konstatierte, die Einvernahmen hätten sich widersprechende Aussagen ergeben. «Die Verwaltung und der in Frage kommende Steuermann-Stellvertreter Hotz behaupten je das Gegenteil und eine Aufklärung ist nicht möglich, da dritte Unbeteiligte hierüber keinen Aufschluss geben können.» So wurde das Verfahren gegen Lesch und Hotz sistiert.

Bei der Dampfschiffahrtsgesellschaft führte dieser Entscheid wohl für ein erleichtertes Aufatmen. Manche Spannungen mag es gleichwohl noch gegeben haben im Nachgang, etwa bei Präsident Letsch und seinem Angestellten Hotz, die sich mit ihren Aussagen ja beide gegenseitig belastet hatten.

Flucht nach vorn

Das DS «Delphin» wurde im Juni repariert und stabiler gemacht. Wie in der Schifffahrt üblich, bekam es einen neuen Namen: Aus dem «Delphin» wurde nun eine «Möve». Der Kanton erlaubte der Gesellschaft Ende Juni die Wiederaufnahme der Schifffahrt, unter der Bedingung, dass nicht mehr als 30 Personen befördert werden und sämtliche Personen sitzend Platz nehmen. Da die Kabine nur 16 Sitzplätze hatte, hiess das, dass sich abzüglich Schiffspersonal 12 Leute jeweils auf Treppe und Boden des Schiffs setzen

mussten. Im Zug der allgemeinen Überprüfung von Sicherheitsangelegenheiten auf dem Greifensee wurden auch die Ruderboote auf ihre Seetüchtigkeit hin untersucht. Mit dem für die Dampfschiffahrtsgesellschaft wohl nicht unwillkommenen Ergebnis, dass dem Besitzer die weitere Verwendung untersagt werden musste...

Ein Jahr nach dem Unglück versammelten sich einige Betroffene und Angehörige am Ostermontag in Uster zu einem Gedenktag. Die vermeldende Zeitung «Der Bund» hatte für diesen Anlass allerdings recht wenig Verständnis: «Was doch nicht alles gefeiert werden muss!»

«Der Fortbestand des Unternehmens sei namentlich für die Gemeinde Maur von grösster Wichtigkeit.»

Den Passagierzahlen tat das Unglück laut Quellen des Staatsarchivs keinerlei Abbruch (anders als in Jubiläumsschriften der Schifffahrtsgesellschaft dargestellt): Trotz Zwangspause bis zum Juni beförderte das Dampfschiff im Jahr 1892 insgesamt 20 790 Passagiere über den See, in den ersten drei Betriebsmonaten 1893 (soweit die Zahlen bekannt sind) ebenfalls stattliche 5873 Passagiere. Das Defizit lag allerdings höher, im Unglücksjahr betrug es 4747 Franken. Das Geld der Aktiengesellschaft war aufgebraucht. Maur war jedoch auf die Verbindung angewiesen und die Dampfschiffahrtsgesellschaft wollte sich vom Rückschlag nicht unterkriegen lassen. Man bettelte 1893 den Kanton um staatliche Gelder an: «Es sei der Fortbestand des Unternehmens namentlich für die Gemeinde Maur von grösster Wichtigkeit, diese sei zwischen Berge und

See eingeklemmt, ohne alle Industrie in steter Abnahme an Einwohnern und Steuerkapital begriffen, und es könne nur durch Verbesserung der Verkehrsmittel geholfen werden.» Man sei nun am Punkte angelangt, entweder zu liquidieren oder das Aktienkapital zu erhöhen.

Der Zürcher Regierungsrat zeigte sich nach Abwägungen zumindest nicht abgeneigt. Es sei «doch in Berücksichtigung zu ziehen, daß der Personenverkehr während den Betriebsjahren ein bedeutender war, eine möglichst rasche Verbindung der Gemeinde Maur mit dem industriellen Uster namentlich für Arbeiter von großer Wichtigkeit ist und der Staat bei Straßen- und Eisenbahnbauten, soweit diese möglich wären, sich finanziell beteiligen müsste.» Darum sei es gerechtfertigt, dem Anliegen «eine nicht ganz ablehnende Stellung einzunehmen.»

Die Maurmer entschieden sich – auch notgedrungen – zum mutigen Schritt, zur Flucht nach vorn: Neue Aktien wurden aufgelegt, die Gemeinden schossen wohl zähneknirschend erneut Geld ein. Mit dem frischen Kapital kaufte die Gesellschaft 1895 das nagelneue Dampfschiff «Greif» mit Platz für 40 Personen. Ein stattlicher Dampfer, der in den folgenden Jahren treu seinen Dienst versah. Das DS «Greif» verkehrt sogar heute wieder für Nostalgiefahrten auf dem Greifensee, notabene als ältestes Schraubendampfschiff, welches heute noch in der öffentlichen Personenschifffahrt der Schweiz eingesetzt wird. Bis auf die Forch hinauf hört man gelegentlich das «Tuut» der Schiffspeife, wenn der Dampfer vom Ufer ablegt.

Text: Annette Schär

Einen herzlichen Dank an alle, die bei der Entstehung des Artikels geholfen haben, v.a. an Rolf Müller und Karin Brang für das Transkribieren der alten Kurrentschrift-Dokumente.

Passagiere an Bord des Dampfschiffs

Aktionäre

Heinrich Denzler, Lehrer, Nänikon, *1851
Alfred Morf, Giesser/Präs. Fortbildungsschule, Nänikon, *1853
Walter Fürst, Seminarist, Bassersdorf/Nänikon
Heinrich Bosshard, Gemeinderat, Nänikon, *1845
Emil Graf, Lehrer, Turbenthal/Nänikon, *1868
Ferdinand Fischer, Mechaniker/ Präs. Schulpflege, Nänikon, *1840

Andere Passagiere

Severina Arnitz, Fabrikarbeiterin, Uster, *1866
Sigfried Arnitz, Giesser, Uster, *1863
Zwei Kinder des Ehepaars Arnitz
Frl. Louisa Wunderli, Erlenbach, *1839
Theodor Zucker, Schmied, Niederuster, *1845
Jakob Berchtold, Wirt, Niederuster, *1839
Emil Wild, Landwirt, Maur, *1856
Joh. Jakob Vollenweider, Landwirt, Maur, *1860
Johann Jakob Schlumpf, Milchhändler Zürich/Greifensee, *1856
Johann Bachmann, Dachdecker, Walzingen TG, *1868
Heinrich Reutlinger, Giesser, Uster, *1864
Rudolf Bolliger, Dienstknecht in Riedikon, Gontenschwil AG, *1868
Ernst Kreis, Sohn des Schreiners Kaspar Kreis, Niederuster, *1877
Adolf Fischer, Landwirt, Aschbach/Maur, *1865

Schützen:

Jakob Sommerhalder, Spinnereiarbeiter, Niederuster, *1852, (†)
Eduard Weber, Zylindermacher, Niederuster, *1864
Heinrich Buenzli, Landwirt, Niederuster, *1860
Emanuel Frech, Mechaniker, Niederuster, *1864
Ludwig Vetterli, Baumwollspinnereiarbeiter, Uster, *1865, (†)
Johannes Landolt, Landwirt, Uster, *1859, (†)
Reinhard Demuth, Fabrikportier, Uster, *1853 (†)
Joseph Boehni, Fabrikarbeiter, Niederuster, *1866
Emil Werner, Schlosser, Niederuster, *1867
Matthias Kettner, Landwirt, Niederuster, *1849
Salomon Keller, Kantonsrat/Landwirt, Niederuster, *1845
Friedrich Kreis, Wirt, Niederuster, *1855
Kaspar Kreis, Schreiner, Niederuster, *1848
Jakob Brüngger, Schlosser, Niederuster, *1868
Robert Meier, Landwirt, Niederuster, *1861

Schiffscrow:

Jakob Hotz, Steuermann (Heizer), Maur (von Fällanden), *1857
Wilhelm Wenzel, Maschinist, Niederuster, *1857

(alle Angaben zusammengetragen aus damaligen Akten und ohne Gewähr)