

Schiffunglück auf dem Zürichsee

Projektarbeit 2012 der Siwss Archeodivers

So würden wohl heute die Schlagzeilen lauten, für das was vor mehr als 120 Jahren nahe Meilen geschah. Die Umstände dieses Unglücks wurde durch eine Projektarbeit der Swiss Archeodivers aufgerollt. Dabei konnte auch ein weiterer Einblick in die vergangenen Tage der Schifffahrt auf dem Zürichsee aufgetan werden.

Doch beginnen wir am Anfang: Im Frühsommer 2005 legte der Berufsfischer Peter Grieser sein Netz vor Meilen aus. Als er es wieder einholen wollte konnte er dies nicht mehr, weil sich dieses irgendwie verfangen hatten. So rief er die Seepolizei, welche mit Polizeitauchern anrückte. Diese fanden das Netz, welches sich an einem gesunkenen Ledischiff verfangen hatte. Adelrich Uhr war kurz nach der Entdeckung beim Wrack und machte die ersten Fotos und Videos.

Am 15. Mai 2012 startete er das Projekt «Wrack Obermeilen». Als Projektleiter bei den Swiss Archeodivers hat er auch die nötige Ausbildung NAS II um solche Projekte zu managen. Dazu kommt ihm auch das Wissen als Tauch-Instruktor zugute, da sich das Wrack in einer Tiefe von 28 m befindet und sich nur mit einem Freiwasserabstieg betauen lässt. Dabei stand natürlich die Sicherheit der Taucher immer im Vordergrund. So wurden auch nur Taucher mit der nötigen Erfahrung eingesetzt.

Damit nicht zu viele Taucher auf einmal am Wrack sind, wurden Aufgabenblöcke definiert, wo verschiedene Tauchteams an unterschiedlichen Tagen arbeiten. Bevor be-

gonnen werden konnte das Wrack zu erforschen, mussten noch die Netzreste entfernt werden welche zum Teil immer noch vorhanden waren. Diese stellten eine zu grosse Gefahr für die Tauchteams dar, vor allem wenn die Sicht schlecht ist. So wurde beim ersten Tauchgang diese Netzreste entfernt und geborgen und Fotos und Videoaufnahmen gemacht.

Bei den anschliessenden Tauchgängen wurde das Wrack akribisch untersucht und vermessen.

Besonders wurde die Steuervorrichtung untersucht. Da es sich um eine «Stürtüü» handelt, welche auch früher schon selten war bei den Lastschiffen. Dies ist ein Steueruder welches sich per Kurbel anheben liess, ähnlich einer Stockwinde. Der ganze Hub betrug ein Meter. So konnten die Schiffe näher an seichte Ufer hinfahren ohne das Steuerruder zu beschädigen. Auch beim Rudern wurde es aus dem Wasser gehoben um besser manövrieren zu können.

Dazu kam eine Steuerarretierung mit einem Rechen. Dies ermöglichte beim Segeln das Steuerruder, zu arretieren. So musste nicht immer ein Mann am Steuer stehen.

Oder anders gesagt, es ist eine Art einfacher «Autopilot». Der Rechen hat eine Länge von 60 cm und wurde geschmiedet und per Hand mit Säge und Feile die Nuten herausgearbeitet.

Bei einem Lastschiff ist auch immer die Ladung interessant. So hatte das 18 Me-

ter lange und 4 Meter breite Ledischiff 34 Steinquader an Bord. Durch das Ausmessen der Steine konnte ein Gewicht von ca. 168 kg pro Stein ermittelt werden. Somit betrug das Gesamtgewicht rund 5,7 Tonnen. Die Ladung war wahrscheinlich für den Stadtbau in Zürich bestimmt. Neben der Ladung wurden auch zwei «Steinbären», eine spezielle Art eines Schubkarrens, Ruder und eine Schaltstange entdeckt. Auch eine Rundholzstange welche wahrscheinlich die «Rahe», lag beim Wrack. An dieser 6 Meter langen Stange wurde das Segeltuch befestigt und mit Leinen am Mast hochgezogen. Leider konnte der Mast nicht gefunden werden.

Ein wichtiges Merkmal für die Altersbestimmung konnte aber am Wrack gefunden werden. Je nachdem wie die Planken und die anderen Holzteile zusammen gefügt sind kann die Zeitepoche, wann und wo das Schiff gebaut wurde, abgeschätzt werden. Durch den Fund von Schiffsnägel aus Eisen kann das Baujahr des Schiffes in die zweite Hälfte des 19. Jahrhunderts eingeordnet werden.

Im Archiv die Geschichte entdecken

Nach den Unterwasser-Arbeiten folgt das Auswerten der Daten und die Suche in den Archiven um mehr Licht in die Hintergrundgeschichte zu bringen. Erste Anlaufstelle war das Archiv der Zürichsee Zeitung. Auch früher war ein Untergang eines Schiffes, ein Bericht in der Zeitung wert. Nur wo anfangen? Dank den gefunden Schiffsnägel, der Bauform und der Ladung wurde die Suche auf Ende des 19. Jahrhunderts begrenzt. Auch die Ausgaben der Wintermonate konnten vernachlässigt werden, da in dieser Zeit wenige Steintransporte für den Stadtbau ausgeführt wurden. Somit wurden alle archivierten Zeitungsausgaben von den Monaten Juli bis Oktober ab 1880 durchsucht. Nach 16 Stunden im Archiv wurde ein Bericht vom 19. Oktober 1890 gefunden. Dieser Beschrieb kurz, dass ein Lastschiff vor Obermeilen gesunken ist. Durch diesen Fund wurde noch im Kantonalen Archiv Zürich die Ausgaben der NZZ durchsucht. Dabei fand man einen ausführlicheren Bericht über das Unglück.

Es wird berichtet, dass am 16. Oktober 1890 ein beladenes Stein-Ledischiff auf dem Zürichsee unterwegs war. Nach 8 Uhr war das Transportschiff in der Mitte des Sees,

zwischen Au und Meilen unterwegs, als ein Weststurm über den See brauste. Die Schiffsbesatzung kämpfte gegen den Sturm und die Wellen, wurden aber dabei Richtung Meilen abgetrieben. Die Mannschaft des gerade in Meilen angelegten Güterdampfers «Rapperswil» sah den Todeskampf der Besatzung des Ledischiffs. Sie starteten eine Rettungsaktion. Selber mit dem Weststurm kämpfend, konnte sie aber die zwei Mann starke Besatzung des Ledischiffs retten. Das Ledischiff ging schliesslich vor Obermeilen unter.

Soweit war also der Unglücksvorgang geklärt. Nun konnte die Suche nach dem Schiffseigner in Angriff genommen werden. Dies war einfacher, da das Unglücksdatum bekannt war. Im Buch «Ledischiffe auf dem Zürichsee» wurde man fündig: Ein Joh. Hottinger von Stäfa bekam von einer Versicherung 400 Franken Schadenersatz für den Verlust des Lastkahns zugesprochen.

Ein neues Ledischiff, wie das untersuchte Wrack, hatte damals zwischen 600 und 700 Franken gekostet. Somit kann man davon ausgehen, dass das Ledischiff der Schifferfamilie Hottinger gehörte. Leider kann aus Mangel an Unterlagen nicht ganz klar ermittelt werden, wo das Schiff gebaut wurde. Aber es gibt Hinweise, dass es in der Werft Uerikon von Jacob Dändliker gebaut wurde.

Somit wurde das Geheimnis um das Wrack vor Obermeilen in vielen Punkten gelüftet. Dabei wurde wieder ein kleines Puzzelteil zur Geschichte der Schweizer Schifffahrt gefunden. Auch wenn es erst 120 Jahre her ist, ist so ein Unglück schnell vergessen und heute nur noch ganz wenigen Personen noch bekannt. Dank der Projektarbeit der Swiss Archeo Divers wurden die Umstände rund Unglück für die Nachwelt quasi «erhalten».

Das ganze Projekt wurde mit einem Bericht dokumentiert und dem Kantonalen Amt für Unterwasser Archäologie Zürich überreicht. Welches von Anfang über das Vorhaben und den laufenden Stand des Projektes informiert wurden.

Der vollständige Bericht kann auf der Webseite der Swiss Archeo Divers www.archeodivers.ch eingesehen werden.

Text: Markus Inglin



Die letzte Ladung des Ledischiffs. Steine welche wahrscheinlich für den Stadtbau in Zürich bestimmt waren.

Foto: Markus Inglin



Ausschnitt aus Videoaufnahmen von 2005 von Adelrich Uhr. Diese Zeigen den Rechen und den Versteller, ein alter Autopilot, um das Ruder zu fixieren.

Foto: Alderich Uhr



Taucher bei der Arbeit. Vorne sieht man das Rad einer Steinbäre aus dem Schllick ragen. Dahinter untersucht ein Taucher die ebenfalls aus dem Schllick herausschauenden Handgriffe eines zweiten Steinbäres.

Foto: Markus Inglin

Die Tauchgruppe «Swiss Archeo Divers» wurde im April 2005 gegründet. Mittlerweile verfügt sie über 21 Mitglieder. Ziel der «Swiss Archeo Divers» ist nicht nur das Sporttauchen, sondern auch die tatkräftige Unterstützung von archäologischen Diensten und das Anbieten von Weiterbildungsveranstaltungen. Die Mitglieder müssen mindestens einen «Einführungskurs in die Unterwasserarchäologie» absolviert haben und auch bereit sind, sich auf dem Gebiet der Unterwasserarchäologie weiterzubilden. Neben den normalen Clubaktivitäten werden immer wieder unterwasserarchäologische Projekte durchgeführt wie das vom Wrack Obermeilen. Mehr Infos unter www.archeodivers.ch