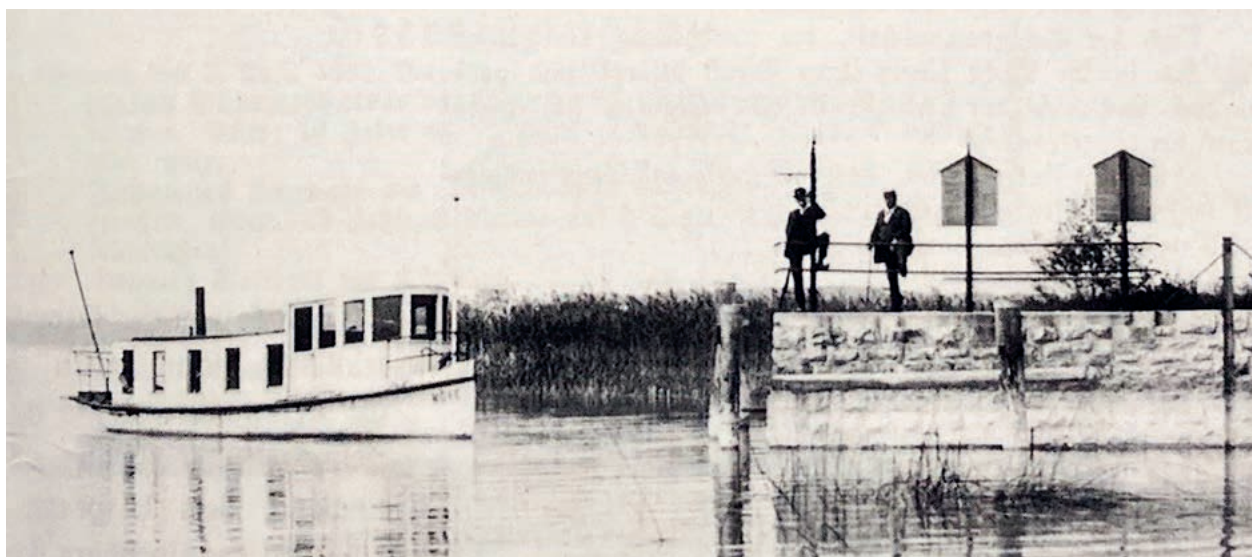


Maurmer Post



Blick zurück: Maur und das erste Dampfschiff auf dem Greifensee (Teil 1)

«Wemmer denn versufet, so git's en rechte Klumpe»



Das Dampfschiff «Delphin» (später benannt «Möve») am Steg in Greifensee. Bei einem Unglück 1892 sank es auf Grund. Vier Männer ertranken.

Bild: Aus der Broschüre SGG «Das Dampfschiff Greif»

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.

Am 6. April 1892 bestellte das Statthalteramt Uster den Jakob Hotz von Fällanden, wohnhaft in Maur, zur Einvernahme. Hotz war auf dem Dampfboot «Delphin» der verantwortliche Steuermann gewesen, als es wenige Tage zuvor untergegangen war. 38 Passagiere hatte er an Bord gehabt. Das Schiff hatte noch nicht mal richtig abgelegt, als es direkt beim Steg in Uster sank. Vier Männer ertranken. Und es hätte wohl noch viel mehr Tote gegeben, wäre der Dampfer weiter draussen auf dem See gewesen... Man kann sich darum ausmalen, wie nervös

Jakob Hotz gewesen sein musste, als die Behörden ihn zum Unglückshergang befragten:

Befanden sich mit Einschluss der Schiffsmannschaft mehr als dreissig Personen auf dem Schiffe?

Ich glaube es nicht.

Sie werden wissen, dass eine grössere Zahl nicht aufgenommen werden darf?

Nein; es wurde mir das von keiner Seite mitgeteilt.

Man wird Ihnen aber doch ein Reglement in die Hand gegeben haben?

Ich erhielt von der Verwaltung nur ein Pflichtenheft für den Maschinisten, das blos geschrieben ist. Und dann ein gedrucktes Heft, betitelt «Regeln für den Dampfkesselbetrieb auf Dampfschiffen».

Wo haben Sie das geschriebene Pflichtenheft?

Es ging mir schon vor längerer Zeit verloren; ich hatte es im Schiffsraume, wo es verschwand; ich weiss nicht wie.

Es war prächtiges Wetter an jenem Sonntag, 3. April 1892. Die Männer vom Schiessverein Niederuster hatten sich in der Wirtschaft «Kreis» versammelt und waren dann mit etwas Verspätung beim Schiffsteg eingetroffen. Sie hatten auf 14 Uhr eine Extrafahrt bestellt, um nach Maur zu gelangen. Dort wollten sie eine Schiessübung abhalten.

Das Dampfschiff «Delphin» lag bereit. Es windete leicht, darum hatte es die Schiffscrew an einer anderen Seite des Stegs festgemacht als üblich. Die Schützen stiegen zu, stapelten ihre Schützenscheiben auf dem Dach des Boots und nahmen plaudernd mit Gewehren in der Kabine Platz.

Man muss sich vorstellen, die «Delphin» war kein grosser Dampfer, eher ein Dampferchen: 10 Meter lang, nur gerade 2 Meter breit. Vorne befand sich erhöht das Steuerhaus für den Kapitän. In der Mitte eine Kajüte mit seitlichen

Fortsetzung auf S. 2...

Editorial



Liebe Leserin, lieber Leser

Das Schicksal von Maur ist eng verknüpft mit dem DS «Delphin» – dem ersten Dampfschiff auf dem Greifensee, von dem die Geschichte links handelt. Wie wichtig dieses kleine Schiff für die Maurmer Bevölkerung war, war mir noch gar nicht bewusst, als ich die Recherchen für den Artikel aufnahm. Aber wie ich erfahren konnte, befand sich Maur damals, vor 130 Jahren, in existenzieller Bedrängnis. Die Leute waren arm und fanden kein Einkommen mehr. Immer mehr Maurmer zogen weg. Die Steuererträge sanken. Eine Negativspirale. Hätten sich nicht zwei visionäre Maurmer Lehrer stark gemacht für die Gründung einer Dampfschiffahrtsgesellschaft – gut möglich, dass Maur zu einem kleinen, bedeutungslosen Weiler geschrumpft wäre. Mit der neuen Verkehrsverbindung nach Uster verbanden sich grosse Hoffnungen, die Gemeinde ging dafür finanzielle Risiken ein. Zwei Jahre lang ging alles gut. Und dann geschah das Unglück: Das Schiff ging vollbeladen unter, mit 38 Passagieren an Bord. In dieser Ausgabe finden Sie Teil 1 der Geschichte; Teil 2 folgt dann nach Ostern am 9. April.

Herzlich, Annette Schär

Impressum

Maurmer Post · Die Zeitung der Gemeinde Maur · Auflage 5400 Exemplare Erscheint wöchentlich ausser 2.4., 7.5., 23./30.7., 15.10., 24./31.12.2021 (43 Ausgaben pro Jahr)

Redaktionsschluss:

Jeweils am Samstag 17.00 Uhr

Chefredaktion:

annette.schaer@maurmerpost.ch

Redaktion:

christoph.lehmann@maurmerpost.ch
doerte.welti@maurmerpost.ch
stephanie.kamm@maurmerpost.ch

Kontakt

Redaktion «Maurmer Post»
Postfach
8123 Ebmatingen
redaktion@maurmerpost.ch
Telefon 044 548 27 11

Inserateannahme und -beratung:

Gabi Wüthrich, Stuhlenstrasse 26,
8123 Ebmatingen, Telefon 044 887 71 22
inserate@maurmerpost.ch
Inserateschluss: Freitag 17.00 Uhr

Produktion: A.Schär/ FO-Zürisee, Egg

Druck: FO-Fotorotar, Egg

...Fortsetzung von S. 1

Sitzbänken und Platz für etwa 16 Personen. Ganz hinten an Bord die Maschine mit 4,5 PS. Dank einer Trennwand drangen weder Kohlestaub noch Dampf in die Passagierkabine. Dampfschiffe aus jener Zeit brachten es auf Geschwindigkeiten von 10 bis etwa 18 km/h.

Die beiden Zuständigen an Bord waren der erwähnte Jakob Hotz als Steuermann und Wilhelm Wenzel als Heizer – beide allerdings Ersatzpersonal. Steuermann Hotz, 35, war üblicherweise der Heizer auf dem Dampfschiff «Delphin», also die Person, die fürs Schaufeln der Kohle zuständig war. An diesem Tag musste er aber als Steuermann für Kapitän Gubler einspringen, der einen seiner zwei freien Tage pro Monat einzog. Hotz war erst wenige Jahre zuvor, 1886, noch nach Amerika ausgewandert in der Hoffnung auf ein besseres Leben in Übersee. Als seine Mutter im Sterben lag, kehrte er aber in die Heimat zurück, entschied sich zu bleiben und nahm im März 1891 die Stelle bei der Dampfschiffahrtsgesellschaft an.

Für die freie Position als Heizer war an jenem Unglückswochende weder der Stellvertreter noch der Stellvertreter des Stellvertreters verfügbar. Spontan sprang darum Wenzel ein, ein Arbeiter aus der Giesserei und Maschinenwerkstätte in Niederuster, der diesen Dienst auf dem Schiff bisher erst einmal versehen hatte.

Am Steg trafen weitere Personen ein und wollten zusteigen. Einige Männer, eine Frau mit zwei Kleinkindern und Kinderwagen. Das Schiff füllte sich. Jeder suchte sich einen Platz. Da sich die Schützen ja etwas verspätet hatten, fiel nun die Extrafahrt mit dem regulären Kurs des Schiffes um 2 Uhr 20 zeitlich zusammen.

Gerade wollte das Schiff ablegen, da sprangen noch weitere Männer hinzu, Aktionäre der Dampfschiffahrtsgesellschaft – ausgerechnet! Sie wollten nach Maur übersetzen, um dort an der am Nachmittag stattfindenden Aktionärsversammlung teilzunehmen.

«Haben Sie sonst noch etwas zu bemerken?», fragte man bei der Einvernahme von Heizer Wilhelm Wenzel. «Nur das», fügte Wenzel an. «Als man im Begriffe war abzufahren, kamen noch einige Personen daher gelaufen. Es rief jemand, ich weiss aber nicht wer: 'Es ist sehr voll'. Der Steuermann Hotz versicherte aber: 'Es sind Aktionär, die münt noch uf gno si'. Wirt Kreis, der auch auf dem Schiffe war, äusserte: 'Ja, nehments nu uf, wemmer denn versufet, so git's en rechte Klumpe'».

Wie recht Wirt Kreis mit seinem Unkenruf behalten sollte...

Maur im Abseits

Um besser zu verstehen, wie es zum Schiffsunglück kam, müssen wir kurz zurückblenden nach Maur in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts. Zurück in die Zeit, als die Schweiz als Land noch jung war, als Aufbruch und Fortschritt spürbar waren. Im ganzen Land waren Strassen, Eisenbahnlinien und neue Fabriken gebaut worden.

In Maur jedoch war von dieser freudigen Stimmung wenig zu spüren. Dort zu wohnen, war wenig attraktiv: Im Osten schnitt der Greifensee das Dorf verkehrstechnisch ab von Uster. Und südlich, gegen den Pfannenstiel hin, lag weit



Das Dampfschiff an der Schifflände Maur, um 1900.
Bild: Reproduktion Museen Maur, AO



16 Stunden am Tag am Webstuhl – so sah der Arbeitsalltag für die meisten Maurmer aus in der Mitte des 19. Jahrhunderts. Im Bild eine Seidenweberin aus Schwyz (Aufnahme ca. 1900).
Bild: Sozialarchiv Zürich

oben auf dem Hügel die grosse Landstrasse über die Forch nach Zürich. Maur war dazwischen eingeklemmt, im Abseits – mehr oder weniger isoliert. Die Abgeschlossenheit, die uns heute als willkommen, naturnahe Idylle erscheinen mag, war damals ein existenzielles Problem. Viele Maurmer zogen notgedrungen weg aus der Gemeinde. Im Jahr 1836 zählte Maur 2133 Einwohner, 1910 noch gerade deren 1421.

Wie Felix Aeppli in seiner «Geschichte der Gemeinde Maur» nachzeichnet, konnten in der Landwirtschaft keine weiteren Leute ein Auskommen finden. Mehr als die Hälfte der erwerbstätigen Maurmer waren um 1850 in der sogenannten Heimindustrie beschäftigt. Diese Art von «Home Office» bedeutete, dass die Maur-

Die Abgeschlossenheit von Maur war ein existenzielles Problem.

merinnen und Maurmer (und manchmal auch die Kinder) in ihren dunklen Stuben tagein, tagaus an Webstühlen sassen und Stoffe herstellten. Bei Arbeitstagen mit 15 oder 16 Stunden war es eine ausserordentlich schlecht bezahlte Tätigkeit, die auch zunehmend konkurrenziert wurde durch die effizientere maschinelle Stoffproduktion in den Fabriken.

Die fehlende Verkehrsanbindung war ein zusätzliches Problem für die Maurmer Seidenweber: Ihre fertigen Stoffe mussten die Arbeiterinnen

und Arbeiter jeweils in schweren Paketen nach Zürich bringen und dort ein neues Bündel unerledigter Arbeit abholen. Der Weg in die Stadt war zeitraubend und beschwerlich.

Gründung des Gemeindevereins

Einige Maurmer hatten darum bereits um 1860 einen «Gemeindeverein» gegründet, der das Ziel verfolgte, für die Ansiedlung von Industriebetrieben in Maur selbst zu werben. Damit verbanden sie die Hoffnung auf neue Arbeitsplätze in der Gemeinde. Dass sich in Maur keine Fabriken ansiedelten, ist laut Chronist Aeppli darauf zurückzuführen, dass es im Ort an geeigneter Wasserkraft mangelte, die es für den Betrieb von Maschinen gebraucht hätte. Für Gemeinden wie Maur, die darum den Einstieg in die Industrialisierung verpasst hatten, wurde es immer schwieriger. Sie gerieten zunehmend in Rückstand gegenüber «Frühstartern» wie etwa Uster und Wetzikon. Diese Orte florierten dank der Wasserkraft der Aa, an deren Ufer zahlreiche Textilfabriken entstanden waren. Dass dort, auf der anderen Seite des Greifensees, schon früh die Eisenbahnlinie gebaut wurde, war eine logische Folge des dortigen wirtschaftlichen Aufschwungs – und gab zusätzliche Impulse für weiteres Wachstum.

Immerhin wurde selbst in Egg – einem anderen industriellen Spätstarter – sogar noch Mitte der 1870er-Jahre eine Seidenstoffweberei eröffnet. Dort fanden bald hunderte von Arbeitern eine Anstellung. Aber aller Hoffnung zum Trotz waren im Gegensatz zu Egg die Bemühungen des Gemeindevereins Maur vergeblich. Mehrere Anläufe, Industrielle zur Gründung von Fabriken in Maur zu motivieren, scheiterten.

Nicht alle, muss man hier einwenden, bedauerten die Rückständigkeit Maurs. Es gab auch konservative Kräfte im Dorf. Einwohner, die sich gegen den blinden Fortschrittsglauben und die negativen Folgen der Industrialisierung wehrten.

Visionäre Maurmer

In diesem Spannungsfeld entschloss sich der Gemeindeverein, ein neues Ziel zu verfolgen. Wenn sich schon keine Industrie in Maur etablieren wollte, dann sollte das Dorf wenigstens besseren Anschluss an die Eisenbahnlinie in Greifensee und Uster erhalten. Ein Dampfschiff sollte auf dem See kursieren! Primarlehrer Reinhold Letsch von Aesch und Sekundarlehrer August Hess von Maur gehörten zu den eifrigsten Verfechtern dieser Idee.

Bis dahin verkehrten nämlich bloss Ruderboote auf dem See. Dieser manuelle Fährdienst wurde von einigen wenigen Anbietern versehen und war offenbar kartellähnlich organisiert: «Im Lauf der Zeit haben sich wenige Schiffeleute diesen Dienst angeeignet, denselben aufs Rücksichtsloseste ausgebeutet» heisst es in einem Dokument im Staatsarchiv. Behörden und Private seien ihrem Treiben machtlos gegenübergestanden. Die Fahrt von einem Ufer des Sees zum andern kostete 20 Rappen.

Am 20. April 1890 trafen sich im Schulhaus-Maur 65 Aktionäre zur Gründung der Dampfschiffahrtsgesellschaft Greifensee, der Vorgängerin der heutigen Schiffsahrtsgenossenschaft. In den Verwaltungsrat wurden drei Vertreter von Maur und je zwei von Uster und Greifensee

Das Dampfschiff des Kaisers für den Greifensee

Das erste Dampfschiff der Schweiz verkehrte 1823 auf dem Genfersee. Anfänglich hatten die Dampfer Mühe, die Gunst des Publikums zu erwerben. Erst mit der Zeit konnten sich die Vorteile dieser Beförderungsart durchsetzen. Die Glanzperiode der Dampfschiffe in der Schweiz fällt auf die Zeit, als das Postwesen an die Eidgenossenschaft ging und u.a. auf den Schiffen regelmässige, einheitlich organisierte Postkurse durch die ganze Schweiz errichtet wurden. Nur kurz darauf, Anfang der 1850er-Jahre, erhielten die Dampfer aber bereits Konkurrenz durch Eisenbahnlinien. Dampfschiffe wurden zunehmend vom Transitverkehr verdrängt, ihr Einsatz beschränkte sich bald auf Ausflugsfahrten oder auf den Lokalverkehr zwischen Ufern von kleineren Seen. Um 1898 verkehrten in der Schweiz etwas mehr als 100 Dampfer. Daneben gab es in jener Zeit bereits Schiffe mit anderen Motoren.

Die Einführung der Dampfschiffahrt auf dem Greifensee 1890 war also im Vergleich zur Entwicklung in der Schweiz eher spät. Das DS «Delphin» war 1868 in Nantes von Schiffbauer P. Oriolles erbaut worden im Auftrag von Kaiser Napoleon III. (der Neffe des berühmten Napoleon Bonaparte), der die «Delphin» für seinen Sohn bestellt hatte. Bonapartes bessassen in Thurgau das Schloss Arenenberg am Untersee. Von da aus unternahmen sie dann mit der «Delphin» öfter Spazierfahrten. Doch das Kaiserreich fand ein baldiges Ende. Nach dem Tod des Kaisers (1873) und des Prinzen (1879) bot Kaiserin Eugénie – die letzte Monarchin Frankreichs – es zum Kauf an. Ein Privater erwarb das Dampferchen und wollte es für Familienausflüge vermieten. Die Maschine erwies sich jedoch als zu schwach für Fahrten rheinaufwärts. Es habe sein Dasein «in einem obskuren Schopf» gefristet, schrieb der «Anzeiger von Uster», bis es seinem Besitzer gelungen sei, es an die Dampfschiffahrtsgesellschaft Greifensee zu verkaufen.



Ausblick vom Schloss Arenenberg aus – eine Darstellung im Buch «Das Schweizerland», 1875–1877. In diesen Jahren unternahm die Kaiserfamilie jeweils Lustfahrten mit dem Dampfschiff «Delphin» auf dem Untersee. Bild: ETH Bibliothek

gewählt. 692 Aktien zu 20 Franken wurden gezeichnet – damit verfügte die neue Gesellschaft über 13 840 Franken Startkapital. Das Ganze war wie erwähnt eher aufzufassen als eine Massnahme im Sinne der Standortförderung – es war absehbar, dass das Unternehmen keine grossen Gewinne erzielen würde.

Die Gemeinden Uster, Maur und Greifensee übernahmen Bau und Unterhalt der Stege am Seeufer und wollten anteilig – Maur und Uster mit je 40%, Greifensee mit 20% – für ein allfälliges Betriebsdefizit aufkommen. «Die geringe Willigkeit gewisser Kreise, dieses Opfer auf sich zu nehmen, gestaltete die Leitung des Unternehmens zu einer mühsamen Sache» notierte Pfarrer Gottfried Kuhn in seinen historischen Aufzeichnungen über Maur. Offenbar waren einige Maurmer über das eingegangene finanzielle Risiko der Gemeinde nicht eben erfreut.

Kauf eines alten Dampfers

Das bescheidene Startkapital reichte nicht aus für ein neues Schiff. So behalf sich die Aktiengesellschaft mit dem Kauf eines alten Boots für 7500 Franken. Bereits Anfang Mai wurde dieses, das Dampfschiff «Delphin», auf einem achtspännigen Wagen nach Maur gebracht. Zum Schutz und für die Wartung sollte in Maur eine passende Schiffshütte gebaut werden. Es war ein zwar edles, aber ziemlich kleines Dampferchen. Es hatte der kaiserlichen Familie Bonaparte einst beim Schloss Arenenberg am Untersee für Ausflugsfahrten gedient (siehe Box). Zwei Techniker hatten es für die Gesellschaft geprüft und für gut befunden, selbst wenn es ausserordentlich schmal war und schnell ins Schwanken kam, da es einen zu hohen Schwerpunkt aufwies.

Für die offizielle Konzessionierung untersuchte Eduard King, ein Ingenieur von Escher Wyss & Cie, das Schiff: Bei einer Maximalbelastung von 30 Personen inklusive Schiffsmannschaft biete es den Fahrgästen die nötige Sicherheit in jeder Beziehung, gab er zu Protokoll. Der Zürcher Regierungsrat erteilte seine Bewilligung.

Böllerschüsse und Feuerwerk

Am 4. Mai wurde die Dampfschiffahrt auf dem Greifensee feierlich eröffnet. Die Bevölkerung nahm das Ereignis mit lautem Jubel auf. Böllerschüsse und Feuerwerk längs des Ufers verkündeten den langersehnten Fortschritt. Am Nachmittag versammelte sich viel Volk am Seeufer, jeder wollte einmal mitfahren. «Waren früher Bedenken aufgestiegen über die Kleinheit und die Sicherheit des Schiffes, so verschwanden dieselben, wenn man sah, wie es vollbeladen so zierlich und leicht durch die Wellen zog. Es war ein prächtiges Bild, das sich dem Auge darbot: Der wolkenlose Himmel, der Blütenwald um das Dorf Maur, die prächtige Gruppe Schloss und Kirche Uster, in der Ferne der Kranz der Gebirge: wahrlich, ihr Sonntagsausflügler von Zürich, ihr habt in der Nähe ein Paradies, in zwei Stunden in genussreicher Fusswanderung zu erreichen und ihr habt keine Ahnung davon!», rapportierte damals der «Anzeiger von Uster» freudig.

Der Fahrplan des Dampfschiffs wurde mit Rücksicht auf die Zugverbindungen gestaltet. In den ersten zwei Jahren stiess die neue Verkehrslinie auf gute Nachfrage. Die Maurmer Seidenweber etwa liessen sich nun gerne per Dampfschiff nach Greifensee bringen, von wo aus sie gut die Zugstation Nänikon erreichen konnten. Auch pendelten einige Maurmer neu

nach Uster zur Arbeit, in der sogenannten «Schlyfi», der Maschinenfabrik Weber & Cie, seien gegen 20 Leute aus Maur beschäftigt gewesen, schreibt Felix Aepli in seiner Gemeindechronik. Der erste Geschäftsbericht der Schiffsgesellschaft vermerkte allerdings, dass der Verkehr nach Uster bemerkenswerterweise geringer ausfalle als erwartet, «weil noch ein grosser Theil der Bevölkerung lieber die Ruderboote benutzt, die zu jederzeit dastehen, als dass er mit Aufgabe einer augenblicklichen Bequemlichkeit sich einem bestimmten Fahrtenplane fügt».

Im ersten Jahr transportierte das DS «Delphin» zwischen Mai und Dezember immerhin 19 054 Passagiere. Im zweiten Jahr (April bis Dezember) waren es 25 737 Personen, umgerechnet also so um die 100 Fahrgäste pro Tag. Wie in Unterlagen des Staatsarchivs vermerkt ist, waren Kessel und Maschine des Bootes der grossen Inanspruchnahme nicht gewachsen. Die Folge waren viele Reparaturen mit oft langen Betriebsstörungen. Das erste Rechnungsjahr schloss mit einem Defizit von 1171 Franken ab, das zweite mit einem solchen von 1635 Franken.

Nur zwei Jahre nach der freudigen Gründung sollte sich dann das grosse Schiffsunglück ereignen, das vier Menschen das Leben kostete, für die neue Dampfschiffahrtsgesellschaft beinahe das Aus bedeutet hätte und auch Maur erneut in existenzielle Bedrängnis brachte.

Bereits 1851 war auf dem Walensee ein Dampfschiff namens «Delphin» untergegangen mit zwölf Toten. Ein böses Omen?

Text: Annette Schär

Lesen Sie den zweiten Teil in der nächsten Ausgabe der «Maurmer Post».