Zeitschrift: Heimatbuch Meilen

Herausgeber: Vereinigung Heimatbuch Meilen

Band: 32 (1992)

Artikel: "Es rast der See und will sein Opfer haben" : Chronik eines Bootsunglückes von 1925

Autor: Lütolf, Felix

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-954218

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: 10.12.2025

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

«Es rast der See und will sein Opfer haben»

Felix Lütolf

Chronik eines Bootsunglückes von 1925

Vor bald siebzig Jahren verloren bei einem Segelunglück vor Feldmeilen vier Menschen ihr Leben. Die Öffentlichkeit beschäftigte sich stark mit dem tragischen Ereignis, und viele Kommentare wurden publiziert. Sie geben uns heute ein gutes Bild der damaligen Verhältnisse auf dem See, aber auch der Denkweise und Sprache der Zeitungsleute, die sich mit dem Fall befassten. (Genaue Quellenangaben siehe am Schluss.)

Kampf mit den Elementen

Am 1. August-Wochenende 1925 weht über dem Zürichsee ein Südwest-Wind von erheblicher Stärke. Böig und schralend (plötzlich die Richtung wechselnd, Lü) stellt er an alle Segler,Zür die mit ihren Booten und Yachten unterwegs sind, grosse Anforderungen. Vor allem am Sonntag beobachten viele Anwohner und Passanten vom Ufer aus den Kampf einiger Segler mit den Elementen. Unter diesen befindet sich auch ein Ehepaar aus Zürich, das mit dem Bruder des Mannes und einer befreundeten Tochter auf einer von Freunden geliehenen Yacht am Samstagabend spät von Goldbach aus seeaufwärts gefahren ist und gedenkt, am Sonntagmittag wieder in Zürich einzutreffen. Beim geliehenen Schiff handelt es sich um eine mittelgrosse Yacht mit angebolztem Bleikiel, also um ein Schiff, das, wie die Zürichsee-Zeitung schrieb, *«bei richtiger Führung und ausreichend kundiger Bemannung auch durch schweres Wetter zu bringen war»*[1].

Katastrophe innert Sekunden

Das Boot wird etwa um zehn Uhr vormittags ausserhalb des Christoffel in Feldmeilen von einer Bö erfasst und danach wenigstens dreimal mit den Segeln aufs Wasser gedrückt. *«Die Insassen sassen dichtgedrängt auf der Bordwand beisammen, um das Gleichgewicht herzustellen, aber es nützte nichts mehr. Einige starke Hilferufe, und das Boot sank mit den Unglücklichen.»* (Volksblatt[6]). *«Das Boot legte sich schnell auf die Seite und versank mit sämtlichen Insassen spurlos in den hochgehenden Fluten. Die Gefährdeten riefen laut, aber vergebens um Hilfe.»* (ZSZ[1]).
«Auf telefonischen Aufruf an die Schiffswerfte Horgen von Feldmeilen aus, kam von Horgen aus sofort ein Motorboot an die Unglücksstelle, ohne jedoch von Menschen und Schiff noch eine Spur zu finden.» (Volksblatt[5]).
Bereits am Abend des Unglückstages wird die vermutete Unfallstelle durch eine Suchmannschaft der Stadtpolizei Zürich etwa vierhundert Meter von unserem Ufer entfernt mit Fahnen markiert, um am Montag ohne Verzug die Sucharbeiten aufnehmen zu können. Dieses Unglück, welches vier Menschenleben fordert, bietet dann Anlass für viele Kommentare, Leser-

briefe, und sogar der Gemeinderat von Meilen beschäftigte sich mehrmals mit dem Ereignis.

Die Gefahren des Sees

Die Zürichsee-Zeitung vom Montag[1] weist darauf hin, dass die Gefahren unseres Sees fast immer unterschätzt würden. Man betrachte ihn zu Recht als im allgemeinen Leichtwetter-Wasser, worauf sich dann bei vielen Leuten die falsche Ansicht entwickle, der Zürichsee könne überhaupt nicht gefährlich werden. Der Kommentator zweifelt ernsthaft am seemännischen und seglerischen Können der verunglückten Besatzung, wobei er Beispiele von Yachten anführt, welche gleichentags auf der gleichen Strecke aufgekreuzt und sicher nach Zürich gelangt waren. *«Aus Unglück muss immer gelernt werden: Wer sich bei schwerem Wetter und Winden auf den See begibt, in einem Segelboot, dessen Ruderführung nicht bei einem ausgebildeten Segler liegt, der begibt sich in Lebensgefahr. Es rast der See und will sein Opfer haben...»*

Keine Hilfe von Meilen

Der Kommentar im «Volksblatt» vom Mittwoch[6] ist nicht weniger aufschlussreich. Er bezieht sich auf einen in der NZZ erschienenen Augenzeugenbericht, wonach vom rechten Ufer aus *«kein Boot sich zur Rettung aufmachte»*. Der Redaktor will diesen deutlichen Vorwurf nicht auf Meilen sitzen lassen und weist darauf hin, dass sich in Feldmeilen wohl nur ganz wenige für diesen Fall geeignete Motorboote befänden, zudem seien die Hilferufe, der Windrichtung entsprechend, hier weit weniger hörbar gewesen als in Horgen. Ob sich damit der Redaktor absichtlich in den Himmelsrichtungen irrt, im Bestreben, Meilen keine Schuld am mangelnden Rettungseinsatz zukommen zu lassen, kann heute nicht mehr geklärt werden.

Gefährliche Fallwinde

In der ZSZ vom Mittwoch[2] gehen die Stellungnahmen und Kommentare weiter. Dr. Hans Gwalter, Rechtsanwalt und Präsident des Yacht-Clubs Rapperswil, weist unter anderem darauf hin, dass an derselben Stelle, wo am Sonntag die vier Segler ertranken, bereits zwei ähnliche Fälle zu verzeichnen waren, wobei die Betroffenen sich aber schwimmend hätten retten können. *«Durch die Albislücke zwischen Au und Horgen bläst der Westwind wie durch einen Kamin als gefährlicher Fallwind herunter; in seiner Heimtücke kann er auch verhältnismässig seetüchtigen Booten zum Verhängnis werden. Andererseits sollten bei solchen Windstärken, wie sie am vergangenen Samstag und Sonntag herrschten, keine ungeübten Leute auf einem verhältnismässig kleinen Boote mitgeführt werden, denn diese pflegen in derartigen Fällen die geübteren zu behindern.»* Gwalter macht darauf aufmerksam, dass das verunglückte Boot wahrscheinlich mit ungerefften (nicht verkleinerten, Lü) Segeln vom böigen Wind überrascht worden sei, und kommt zum Schluss: *«In dieser Beziehung wird noch viel gesündigt und man betrachtet es vielerorts als ‹männlich›, mit Volltuch davon zu ‹sauen›, während man umgekehrt in Sportskreisen gerade solche Leute schwarz ankreiden sollte.»*

Tags darauf erscheint im gleichen Blatt[3] ein Leserbrief der Firma Suter & Portier, Yachtwerft in Meilen, worin diese die Schaffung eines einheitlich organisierten, brauchbaren Rettungsdienstes auf dem See fordert. Es wird eine Erweiterung der *«zu losen oder meist gar nicht organisierten und instruierten Retter vermittels Ruderbooten ... durch Zuteilung von Motorbooten», angeregt. «Letztere hätten gewissermassen das erste Aufgebot zu bilden und der Kantonalen Polizeidirektion zu unterstehen.»*

Verbesserter Rettungsdienst?

Die Antwort auf diese Anregung erfolgt postwendend und geharnischt im Volksblatt, dessen Redaktor Hermann Ebner wahrscheinlich kein Freund des Wassersportes war. Seiner Ansicht nach besteht eine solche Rettungsorganisation, wie sie die Yachtwerft anregt, schon seit Jahren als staatliche Verordnung von den drei an den See angrenzenden Kantonen. *«Oder zu was finden denn alljährlich Schiffskontrollen statt? Doch wohl zum Zwecke, um konstatieren zu können, ob die Boote in seetüchtigem Zustande sind, um die Besitzer selbst möglichst vor Gefährdung zu schützen und um aber auch bei drohenden Unglücksfällen für gesicherte Hilfeleistung bereit zu sein.»* Jeder sei nämlich durch die bestehende Verordnung verpflichtet, im Notfalle Hilfe zu leisten.

Kritik an der Seepolizei

Am Samstag kritisiert dann die Allgemeine Versicherungs-AG in Bern in der ZSZ die mangelnde Kontrolle der Schiffe und Mannschaften durch die Kantonale Seepolizei: *«Es dürfte von diesen Organen ein Mehreres als bis jetzt geschehen und sollten Leute, die des Segelns und Ruderns unkundig sind, von den Aufsichtsorganen rücksichtslos zum Aussteigen oder Einlaufen in einen Hafen veranlasst werden. Der See ist harmlos, wenn er spiegelglatt im Glanz der Sonne vor dem Beschauer liegt, bei schwerem Wind und wenn ein Gewitter aufzieht, sind die Gefahren aber nicht zu missachten und wer sich auf den See begibt, muss gegen diese Gefahren durch sein Können und die Ausrüstung gewappnet sein.»*[4]

Yacht gehoben ...

Während Tagen bleibt die Suchaktion der Seepolizei nach dem Schiff und den Opfern erfolglos, bis dann am Samstagabend, sechs Tage nach dem Unglück, das Schiff geortet und am Sonntagmorgen vollständig gehoben werden kann. Es ist in ausserordentlich gutem Zustand, aber die Vermutung, die Leichen der Ertrunkenen könnten noch an Bord sein, bestätigt sich nicht.

Als Quelle dienten: Zürichsee-Zeitung (1) vom 3. August 1925, Nr. 177; (2) vom 5. August, Nr. 179; (3) vom 6. August, Nr. 180; (4) vom 7. August, Nr. 181; Volksblatt des Bezirkes Meilen (5) vom 3. August 1925, Nr. 89; (6) vom 5. August, Nr. 90; (7) vom 7. August, Nr. 91.