

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 Seeanwohner 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 schmerzlich 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 föderalistische 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.

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 Entscheidung 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

Schiffscrew:

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

(alle Angaben zusammengetragen aus damaligen Akten und ohne Gewähr)