

Projekt Ufenau

2019

Untersuchung des historischen Schiffswracks vor der Ufenau

von
Adelrich Uhr Benno Schüpfer Jeannette Uhr



Ruderblatt

Bild: Markus Inglin

Inhaltsverzeichnis

Einleitung	3
Zweck und Ziele des Projekts	5
Aufgabenverteilung und Recherchen	5
Untergang des motorisierten Ledischiffes	7
Meteo Schweiz	8
NZZ 1928	11
Die Suche nach Hinterbliebenen	14
Alter und Ladung	15
Ladung und Zeichnung	17
Aufträge, Technik, Bewilligungen	19
Tauchgänge zum Wrack	20
Die Suche nach den Hintergründen	20
Involvierte Personen und Stellen	21
Anhänge	21
Bilder	22..

Einleitung

Berichte in der ZSZ sowie in der NZZ von 1928 deuteten auf ein schweres Schiffsunglück vor der Insel Ufenau hin. Dabei soll es drei Todesopfer gegeben haben.

Die Untersuchungen am Wrack stimmten dann auch mit den Zeitungsberichten von dazumal überein. Beim Untersuchen des Wracks konnte auch ein Ruderbruch als mögliche Ursache zum schweren Unglück vermutet werden.

Gefunden wurde dieses Wrack 2013 von Christoph Schwarzenbach, der mit seinen Kollegen Jürg Fehr nach einem schon bekannten Wrack suchte und per Zufall ein motorisiertes, kieloben liegendes Wrack entdeckte. Das Ledischiff war aber schon länger bekannt; so erzählte mir Franz Histan, Berufsfischer von Freienbach, von diesem Wrack. Ich konnte es aber wegen schlechter Sicht nie finden.



Motorisiertes Ledischiff um 1925

Das Wrack vor der Insel Ufenau wurde, mit Bewilligung der Baudirektion, Amt für Raumentwicklung Archäologie & Denkmalpflege, von den Swiss Archeo Divers sowie Mitgliedern des Tauchclubs Zürichsee untersucht. Für dieses, seit 2005 bereits neunte Unterfangen, haben sich 10 Mitglieder der Swiss Archeo Divers, des Tauchclubs Zürichsee und weitere Helfer für eine erste Besprechung getroffen. Diese fand am 23. April 2019, unter der Leitung von Adelrich Uhr, statt.

Das Projekt „Wrack Ufenau“ wurde dabei vorgestellt. Alte Zeitungsartikel aus der «Neue Zürcher Zeitung» deuteten auf ein vielversprechendes Wrack hin.

Bericht 18. November 1928 (NZZ)

Vergangenen Samstagnachmittag ereignete sich unweit der Insel Ufenau ein schweres Schiffsunglück, das drei Menschenleben forderte.

Es handelt sich um das Ledischiff N4. der Steinfabrik Zürichsee. Es hielt den Kurs nach Pfäffikon und suchte etwa 500 Meter unterhalb der Insel Ufenau ans linke Ufer zu gelangen. Zur Hilfeleistung wurden Rettungsmannschaften aufgeboten. Es begaben sich ein Motorboot mit fünf Mann und zwei Ruderboote mit zusammen drei Mann in See. Während die Rettungsaktion im Gange war, versank das Schiff. Durch den starken Wellengang versagte das motorisierte Rettungsboot. Einzig die beiden Ruderboote gelangten zur Unglücksstelle. Verzweifelt rief hier ein Mann, der sich an einem Stein klammerte, um Hilfe. Er wurde vom grösseren Ruderschiff aufgenommen. Von der übrigen Besatzung war nichts zu sehen.

Es stellte sich heraus, dass das Schiff eine vier Mann starke Besatzung gehabt und dass somit drei Mann den Tod in den Fluten gefunden haben.

<h3>Schiffsunglück vor der Ufenau. 3 Mann ertrunken.</h3>	<h3>Wellen. Die Stelle, wo das Schiff verfunken war, kennzeichnete sich durch große Wellen. Der See ist dort 12-13 Meter tief.</h3>	<h3>Kaiser gab Weisung, das Vorderende des Schiffes vorfichtshalber zu entlasten. Trotzdem überfluteten gewaltige Wassermengen vom Bug her das Schiff. Die Lage wurde so bedrohlich, daß Baumann, Jordi und Niederberger ins Wasser sprangen. Als letzter folgte Kaiser, der das Steuer erst verließ, als das Schiff schon bedenkliche Neigung zum Sinken zeigte.</h3>
<p>Wäffikon (Schwyz), 18. Nov.</p> <p>(Mi.-Korr.) Bergangenen Samstag nachmittag ereignete sich um die Insel Ufenau ein schweres Schiffsunglück, das drei Menschenleben forderte.</p> <p>Unser Mi.-Korrespondent berichtet auf Grund von Erhebungen in der Gegend des Unglücks: Samstag nachmittag, kurz nach halb 14 Uhr, wurde von Wäffikon (St. Schwyz) aus ein Ledischiff wahrgenommen, das im Südwest-Sturm und wegen mit den Wellen kämpfte. Es handelte sich um das seit dem Mittag fällige Ledischiff Nr. 4 der „Steinfabrik Zürichsee“ in Wäffikon. Es hielt den üblichen Kurs nach Wäffikon und lagerte etwa 500 Meter unterhalb der Insel Ufenau ans linke Ufer zu gelangen. Da es sich des Wellenganges wegen offenkundig in schwerer Not befand, wurde zur Hilfeleistung ein Wäffikoner Ufer sofort Rettungsmannschaft aufgeboten. Es begaben sich ein Motorboot mit fünf Mann und zwei Motorboote mit zusammen drei Mann in See. Während die Rettungsaktion im Gange war,</p> <p>versank das Schiff.</p> <p>Es galt nun, der mit dem Tode ringenden Mannschaft rasche Hilfe zu bringen. Leider wollte es ein verhängnisvoller Zufall, daß infolge der hohen Wellen Teile des Motorschiffes so durchdringt wurden, daß dessen Weiterfahrt auf knapp halben Weg einen Unterbruch erlitt. Unterdessen erkämpften sich die beiden Motorboote den Weg nach der Unglücksstelle. Bergweilert rief hier ein Mann, der sich an einen Stein Kammerle, um Hilfe. Er wurde vom größeren Motorboot aufgenommen. Von der übrigen Besatzung war nichts zu sehen. Es trieben einzig noch Ruder und Starkeel, Wetter, zwei Delfässer und die Steuerhütte auf den heftigen</p>	<p>Wellen. Die Stelle, wo das Schiff verfunken war, kennzeichnete sich durch große Wellen. Der See ist dort 12-13 Meter tief.</p> <p>Es stellte sich heraus, daß das Schiff eine vier Mann starke Besatzung gehabt und daß somit drei Mann den Tod in den Fluten gefunden hatten.</p> <p>Die Personalien der Ertrunkenen</p> <p>lauten: Ernst Baumann, Schlosser, von Winterthur, geb. 1894, verheiratet, Vater zweier Kinder; Friedrich Jordi, Schlosser, von Hittwil (St. Bern), geb. 1897, ledig; Josef Niederberger, Maschinist, von Dallenwil (Nidwalden), geb. 1907, stand vor der Verheiratung. Alle drei Ertrunkenen waren in Wäffikon wohnhaft gewesen. Bei dem Geretteten handelt es sich um den 27-jährigen, jungverheirateten Franz Kaiser, Schiffsführer, wohnhaft in Kuolen. — Der Gerettete, Kaiser, wurde am Ufer sofort gepflegt. Er gab eine</p> <p>ausführliche Schilderung des Vorganges, worüber folgendes zu erfahren ist: Das Schiff fuhr am Samstag vormittag um halb 11 Uhr von Kuolen ab, mit Wäffikon als Ziel. Da der Mannschaft das Wetter nicht ganz gebeuer schien, belud sie das Schiff bei weitem nicht so, wie es bei dessen Tragkraft zulässig gewesen wäre. Die Ladung bestand je zur Hälfte aus Schlackstein und Sand. Schon im Obersee kam das Schiff bei anziehender nur vorübergehender Verschlechterung des Wetters in so hohen Wellengang, daß die Mannschaft es vorgeg, im Mappenswiler Obersee-Dafen zu stationieren, um für die Weiterfahrt besseres Wetter abzuwarten. Nach 75 Minuten konnte das Schiff denn auch wieder abfahren und schon hofften die Leute, glücklich im Hafen der Fabrik bei Wäffikon landen zu können, als etwa auf halbem Wege dorthin der Sturm mit außerordentlich heftigen Wellen plötzlich neu auftrat und zwar mit verstärkter Wucht.</p>	<p>Kaiser gab Weisung, das Vorderende des Schiffes vorfichtshalber zu entlasten. Trotzdem überfluteten gewaltige Wassermengen vom Bug her das Schiff. Die Lage wurde so bedrohlich, daß Baumann, Jordi und Niederberger ins Wasser sprangen. Als letzter folgte Kaiser, der das Steuer erst verließ, als das Schiff schon bedenkliche Neigung zum Sinken zeigte. Es gelang Kaiser, nach dem erwähnten Stein zu schwimmen, der sich ca. 150 Meter östwärts der Verfunkenstelle befand. Als er ihn erreichte und zurückblickte, waren die übrige Besatzung und Schiff verschwunden. Von den Wellen am Stein angeliehenden King zu fassen und so wenig über der Wasseroberfläche, eine halbe Stunde auszuhalten, bis er, mehr tot als lebendig, gerettet werden konnte. (Bis Sonntag abend konnten wegen der Bitterung die Leichen seiner drei Kameraden noch nicht geborgen werden. Es sei noch betont, daß das Schiff mit Rettungsmaterial genügend versehen war; der unerwartet rasche Vereintrug der Katastrophe dürfte wohl dessen Vernichtung vermindert haben.)</p> <p>R. M. Das verfunken Schiff ist seit vier Jahren in Betrieb. Der Preis eines neuen Motorledischiffes beläuft sich auf 35,000-40,000 Fr. Am 9. August 1927 ist in der gleichen Gegend dem Sand- und Kieslieferanten Zunderbühl in Wädwil ebenfalls ein Schiff untergegangen, dessen Hebung durch die Ingenieurfirma Stäubli in Zürich 3. erfolgte. Die Kosten der Heubarbeiten beliefen sich bis auf 10,000 Fr.: die Schiffe sind bei einer Transportunternehmung in Bern versichert. Bei hohem Seegang und schwerem Wind ist die Gegend um die Ufenau besonders gefahrenreich, vor allem auf diesem Kurs. Zur Hebung der Leichen der drei Ertrunkenen hat der Kanton Schwyz bei der Stadtpolizei Zürich um die Ausleihung der Leichenjuchmannschaft nachgefragt, die heute Montag mit ihrer Arbeit beginnen wird.</p>

Originalbericht, November 1928, Zürichsee Zeitung

Beim Wrack handelt es sich um ein umgebautes Ledischiff aus dem 19. Jahrhundert. Der Rumpf sowie die Form der Schiffsschale deuten auf eine alte Naue hin. Dieses Schiff wurde ca. 1910 zu einem motorisierten Ledischiff umgebaut. Der ganze Laderaum wurde mit Eisenblechen und schweren Eisenträgern verbaut. Das ganze Wrack liegt kieloben. Die Ladung befindet sich im vorderen Teil des Schiffes, das Ledischiff wurde aber nicht überladen. Es befanden sich max. 100 Tonnen Sand und Kies im vorderen Teil des Ledischiffs, möglich wären 160 Tonnen gewesen. Der Motor liegt kopfüber unter der Schiffsschale und kann nur durch einen kleinen Spalt zwischen Seekreide und Bordkante erreicht werden. Da dies aber zu gefährlich ist, werden keine Untersuchungen im Wrack selber durchgeführt.



Wrack Ufenau, kieloben



Laderaum mit Blechwänden

Bild: Markus Inglin

Zweck und Ziele des Projekts

Zweck:

- Lernobjekt, Förderung der Zusammenarbeit mit Baudirektion, Amt für Raumentwicklung Archäologie & Denkmalpflege
- Wracks in Schweizer Seen auffinden und erfassen

Ziel:

- Ausmessen des Schiffes
- Volumen der möglichen Ladung berechnen
- Alter des Schiffes bestimmen
- Zeichnungen erstellen
- Unglückszeitpunkt ermitteln (17. November 1928)
- Besitzer des Wracks eruieren (Steinfabrik Zürichsee)
- Dokumentation erstellen

Aufgabenverteilung und Recherchen

Die Tauchgänge zudem in 13 Metern Tiefe liegenden Wrack wurden aus technischen Gründen an verschiedenen Daten durchgeführt. Die dazu eingesetzten Taucher haben Erfahrungen mit Wracktauchen oder sind im Besitz der NAS 1+3 Kurse. (NAS 3 Kurs - spez. Wrackarchäologie).

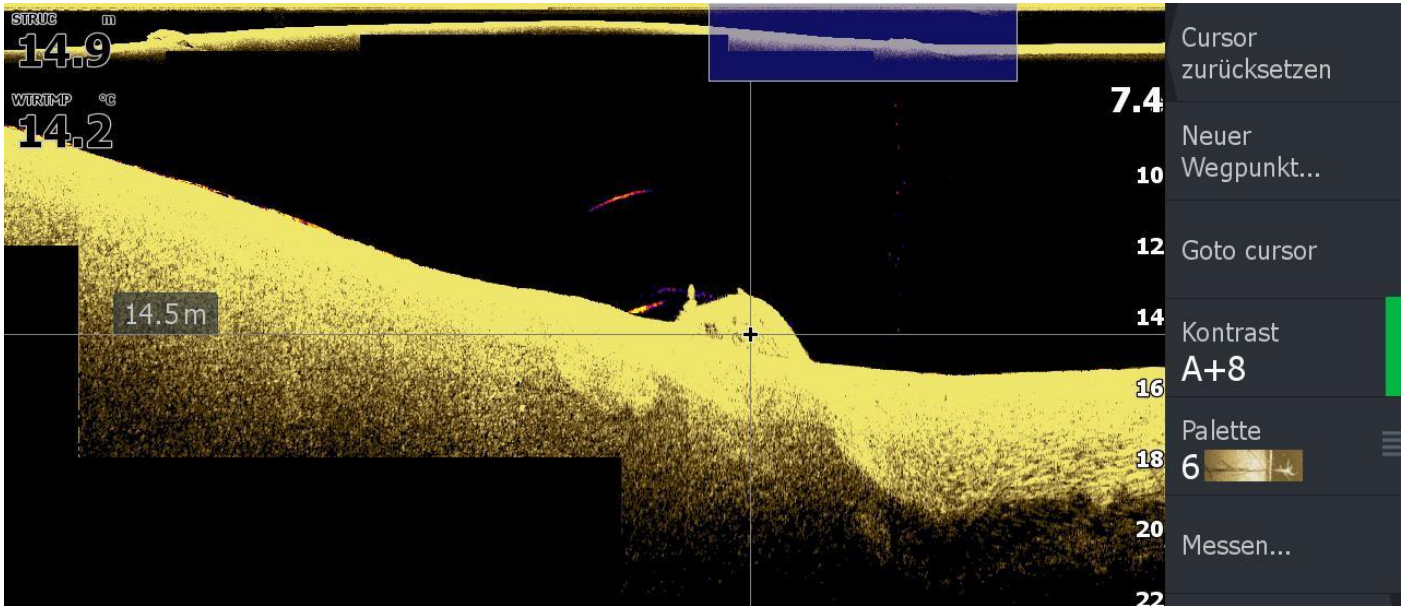
Für die Planung und Durchführung der vorgesehenen Tauchgänge wurde eine stationäre Boje für die Zeit der Untersuchung der Wracks, mit Bewilligung der Seepolizei, gesetzt.

Die Aufgabe beim ersten Tauchgang bestand darin, das Wrack durch Markus Inglin, unter Aufsicht eines Tauchers, vollständig zu fotografieren und zu filmen.

Die Suche nach dem Wrack

3 Jahre suchten Mitglieder der Archeodivers vergeblich nach dem Wrack. Obwohl das Wrack unter Tauchern schon bekannt war und auch angetaucht wurde, konnte es dank Christoph Schwarzenbach gefunden werden.

Christoph ist Mitglied im Seerettungsdienst Horgen, mit seiner Hilfe und seinen Angaben konnte das Wrack gefunden und erstmals von Markus Inglin gefilmt werden.



Sonar Bild von Benno Schüpfer

Die Sonardaten zeigen in der Bildmitte eine Erhöhung, deutlich zu erkennen der Rumpf und der flache Boden des Wracks. (Koordinaten: N 047°19,007', E 008°46,211')

Nachträgliche Untersuchungen zum Wrack

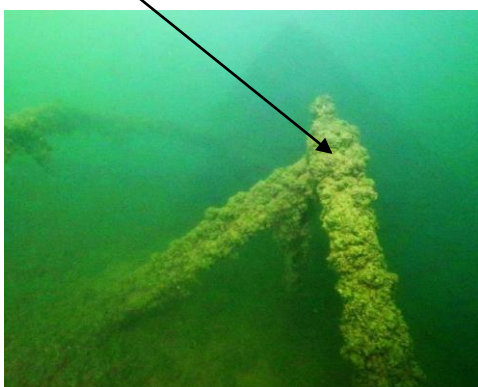
8 Taucher der Swissarcheodivers, verschiedene Mitglieder des Tauchclubs Zürichsee sowie weitere erfahrene Taucher von verschiedenen Institutionen tauchten am 28. April 2019 zum Wrack.

Der Tauchclub Glaukos von Kilchberg brachte uns Taucher zu der gesetzten Boje, wo wir unter bestem Schutz abtauchen konnten.

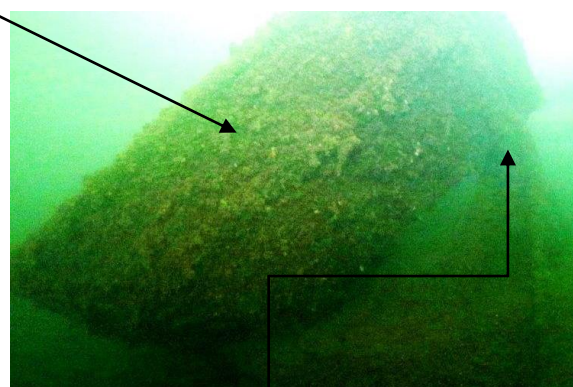
Da das Wrack an einer Kursschiffschneise liegt, brauchte es von seitens ZSG eine spezielle Tauchbewilligung. Auch dies klappte hervorragend, nachdem Benno Schüpfer jeweils die ZSG informierte.

Unter der Leitung von Adelrich Uhr wurde das Schiff ausgemessen, die Holzart erfasst und das Wrack auf Ladung und sonstige Gegenstände untersucht.

Motorwelle und Ruderblatt



Motorwelle ohne Schiffsschraube



Ruderblatt geknickt



Tauchschiiff mit Kapitän Hugo vom Tauchclub Glaukos Kilchberg

Untergang des motorisierten Ledischiffes

Der Untergang des Ledischiffes erfolgte an einem stürmischen Tag.

Originalaufzeichnungen der Meteo Schweiz zeigen deutlich, wie heftig an diesem Unglückstag ein Sturm über dem Zürichsee wütete.

Bei den nachträglichen Tauchgängen zum Wrack konnte auch ein vermeintlicher Ruderbruch festgestellt werden.

Das Ruder ist um ca. 100 Grad verdreht und diverse Drahtseile, die auf einen Bruch hindeuten, sprechen dafür. Im Text vom 20. November 1928 aus der NZZ steht auch geschrieben; (*Zuletzt stieg eine schwarze Rauchwolke auf*). Diese Aussage könnte bedeuten, dass der Motor beim Untergang noch lief.

Weitere Untersuchungen am Wrack zeigten auch, dass die Schiffsschraube fehlte!

Ist sie am Unglückstag abgebrochen und hat das Schiff manövrierunfähig gemacht und so zum Sinken gebracht? Oder wurde die Schiffsschraube mit dem Kompass gehoben? Im ausführlich geschriebenen Text aus dem Jahre 1928 steht lediglich, dass der wertvolle Kompass gehoben wurde. Im Text von 1928 steht weiter geschrieben, dass die Ladung im vorderen Teil des Ledischiffes angehäuft wurde. Dies erklärt auch, dass Wasser über die Spitze des Ledischiffes, durch den Westwind und dem hohen Wellengang bedingt, ins Schiff eindrang. Die Mannschaft versuchte noch die Ladung nach hinten zu verteilen. Das ganze Schiff wurde durch die fehlerhafte Ladung instabil und sank.



Diverse Draht- und Hanfseile



Ruder aus Eisenblech

Meteo Schweiz von Benno Schüpfer (Kurzberichte, E-Mailverkehr)

Witterung im November

Der November 1928 gehört - namentlich für das Mittelland der Schweiz [...] zu den wärmsten Novembermonaten der letzten 60 Jahre. [...] In den tieferen Lagen sind die grössten Regenmengen am Morgen des 26. gemessen worden, das Berggebiet hat während dieser ganzen Periode grosse Schneemengen erhalten, so dass z.B. am Ende des Monats auf dem Säntis schon 220 cm, auf den Rochers de Naye 150 cm Schneehöhe gemessen worden sind. (p. 5/6)

Anfrage an Marc Grundlehner (Meteo Schweiz)

- In Sachen Wind habe ich doch noch Wind-Stundenwerte im Archiv gefunden. *Aus folgender Quelle* habe ich den Monat November via Bildschirmaufnahme abgespeichert, ebenso den groben Witterungsverlauf des Jahres herausgepickt:
<https://www.meteoschweiz.admin.ch/home/klima/klima-der-schweiz/monats-und-jahresrueckblick/das-schweizer-wetterarchiv.html>
- In den Tabellen des täglichen Bulletins wird offensichtlich Beaufort angewendet, unten im Textblock werden die maximalen Windböen in Meter pro Sekunde angegeben und zu guter Letzt sind die Stundenwerte in Kilometer pro Stunde aufgeführt.

Marc Grundlehner

Eidgenössisches Departement des Innern EDI

Bundesamt für Meteorologie und Klimatologie MeteoSchweiz

Operation Center 1 | Postfach 257 | CH-8058 Zürich-Flughafen

Direktwahl: +41 58 460 97 28

marc.grundlehner@meteoswiss.ch

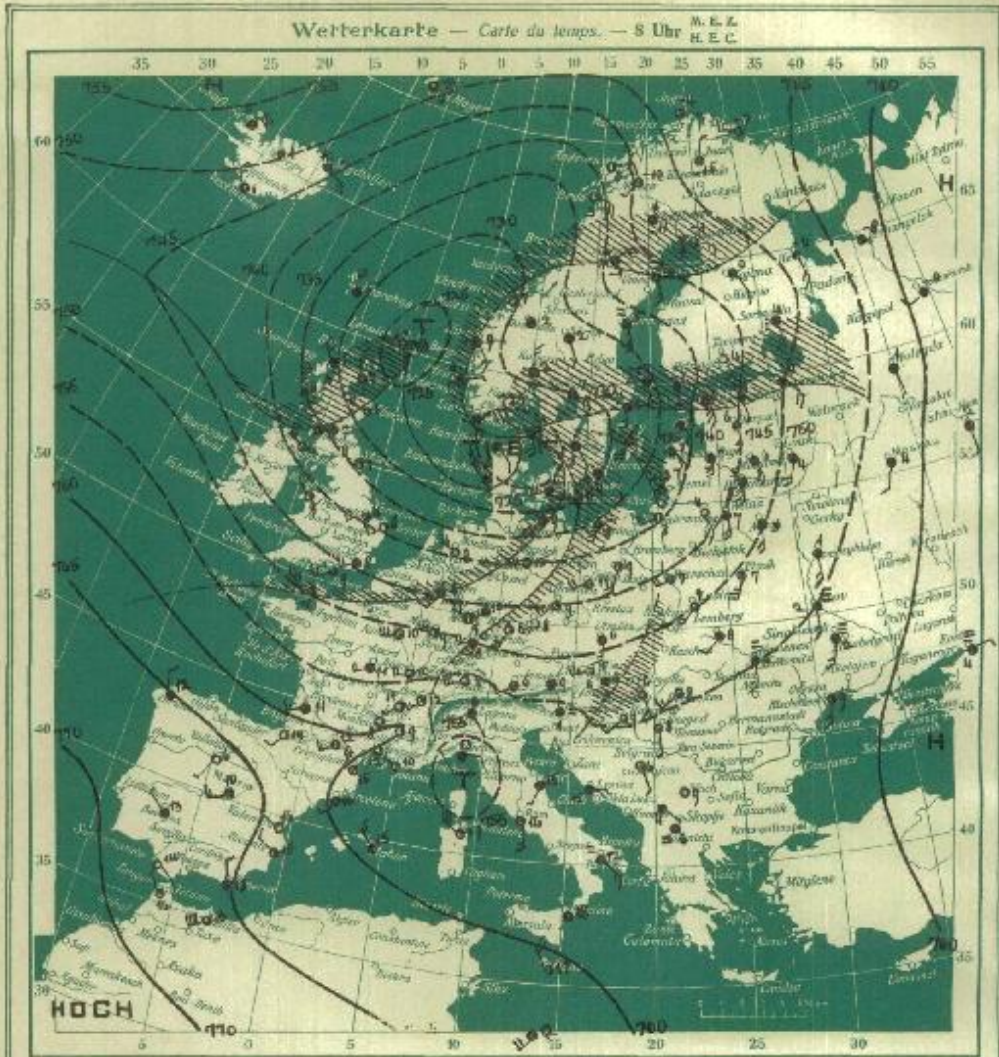
Alles übers Wetter und Klima finden Sie auf unserer Website

www.meteoschweiz.ch und in der [MeteoSchweiz App](#)

<https://www.meteoschweiz.admin.ch/home/mess-und-prognosesysteme/datenmanagement/historische-meteorologische-messdaten.html>

SAMSTAG den 17. NOVEMBER 1928

Wetterbericht der Schweizerischen



Regen
 Schnee
 Hagel
 Gewitt
 Nebel
 Linie
 romel
 barem
 nivea
 Linie
 barom
 (res) n
 de la
 Wind
 Wind
 Direct
 du ve
 Wind
 calme
 schwa
 faible
 Orka
 ourag
 Ni
 Zöner



B
 neht
 Fre
 2
 Blei
 Ab
 per
 6 M
 Un
 9.28

LITH. GEBR. FREY & KRÄTZ. ZÜRICH 2.

Wetterbericht vom 17. November 1928

November 1928

$h_a = 34.5^m$

Stündliche Aufzeichnungen des Anemometers.

Tag	Mittel	0 ⁰⁰ -1 ⁰⁰	1 ⁰⁰ -2 ⁰⁰	2 ⁰⁰ -3 ⁰⁰	3 ⁰⁰ -4 ⁰⁰	4 ⁰⁰ -5 ⁰⁰	5 ⁰⁰ -6 ⁰⁰	6 ⁰⁰ -7 ⁰⁰	7 ⁰⁰ -8 ⁰⁰	8 ⁰⁰ -9 ⁰⁰	9 ⁰⁰ -10 ⁰⁰	10 ⁰⁰ -11 ⁰⁰	11 ⁰⁰ -12 ⁰⁰
1	3.3	NW 2	NW 2	NW 2	NW 4	NW 6	WNW 9	WNW 5	SW 8	S 4	SSW 5	WSW 6	WSW 6
2	5.0	NNW 4	NNW 4	E 5	NE 9	NNW 8	NW 7	WNW 1	WNW 8	WNW 6	WNW 2	WNW 2	NNW 6
3	1.9	WNW 7	WNW 6	WNW 0	WNW 0	WNW 0	WNW 0	WNW 5	WNW 8	WNW 2	WNW 0	WNW 1	WNW 1
4	0.7	SW 3	SW 0	SW 0	SW 0	SW 0	SW 0	SW 0	SW 0	SW 0	SW 0	SW 0	SW 1
5	3.2	SW 0	SW 0	SW 0	SW 0	SW 0	SW 0	SW 0	SW 0	SW 2	WSW 3	N 8	NW 12
6	2.6	WNW 3	WNW 2	WNW 0	WNW 0	WNW 0	WNW 0	WNW 0	WNW 0	WNW 0	WNW 0	WNW 0	WNW 8
7	3.3	NE 2	E 9	NE 5	NE 6	NE 3	N 0	N 0	N 0	N 7	NNW 6	NNW 6	NNW 6
8	2.4	NNE 4	ENE 4	NNW 2	NNE 3	N 5	NE 2	NE 1	NE 1	WNW 2	N 4	N 2	N 3
9	2.3	NNW 4	NNW 3	NNW 4	NNW 4	NNW 2	NNW 7	NNW 0	NNW 1	NNW 5	NNW 1	NNW 0	NNW 2
10	3.1	NNW 0	NNW 6	NNE 4	NNE 5	NNE 9	ENE 4	ENE 3	ENE 2	ENE 1	NNE 8	N 6	NNW 6
11	6.9	WNW 1	WNW 2	WNW 3	WNW 1	WSW 2	W 8	W 4	WNW 14	NW 12	NW 6	NW 3	NW 6
12	5.3	SSE 0	SSE 2	SSE 9	SSE 5	SSE 8	SSE 9	SSE 8	SSE 10	SSE 12	SSE 10	SSE 9	SSE 4
13	1.7	SE 7	SE 0	SE 0	SE 1	SE 5	SE 0	SE 0	SE 0	SE 0	SE 0	SE 0	SE 2
14	1.0	SSE 3	SSE 2	SSE 0	S 3	SSE 1	SSE 2	SSE 2	SSW 0	S 0	SSE 2	SSE 0	SSE 1
15	9.8	WNW 7	WNW 5	WNW 8	WNW 2	WNW 0	WNW 0	SW 0	S 0	SSW 4	W 6	W 8	SW 11
16	25.6	WSW 35	SW 27	W 22	SW 10	S 9	SSE 3	SE 5	SSW 19	SW 19	SSW 14	SSW 18	SSW 25
17	35.7	SSW 32	SW 27	SW 29	SW 30	SW 35	SW 34	WSW 44	SW 30	SW 25	WSW 19	SW 36	SW 36
18	20.6	W 25	W 24	W 14	WSW 23	W 26	W 25	W 18	WSW 17	SW 24	WSW 26	WSW 28	WSW 29
19	3.1	SW 5	S 6	SSE 10	SSE 6	SSE 8	SE 6	SE 7	SE 2	SE 4	SE 3	S 0	WSW 3
20	3.3	SE 7	SSE 7	S 4	NW 5	NW 5	N 4	W 5	WNW 13	NW 3	SSE 6	S 0	S 1
21	0.0	SE 0	SE 0	SE 0	SE 0	SE 0	SE 0	SE 0	SE 0	SE 0	SE 0	SE 0	SE 0
22	12.2	WNW 0	WNW 0	WNW 1	WNW 8	WNW 3	WNW 0	NE 2	ESE 2	ESE 2	SSE 1	NW 1	WNW 8
23	29.9	SW 28	WSW 26	WSW 28	WSW 31	SW 36	WSW 26	WSW 34	WSW 29	WSW 30	WSW 26	SW 28	SW 32
24	34.9	SW 42	WSW 46	WSW 39	WNW 44	W 24	WNW 33	WSW 28	WSW 29	WSW 27	WSW 29	WSW 39	WSW 32
25	36.9	SW 15	WSW 25	WSW 27	WSW 23	WSW 27	SW 28	SW 35	SW 30	SW 24	SSW 30	SSW 40	SSW 37
26	28.2	WSW 42	WSW 43	W 41	W 31	W 27	W 27	W 26	W 22	W 27	W 23	WSW 30	W 36
27	15.9	SW 25	WSW 27	WSW 19	W 15	W 3	SW 5	SSW 10	SSW 10	SSW 10	SW 10	SW 9	SW 11
28	11.8	W 17	W 14	W 8	W 8	W 9	W 10	W 12	W 9	W 11	W 10	W 13	W 14
29	3.0	WNW 13	WNW 8	WNW 8	WNW 9	WNW 7	WNW 2	WNW 2	WNW 3	WNW 2	WNW 0	NW 0	WNW 4
30	9.3	W 0	W 5	W 0	W 5	W 0	WNW 10	WNW 1	WNW 1	WNW 8	WNW 2	SW 12	SSW 10

Windrichtung und Geschwindigkeit (Kilometer pro Stunde).

November

Zürich

Tag	12 ⁰⁰ -13 ⁰⁰	13 ⁰⁰ -14 ⁰⁰	14 ⁰⁰ -15 ⁰⁰	15 ⁰⁰ -16 ⁰⁰	16 ⁰⁰ -17 ⁰⁰	17 ⁰⁰ -18 ⁰⁰	18 ⁰⁰ -19 ⁰⁰	19 ⁰⁰ -20 ⁰⁰	20 ⁰⁰ -21 ⁰⁰	21 ⁰⁰ -22 ⁰⁰	22 ⁰⁰ -23 ⁰⁰	23 ⁰⁰ -0 ⁰⁰	Summe
1	WNW 4	WNW 2	WNW 3	WNW 2	WNW 2	WNW 0	WNW 1	WNW 0	WNW 0	WNW 1	WNW 2	NW 2	78
2	E 4	NNE 3	NNE 3	NNE 0	NNE 2	ENE 4	ENE 4	WNW 15	WNW 10	WNW 0	WNW 6	WNW 7	120
3	WSW 2	SW 2	SW 1	SW 0	SW 0	SW 5	SW 3	SW 0	SW 0	SW 0	SW 0	SW 2	45
4	W 1	SW 4	SW 4	SW 5	SW 0	SW 0	SW 0	SW 0	SW 0	SW 0	SW 0	SW 0	18
5	NW 6	WNW 7	WNW 11	WNW 8	WNW 5	WNW 0	WNW 0	WNW 0	WNW 0	WNW 0	WNW 6	WNW 8	76
6	WNW 8	WNW 8	NW 2	NW 3	NW 0	NW 1	NW 5	NW 9	NW 7	NW 1	NW 1	N 4	62
7	NW 6	NNE 6	NNE 3	NNW 3	S 3	WSW 2	WSW 2	WSW 2	WNW 1	WNW 3	WSW 1	SW 2	79
8	NNE 3	NNE 1	NNE 0	NNE 0	NNE 5	NNE 2	NNW 4	NW 0	NW 1	N 1	N 3	NNW 5	58
9	NNW 2	NNW 4	NNW 4	NNW 7	NNW 1	NNW 0	NNW 0	NNW 0	NNW 0	NNW 0	NNW 0	NNW 0	55
10	N 7	N 2	N 2	NNE 3	ENE 0	ENE 0	NNW 0	NNW 0	NNW 0	NNW 0	NW 4	WNW 3	75
11	W 9	W 15	WNW 17	NW 8	WNW 5	W 6	W 4	S 10	SSE 10	SSE 8	SSE 7	SSE 4	165
12	SSE 9	SSE 5	S 8	S 5	S 0	S 0	S 0	S 0	S 0	SE 5	SE 0	SE 7	128
13	SW 1	SW 0	SW 1	SW 4	WSW 0	WSW 0	WSW 0	WSW 0	SSW 2	SSE 6	SSE 7	SSE 4	40
14	WNW 1	W 0	SSW 0	SSW 1	SSW 0	SSW 1	SSW 0	SSW 0	SSW 0	SSW 0	SSW 1	WNW 5	25
15	SW 8	S 8	S 7	SSW 7	S 5	S 10	SW 8	SW 22	WSW 29	WSW 31	WSW 27	WSW 21	234
16	SSW 28	SSW 23	S 23	SSW 28	SW 34	WSW 40	WSW 34	WSW 45	SW 38	W 27	WSW 42	SW 46	614
17	SW 40	WSW 36	SW 39	SW 46	SW 41	WSW 45	WSW 41	SW 39	SW 44	SW 40	W 29	WSW 40	857
18	WSW 31	W 24	WSW 25	WSW 18	WSW 16	WSW 8	SSW 15	WSW 21	WSW 21	W 18	W 13	NNW 5	494
19	WNW 3	WNW 5	WNW 0	WNW 0	WNW 0	WNW 0	WNW 0	WNW 0	WNW 0	WNW 0	WNW 0	WNW 6	74
20	S 3	S 0	S 0	S 6	S 2	SE 5	SE 0	SE 0	SE 4	SE 0	SE 0	SE 0	80
21	SW 0	SW 0	SW 0	SW 0	SW 0	SW 0	SW 0	SW 0	SW 0	SW 0	SW 0	WNW 0	0
22	W 17	WSW 21	WSW 20	WSW 17	SW 18	SW 22	WSW 29	WSW 29	SW 26	WSW 25	WSW 22	WSW 20	294
23	SW 31	SSW 30	SSW 31	SW 31	SW 37	SSW 24	SW 16	W 21	W 26	WSW 31	WSW 47	WSW 38	717
24	W 34	WSW 35	W 29	WSW 32	WSW 41	WSW 39	WSW 40	WSW 36	WSW 40	WSW 36	WSW 29	WSW 25	837
25	SSW 35	SSW 36	SW 37	SW 41	SW 39	SSW 45	SW 51	WSW 70	WSW 61	WNW 43	W 38	W 48	886
26	W 28	W 30	W 32	WSW 30	WNW 16	WSW 29	WSW 24	WSW 29	WSW 26	WSW 20	WSW 18	SW 20	677
27	W 13	W 21	W 20	WSW 20	WSW 18	WSW 20	WSW 20	WSW 22	W 24	W 17	W 17	W 15	381
28	WSW 21	W 18	W 14	WNW 13	WNW 9	W 13	WNW 8	WNW 9	WNW 11	WNW 10	WNW 10	WNW 12	283
29	NNW 4	NNW 2	NNW 0	NNW 1	NNW 0	NNW 2	NW 0	NW 5	W 1	SW 0	SW 0	SW 0	73
30	SW 13	SW 10	WSW 11	SW 13	SW 14	SSW 16	SW 23	WSW 18	WSW 19	WSW 13	WSW 14	WSW 6	224

Zum Unglück

Ausführlicher Bericht aus der NZZ von 1928, übersetzt von Jeannette Uhr

Unglücksfälle und Verbrechen NZZ 18. November 1928 d6

Schweres Schiffsunglück auf dem Zürichsee Pfäffikon (Schwyz)

18. November. Am Samstag fegte ein schwerer Sturm über den oberen Zürichsee. Als um die Mittagszeit ein Motorledischiff von Pfäffikon nach Zürich unterwegs war, preschte der wilde Wind das Wasser hoch auf und warf eine Welle über das tiefgehende, mit etwa 100 Tonnen Kies und Sand beladene Schiff. Das darauf einen halben Kilometer unterhalb der Ufenau versank. An Bord befanden sich 4 Mann Besatzung. Drei, der 34 jährige Schlosser Ernst Baumann, der um drei Jahre jüngere Fritz Jordi und der 1907 geborene Schiffsmann Josef Niederberger, die sich, wie man vermutet, vor dem Sturm in den Maschinenraum gerettet hatten, gingen mit dem Schiff unter und fanden den Tot. Baumann hinterlässt Frau und Kind. Seine beiden Gefährten waren ledig, alle Drei wohnten in Pfäffikon. Der Schiffsmann Franz Kaiser, der vierte Mann der Besatzung, hatte sich schwimmend retten können. Die Leichensuchmannschaft der Stadtpolizei wird am Montag die Nachforschungen nach den Toten aufnehmen. Das Motorlastschiff gehörte der Firma Hunziker und Co.AG. Sandsteinwerke in Zürich, Sein Wert soll 35 – 40'000 Franken betragen.

Pfäffikon (Schwyz) 18. November (Korr) Die Nachforschungen nach den ertrunkenen Schiffsleuten war leider bis heute Sonntagnachmittag Ergebnislos.

NZZ 19. Nov. 1928

Vergangenen Samstagnachmittag ereignete sich unweit der Insel Ufenau im Zürichsee, wie wir im Morgenblatt bereits gemeldet haben, ein schweres Schiffsunglück, das drei Menschenleben forderte. Samstagnachmittag kurz nach halb 2 Uhr wurde von Pfäffikon aus ein Ledischiff wahrgenommen, das im Sturm und Regen mit den Wellen kämpfte. Es handelte sich um das letzte dem Mittag fälligen Ledischiff Nr. 4 der Steinfabrik Zürichsee in Pfäffikon. Es hielt gewöhnlich Kurs nach Pfäffikon und suchte etwa 500 Meter unterhalb der Insel Ufenau ans rettende Ufer zu gelangen. Da es sich offenkundig in schwerster Not befand, wurde zur Hilfeleistung am Pfäffiker Ufer eine Rettungsmannschaft sofort aufgeboden. Es begaben sich ein Motorboot mit 5 Mann und 2 Ruderschiffe zusammen mit 3 Mann auf den See. Während die Rettungsaktion im Gange war, versank das Schiff. Es galt nun, der mit dem Tode ringenden Mannschaft rasche Hilfe zu bringen. Leider wollte es ein verhängnisvoller Zufall, dass in Folge der hohen Wellen bestimmte Teile des Motorbootes so durchnässt wurden, dass dessen Weiterfahrt auf knapp halbem Wege einen Unterbruch erfuhr. Unterdessen erkämpften sich die beiden Ruderschiffe den Weg nach der Unglücksstelle. Verzweifelt rief hier ein Mann, der sich an einem Stein klammerte um Hilfe. Er wurde vom grösseren Ruderschiff aufgenommen. Von der übrigen Besatzung war nichts zu sehen. Es trieben einzig noch Ruder, sogenannte Stachel, Bretter, zwei Ölfässer und die Steuerhütte auf den Wellen. Es stellte sich heraus, dass das Schiff eine 4 Mann starke Besatzung gehabt und somit 3 Mann den Tod in den Fluten gefunden hatten. Der gerettet Franz Kaiser wurde am Ufer sofort gepflegt. Er gab eine ausführliche Schilderung des Vorganges: Das Schiff fuhr am Samstagvormittag um halb 11 Uhr von Nuolen ab, mit Pfäffikon als Ziel. Da der Mannschaft das Wetter nicht ganz geheuer schien, belud sie das Schiff bei weitem nicht so, wie es bei dessen Tragkraft zufällig gewesen wäre. Die Ladung bestand je zur Hälfte aus Schlagkies und Sand. Im Obersee kam das Schiff bei anscheinend vorübergehender Verschlechterung des Wetters in hohen Wellengang, so dass die Mannschaft es vorzog, im Rapperswiler Oberseehafen zu stationieren, um die Weiterfahrt besseren Wetters abzuwarten. Nach 75 Minuten konnte das Schiff auch wieder abfahren und schon hofften die Leute, glücklich im Hafen der Fabrik in Pfäffikon landen zu können, als etwa auf halben Wege der Sturm neu auftrat und zwar mit verstärkter Wucht. Kaiser gab Weisung, das Vorderteil

des Schiffes vorsichtshalber zu entlasten. Trotzdem überfluteten gewaltige Wassermengen von Vorn her das Schiff. Die Lage wurde so bedrohlich, dass Baumann, Jordi und Niederberger ins Wasser sprangen. Als Letzer folgte Kaiser, der das Steuer erst verliess, als das Schiff schon bedeutlich Neigung zum Sinken zeigte. Es gelang Kaiser, nach dem erwähnten Stein zu schwimmen, der sich etwa 150 Meter abwärts der Versinkungsstelle befindet. Als er ihn erreichte, und zurück blickte, waren Besatzung und Schiff verschwunden. Von den Wellen noch einmal zurück gerissen gelang es ihm doch noch einen am Steinangeschmiedeten Ring zu fassen und so, wenig über der Wasseroberfläche, eine halbe Stunde auszuharren. Bis Sonntagabend konnten wegen der Witterung die Leichen seiner 3 Kameraden nicht geborgen werden. Es sei noch betont, dass das Schiff mit Rettungsmaterial genügend versehen war. Der unterwartete rasche Hereinbruch der Katastrophe dürfte wohl deren Benutzung verunmöglicht haben.

Unglücksfälle und Verbrechen NZZ, 20. November 1928 a2

Zum Schiffsunglück auf dem Zürichsee

Pfäffikon (Schwyz), 19. Nov. Die Leichen Ernst Baumann und Friedrich Jordi, wurden am Montagvormittag geborgen. Dagegen konnte Josef Niederberger am Montag bis gegen 5 Uhr abends noch nicht gefunden werden. Über die Bergungsarbeiten wird uns berichtet: Samstag und Sonntag musste das Bergungswerk wegen der stürmischen Witterung erfolglos bleiben. Montag früh fuhren ein Motorboot und mehrere Ruderschiffe mit einem Suchapparat aus Bäch an die Unglücksstelle des Sees, der nun in milder Herbstsonne friedlich dalag.

Um 9 Uhr 50 Minuten gelang die Bergung von Fritz Jordi und kaum zehn Minuten später konnte Ernst Baumann dem Wellengrab entrissen werden. Beide lagen etwa 20 Meter ostwärts des Schiffes, ungefähr 10 Meter voneinander entfernt. Sie wurden über den See nach Freienbach gefahren und dort aufgebahrt. Beide werden indessen an anderen Orten beerdigt. Baumann in Winterthur, Jordi in Mettmen. Nach Niederberger musste weiter gesucht werden. Als besonders tüchtiger Schwimmer konnte er sich vielleicht mehr vom Schiff entfernen. Es wird aber auch mit der Möglichkeit gerechnet, dass er unter dem Schiff liege. Um 4 Uhr nachmittags landete bei Pfäffikon von der Unglücksstelle her ein Ruderschiff. Der u.a. ein Mantel und das Dach der an die Ufenau geschwemmten Steuerhütte brachte. Damit kam Kunde, dass alles Suchen nach Niederberger bis dahin vergeblich gewesen sei. Mit der Hebung des Schiffes durch die Zürcher Firma Stäubli soll noch diese Woche begonnen werden. Über den Hergang des Unglücks ist noch zu erfahren; der Untergang des Ledischiffes wurde vom pfäffiker Ufer mit angesehen. Aus der Schilderung des Augenzeugen geht hervor, dass sich Kaiser in der Steuerhütte befand, während die drei Ertrunkenen vorn standen. Zur kritischen Zeit sah der Zeuge, zuerst einen Mann dann alle drei Männer einmal nach der Steuerhütte und wieder nach vorne eilen. Dann verschwanden die drei Männer; sie waren bei höchster Gefahr in den See gesprungen. Kurz darauf tobte der Sturm besonders heftig. Das Schiff drehte sich etwas und versank dann, zuerst mit dem Vorderteil, in dem sich die Ladung befand. Zuletzt stieg eine schwarze Rauchwolke auf. Aus der Darstellung des geretteten Schiffsfahrers Kaiser, ergibt sich dem Vernehmen nach, dass er kurz vor dem Untergang des Schiffes samt der Steuerhütte vom Sturm in den See geschleudert und nur mit letzter Anstrengung wieder an die Oberfläche gekommen sei. Kaiser befindet sich gegenwärtig wieder wohl. Das Schiff war nicht übermässig beladen. Vielmehr ist nochmals betont, dass das Gewicht der Ladung erheblich unter der Grenze der Tragkraft stand. Ein Verschulden irgendwelcher Art liegt nicht vor. Das Unglück ist einzig dem Sturm zuzuschreiben, der in nicht voraussehbarer Weise plötzlich mit ungewöhnlicher Wucht auftrat.

NZZ 30. November 1928 f2

Das am 17. November Nähe der Ufenau versunkene Ledischiff in Pfäffikon liegt noch auf dem Seegrund. An genau kenntlich gemachter, etwa 13 Meter tiefen Stelle. Bis jetzt konnte die Hebung schon wegen der Witterung nicht vorgenommen werden. Die sorgfältige Prüfung von Lage und Zustand des Schiffes durch Taucher hat ergeben, dass es seitlich abgedreht liegt, mit dem in Folge der Ladung schwereren Vorderteil nach unten. Durch den Aufprall auf dem Grund hat es vorne zum Teil erheblichen Schaden erlitten. Ein Eindringen in die enthaltene Kabine ist bei der gegenwärtigen Lage des Schiffes kaum möglich. Der wertvolle Kompass wurde an Land gebracht. Neben die im Verlaufe der letzten Woche erfolgten Bergung auch des 3. Opfers, I. Niederberger, ist zu berichten, dass die Leiche durch den privaten Suchapparat aus Bäch unmittelbar beim Schiff gefunden worden ist. Bei den nachfolgenden Tauchungen konnte auch das Velo Niederbergers gehoben werden. Die Zeit des Unglücks ist dadurch festgelegt, da die Uhren der beiden zuerst geborgenen Schiffsleute, Baumann und Jordi übereinstimmend auf 1 Uhr 25 Minuten stehen geblieben sind.

Unglücksfälle und Verbrechen NZZ 1929

Zu den Schiffsunfällen auf dem Zürichsee wird uns neuerdings geschrieben: Mit grösstem Bedauern habe ich Kenntnis genommen von den zwei neuesten bedenklichen Schiffsunfällen im Obersee. Seit etwa 5 ½ Monaten sind nun auf dem Zürichsee vier beladene Ledischiffe untergegangen und mehrere Schiffsleute ertrunken: zwei in der Nähe der Ufenau im November 1928 und zwei auf dem Obersee im April. Dies mahnt zum Aufsehen. Gegen das Vorkommen der Stürme können wir nicht ankämpfen; wohl aber bei besseren Mitteln gegen die grosse Gefahr die sie im Gefolge haben. Wenn man immer und immer wieder sehen kann, wie unverantwortlich diese Ledischiffe gewöhnlich überladen werden, muss man sich überhaupt wundern, dass sich derartige Unglücksfälle nicht noch häufiger ereignen. Wenn eine solche Schiffsladung nur noch ein bis zwei Handbreiten Freiboard hat, braucht es keinen ausserordentlichen Sturm, um sie innert wenigen Minuten zum Sinken zu bringen. Wozu haben wir ein Gesetz betr. Regelung der Schifffahrt auf den zürcherischen Gewässern für die Gültigkeit auf dem ganzen Zürichsee vereinbart mit den zwei weiteren Uferkantonen Schwyz und St. Gallen.

Zu was haben wir im Weiteren die zur regelmässigen und periodischen Beförderung von Personen und Gütern konzessionierten Schifffahrtsunternehmungen der Aufsicht des Bundes unterstellt? Entweder sind die betreffenden Vorschriften ungenügend oder aber deren Handhabung. Auf jeden Fall hat auch die Öffentlichkeit nicht nur die Familien der Verunglückten und die durch Sachhaben Betroffenen (Unternehmer oder Versicherungen) ein grosses und sehr berechtigtes Interesse daran, ein öfters Vorkommen derartigen unverantwortlichen Unglücksfälle mit allen in Gebot stehenden Mitteln verhindern zu suchen. Dies ist ein Gebot der öffentlichen Sicherheit gegenüber Menschenleben und Sachschaden. Jng. J. Seb.

Die Suche nach Hinterbliebenen von Benno Schüpfer

Die Idee, Hinterbliebene des Schiffsunglückes zu suchen, wurde nach dem letzten Tauchgang zum Wrack aufgenommen.

Benno hat sich dieser schwierigen und zeitraubenden Aufgabe gewidmet.

Die Original Totenscheine (Kopien) wurden freundlicherweise durch Anfrage von Benno für unser Projekt von der Gemeinde Freinbach SZ, zur Verfügung gestellt

Totenscheine

Sehr geehrte Damen und Herren

Ich bin Mitglied der Swiss Archeodivers. Dieser Verein besteht aus Sporttauchern die sich für Archäologie interessieren und Archäologische Projekte zuhanden des Kantonalen Archäologischen Amt in Zürich durchführen. Wir haben uns spezialisiert auf die Wrackarchäologie und dokumentieren Schiffswracks im Zürichsee.

In unserem aktuellen Projekt untersuchen wir ein Lastschiff-Wrack vor der Insel Ufenau, welches am 17. November 1928 in einem Sturm gesunken ist. Aus den Zeitungsarchiven fanden wir eine Unfallmeldung über dieses Schiff und darin wurde erwähnt, dass 3 Personen (einer davon war Josef Emil Niederberger) verstarben und 1 Person gerettet werden konnte. Da in diesem Bericht alle Personen namentlich erwähnt wurden, erhielt ich auf Anfrage in der letzten Wohngemeinde der Verstorbenen einen Auszug des Totenregisters.

Für unseren Abschlussbericht möchten wir den Verstorbenen eine Würdigung über deren Geschichte und wenn möglich ein Gesicht geben.

Da Josef Emil Niederberger Bürger von Dallenwil / NW war, gelange ich in meinen Nachforschungen an Sie. Ich konnte bis jetzt folgendes über Josef Emil Niederberger herausfinden:

Personalien:

Name, Vorname: Niederberger, Josef Emil

Geburtsdatum: 12.10.1907

Sterbedatum: 17.11.1928 / 13:30 Uhr

Bürger von: Dallenwil / NW

Sohn des: Niederberger Remigius und der Christina geboren Dörmi (oder Doimi; leider einwenig ungenau geschrieben)

Zivilstand: Ledig

Beruf: Maschinist

Zuletzt Wohnhaft in: Halten, Freienbach / SZ

Todesursache: Im See ertrunken

Leichnam aufgefunden: 20.11.1928 / 11:00 Uhr

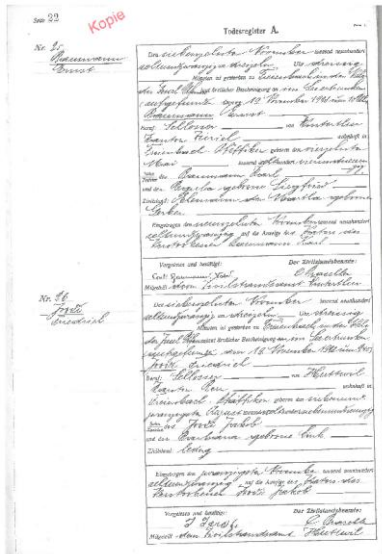
- Gibt es noch lebende Nachfahren / Verwandte von Josef Emil Niederberger
- Wenn Ja: ist es möglich diese zu kontaktieren um mehr über den Verstorbenen zu erfahren
- Haben sie eventuell noch Unterlagen über Josef Emil Niederberger

Anfragen an:

Zivilstandesamt Freienbach
Zivilstandesamt Nidwalden

Herr Forrer
Doris Leutwyler

Totenscheine



Ertrunken:

Ernst Baumann, Schlosser von Winterthur, Geb. 1894

Verheiratet, Vater zweier Kinder

Fridrich Jordi, Schlosser von Huttwil Bern, Geb. 1897

Ledig

Josef Niederberger Maschinist von Dallenwil

Niedwalden. Geb. 1907

Ledig, stand kurz vor der Verheiratung

Alle drei Wohnhaft in Pfäffikon SZ

Am Leben:

Franz Kaiser (Kapitän) Geb. 1901 wohnhaft in Nuolen

Alter und Ladung des Ledischiffes

Der ganze Rumpf besteht aus Tannenholz und ist identisch mit der Bauweise wie sie von Hasler beschrieben wird. (Siehe Quellenverzeichnis)

Ledischiffe dieser Art und Form wurden zwischen 1870 und 1900 gebaut.

Nachträglich wurde der Laderaum mit Eisenblechen und schweren Eisenträgern verbaut.

Da das Wrack kieloben liegt, konnte die Ladekapazität anhand der Länge und dem Alter des Ledischiffes auf ca. 160 Tonnen geschätzt werden.

Die Ladung bestand aus Sand und Bruchsteinen.

Innenansicht des Laderaumes



Laderaum, mit Eisenblechen und Eisenträgern

Bild: Markus Inglin

Kaffeetasse



Aluminium Kaffeetasse ca. 1928, gefunden beim Wrack



Holzart

Die Schiffsschale besteht aus Tannenholz, nachträglich wurde ca. 1910 eine Eisenwanne eingebaut.



Wrack Ufenau (Tannenholz) Die Schiffsschale wurde aus Tannenholz angefertigt.

Ladung

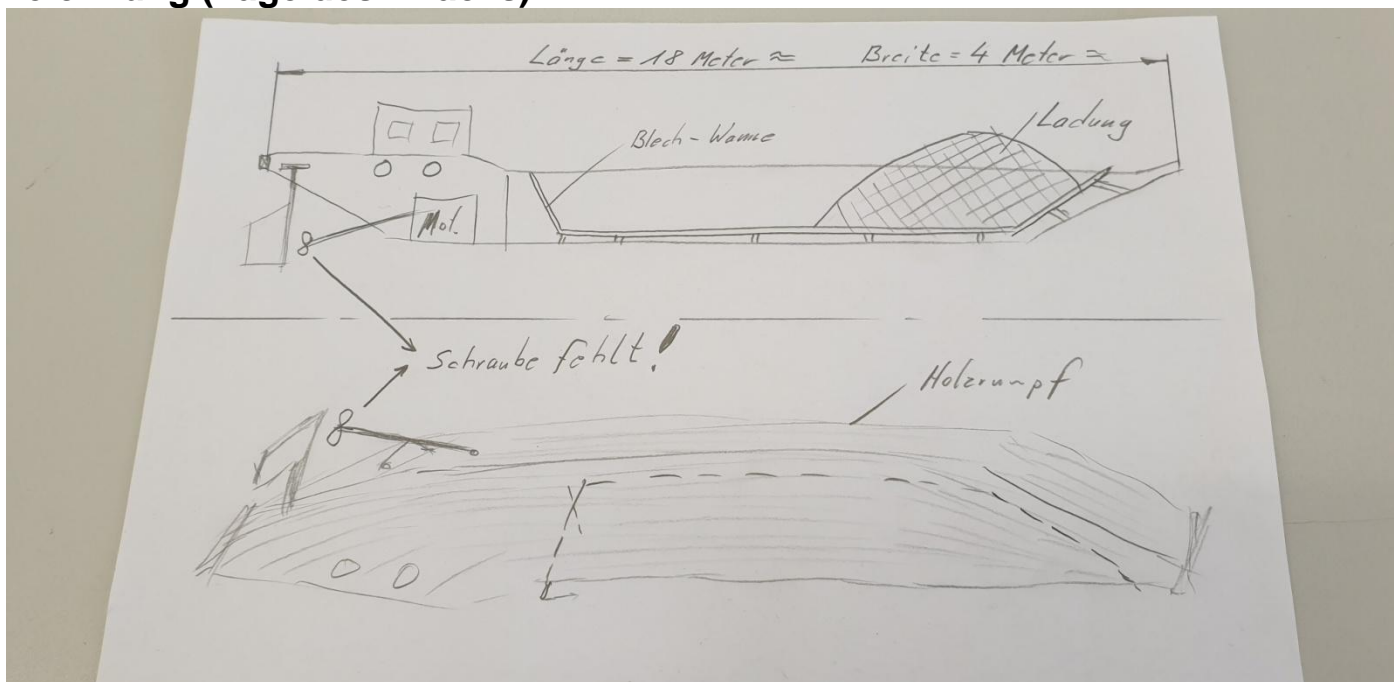


Die gefundene Ladung besteht aus Sand und grossen Steinen



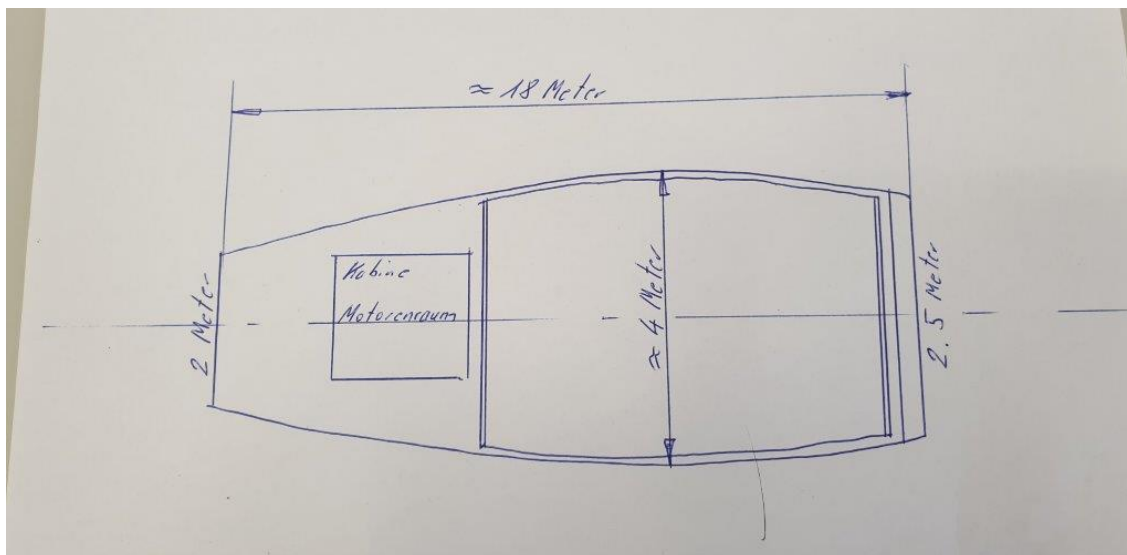
Taucher beim ausmessen des Wracks

Zeichnung (Lage des Wracks)



Wrack Kieloben

Grösse der Wracks (Länge 18 Meter, Breite 4 Meter)



Aufträge, Technik, Bewilligungen

- | | |
|--|--|
| ▪ Dokumente über Wrack suchen | ZSZ, smd.ch |
| ▪ Zürichsee Zeitungen & NZZ Jahrgänge 1928 | Adelrich Uhr |
| ▪ Schiffsbauer suchen | keine |
| ▪ Handzeichnung vom Schiff erstellen | Adelrich Uhr |
| ▪ Altersbestimmung (Dendrochronologie) | nicht erforderlich |
| ▪ Film und Fotomaterial | Markus Inglin, Rolf Jansen, Adelrich Uhr |
| ▪ Diverse Bilder | alle Teilnehmer |
| ▪ Schlussbericht | Adelrich Uhr |

Materialien und Methoden

- konventionelle kältetaugliche Taucherausrüstungen
- Massbänder
- Zeichenbretter
- Unterwasser Foto- / Filmkamera (Canon EDS5D Mark4), Gopro4, Nikon, usw.
- Markierungsboje (Benno Schüpfer)
- Motorboot: Seeretter Horgen, TC Glaukos Kilchberg
- Notfallkoffer
- Metallsuchgerät
- Boden- und 3D Sonar Geräte, GIS Daten

Tauchtechnik

Die vorgesehene Dauer der Tauchgänge betrug 30 bis 40 Minuten.

Vorbereitende Arbeiten

- Vorbesprechung mit allen Teilnehmern
- Bojen setzen
- Bewilligungen einholen
- Arbeitsaufteilung
- Kontrolle



Bewilligungen

- Bojen setzen (Seepolizei Oberrieden informieren)
- Baudirektion, Amt für Raumentwicklung Archäologie & Denkmalpflege
- Berufsfischer informieren

Vermessung

Auf ein kompliziertes Gerüst wird verzichtet. Das Wrack wird mit Messbändern und Doppelmetern ausgemessen.

Tauchgänge zum Wrack Nr. 1 und Nr. 2

Datum	Bilder	Taucher und Helfer	Bemerkungen
3. Januar 2019 Tauchgang 1		Taucher: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Agi Uhr ▪ Benno Schüpfer ▪ Markus Inglin Bootsführer: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Seeretter Horgen ▪ Christoph Schwarzenbach 	Wädenswil Wrack auf 14 Meter Westlich der Insel Ufenau ca. 300 Meter Lastkahn, Alter ca. 110 Jahre
28. April 2019 Tauchgang 2		Taucher: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Walter und Patrick ▪ Benno und Fabian ▪ Böbi und Nadia ▪ Markus (Film) Bootsführer: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Hugo TC Glaukos 	Wrack ausmessen Gegenstand geborgen: Eine Aluminium Tasse

Die Suche nach den Hintergründen

Besitzer und Unglückshergang

1898 gründet Wilhelm Höninghaus die «Steinfabrik am Zürichsee». Sie beschäftigt 1952 rund 100, 1970 um die 200 Personen. Der Umsatz von ca. 9 Mio. Franken wird mit der Herstellung von Kalksandsteinen, Betonröhren, Zaunpfählen, Platten und Fassadenelementen erreicht. Das Unglück ist ausführlich in der NZZ beschrieben.




Steinfabrik am Zürichsee



Wrackstelle

Rettungsboot (Franz Kaiser)

Involvierte Personen und Stellen

Projektleitung	<p>Adelrich Uhr Instr. NASIII Fröschlezenstr. 22 8340 Hinwil 079 567 35 31 adelrich@gmx.net</p> <p>www.archeodivers.ch www.tauchclub-zuerichsee.ch</p>	
Taucher der Swiss Archeo Divers Tauchclub Zürichsee und verschiedene Organisationen.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ernst Kull ▪ Benno Schüpfer ▪ Patrick Tanner ▪ Markus Inglin ▪ Nadia Brader ▪ Fabian Kohlas ▪ Rolf Jansen ▪ Walter Vismara 	
Amt für Raumentwicklung	Adrian Huber Baudirektion, Amt für Raumentwicklung Archäologie & Denkmalpflege	
Seepolizei Oberrieden	Thomas Süssli	
Meteo Schweiz	Marc Grundlehner	
Berufsfischer Freienbach	Stefan Zehnder	
Bootsführer	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Adelrich Uhr ▪ Christoph Schwarzenbach ▪ Seeretter Horgen ▪ Tauchclub Glaukos Kilchberg ▪ Hugo Würsch 	
Text Korrektur	▪ Patrick Tanner (Text und Schlussbericht)	
Text	▪ Jeannette Uhr (Text Korrektur)	
Presse ZSZ	Michel Wenzler	

Quellenverzeichnis

- Vorindustrielle Lastsegelschiffe in der Schweiz von Thomas Reitmaier
- Hans Hasler (Schiff und Schiffflüt)
- Archiv Zürichsee-Zeitung
- Archiv Neue Zürcher Zeitung
- Geografisches Informationssystem (GIS)

Sämtliche Projekte werden von "Swissarcheodivers" Mitglieder bezahlt.
Wer für diese Kulturhistorischen und spannenden Geschichten Spenden möchte:-)

Tauchgruppe
Swiss Archeodivers
8807 Freienbach
Konto Nr. 85-607674-1

Besten Dank

Fotos (Projekt Wrack Ufenau 2019)

