

Zeitschrift: Heimatbuch Meilen
Herausgeber: Vereinigung Heimatbuch Meilen
Band: 11 (1972)

Artikel: Der Zusammenstoss zweier Dampfschiffe beim Schinhuet, Obermeilen
Autor: Weber-Glogg, Walter
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-953713>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 10.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Der Zusammenstoss zweier Dampfschiffe beim Schinhuet, Obermeilen

Vor hundert Jahren

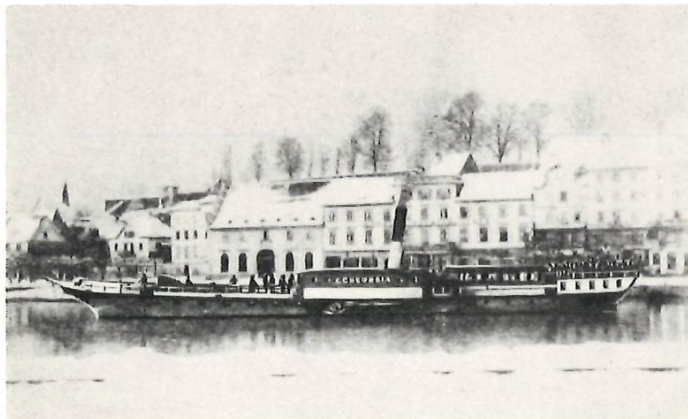
Die grösste Schiffskatastrophe seit Eröffnung der Dampfschiffahrt auf dem Zürichsee (1835) ereignete sich am Abend des 29. August 1872 ausserhalb des Schinhuets, Obermeilen. Das Dampfboot «Concordia» mit der gesamten Schuljugend von Meilen an Bord, mit Eltern und Schiffsmannschaft etwa 500 Personen, fuhr in das Kursschiff «Sankt Gotthard» hinein, so dass Gefahr bestand, dass eine ganze Generation Meilener ausgelöscht würde.

Wie sich das Unglück ereignete und wie es ausging, sei im folgenden erzählt nach den Augenzeugenberichten im «Volksblatt des Bezirkes Meilen» (Vorläufer des «Meilener Anzeigers»), in der «Neuen Zürcher Zeitung» (Korrespondenz J. W. = Pfarrer und Schulpräsident J. J. Wissmann, Meilen) und nach den Aussagen vor Schwurgericht (NZZ-Bericht).

Eine Schulreise
in der guten alten
Zeit

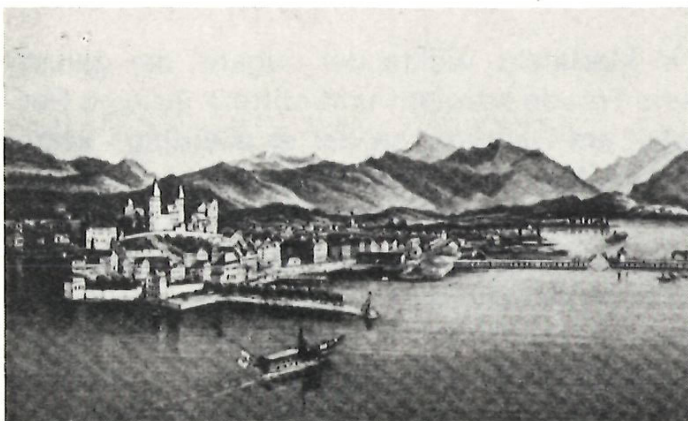
Dr. François Wille in Mariafeld wollte der Jugend der ganzen Gemeinde Meilen eine Freude bereiten und stiftete ihr eine Seefahrt nach Bad Nuolen am Obersee, an der er allerdings selber nicht teilnehmen konnte. Nach längerem Regenwetter brach am Donnerstag, den 29. August 1872, ein sonnenklarer Spätsommertag an, und schon um acht Uhr knallten die Signalschüsse, welche die Abhaltung der festlichen Fahrt ankündigten. Schulpräsident Pfarrer Wissmann fuhr mit dem Frühboot nach Zürich, um bei der «Dampfschiffahrtsgesellschaft für den Zürich- und Walensee» ein Extraschiff zu mieten. Mit der 45 Meter langen Con-

cordia fuhr er seeaufwärts und vereinbarte dabei mit Kapitän Ulrich die Zwischenhalte, die eingeschaltet werden sollten. Weil es damals an unserm Seeufer noch keine Bahn gab, führte die Reise für einen Grossteil der Jugend wenigbekannten Gestaden entlang. Um elf Uhr nahm das Schiff in Meilen die frohe Reisegesellschaft auf, ungefähr 450 Kinder und vielleicht 40 Behördemitglieder und Eltern. Das Schiff fuhr am linken Seeufer aufwärts



Die «Concordia»

und schwenkte an der Ufenau nach Rapperswil, wo der Schuljugend die Schönheiten der Rosenstadt gezeigt wurden, namentlich der Lindenhof, der Hirschpark mit seinen vier Damhirschen und schliesslich die Aussicht von der Seebrücke. Dann ging's in direkter Fahrt nach Altendorf am Obersee, von wo die grössern Schüler zur Johannisburg hinaufstiegen, einem Aussichtspunkt mit einer seither renovierten katholischen Kirche, wo aus hundert jugendlichen Kehlen das Lied ertönte: «Wir glauben all an einen Gott...». Der Abstieg führte nach Lachen, wo man das Innere der stattlichen, zweitürmigen Kirche bewunderte. Auf der Weiterfahrt fuhr das Schiff vor dem Kloster Wurmsbach, Schmerikon und der Linthmündung vorbei zum Bad Nuolen. Hier erhielten zuerst die Kinder ihre Verköstigung: Wurst, Brot und Bier. Die Erwachsenen bedienten sie und setzten sich um fünf Uhr ebenfalls zum Abendessen. Um sechs Uhr mahnte der Schulpräsident zur Abfahrt. Es dauerte aber eine halbe Stunde, bis alle eingestiegen waren und man in direkter Fahrt Rapperswil zusteuerte. Die Erwachsenen bewunderten den Obersteuermann Karl Treichler von Wädenswil, der die Klappbrücke bei Rapperswil mit vorbildlicher Genauigkeit durchfuhr.



Rapperswil mit
aufgezogener
Brücke

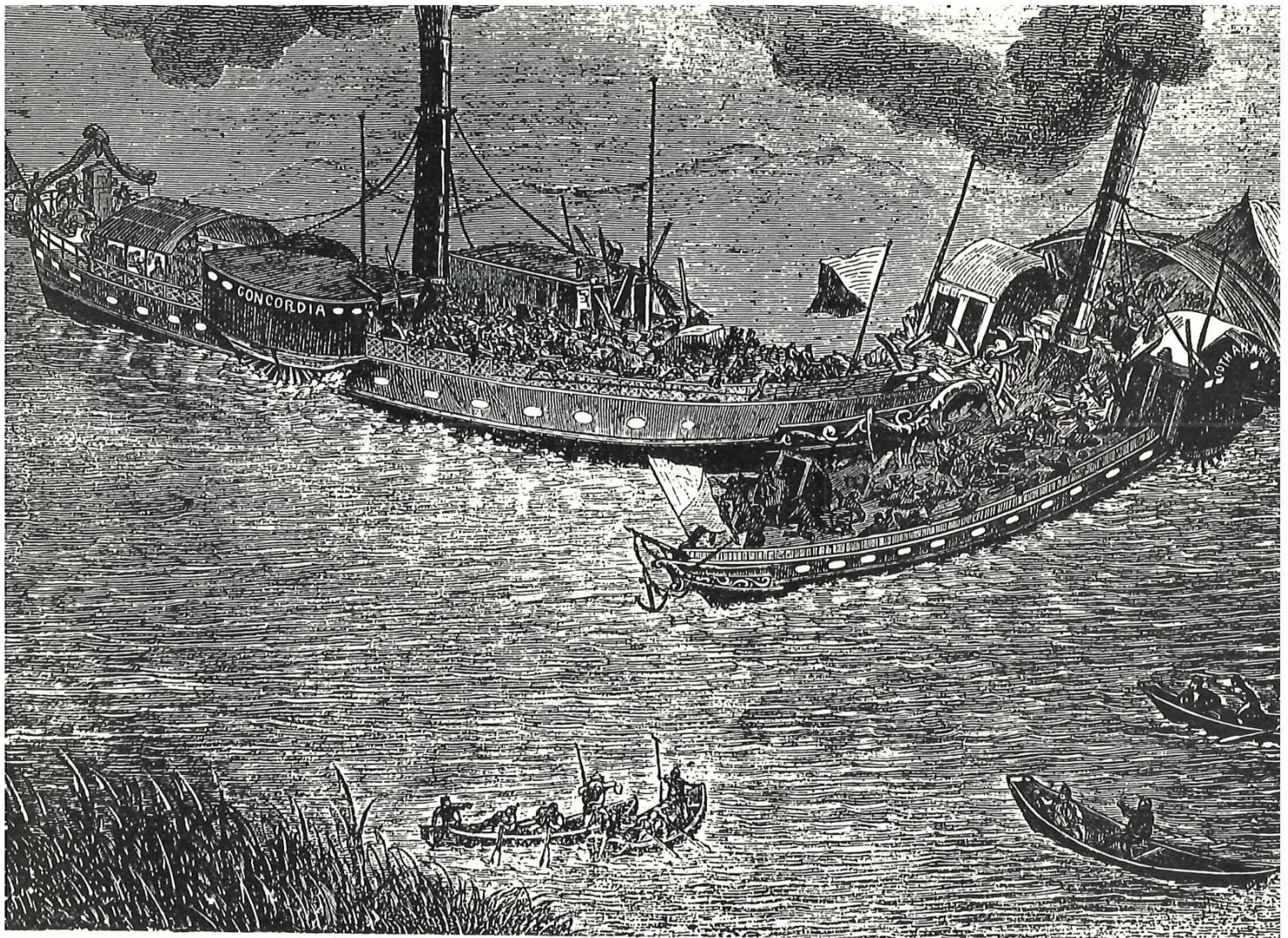


Schinhuet, um 1919

Der Zusammenprall

Als man sich Uetikon näherte, ging Pfarrer Wissmann in die zweite Kajüte, um die Kinder von Obermeilen zu ermahnen, sich bereitzumachen. Als er wieder an Deck kam, fuhr die Concordia bereits dem Schinhuet zu. Ihr entgegen kam – es war etwa halb acht Uhr und begann zu dämmern – der Dampfer Sankt Gotthard, der seine vorschriftsgemässe Route gegen Uetikon fuhr und dessen Steuermann keine Kenntnis hatte von der Fahrt der Concordia und ihrer Absicht, in Obermeilen zu landen. Er nahm an, sie fahre Dorfmeilen zu und werde einen Kurs mehr seeauswärts einschlagen. Als dies nicht geschah, sagte er erstaunt zum Kapitän: «Lueget au, wie dä da ene fahrt!» Umgekehrt kam es den Beobachtern auf der Concordia unbegreiflich vor, dass der Gotthard nicht rechts (seeauswärts) auswich. Immer näher kamen sich die Schiffe; schon sahen die Leute auf dem Vorderdeck der Concordia den unvermeidlichen Zusammenstoss voraus. Sie riefen die auf dem Bugspriet sitzenden Knaben zurück. Mit Entsetzen erwarteten sie von Sekunde zu Sekunde den Anprall. «Es gibt ein Unglück!» rief Pfarrer Wissmann und schloss seine Frau und seinen sechsjährigen Knaben Arnold in seine Arme. Während auf dem hintern Teil des Schiffes die Jugend noch sang und dem Heimatdorfe zujauchzte, erscholl auf beiden Schiffen der Ruf: «Stopp, rückwärts!» und in der Tat – der Sankt Gotthard stand und suchte einem längsseitigen Zusammenprall durch ein rasches Ausweichen uferwärts zu entkommen. Die Maschine der Concordia gehorchte nicht so schnell, vollzog in voller Fahrt eine Wendung nach rechts, also auch uferwärts, und schon bohrte sie ihre Spitze in die Seite des Sankt Gotthards, unmittelbar vor dessen Radkasten, und blieb dort stecken.

Ein furchtbares Krachen, weithin hörbar, ein gewaltiger Stoss; auf der Concordia entstand ein wildes Durcheinander. Erwachsene und Kinder stürzten zu Boden. Ein viel hundertstimmiges Weh- und Hilfeschrei ertönte. Dann flüchteten sich die Leute vorn nach dem Hinterteil, auch Pfarrer Wissmann, der die Kinder zu beruhigen suchte. «Doch herzerreisend war», erzählte er später, «wie die Kleinen an uns hingen, weinend und fragend: «Ach, kommen wir nicht mehr heim?»



Es folgte eine unbeschreiblich lange und bange Viertelstunde, während welcher sich die beiden Schiffe, ineinander verkeilt, langsam drehten. Es zeigte sich, dass der «Gotthard» schwerer beschädigt war; die zweite Kajüte, in welche die Spitze der Concordia eingedrungen war, füllte sich schnell mit Wasser.

Am Dampfschiffsteg Obermeilen erwartete viel Volk die Heimkehr der Schüler, hörte den Zusammenprall der Schiffe und die Hilferufe der Kinder. Einen Augenblick waren alle wie betäubt. Dann eilte, wer ein Boot in der Nähe hatte, sofort hin, um wenn möglich Hilfe zu bringen; auch mehrere Ledischiffe fuhren samt ihrer Ladung nach der Unglücksstelle ausserhalb des Schinhuets. Die andern blieben am Ufer, Hände ringend, weinend, in entsetzlicher Angst um die Jugend der Gemeinde; denn noch wusste niemand, wie gross die Gefahr und welches Schiff vom Unheil betroffen war.

In der zweiten Kajüte des Gotthards befanden sich dreissig bis vierzig Passagiere, die beim Zusammenstoss von ihren Sitzen stürzten. Tische fielen um, die Lampen von den Wänden und erloschen. Es war plötzlich Nacht und schon stieg das Wasser. Von oben ertönte der Ruf: «Um Gottes willen, rettet euch – das Schiff sinkt!» Alles drängte im Dunkel der Kajütentreppe zu. Jammern, Stöhnen, Rufen! Zwei Passagiere suchten, der eine rechts, der andere links, aus den Fenstern der Kajüte zu steigen und aussen

Illustration zum Unglück aus dem Vetter Jakob Kalender, 1873

Flucht der Passagiere des Gotthards

am Schiff auf das Verdeck zu klimmen. Doch es war unmöglich. Sie mussten zurück in die Kajüte, wo ihnen das Wasser schon bis an die Hüfte reichte. Mit Not erreichten sie die Treppe, gelangten hinaus und – vermeinend sie seien die letzten aus dem Raum – hinüber auf die Concordia. Dorthin waren auch die Passagiere aus der ersten Kajüte umgestiegen.

Die Schiffsmannschaft hatte den Passagieren auf die Concordia hinübergeholfen und war nun daran, auch Güter des Gotthards dorthin zu retten. Da hörte der Kapitän Jammerrufe aus der zweiten Kajüte. Er ergriff eine Axt, um das Verdeck aufzubrechen; aber der Axthalm brach, und während die Matrosen fortfuhren, Schiffsgüter zu flüchten, sank das Schiff mehr und mehr. Jetzt ertönte aus einem herzugefahrenen Ledischiff der Ruf: «Rettet euch, der Gotthard sinkt!» und der Kapitän sprang mit den letzten seiner Leute ins Rettungsboot. Einer der Matrosen, Hasler, musste sich durch einen Sprung ins Wasser retten; er wurde vom Kapitän aufgefischt und ins Ledischiff gezogen.

Der Untergang des Gotthards

Unterdessen waren von Obermeilen her viele Schiffe herbeigefahren. Eltern und Lehrer boten Kinder von der Concordia hinab in die Rettungsschiffe, im ganzen etwa 150, bis unerwartet der Befehl kam, alle andern Schiffe sollten wegfahren. Der Obersteuermann Treichler wollte die Concordia vom geborstenen Gotthard befreien, was erst möglich war, als dieser durch sein eigenes Gewicht in die Tiefe gezogen wurde. Mit einem heftigen Ruck löste sich die Concordia von dem nun rasch versinkenden Schwesterschiff.

Wie der Sankt Gotthard unterging, schildert ein Augenzeuge: «Das Vorderteil des Gotthards sank rasch; aus der Maschine drang Rauch und Feuer; ein Zischen – und auch sie wurde verschlungen. Der Hinterteil hob sich einen Moment hoch empor und schoss dann mit Zischen und Rauschen in die Tiefe. Der gewaltige Wogenprall liess die Concordia in allen Fugen erkrachen und schwanken. «Ein mark- und beindurchdringender Schrei von hundert Kehlen – wir glaubten, das Schicksal des Gotthards zu teilen. Doch bald zeugten nur noch einige herumschwimmende Schiffgeräte, Tische und Bänke von dem Geschehenen. Ruhig lag der Wasserspiegel über seinem Opfer.»

Umständliche Fahrt ans sichere Ufer

Die Concordia war weniger stark beschädigt; immerhin war ihr Bug zertrümmert und durch je ein Leck an den beiden Flanken drang Wasser ein. Sie musste die Passagiere schleunigst ausschiffen. Allgemein erwartete man, dass sie näher ans Ufer fahre und die Insassen auf die vielen zu Hilfe geeilten Boote oder direkt ans Ufer bringe, wo viel Volk herzugeeeilt war. Doch der Obersteuermann Treichler, der eben sein Schiff untersucht hatte, erklärte, er wage es, mit dem Schiff an den Obermeilener Steg zu fahren und auf die Rettungsschiffe zu verzichten. Das Heck der Concordia schaute nach der Au und Treichler wollte kein Wendemanöver riskieren. So fuhr er, als die Nacht schon hereingebrochen war, rückwärts in den See hinaus – für die Zuschauer und die Mitfahrenden unbegreiflich weit hinaus. Er wollte den Dampfschiff-

steg von vorn ansteuern, was ihm aber erst beim zweiten Versuch gelang. Alle Passagiere verliessen das Schiff, als letzter Pfarrer Wissmann mit seiner Familie. Mehr als eine halbe Stunde lang hatten sie zwischen Tod und Leben geschwebt. «Es war hohe Zeit», schrieb der Schulpräsident in seinem Berichte, «denn merklich sank auch unser Schiff mit seinen vielleicht noch 300 Insassen. Doch, Gott sei Dank, alles wurde in Obermeilen glücklich ausgeschifft.» Darüber, wie sie dort empfangen wurden, schrieb er: «Herzzerreissend muss der Jammer der Leute am Ufer gewesen sein, unbeschreiblich die Szenen bei der Landung. Suchende, fragende, verzweifelnde Eltern unter solchen, die jubelnd die gefundenen Kinder ans Herz drückten.»

Bald wurde bekannt, dass die Katastrophe doch zwei Menschenleben gefordert hatte. Das eine war eine Passagierin des Gott-hards, deren Hilferufen aus der zweiten, beinahe mit Wasser gefüllten Kabine beim Sinken des Schiffes gehört worden war, eine Jungfer Magdalena Gysin, Arbeitslehrerin aus Basel, deren Leichnam drei Wochen später von einem Taucher geborgen und die dann nach dem Ritus der «Taufgesinnten», welcher Gemeinschaft sie angehörte, in Meilen beerdigt wurde.

Zwei Opfer

Das andere Opfer war der Schiffskassier der Concordia, Brändli von Männedorf, Vater von fünf Kindern. Er war, laut übereinstimmenden Aussagen von Augenzeugen, der erste und unerschrockenste beim Retten und der zuletzt an sich selbst dachte. Mehr als ein Dutzend Verzweifelnder, darunter Mütter mit ihren Kindern, die er unter drohendster Lebensgefahr aus dem sinkenden Wrack herüberholte, verdanken ihm ihre Rettung. Alle schienen in Sicherheit gebracht: da vernahm Brändli den Jammerruf: «Rettet auch mich noch!» aus dem Fenster der vordern Kabine und, «sich selbst vergessend, stürzte der Tapfere nochmals, um eine helfende Hand zu reichen, doch – er kehrte nimmer wieder». Er war mit dem sinkenden Schiff über dreissig Meter tief hinuntergerissen worden und hatte sich in einem Schiffseil verfangen, aus dem er sich nicht mehr lösen konnte. Gross war die Trauer um den Tapfern, den schlichten Helden, gross das Mitleid mit seiner Familie und den betagten Eltern. Die Schulpflege sandte den Hinterlassenen als erste Unterstützung 500 Franken und die Kirchenpflege beschloss, ihnen die am Betttag anfallende Kirchensteuer zuzuwenden. Sie brachte 430 Franken ein. An die Schifffahrtsgesellschaft aber war der Satz gerichtet, mit dem der Bericht über Brändlis Tod schloss: «Uns allen sei der Brave ein leuchtendes Vorbild, das Vorbild treuer Pflichterfüllung bis in den Tod, und mögen wir es, vorab die Gesellschaft, in deren Dienst er stand und in deren Dienst er sein junges Leben gelassen, nicht vergessen, was wir seinem Andenken schuldig sind.»

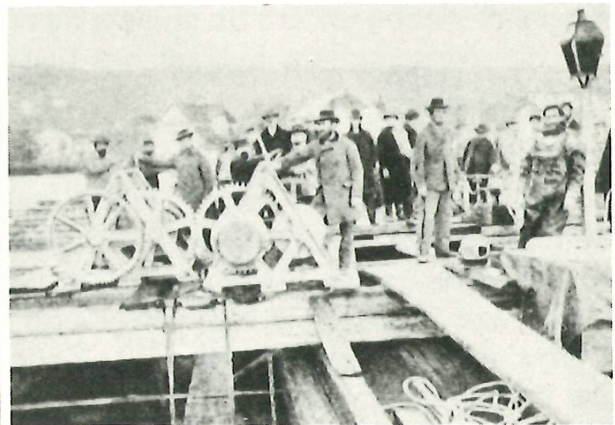
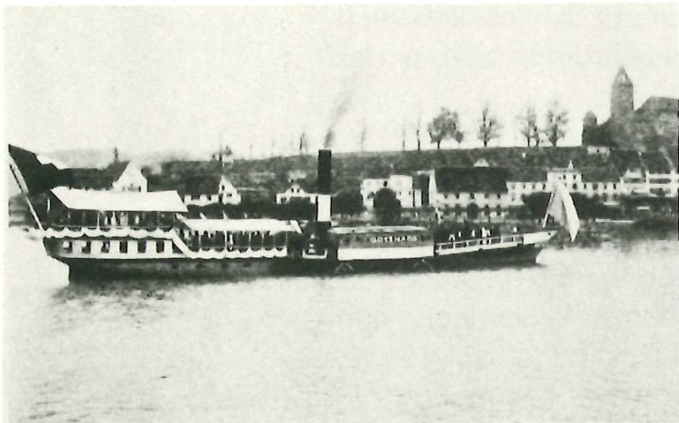
Ein Held

Die Concordia war, nachdem Kinder und Passagiere ausgeladen waren, in die Rohrenhaabe gelenkt worden. Hier konnte das 1864 erbaute Schiff in den nächsten Tagen soweit geflickt werden, dass es die Fahrt nach Zürich wagen und glücklich in die Werft

Das Schicksal der Schiffe

gelangen konnte. Immerhin hat der Anblick des Unglücksschiffes manchen nachträglich zittern gemacht. So schreibt das «Volksblatt» am 3. September: «Entsetzen ergreift den Beschauer, wenn er diesen weit voneinander klaffenden Schlund sieht, der durch den zerrissenen Bug den freien Einblick in den kleinen Hohlraum vor der vordern Kajüte gestattet, und man ist sehr geneigt, es als eine mehr als zufällige Fügung des Schicksal zu betrachten, wenn man erfährt, dass eine dünne eiserne Querwand an jener Stelle das starke Einströmen des Wassers und damit den raschen und unvermeidlichen Untergang des kinderbeladenen Schiffes hinderte, und dass die Concordia das einzige Schiff sei, welches an jener Stelle diese solide Eisenverkleidung habe. Trotz derselben hing das irdische Dasein der ganzen nächsten Generation Meilens sozusagen an einem Haar – eine Minute länger – und es hätte auch die Concordia sinken müssen.»

Mitte Oktober wurden an dem in gegen vierzig Meter Tiefe liegenden, 1865 erbauten Sankt Gotthard von Taucher Hess 24 Ketten angebracht, um ihn mit achtzehn Differentialflaschenzügen, die man aus England bezogen hatte, zu heben. Am 10. Dezember brachte man die vierzehn Meter lange Schiffspitze, die vom Schiffkörper abgebrochen war, auf einer Art Wasserschlitten nach der Zürcher Werft, und am 16. Januar 1873 folgte ihr der Hauptteil des Schiffes.



Da die Maschinen und Kessel nicht nennenswert beschädigt waren, konnte das Schiff, wie auch die Concordia, wieder betriebsfähig gemacht werden. Lange Jahre noch sah man die beiden Schiffe die Fluten unseres Sees durchfahren; ihr Erscheinen rief den Meilenern immer jenen 29. August in Erinnerung.

Vor Schwurgericht

Es konnte nicht ausbleiben, dass der Schiffskatastrophe ein gerichtliches Nachspiel folgte, das Licht bringen sollte in die Frage, wie es möglich sei, dass zwei Schiffe auf dem Zürichsee bei guter Sicht einander rammen können. Kapitän und Obersteuermann der Concordia mussten vor Schwurgericht erscheinen. Es zeigte sich, dass ersterer mehr der Organisator auf dem Schiffe war, der Steuermann aber eigenmächtig die Führung des Schiffes besorgte. Als Kapitän Ulrich dem Obersteuermann Treichler nach dem Unglück befahl, direkt zum Steg Obermeilen zu fahren, sagte dieser brutal: «Das ist ein dummer Befehl. Ich lasse mir nichts be-

fehlen.» Dass der Kapitän freigesprochen wurde, erschien selbstverständlich.

Wer ist dann schuld am Zusammenstoss? Das Gericht fand, den ersten, wenn auch kleinsten Fehler habe die Schulpflege Meilen begangen, weil sie der Direktion kein detailliertes Programm einreichte. Darum wusste der Steuermann des Gotthards nicht, dass die Concordia in Obermeilen landen wollte. Schuld trage auch die Schifffahrtsgesellschaft, weil sie keine Regeln für das Verhalten, besonders das Ausweichen von Kurs- und Spezialschiffen erlassen habe. Zudem war die Concordia als eines von wenigen Schiffen noch nicht mit einem Sprachrohr vom Steuerposten zum Maschinenraum ausgestattet. Wegen des Kinderlärms wurden die Stopprufe von Kapitän und Obersteuermann im Maschinenraum zuerst nicht gehört. Treichler aber hatte die Pfeife, die zu seiner Ausrüstung gehörte, nicht bei sich. Der Steuermann des Gotthards sei insofern mitschuldig, als er im letzten Augenblick nach links auswich, während Schiffe einander immer rechts ausweichen; doch stimme es wohl, dass er gar keine Möglichkeit mehr hatte, vor der nahenden Concordia nach rechts zu entkommen. Erörtert wurde ferner, ob Treichler betrunken oder angetrunken gewesen sei; bewiesen wurde es nicht. Sein unbegreifliches Rückwärtsfahren nach dem Unglück, weit in den See hinaus, wurde von einem von der Verteidigung zugezogenen Bodenseeschiffsman wegen der Beschädigungen am Schiff als wahrscheinlich richtig erklärt. So musste das Gericht schliesslich auch Treichler freisprechen; im Urteil des Volkes allerdings blieb er der Hauptschuldige.

Die Schuldfrage verblasste; stark aber blieb bei allen Beteiligten die Erinnerung an die grosse Gefahr und die Dankbarkeit für die Rettung. 25 Jahre nachher wurde in der reformierten Kirche Meilen eine Gedenkfeier veranstaltet, in welcher Pfarrer Johannes Marty den Dankgottesdienst hielt und Pfarrer Wissmann, nun Pfarrer am St. Peter in Zürich, das einstige Geschehen schilderte. Die beiden Ansprachen wurden als «Worte der Erinnerung» in Heftchenform von der Buchdruckerei Ebner, Meilen, gedruckt. – Ein Jahr später setzten die Meilener in der Nähe der Häuser im Schinhuet ein obeliskförmiges Denkmal, dessen Inschrift lautete:

Zum Gedenken

Ausserhalb dieser Stätte sind auf ihrer
Heimfahrt abends 450 Schüler
von Meilen mit Eltern und Lehrern beim
Zusammenstoss von zwei Dampfbooten
vor jähem Untergang gnädig bewahrt worden.

Grösser als der Helfer
ist die Not ja nicht!
Danket dem Retter Gott!

Auch 1922 und 1932 fanden Gedenkfeiern statt. Die 50-Jahrfeier wurde am Sonntag vor dem 29. August als Dankgottesdienst abgehalten, wobei die Schüler der Oberstufe wieder das Lied «Wir glauben all an einen Gott...» sangen. Am Jubiläumstag selbst, der wieder ein prachtvoller Sommertag war, marschierten die nun



550 Meilenerschüler hinaus zum Denkstein, wo Sekundarlehrer J. Stelzer das denkwürdige Ereignis in bewegten Worten schilderte. Am Abend fanden sich Teilnehmer der einstigen Schreckensfahrt mit Angehörigen im «Hirschen» Obermeilen zusammen. Arnold Wissmann, einst der jüngste Mitfahrer auf der «Concordia», begrüßte die Versammelten, und Arnold Glogg-Leemann erzählte, wie er als Zweitklässler jene Fahrt miterlebt und seinen Eltern unabsichtlich zusätzlichen Schrecken eingejagt hatte. Er war schon beim Schinhuet an Land gekommen und schnurstracks heimgerannt, wo er sich in der Stube verkroch. Beide Eltern suchten ihn fieberhaft unter dem vielen Volk am Dampfschiffsteg, als alle andern ausstiegen. Tiefbekümmert gingen sie schliesslich heim, wo sie den Vermissten in der Stube fanden. – 1932 waren es noch 70 Überlebende, die um die gleiche Stunde, da sie vor 60 Jahren in Todesgefahr schwebten, sich im «Hirschen» Obermeilen einfanden, wo Pfarrer O. Frei und die beiden Redner vom 50. Jahrestag eine schlichte Feier veranstaltet hatten. – Bei der Korrektur der Seestrasse wurde der Obelisk im Jahre 1941 ersetzt durch das heute noch bestehende, vom damaligen Schulpräsidenten Adrian Boller gestaltete Brännlein mit einer Mädchenfigur, die an die gerettete Jugend erinnert. Die Inschrift besteht aus dem ersten Satz vom frühern Denkmal und darüber den Worten: Zur Ehre Gottes.

