

Abtauchen in die Geschichte

WRACKS Vor dem Kehlhof in Stäfa liegen auf dem Seegrund zwei Schiffe aus dem 19. Jahrhundert, die in einem Herbststurm gesunken sind. Ein kleines Unterwassermuseum erzählt demnächst ihre Geschichte. Zugänglich ist es nur für Taucher.

Es ist dunkel auf dem Seegrund, im grünlichen Wasser sind nur schemenhafte Umrisse auszumachen. Dann plötzlich, wie von Geisterhand, taucht ein Wrack auf. Seit über 130 Jahren liegt es da, praktisch unberührt. Es ist einer von zwei Schleppkähnen, die 1885 vor dem Weiler Kehlhof in Stäfa gesunken sind und vor einigen Jahren entdeckt wurden. Seither sind die Wracks ein beliebtes Ausflugsziel von Sporttauchern.

Bald schon dürften sie aber über die Taucherszene hinaus Bekanntheit erlangen. Denn der Kanton Zürich will im Stäfner Kehlhof in rund zehn Metern Tiefe ein kleines Museum eröffnen, wie Beat Eberschweiler, Leiter der Kantonsarchäologie, auf Anfrage der ZSZ bestätigt. Er spricht von einem «unterwasserarchäologischen Fenster» – eines, das einen flüchtigen Blick auf die Geschichte erhaschen lässt.

Kooperation mit Privaten

In der Schweiz ist das Vorhaben einzigartig. Ähnliche Installationen gebe es auf der deutschen Seite des Bodensees, sagt der Kantonsarchäologe. Aus Skandinavien und England sind grössere Touristenangebote für ganze Tauchergruppen bekannt.

Details zum Projekt im Zürichsee will Eberschweiler vorab nicht verraten. Die breite Öffentlichkeit soll erst im Sommer über das Projekt informiert werden, wenn alle Arbeiten abgeschlossen sind. Einen Grossteil davon führt nicht der Kanton selber aus, sondern ein privater Tauchverein: Die 2005 gegründete Gruppe Swiss Archeodivers ist für die Arbeiten unter Wasser zuständig. Im Einsatz waren bisher acht Taucher.

Der Verein mit rund 20 Mitgliedern unterstützt archäologische Dienste in der ganzen Schweiz und hat schon oft mit der Zürcher Kantonsarchäologie zusammengearbeitet. Im Zürichsee haben die Taucher bei jenem Schleppkahn, der weiter Richtung Zürich liegt, Informationstafeln angebracht. Von der Kantonsarchäolo-

gie stammen die Idee sowie das Material: mit Luft gefüllte Plaketten, die Auftrieb haben und den Eindruck erwecken, als würden sie im Wasser schweben. Sie sind an Eisenstangen befestigt, die metertief in die Seekreide gerammt worden sind.

Als Zürich zur Seestadt wurde

«Die Tafeln zu installieren war nicht einfach», sagt Taucher Adelfrich Uhr von den Swiss Archeodivers. In einem ersten Versuch seien sie so befestigt worden, dass sie sich zu weit über dem Schiff befunden hätten. «Bei schlechtem Wetter sah man dann entweder nur die Tafeln oder nur das Wrack, aber nie beides gleichzeitig.» Inzwischen seien die schwimmenden Plaketten besser positioniert.

Historisch interessierte Taucher können auf ihnen die Geschichte des Wracks nachlesen und einiges über die Schifffahrt im 19. Jahrhundert erfahren. Der See war damals – insbesondere vor dem Bau der Eisenbahnlinie und der Seestrasse – der wichtigste Verkehrsweg. In den 1880er-Jahren wurden viel Kies und Gestein über den See nach Zürich transportiert, wo unter Ingenieur Arnold Bürkli die Promenaden und Quaimauern entstanden. Zürich, bislang nur an der Limmat gelegen, wurde damit zu einer Stadt am See.

Eine Ladung, die nie ankam

Die benötigten Steine für die Landaufschüttungen wurden von Dampfern mit angehängten Schleppkähnen nach Zürich gebracht (siehe Artikel unten). Die Transportschiffe, Prahme genannt, waren rechteckig und hatten einen flachen Boden. Sie boten eine grosse Ladefläche. Zwei solche Exemplare liegen vor Stäfa auf dem Seegrund – mitsamt der Ladung, die nie an ihrem Bestimmungsort ankam.

Michel Wenzler



www.zsz.ch Weitere Bilder finden Sie auf unserer Webseite.



Taucher der Swiss Archeodivers begutachten eine Informationstafel beim Wrack.



Seit über 130 Jahren ruht das Wrack auf dem Seegrund. Es ist schon längst ein Zuhause von Fischen geworden.

Bilder zvg / Markus Inglin

Zeit- und Lohndruck führten zu Schiffsunglücken

WRACKS Für den Bau der Zürcher Uferquais mussten im 19. Jahrhundert Schiffe selbst bei widrigstem Wetter Kies in die Stadt transportieren. Das ging oft schief – wie 1885 in Stäfa.

Im Herbst 1885 machte das Wetter am Zürichsee Kapriolen. Starker Schneefall richtete Ende September an Obstgärten und Weinbergen grosse Schäden an. Und am 1. Oktober fegte ein derart heftiger Weststurm über den See, dass mehrere Schiffe kenterten und sanken. Zwei sind noch heute auf dem Seegrund beim Stäfner Kehlhof auffindbar. Die Kantonsarchäologie Zürich lässt für eines davon ein kleines Unterwassermuseum herrichten (siehe Artikel oben).

Die Wracks im Kehlhof verraten einiges über die damalige Zeit – und anhand ihres Schicksals lässt sich ein überraschend klares Sittenbild der damaligen Zeit zeichnen. Gut dokumentiert ist, weshalb die Schiffe sanken. Das «Wochenblatt des Bezirkes Meilen», ein Vorläufer der

«Zürichsee-Zeitung», berichtete am 3. Oktober 1885 über das Unglück. Es handelte sich um den neusten Höhepunkt einer Serie von Unfällen, die sich auf dem See ereignet hatten. Das Wochenblatt beschreibt, wie am besagten Donnerstagabend der Sturm fünf Schiffe in Bedrängnis brachte. Die Bilanz liest sich so: «Zwei Schiffe liegen mit ihrer Ladung beim Kehlhof auf seichtem Grund, zwei haben bei Uerikon umgeschlagen und das fünfte ist um 8 Uhr in der stockdunklen Nacht einem Dampfboot in die Quere gekommen und überfahren worden.»

Kies von weit her besorgt

Die Besatzung überlebte. Dennoch gab das Unglück Anlass zu Diskussionen. Die Schiffe waren nämlich keine einfachen Fischerboote, sondern aneinander befestigte Schleppkähne, die Kies nach Zürich transportieren sollten. Die Steine wurden in der Stadt für den Bau der Quais benötigt. Die Arbeiten für das 8,4 Millionen Franken teure Projekt begannen 1881 und dauerten bis 1888. Anfangs wurde unmittelbar vor Zü-

rich Material abgebaut, später dann in Stadtnähe, zum Beispiel am Küsnachter Horn. Bald aber war an den Bachmündungen in der näheren Umgebung nichts

«Die Bevölkerung von Kehlhof wurde durch herzerreissende Hülferrufe allarmiert.»

«Wochenblatt des Bezirkes Meilen»

mehr zu holen. Das Material musste von immer weiter her mit Schiffen herangeschafft werden, vieles kam aus der Region Obersee.

Offenbar standen die Schiffer unter Zeit- und Kostendruck und nahmen deshalb auch bei schlech-

tem Wetter waghalsige Fahrten in Kauf, was das «Wochenblatt des Bezirkes Meilen» zu einiger Kritik veranlasste. «Es scheint angesichts dieser mehrfachen Unfälle und Gefährdung von Menschenleben angezeigt, dass sich die kompetente staatliche Behörde Gewissheit verschaffe, ob die Quaibauleitung den Kiestransport auf dem Zürichsee wirklich auch mit der nötigen Vorsicht betreibt», schrieb das Blatt.

Lohnabzug oder Entlassung

Nebst der Meldung über die fünf verunglückten Transportschiffe widmete sich die Zeitung ausführlich einem weiteren Zwischenfall, der sich gleichentags abspielte – ebenfalls beim Kehlhof und nur kurz, nachdem die vormals genannten Schleppkähne gesunken waren.

Unbelehrt vom ersten Unfall, war der Schraubendampfer Lerche mit fünf Schiffen voll Kies im Schlepptau «trotz Wind und Wetter in die dunkle Nacht hinausgefahren». Schon beim Stäfner Stein verlor die Besatzung die Kontrolle über die Boote. «Die

Bevölkerung von Kehlhof», schreibt das Blatt, «wurde abermals durch herzerreissende Hülferrufe der Quai-Schiffsmannschaft allarmiert.» Letztere konnte gerettet werden.

Die Zeitung äusserte auch über diese leichtsinnig unternommene Fahrt Unverständnis, schrieb jedoch gleichzeitig: «Aber man wird durch die Mannschaft belehrt, dass sie mehr oder weniger genaue Fahrzeiten innehalten müsse, andernfalls sie Abzug oder Entlassung zu gewärtigen habe.» Weiter heisst es: «Damit das Quai rechtzeitig fertig werde (...) soll Tag und Nacht trotz Wind und Wetter, keine Gefahr berücksichtigend, zugefahren werden.»

Die Arbeiter standen also unter grossem Lohndruck und riskierten mitunter ihr Leben. Gewisse Verluste kalkulierten ihre Arbeitgeber offenbar bewusst ein. Das zeigt eine im Artikel beschriebene Praxis, die anscheinend verbreitet war. Die Dampfschiffe fuhren oft trotz Sturmwarnung mit den Kähnen im Schlepptau weiter. Der Mannschaft war es untersagt, bei Sturm zu landen.

Brachte dieser den Konvoi aber in zu grosse Bedrängnis, entkoppelte sie die Anhänger vom Dampfer. Die Kähne, so das Wochenblatt, würden sich «dann schon von selbst entleeren und gekehrt an die Oberfläche gelangen».

«Inhumanes Verhalten»

An die Bootsbegleiter verschwenden die Verantwortlichen offenbar nicht viele Gedanken, kam doch die Zeitung zum Schluss: «Der arme Teufel aber, der [die Schiffe] bedient, ist keine Minute sicher, wenn sein Fahrzeug unter den Füssen sinkt, er kann rufen und Todesangst ausstehen, bis vom Land aus Leute unter eigener Lebensgefahr Hilfe bringen.»

Die Quaibauleitung, lautete das Urteil der Zeitung, «verfährt höchst inhuman». Das Blatt schlug deshalb vor, man möge doch die Verantwortlichen auf eine achtstündige Probefahrt von Rapperswil nach Zürich schicken – bei Sturm und Regen. Vielleicht würden sie dann ihre Vorschriften ändern und nicht mehr leichtfertig Menschenleben aufs Spiel setzen. Michel Wenzler