Die Feuerwehr auf dem Wasser

75 Jahre Seerettungsdienst Küsnacht

Von Gesetzes wegen sind die schweizerischen Seeanliegergemeinden zwar erst seit den siebziger Jahren zum Unterhalt eines eigenen Seerettungsdienstes verpflichtet. Für die Zürichseegemeinde Küsnacht bedurfte es dazu aber nicht erst der entsprechenden «Verordnung des Bundes über die Binnenschiffahrt» von 1978. Ihr *gemeinsam mit der Nachbargemeinde Erlenbach betriebener Seerettungsdienst* konnte im Jahre 1989 immerhin schon sein 75-Jahr-Jubiläum feiern und gehört damit sogar *zu den ältesten Einrichtungen dieser Art im Binnenland Schweiz.* Seither hat der am 28. Juli 1929 formal unter die Oberaufsicht der Feuerwehr gestellte Seerettungsdienst Küsnacht schon in Hunderten von Einsätzen seine jederzeit an professionellen Vorbildern messbare Ernstfallkompetenz, seine Zuverlässigkeit und seine kompromisslose Einsatzbereitschaft bewiesen.

Und damit wiederum bildet er ein gerade in den heutigen Zeiten ideologischer Verunsicherung willkommenes Beispiel dafür, dass solche *Milizorganisationen* – erst recht natürlich, wenn sie wie hier auf reiner Freiwilligkeit beruhen – auch heute noch so manche Aufgabe erfolgreich (mit-)erfüllen können, die andernorts von reinen Berufsorganisationen wahrgenommen wird.

Erster Rettungsdienst im Jahre 1914

Die Vorbereitungen zur Gründung des Seerettungsdienstes Küsnacht gehen auf das Jahr 1913 zurück, als die kantonale Polizeidirektion ihrerseits auf Veranlassung des Eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartementes hin die Seeufergemeinden zur Organisation eines «Schiffahrtsrettungsdienstes in den Ufer-Orten des Zürichsee's» aufforderte. Und nachdem eine Konferenz unter Statthalter Schlatter in Meilen kurz darauf einen entprechenden Vorschlag zuhanden des Küsnachter Gemeinderates ausgearbeitet hatte (siehe auch Kasten: «Nur ehrbare Männer...»), wurde bereits im folgenden Jahr ein erster Rettungsdienst unter der Leitung eines Obmannes und mit privaten Booten ins Leben gerufen.

Wie notwendig und sinnvoll die Schaffung, aber auch wie schwierig und hindernisreich der wirkungsvolle Unterhalt eines solchen Rettungsdienstes tatsächlich waren, mag die hier nur auszugsweise zitierte Zuschrift eines *Dr. Hans Gwalter* aus Rapperswil in der «Zürichsee-Zeitung», Ausgabe Nr. 133 von 1926, zeigen:

«Das schwere Seglerunglück vom 2. August 1925, bei welchem vier hoffnungsvolle Menschen den Tod in den Fluten gefunden haben, hat einer eingehenden

Weitere Informationen auf www.ortsgeschichte-kuesnacht.ch

Prüfung des bestehenden Seerettungswesens gerufen, wobei man allgemein zur Überzeugung gelangt ist, dass dieser Zweig eines weiteren Ausbaus bedarf, um im Notfalle rasch und zuverlässig Hilfe zu bieten...»

Einen wesentlichen Teil seiner Ausführungen widmet Gwalter – anerkanntermassen ein «mit dem Seesport sehr vertrauter» Jurist – dann der Frage, wie der Rettungsdienst möglichst rasch zur Stelle sein könne, was nach seiner Ansicht nur durch den Einsatz von Motorbooten möglich sei. Da deren Erwerb für die einzelnen Gemeinden allerdings viel zu teuer sei, empfiehlt er, «im Notfalle jedes Motorboot zu requirieren, und zwar dasjenige zuerst, das zufällig der Unglücksstelle am nächsten gelegen ist...»

Von drei Paar Rudern zu 700 PS...

Ein eigenes Boot erhielt der Küsnachter Seerettungsdienst dann aber erst weitere drei Jahre später, *im Jahre 1929,* rund 15 Jahre nach seiner Gründung: Laut einem an die Küsnachter Polizeikommission gerichteten Kostenvorschlag über 2200 Franken lieferte die *Küsnachter Bootswerft von Edwin Reichling* damals ein Ruderboot mit drei Paar Rudern und einer Tragkraft von zehn Personen. Die Schale des 6,50 Meter langen und 1,50 Meter breiten Bootes war in Lärchenholz gefertigt und mit Kupfer vernietet. Die fünf Querbänke sowie das vordere und hintere Deck bestanden ebenfalls aus Lärchenholz, während die Spanten in Akazienholz gearbeitet waren. Drei verzinkte Luftkästen unter dem hinteren und vorderen Deck sowie unter der mittleren Bank sollten zudem eine Tragfähigkeit von 700 kg garantieren – damals immerhin ein recht fortschrittliches Sicherheitsdetail...

Das Seegfrörnejahr 1929 sollte aber auch noch in anderer Hinsicht ein Schicksalsjahr für den Küsnachter Seerettungsdienst werden, der am 23. Februar, dem ersten Seegfrörnesonntag, laut einem Gmeinderatsprotokoll vom 18. April gleichen Jahres immerhin schon mit zehn Personen am Bewachungsdienst mitwirkte. Auf einen entsprechenden Antrag der Feuerwehrkommission hin beschloss der Küsnachter Gemeinderat nämlich am 28. Juli, den bis dahin offenbar weitgehend ohne besondere Organisationsform mehr oder minder improvisiert betriebenen Seerettungsdienst *der örtlichen Feuerwehr als Untersektion anzugliedern.* Im Unterschied zu entsprechenden Diensten auf anderen Seen – beispielsweise zu seiner besonders eng befreundeten Schwesterorganisation von Lutry am Genfersee – ist der heute von etwa 22 Männern bestrittene Küsnachter Seerettungsdienst also nicht etwa ein privater oder halbprivater Verein, wie dies selbst manche Küsnachter noch glauben, sondern eine ganz offizielle Abteilung der Küsnachter Feuerwehr.

Obschon das erste Seeretterboot dann am 4. Oktober 1930 sogar mit einem 32-PS-Motor nachgerüstet wurde, waren seine Einsatzmöglichkeiten offenbar aus

Weitere Informationen auf www.ortsgeschichte-kuesnacht.ch

Der Seerettungsdienst Küsnacht mit seinem ersten eigenen Rettungsboot aus dem Jahre 1929, das im Jahre 1930 noch mit einem 32-PS-Motor ausgerüstet wurde. (Archivbild Seerettungsdienst Küsnacht)

anderen Gründen noch nicht optimal: Nach einem schweren Schiffsunglück vor dem Küsnachter Horn am 16. August 1931 – übrigens bis heute oft eine Zeit heftiger Sommerstürme und regelmässiger Seerettereinsätze – schilderte der oben erwähnte Schiffsbauer und inzwischen zum Obmann des Küsnachter Seerettungsdienstes ernannte Edwin Reichling in seinem Rapport an den Gemeinderat nämlich, dass er «. . . die Rettungsaktion mit einem Privatboot» eingeleitet habe, und zwar mit seinem grössten Stehruderboot. Zwar kam das eigentliche Seeretterboot im weiteren Verlauf der Rettungsaktion schliesslich doch noch zum Einsatz. In seinem Bericht über den Unfall, dem sieben Menschen zum Opfer fielen, während immerhin drei gerettet werden konnten, kommt Reichling damals aber doch zum Schluss: «. . . Wenn ich das Rettungsboot der Gemeinde, das eben gedeckt in der Steinburghaabe stationiert ist, hätte abpacken und verwenden müssen, wäre ich sehr wahrscheinlich zu spät gekommen. Die Fahrbereitschaft des Rettungsbootes wäre besser, wenn solches in einem Bootshaus immer betriebsbereit untergebracht sein könnte. Ich empfehle Ihnen, letztere Anregung nach Möglichkeit zu studieren und zu fördern.»

Weitere Informationen auf www.ortsgeschichte-kuesnacht.ch

Die Notwendigkeit eines Bootshauses

Dass der Küsnachter Seerettungsdienst immerhin schon damals einen gewissen Vorbildcharakter aufwies, bestätigt ein Kreisschreiben der Statthalterämter an die Gemeinderäte der Bezirke Meilen und Horgen vom 26. Februar 1935, steht darin doch unter anderem: «... Vor allem ist die Anschaffung von sturmsicheren Booten, wie z. B. Küsnacht eines besitzt, zu empfehlen ...»

Die kluge Anregung Edwin Reichlings bedurfte aber trotz aller Einsicht in die Notwendigkeit eines rasch einsatzfähigen Seerettungsdienstes noch über 40 Jahre bis zur Verwirklichung: *Sein heutiges Bootshaus neben der Steinburghaab,* das sich tatsächlich optimal als Einsatzbasis eignet, konnte der Küsnachter Seerettungsdienst erst am 27. April 1974 in Betrieb nehmen – übrigens nicht zuletzt dank des unermüdlichen, geschickten Einsatzes des damaligen Seerettungsdienst-Obmannes Marcel Rosenberger ...

Das derzeitige, 1964 in Betrieb genommene und damit immerhin seinerseits schon 26jährige Seeretterboot, eine stabile, seetüchtige Stahlkonstruktion von 8,5 Tonnen, vermag selbst stärksten Stürmen zu trotzen. Richtig beherrscht kann es mit seinen beiden 350-PS-Benzinmotoren millimetergenaue Präzisionsmanöver ausführen – allerdings erfordert dies eben auch ein regelmässiges Fahrtraining aller Seeretter. (Bild: Christian v. Faber-Castell)

Weitere Informationen auf www.ortsgeschichte-kuesnacht.ch

In der Zwischenzeit hatte der Seerettungsdienst im Jahre 1944 – im gleichen Jahr also, in dem die Organisation des gemeinsamen Seerettungsdienstes mit der Gemeinde Erlenbach vertraglich beschlossen worden war – sein zweites Rettungsboot erhalten, und zwar diesmal ein eigens für diesen Zweck konstruiertes Holz-Kabinenmotorboot, das sich während 20 Jahren im Dienste bewährte.

Im Jahre 1964 lief dann in der Yachtwerft von Felix Portier in Obermeilen das noch heute im Dienst stehende, elf Meter lange Rettungsboot von Stapel, eine Stahlkonstruktion mit 8,5 Tonnen Wasserverdrängung, die selbst den stärksten Unwettern wie etwa den erwähnten, alljährlich wiederkehrenden August- und Novemberstürmen mit ihren Spitzenwindgeschwindigkeiten von 120 km/h und mehr zu trotzen vermag: Tatsächlich ist das von zwei Benzinmotoren mit je 350 PS angetriebene Boot der Küsnachter Seeretter dann, wenn alle anderen auf dem See nur noch daran denken können, möglichst bald einen schützenden Hafen zu erreichen, oft eines der ganz wenigen Boote, das – unter entsprechend kundiger, trainierter Führung – freiwillig ausrückt und dem eindrucksvoll tobenden See trotzt.

Liebevolle, kompetente Pflege und ein sorgfältiger Unterhalt, wie ihn gewissenhafter wohl kein privater Bootsbesitzer seinem Schiff angedeihen lässt, haben es dabei ermöglicht, dass diese solide, hinsichtlich Leck- und Bruchsicherheit *jedem neumodischen Kunststoffboot überlegene Stahlkonstruktion* nach einem im Jahre 1990 durchgeführten Motorenwechsel auch weiterhin nicht die geringsten Anzeichen von Altersschwäche zeigt.

Ausrüstung, Training und Seekameradschaft

Aber auch in den übrigen Bereichen ist der Küsnachter Seerettungsdienst *heute vorbildlich ausgerüstet:* vom aussenbordmotorbetriebenen unverwüstlichen Aluminiumweidling für kleinere, rasche Einsätze über alle Arten von Rettungsmaterial, Ölwehren, Setzbojen, Tauwerk usw. bis hin zu einem freundlich und vollständig eingerichteten Sanitätszimmer, einer modern ausgerüsteten Werkstatt und einem professionell bestückten Heizungskeller...

Eine leistungsfähige, erst dieses Jahr auf den neuesten Stand gebrachte *Funkanlage* gewährleistet im Ernstfall den zuverlässigen Kontakt mit der Seepolizei und den verwandten Katastrophendiensten, während schliesslich für die kleine, aber regelmässig trainierende *Taucherequipe* ebenfalls solides, sicherheitsbewährtes Material zur Verfügung steht. Gerade auf dem Gebiet des Tauchens, das im Zürichsee der oft schlechten Sichtverhältnisse und tiefen Wassertemperaturen wegen keineswegs mit der komfortablen farbenfrohen Ferientaucherei in der Karibik verwechselt werden sollte, haben die Küsnachter sogar erstaunlichen Pioniergeist bewiesen: Bereits im Juni 1953, als das Gerätetauchen noch ausge-

Weitere Informationen auf www.ortsgeschichte-kuesnacht.ch

sprochene Spezialistensache war, beschloss der Gemeinderat die Anschaffung eines AGA-Tauchgerätes zum Preise von 1045 Franken, wobei er in seiner Begründung des entsprechenden Kreditantrags unter anderem ausführte, mit diesem Apparat sei den Seerettern die Möglichkeit geboten, innert nützlicher Frist Ertrunkene aus einer Tiefe von 10–15 Metern zu bergen, was mit keinem anderen Gerät möglich sei. Die Tauchzeit betrage 20–30 Minuten. Ferner könne dieses Gerät bei der Suche nach versunkenen, wertvollen Gegenständen oder anderen Arbeiten unter Wasser eingesetzt werden...

Doch die ganze, moderne, heute zur Verfügung stehende technische Ausrüstung wäre nutzlos, wenn nicht auch die Seeretter selbst auf den Ernstfall vorbereitet sind. Ein wesentlicher Teil ihres Dienstes entfällt daher auf das *regelmässige Training.* Die präzise Beherrschung des schweren Seeretterbootes in rauhem Wasser will ja ebenso geübt werden wie die Bedienung des motorbetriebenen Feuerlöschaggregats oder die Handhabung des grossen Hebesacks durch die Taucherequipe. Und damit sich die Mannen des Seeretterdienstes nie allzusehr auf dem Trockenen fühlen, finden sogar im Winter – neben einigen geselligen Anlässen – regelmässig obligatorische Schwimm- und Tauchtrainings im Küsnachter Hallenbad statt.

Der Umstand, dass zu einem eiligen Einsatz anfänglich oft nur zwei bis drei Seeretter ausrücken, verlangt aber nicht nur, dass jeder einzelne von ihnen mit der Handhabung aller Geräte und Hilfsmittel gleichermassen vertraut ist, sondern darüber hinaus auch noch eine ganz besondere, mit nüchternen Worten schwer zu beschreibende Fähigkeit zu einer *ruhigen, zielstrebigen und fast automatischen Zusammenarbeit* ohne viel Worte: Die wichtigste Voraussetzung hierfür wiederum besteht zweifellos in jener gesunden, ungezwungenen Kameradschaft, die von der grossen gemeinsamen Leidenschaft aller Seeretter für den See und den Wassersport in all seinen vielfältigen Formen getragen wird.

Und an dieser Stelle verdienen endlich auch die *Seeretterfrauen,* die ja offiziell nur zum «Pouletfrass», dem traditionellen Seeretter-Festessen mit Tanz im November, zugelassen sind, eine dankende Erwähnung: Ohne ihre geduldige, ruhige Mithilfe im Hintergrund, die weit über das gelegentliche Vorbeibringen eines immer geschätzten Kuchens in das je nach Wetter mehr oder minder harte Pikett des Ehemannes oder Freundes hinausreicht, wäre das reibungslose Funktionieren des Seerettungsdienstes jedenfalls kaum vorstellbar.

Keine Polizei

Weil er im Ernstfall oft mit Blaulicht ausrückt, wird der Seerettungsdienst zuweilen mit der *Seepolizei* verwechselt. Tatsächlich betraut diese die Seeretter nicht selten mit der Erledigung bestimmter Aufträge – etwa dem Abschleppen

Weitere Informationen auf www.ortsgeschichte-kuesnacht.ch

eines havarierten Bootes –, und auch bei Grossanlässen wie etwa einem Seenachtsfest werden die Seeretter von der Seepolizei gerne kollegial hinzugezogen. Der Seerettungsdienst selbst hat heute jedoch weder eine Weisungs- oder Strafbefugnis noch irgendwelche andere polizeilichen Kompetenzen. Dementsprechend ist er telefonisch auch nicht über den Polizeinotruf 117, sondern nur über die Feuerwehrnotrufnummer 118 zu alarmieren.

Die Pflichten des Seerettungsdienstes sind indessen auch ohne Polizeiaufgaben vielseitig genug, wobei sich der eigentliche Aufgabenbereich des Seerettungsdienstes im Laufe der Jahrzehnte nur wenig gewandelt hat. Im Mittelpunkt stehen nämlich nach wie vor *der Schutz und die Rettung von Menschen und Schiffen,* die auf dem Zürichsee in Gefahr geraten sind.

Die entsprechenden *Dienstleistungen* reichen dabei etwa vom Aufstellen gekenterter Segelboote oder dem Abschleppen havarierter Schiffe über die Bergung und Erstbetreuung von Verletzten und Ertrunkenen bis zu gezielten Taucheinsätzen oder der Bekämpfung von Bootsbränden, wofür das Küsnachter Seeretterboot sogar eine eigene Motorspritze mit Schaumlöschvorrichtung besitzt.

Zu den *härtesten Prüfungen* für die Seeretter gehört natürlich die – glücklicherweise seltene – Suche und Bergung von Leichen. Anderseits wird ihre Tätigkeit aber auch immer wieder durch *ausgefallene Einsätze* aufgelockert, etwa wenn es gilt, eine ins Hinterland verirrte Entenmutter wieder zu ihren Jungen an den See zu bringen.

Als vergleichsweise unspektakuläre, aber dennoch wichtige Aufgabe *im Dienste des Umwelt- und Gewässerschutzes* kommen dazu schliesslich noch die Bergung im See versunkener Fahrzeuge und vor allem die Errichtung von schwimmenden Ölsperren, wenn etwa durch einen undichten Heizöltank oder ein beschädigtes Motorboot Öl in den See gelangt ist. Dass dabei in Ernstfällen ganz unbürokratisch oft und gerne auch die Erfahrung und das Können etwa anwesender Alt-Seeretter in Anspruch genommen wird, versteht sich von selbst.

Und wie sich der Seerettungsdienst in Zukunft entwickeln wird, ist mindestens in groben Zügen schon heute abzusehen. Der Trend zu vermehrter aktiver Freizeitgestaltung und sportlicher Erholung dürfte nämlich die schon heute grosse Zahl der *Segler, Windsurfer, Motorbootfahrer, Wasserskifahrer, Taucher und weiteren Wassersportler* auch künftig weiter wachsen lassen, was für die Seerettungsdienste nichts anderes bedeutet als noch mehr Wachsamkeit, noch mehr Hilfeleistungen und noch mehr Einsätze.

Von der Bootsbergung bis zur Entenrettung

Wie diese Einsätze im einzelnen allerdings aussehen, lässt sich dabei kaum voraussehen. So findet man unter den 54 Einsätzen, die von den Küsnachter

Weitere Informationen auf www.ortsgeschichte-kuesnacht.ch

Seerettern im Jahre 1988 geleistet wurden, neben mehreren Bergungen herrenloser, im Sturm von ihren Bojen losgerissener Boote beispielsweise auch die Hebung eines im Hafen Goldbach gesunkenen Aussenbordmotors durch die Tauchergruppe oder den nicht eben angenehmen Abtransport eines bei der Kusenanlage im See treibenden, verwesten Rehkadavers. Erfreulicher war da schon jene «Fluchthilfe» für eine Entenfamilie, die sich in einem Privatbassin niedergelassen hatte und dieses nicht mehr aus eigener Kraft verlassen konnte. Zwischendurch war dann etwa ein erschöpfter Surfer an Land zu bringen, ein vermisster Bojenstein bei der Badi Erlenbach zu suchen und – auch dies gehört zu den Dienstleistungen der Seeretter – eine *Seeüberquerung mit 250 Teilnehmern zu begleiten.* Nachdem man sodann im Juli noch der Seepolizei auf ihr Ersuchen hin bei der Überwachung des Seenachtsfestes geholfen sowie im August einen grossen gekenterten Katamaran mit Mastbruch aufgestellt, den Mast abgesägt, das Tuch geborgen und das Wrack nach Rüschlikon geschleppt hatte, galt es im September dann wieder, das Floss des Strandbades Küsnacht einzuholen.

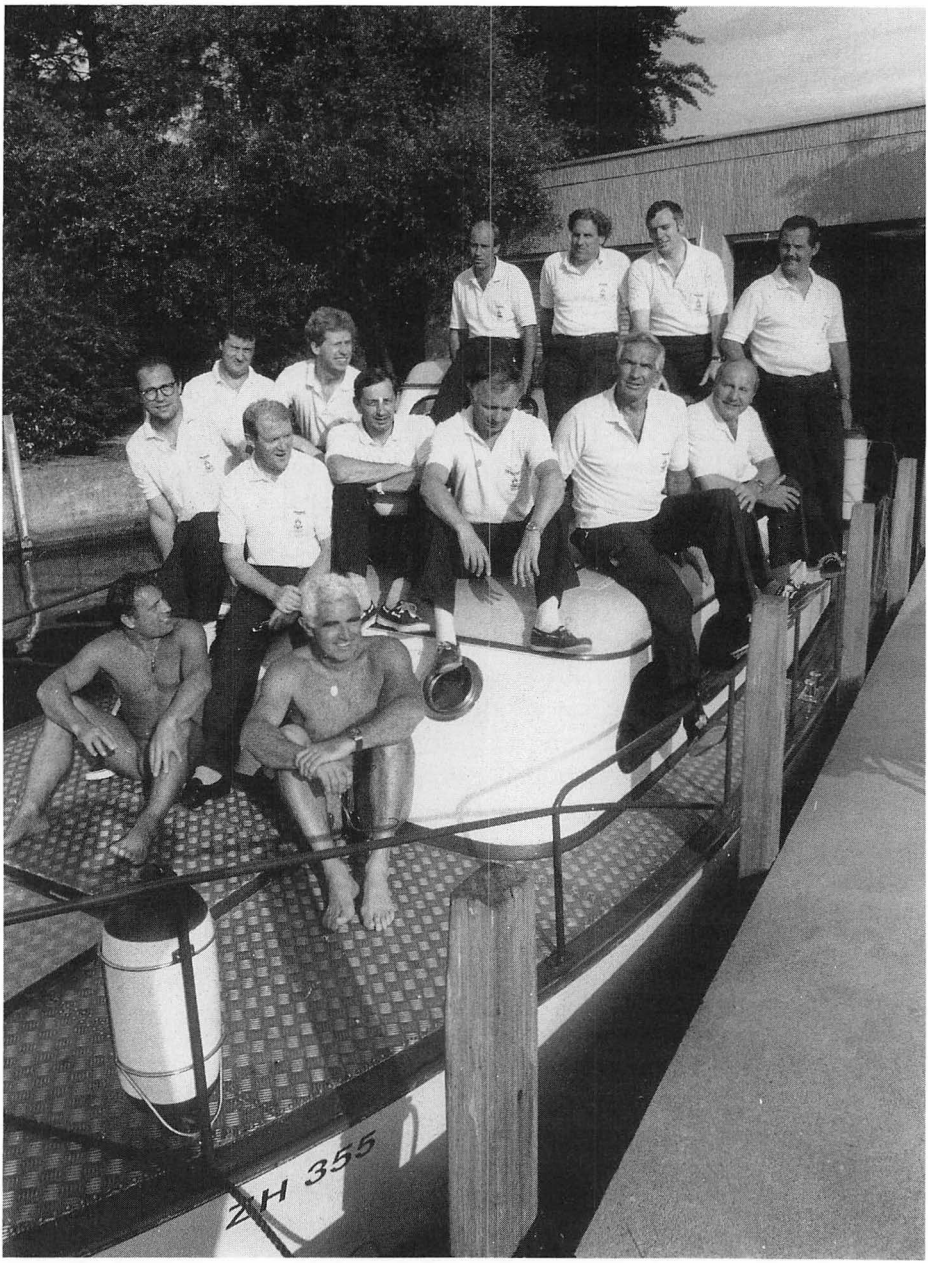
Für die Küsnachter Seeretter das bitterste Erlebnis der jüngeren Vergangenheit war dabei zweifellos im Jahre 1988 die vergebliche Suche nach einem vermissten Tauchkameraden der Zolliker Seeretter: Er konnte erst zwei Tage später aus 60 Metern Tiefe geborgen werden.

Im Jahre 1989 waren dann alle Seeretter – jeder nach seinen Fähigkeiten und Möglichkeiten – noch zusätzlich mit der Vorbereitung zum 75jährigen Bestehen des Küsnachter Seerettungsdienstes beschäftigt, das schliesslich *am 9. September* im Rahmen der traditionellen Hauptübung offiziell begangen wurde. Die aus diesem Anlass gezeigten lehrreichen und spannenden Demonstrationen reichten von einer Bootsbergung nach alter und nach heutiger Art unter sympathischer Mithilfe der Sauvetage von Lutry über die Bergung eines in den Fluten versunkenen Personenwagens bis hin zu einer Verunfalltenrettung auf See unter der eindrucksvollen Beteiligung eines virtuos geflogenen Rega-Helikopters. Sie werden der interessierten Küsnachter Bevölkerung gewiss ebenso unvergesslich bleiben wie den Seerettern selbst das am Abend gemeinsam mit Alt-Seerettern, Angehörigen, Freunden und Gästen gefeierte denkwürdige Fest.

Zu den regelmässigen Pflichten der Seeretter gehört schliesslich im Sommer der *Pikettdienst.* Von Anfang April bis Ende Oktober leisten dazu jeweils drei Seeretter am Samstag und Sonntag tagsüber im Seerettungsgebäude bei der Steinburghaab Wachdienst, während sie nachts telefonisch erreichbar sind – dies bedeutet immerhin für jeden Seeretter *vier bis fünf volle Wochenenden,* die er dem Seerettungsdienst freiwillig zur Verfügung stellt, und zwar nicht etwa nur bei schönem Badewetter, sondern eben auch an nasskalten April- oder Oktoberwochenenden.

Alarmbereit ist der Seerettungsdienst aber natürlich *auch unter der Woche:* Jeder der zwanzig Seeretter trägt nämlich, solange er sich auf Küsnachter Gemeindegebiet aufhält, einen Piepser auf sich.

Weitere Informationen auf www.ortsgeschichte-kuesnacht.ch



Ein Teil der Seeretter-Mannschaft (im Sommer 1989). Vorne auf Deck sitzend, v.l.n.r.: Martin Winter und Peter Höhne. Dahinter auf Kabinenvordach sitzend, v.l.n.r.: Andy Glenck, Guido Seiferle, Rolf Hadorn, Roland Widmer, Hans Schibig, Paul Bachmann, Alt-Seeretterobmann Peter Sturzenegger und Alt-Seeretter Paul Herger. Dahinter auf Kabinenvordach oder Reeling, v.l.n.r.: Jürg Hiltpold, Marco Caretta, Adolf Leemann und Walter Hohl. (Bild: Christian v. Faber-Castell)

Weitere Informationen auf www.ortsgeschichte-kuesnacht.ch

Aus den Jahresberichten des Küsnachter Seerettungsdienstes

Alljährlich verfasst der amtierende Obmann des Küsnachter Seerettungsdienstes einen Jahresbericht zuhanden der Gemeinderäte von Küsnacht und Erlenbach. Die folgende, ganz und gar willkürliche Auswahl aus den *rund 660 darin gemeldeten Einsätzen* des Küsnachter Seerettungsdienstes in den zehn Jahren *von 1979 bis 1989* mögen einen Eindruck davon vermitteln, wie vielfältig die Arbeit dieser Feuerwehr auf dem See ist.

1979 – MS «Stadt Zürich» aus 20 Metern Tiefe durch unsere Taucher geborgen (Modellboot). – Bergung einer defekten Boje vor der Zehntenhaabe. – Zwei «Optimisten» (Kinderboot) im Sturm geborgen und nach Kilchberg begleitet. – Retten einer lebensmüden Frau aus dem See (Küsnachter Horn). Stark unterkühlt

SOS an 118

Als Untersektion der Feuerwehr wird der Seerettungsdienst telefonisch nicht über die Polizeinotrufnummer 117, sondern nur über den *Feuerwehrnotruf 118* alarmiert.

Wenn Sie selbst einmal den Seerettungsdienst alarmieren müssen, weil Sie vom Ufer aus einen Notfall beobachten, dann machen Sie bitte möglichst präzise Angaben darüber:

- was Sie beobachten, beispielsweise «ein gekentertes Segelboot, dessen Insassen erschöpft um Hilfe winken...», oder auch «ein Motorboot, das sich offenbar von seiner Boje oder seinem Ankerplatz losgerissen hat und nun unbemannt gegen die Uferböschung schlägt...» usw.;
- wo Sie es beobachten, beispielsweise «Auf dem See in etwa 100 Metern Entfernung vom Ufer in Küsnacht auf der Höhe der Reinigung Terlinden...»;
- wann Sie es beobachtet haben.

Vergessen Sie schliesslich nicht anzugeben, wer Sie selbst sind und wie man Sie erforderlichenfalls erreichen kann.

Der Seerettungsdienst hilft indessen nicht nur dann, wenn Menschen oder Material in ernste Seenot geraten sind, sondern z. B. auch bei der Suche nach im See versunkenen Schlüsseln, Brillen usw.

Alle diese Hilfeleistungen des Seerettungsdienstes sind übrigens grundsätzlich kostenlos – spontane Spenden dankbarer Geretteter fürs Kaffeekässeli sind daher absolut freiwillig.../CFC

Weitere Informationen auf www.ortsgeschichte-kuesnacht.ch

ins Bootshaus verbracht und dem Krankenwagen-Pikett übergeben. Diese Frau hatte sich unerlaubt aus einer Anstalt entfernt.

1980 – Zwischen Erlenbach und Thalwil wird ein USO (unknown swimming object, im Gegensatz zum UFO) von der kantonalen Seepolizei gemeldet. Es entpuppt sich als Theaterrequisit: ein etwa drei Meter grosser Grislybär aus Kunststoff. Das «Tier» wird eingefangen, in Schlepp genommen und in das Bootshaus eingesperrt. – An diesem denkwürdigen Tag (15.12.79) sinkt vor Männedorf das Flaggschiff der kantonalen Seepolizei in einem orkanartigen Sturm – Windstärken bis 11 Bf. Auch für uns bringt dieser Sturm Einsätze (Bergungen von Jachten, Jollen und Ruderbooten) – jedoch ohne Schaden anzurichten. – Bei einem kombinierten Einsatz von Tauchern und Landmannschaft wird das erste «gemeindeeigene U-Boot», Marke Land-Rover, geborgen. Ort: Hörnli, Tiefe: etwa drei Meter. – Paul Aplanalp, Wirt auf der Steinburg, entpuppt sich ebenfalls als Besitzer eines U-Bootes. Sein Motorboot sank im Bootsstand infolge unsachgemässer Handhabung und erlebte seine Wiedergeburt durch uns. – Ein neugierieger Schwan steckt seinen Kopf in den Ring eines Nuggi. Kann von uns eingefangen und von seinem unfreiwilligen Kopfschmuck befreit werden.

1981 – Eine Seglerin sichtet unter ihrem Boot die Umrisse einer Wasserleiche. Zusammen mit der kantonalen Seepolizei suchen wir nach dieser. Nach längerer Suche im trüben Wasser konnte eine Reklame-Puppe (Nebelspalter) in Menschengrösse ausgemacht werden. – Ein Bienenschwarm hat sich auf einem Segelboot niedergelassen. Ein Motorbootfahrer macht uns auf diesen Zwischenfall aufmerksam; mit den Angehörigen des Feuerwehr-Piketts konnte diese äusserst seltene Begebenheit bereinigt werden. Einer Mutter mit drei Kindern war trotzdem für diesen Nachmittag das Segeln vergangen.

1982 – Für einmal ein Einsatz an Land. Wir unterstützen die Rettungsflugwacht, ein Mann mit Verdacht auf Herzinfarkt von der Fähnlibrunnenstrasse nach dem Güterschuppen der SBB transportiert und dem Helikopter übergeben. – Eine erschöpfte Surferin muss aufgenommen und an Land verbracht werden. – Eine Ente fand ausser einem Segelboot keinen andern Platz für ihr Gelege. Die Aufgabe wurde im Sinne des Tierschutzes erledigt. – Unsere Taucher haben Hochkonjunktur – zuerst im Strandbad nach einer Brille gesucht; nicht gefunden, dann nach einer goldenen Rolex-Uhr – gefunden in einer Tiefe von 15 Metern.

1983 – Für einmal hatte ein Bub keinen Fisch, sondern eine Ente am Angelhaken. Die Situation wird von uns in Ordnung gebracht. – Die Pfadfinderabteilung Küsnacht vermisst ein «Seeungeheuer». Dieses war als Dekoration für den in Küsnacht stattfindenden Pfaditag gedacht und am Vorabend auf einem Boot in der Steinburghaabe verankert worden. Wir helfen bei der Suche. Später stellt sich heraus, dass eine benachbarte Pfadi-Abteilung das Ungeheuer geklaut und entführt hatte. – Ein tragischer Unglücksfall fordert das Leben von zwei jungen Sporttauchern. Wir helfen der kantonalen Seepolizei bei der Suche und

Weitere Informationen auf www.ortsgeschichte-kuesnacht.ch

Bergung. Der geborgene Leichnam wird ins Bootshaus überführt, von der Kantonspolizei untersucht und anschliessend ins Gerichtsmedizinische Institut überführt.

1984 – Mitternachtssegler vor dem Horn geborgen und abgeschleppt. – Vor Zollikon durchgekenterte Jolle geborgen, zwei Knaben an Bord genommen und alles in die Steinburghaabe gebracht. – Diverse Segler und Surfer bei Sturm und hohem Wellengang geborgen.

1985 – Vermisster Segler von Küsnacht am Schiffsteg Schooren mit gebrochener Pinne gefunden. – Surfer in Seemitte mit technischem Schaden geborgen und nach Rüschlikon gebracht. – Sturm-Grosseinsatz, Windgeschwindigkeit bis 100 km/h: Segeljacht von Steg-Slipanlage geborgen und in Haabe geschleppt. Segeljacht vom Ufer (Terlinden) geborgen und in Haabe abgeschleppt (stark beschädigt). Segeljacht Drachen neu befestigt an Boje. Grosses Motorboot liegt im Winkel Erlenbach an den Vorlegesteinen und ist so stark beschädigt, dass es nicht geborgen werden kann; wurde dann mit speziellem Boot der Kapo geborgen. Segeljacht in Feldmeilen vom Ufer geborgen und neu an Boje befestigt. Segeljacht im Bojenfeld «Wyden» vom Ufer geborgen. Suche nach vermisstem Motorboot ergebnislos abgebrochen.

1986 – Mithilfe bei Leichenbergung mit Kapo. – Ein fremder Altschwan hat einheimische Jungschwäne belästigt. Er wurde gestellt und abgeschoben. – Seeüberquerung Oberstufe Küsnacht und Kantonsschule Küsnacht: 300 Schwimmer begleitet. – Unterstützung der Kapo beim Löschen eines Bootsbrandes.

1987 – Kleinen Ölteppich vor dem Hafen Goldbach mit Ölbinder bekämpft. – Mädchenjugendriege nach Kilchberg zum Jugitag gebracht. – Segeljacht durch

Aktueller Bestand

Im Sommer 1990 waren *folgende Küsnachter und Erlenbacher* im Seerettungsdienst Küsnacht eingeteilt:

Oblt Höhne Peter, Lt Bachmann Paul. – Wm Widmer Roland, Kpl Hadorn Rolf, Kpl Seiferle Guido, Kpl Schibig Hans, Kpl Winter Martin. – Sdt Caretta Marco, Sdt Glenck Andreas, Sdt Hiltpold Jürg, Sdt Hohl Walter, Sdt Leemann Adolf, Sdt Monga Orlando, Sdt Scherer Leo, Sdt Scheebeli René, Sdt Schneuwly Louis, Sdt Schnurrenberger Bruno, Sdt Tanner Beat, Sdt Unholz Kurt, Sdt v. Faber Christian, Sdt Wöhrle Roland.

Freiwillige (stationierte Beamte der Kantonspolizei): Bernet Karl, Bachmann Martin, Gattiker Robert.

Weitere Informationen auf www.ortsgeschichte-kuesnacht.ch

defekten Kühlwasserschlauch vollgelaufen, ausgepumpt und in Steinburghaabe geschleppt. – Beim Spielen von Schülern am Ufer sind zwei Velos im See versunken, von uns aus zehn Metern Tiefe geborgen. – Ein Fischer hat beim Belegen seines Bootes seine Hörbrille verloren. Nach subtiler Sucharbeit im Schlamm gefunden. – Surferin, mit grosser Schnittwunde am Fuss, aufgenommen, erste Hilfe geleistet und an Arzt weitergeleitet. – Von Lausbuben in den See geworfene Post mit Weidling eingesammelt.

1988 – Freitreibendes Ruderboot eingefangen und zur Eignerin nach Kilchberg geschleppt. – Durch ein defektes Ventil konnten bei der Liegenschaft Hornweg 8 einige Liter Heizöl in den See gelangen. Die Errichtung einer Ölsperre verhinderte Schlimmeres. – Kranken oder verletzten Schwan eingefangen und anschliessend ins Tierspital gebracht. – Behördemitglieder der Gemeinde Erlenbach in Horgen abgeholt und nach Erlenbach geschifft.

1990 – Im Auftrag der Gemeindepolizei beim Schiffsteg Goldbach versenktes Motorrad geborgen. – Ungeübten und übermüdeten Surfer von der Seemitte ans Ufer gebracht. – Taucheinsatz nach verlorener Uhr bei Boje Nr. 26, aus zwölf Metern geborgen. – Ein Ballon wassert ausserhalb des Küsnachter Horn. Wir bringen den Ballon und Besatzung auf die andere Seite, damit er bei günstigeren Windverhältnissen wieder starten kann. – Jungente eingefangen, von Angelschnur befreit und wieder ausgesetzt. – Absperreisen der Pergola auf unserem Stützpunkt wurden von Nachtbuben demontiert und in den See geworfen. Es konnten alle geborgen und wieder montiert werden. – Bis weit nach Mitternacht waren wir bei heftigem Sturm im Einsatz. Verschiedene Boote mussten geborgen und abgeschleppt werden, zwei beschädigte Boote konnten im Seeretterhaus in Sicherheit gebracht werden. Personen wurden keine verletzt, jedoch der Sachschaden war sehr hoch. – Bei Nebel wollte ein Mann sein Segelboot mit Motor vom Tiefenbrunnen nach Wollishofen überführen. Dort ist er aber nicht gelandet, sondern fuhr mehrheitlich im Kreis herum, denn er hatte keinen Kompass! Er hat dann den Motor abgestellt und um Hilfe gerufen. Durch systematisches Absuchen fanden wir dann den Verzweifelten zwischen Herrliberg und Oberrieden, stehend im Schiff und die rote Flagge schwenkend! Wo war denn das Hörnli?

Nur ehrbare Männer...

Der nachstehende Auszug aus einem *Brief des Meilemer Statthalters Schlatter* an den Gemeinderat Küsnacht vom 9. Juni 1913 im Zusammenhang mit der Gründung und Einrichtung eines Seerettungsdienstes der Zürichseegemeinden illustriert, wie zeitlos – und dementsprechend aktuell – das Aufgaben- ebenso wie das Anforderungsprofil eines solchen Rettungsdienstes ist. Von administrati-

Weitere Informationen auf www.ortsgeschichte-kuesnacht.ch

ven Details wie etwa der Angliederung an die Feuerwehr abgesehen hat sich hier jedenfalls wenig geändert. Dazugekommen sind in den letzten Jahren allenfalls eine vermehrte Beachtung von Umweltschutzanliegen – beispielsweise die Verlegung von Ölsperren gegen die Ausbreitung von Ölteppichen – sowie im Gefolge der vermehrten Motorisierung des Schiffsverkehrs der gezielte Ausbau entsprechender Feuerlöscheinrichtungen und natürlich das regelmässige Einüben von deren Handhabung.

«Als Ergebnis der am 4. Juni 1913 in Meilen stattgehabten Konferenz betreffend Organisation eines Rettungsdienstes auf dem Zürichsee unterbreiten wir Ihnen anschliessend zusammengefasst die verschiedenen Anregungen, die die Versammlung einerseits den löblichen Gemeindebehörden, andernteils der hoh. Justiz- und Polizeidirektion zur Prüfung und Annahme vorzulegen beschloss:

1. Es ist dem Gesuche der hoh. Justiz- und Polizeidirektion des Kantons Zürich zu entsprechen und eine Rettungstruppe für auf dem Zürichsee Verunglückte zu organisieren. – 2. Die Organisation soll sich erstrecken für Rettung ab grossen und kleinen Personendampfern sowie Schiffbrüchigen ab Last- und andern Motorschiffen, Segel- und Ruderschiffen. – 3. Dem Rettungsdienst bei Badeanstalten oder Badestellen ist besondere Aufmerksamkeit zu schenken. – 4. Bei bevorstehender Seegefröre haben dieselben Retter die nötigen Vorbereitungen zur allfälligen Rettung von Eingesunkenen zu treffen. – 5. Die Aufsicht über Schiffahrt und Seegebiet wird nebst den staatlichen Organen auch den Rettern überbunden. – 6. Die Rettungstruppe rekrutiert sich nur aus Freiwilligen wie der ganze Rettungsdienst den Charakter freiwilliger Tätigkeit im Dienste der Nächstenliebe tragen soll. – 7. Die hoh. Justiz- und Polizeidirektion wird ersucht, dafür zu sorgen, dass die Vorschriften betreffend Schiffahrt besser gehandhabt werden. Wo noch nötig, sind weitere Vorbeugemassnahmen zu treffen, so namentlich gegen Katastrophen auf Personendampfern. – 8. Zur Rettungsmannschaft sind nur ehrbare Männer zu verwenden, die ein eigenes Schiff besitzen, gut rudern und schwimmen können und in allen Dingen seekundig sind. Es empfiehlt sich solche von der Feuerwehr oder deren Ersatzsteuer zu befreien. – 9. Als Schiffsmaterial dienen vorab die vorhandenen Ruderschiffli, dann die Motorlastschiffe und Motorpersonenboote. Es wird den Gemeinden empfohlen, 1–2 eigens gebaute Rettungsboote (Waidlinge) anzuschaffen und stets in Dienstbereitschaft zu halten. – 10. Als Rettungsgeräte haben sich bewährt: Ringe, Gürtel, Seile, Stangen, Bretter, Leitern, Haken, Stachel etc. Sturmsichere Laternen sind nicht zu vergessen. – 11. Die Gemeinden werden Vorschriften aufstellen für die Funktionen der Rettungstruppe; Instruktionen event. Übungen werden erteilt resp. abgehalten werden. – 12. Die polizeiliche Aufsicht soll sich auch auf die Gefährdungen den Ufern entlang erstrecken, entstehend durch Pfähle, Steine, Versenkungen, Canalisationen etc. sowie Massnahmen treffen gegen falschen Alarm und Unfug auf dem

Weitere Informationen auf www.ortsgeschichte-kuesnacht.ch

See. – 13. Die erwachsenden Kosten übernimmt zunächst die Gemeinde, der Staat leistet Beiträge ähnlich wie für die Feuerwehr. – 14. Die Rettungsmannschaft ist gegen Unfälle und Todesfälle zu versichern. – 15. Anerkennenswerte Leistungen werden mit Prämie, Medaille oder Urkunde bedacht.»

***

Obige Darstellung der Geschichte des Küsnachter Seerettungsdienstes beruht zum einen auf Akten und Dokumenten aus dem Gemeindearchiv Küsnacht, zum andern aber auf der chronistischen Vorarbeit von Alt-Seerettungsdienstobmann *Marcel Rosenberger* und der umfassenden Detailkenntnis des gegenwärtigen Obmannes *Peter Höhne,* denen hiermit für ihre geduldige Hilfe herzlich gedankt sei.

Christian von Faber-Castell

Weitere Informationen auf www.ortsgeschichte-kuesnacht.ch