

Geheimnis um Ladung eines Zürichsee-Wracks

Im September schrieb Adelrich Uhr von den «Swissarcheodivers» eine Meldung an die Ortskundliche Sammlung Dürnten: «Dieses Jahr be-tauchten wir im Zürichsee vier gesunkene Schiffe zum ersten Mal. Eines dieser Wracks ist ein Ledischiff mit einer Länge von 18 und einer Breite von etwas mehr als drei Metern. Es ist in den Jahren zwischen 1850 bis 1870 vor Wädenswil untergegangen. Die ganze Ladung von ungefähr 14 Kubikmetern besteht aus Schieferkohle. Sie stammt vermutlich aus Uznach/Schmerikon oder aus Dürnten. Gerne würde ich mit zwei gehobenen Platten bei Ihnen vorbeikommen...»



Die Bearbeitungsspuren links könnten Hinweis auf die Herkunft der Kohle sein.

Das tönt verheissungsvoll und könnte eine Ergänzung zum besonders interessanten Kapitel «Schieferkohle» in der Geschichte der Gemeinde Dürnten sein.

Wer weiss das noch?

Im 19. Jahrhundert wurde solche Kohle nordwestlich von Dürnten zuerst im Tagbau, das heisst oberirdisch, abgebaut – vor

allem am Oberberg und am Binzberg. Heute noch sieht man Spuren davon. Auf dem Oberberg gibt es im Wald eine drei Meter tiefe, weite und überwachsene Senke. – Hier war einst intensiv nach Kohle gegraben worden. Im Binzbergwald findet man ebenfalls solche Stellen, wo man Schächte zu Stollen hinab gegraben hatte. Sie sind teilweise kaum mehr sichtbar, denn nach

dem Ende des Bergbaus füllten die Landbesitzer während vielen Jahren die Löcher und Mulden mit Abfall von Feld und Wald. Mit viel Glück entdeckt man aber im Tamelbach heute noch Schieferkohlestücklein. Grössere Mocken sind in der Ortskundlichen Sammlung ausgestellt. Sie stammen aus der letzten Eiszeit und sind zwischen 35 000 und 60 000 Jahre alt.

Der Name Schieferkohle stammt daher, dass die Kohlebrocken beim Trocknen in schieferartige Schichten zerfallen. Schieferkohle ist die jüngste Kohlenart und von viel geringerer Brenn-dauer als Braun- oder gar Steinkohle. Trotzdem war sie schon in vorindustrieller Zeit heiss begehrt.

Ein Schatz für die arme Bevölkerung...

Im 18. Jahrhundert hatte man im ganzen Oberland zu wenig Wald für die wachsende Bevölkerung. Holz war Mangelware und die Öfen blieben vor allem bei den armen Leuten oft kalt. Wie gut, fanden die Bauern beim Pflügen an den Dürntner Anhöhen schwarze Kohlebrocken, die trotz des unangenehmen Schwefelgeruchs beim Verbrennen Wärme in die Stuben und Küchen brachte. So begann man überall zu graben, bis 1805 das Zürcher Bergbaugesetz in Kraft trat. Nun gehörten alle Bodenschätze dem Staat. Nur noch den dreissig ärms-

ten Haushalten wurde es 1820 erlaubt, drei Kubikmeter (ein halbes Kubikklafter) Kohle für den Eigengebrauch im Staatsgebiet des südöstlichen Oberbergs zu graben. Der Pfarrer hatte diese Armen jeweils der Regierung zu melden; sie mussten für ihre Kohle nichts bezahlen. Mit der Zeit interessierten sich auch weitere Einwohner für den Brennstoff und konnten dann ebenfalls Schieferkohle beziehen; je nach Vermögensstand für eine Gebühr von einem, zwei oder drei Franken.

1836 war die Zahl der Bezüger auf 120 angewachsen; das Graben am Oberberg musste organisiert werden. Der Gemeinderat bildete Rotten mit je einem Rottmeister und einem Aufseher zur Überwachung der Arbeiten. Es mussten riesige Mengen von Kies und Lehm über der 60 bis 150 Zentimeter dicken Kohleschicht abgetragen werden, wobei auch oft Wasser austrat. Das war gefährlich: Zwei Männer verunglückten tödlich, als die hohe Abbauhalde ins Rutschen kam. Das Staatsgebiet war 1843 vollständig ausgebeutet. Bis dahin war auf einer Fläche von einer halben Hektare Kohle im Gewicht von über 5300 Tonnen gewonnen worden. Zwar gelang es dem Kanton, auf enteignetem Land den Tagbau noch ein paar Jahre weiterzuführen. Im Jahre 1849 musste dieser aber definitiv aufgegeben werden.



Der Oberberg mit dem Bauernhof, wo die Kohle gelagert wurde



Oberberg.

Auftrag für die Lieferung von Kohle		Zahlungsbuch	
No. 47			
Lieferung für die Fabrikanten in Dürnten im Monat August 1861			
Aug. 27	bei 2.00 mit dem 30. Juni 1861 von mir überl.	fr.	20
1861	ist überl. von mir überl. Kohle 100000 Stück		60
Jän. 1	bei 2.00 mit dem 2. 1/2 von mir überl. Kohle 100000 Stück	4	50
	ist überl. von mir überl. Kohle 100000 Stück		70
	bei 2.00 mit dem 8. 1/2 von mir überl. Kohle 100000 Stück	3	60

Auszug aus dem Auftragsbuch von Alois Jud.

... und wertvoll für die aufkommende Industrie

Doch damit ist die Geschichte der Dürntner Schieferkohle noch nicht zu Ende. Die Industrialisierung brauchte zunehmend mehr Energie. Die Wasserkraft allein genügte nicht mehr. So folgte das Kapitel der unterirdischen Ausbeutung der tiefer gelegenen Flöze. Johann Wolfensberger (Spinnerei Pilgersteg in Oberdürnten), Gustav Brändlin (Handelsherr aus Rapperswil) und A. Bidermann (Winterthur, Besitzer der Spinnerei Wetzikon) kauften am Oberberg verschiedene Landparzellen und den Staatswald auf. 1854 begannen sie mit der behördlichen Konzession Stollen zu bauen und förderten mit Erfolg Kohle aus bis zu 330 Zentimeter dicken Flözen.

1861 bauten Jakob Höhn aus Wädenswil und Heinrich Schulthess aus Stäfa zahlreiche Schächte und Stollen im Binzberg, wo die Kohleschicht etwas weniger dick, aber von guter Qualität war. Sie stellten einen Verwalter aus Kaltbrunn namens Alois Jud ein, der als tüchtiger Köhler bekannt war. Die Arbeit in den Stollen war ausserordentlich hart, ungesund und durch eindringendes Wasser oft gefährlich. Die Bergleute mussten liegend 30 Zentimeter Lehm unter den Flössen heraushauen, bevor man die Kohle abbauen konnte. Durch die Hauptstollen wurde diese dann mit Rollwagen ans Tageslicht befördert. Die Oberbergkohle verkaufte man vor allem an die Fabrikanten in der Umgebung, beispielsweise an

Caspar Honegger (Rüti), Trümpfer (Uster) oder Rieter und Sulzer (Winterthur). Eine «Ledi» war die Menge einer Schiffsladung und kostete am Oberberg 110 bis 160 Franken. Die neu erstellte Glattalbahn verbrauchte zwischen 1857 und 1859 200 Ledi Kohle vom Oberberg.

Das Werk am Binsberg handelte mit seiner Ware eher rund um den Zürichsee. Zwei Dürntner Fuhrleute brachten diese Schieferkohle nach Rapperswil, Feldbach oder Bubikon zum Verlad auf die Bahn oder in ein Schiff.

Ledischiffe ermöglichten schnellen Transport auf dem Seeweg

Was heute in einem Güterzug oder auf Lastwagen verschickt wird, wurde früher auf Ledischiffen über die Seen transportiert. Der gesamte alpenquerende Warenverkehr benutzte die Seen, oft sogar mehrere mit jeweils komplizierten Umlagerungen des Transportgutes. Ein Ledischiff hat keinen Kiel und sein Name stammt vom mittelhochdeutschen Wort «lede», was Ladung heisst. Dabei kam es aufs Transportmedium an: Eine «Ledi» für Mann oder Pferd war nicht dasselbe wie die «Ledi» für einen Wagen oder ein Schiff. Im Mittelalter wurden die Ledischiffe gerudert, in der Zeit der Binzbergkohle waren es Segelschiffe. Nachdem die Dampfschiffe auf dem See verkehrten, liessen sich oft mehrere Ledischiffe von ihnen an ihr Ziel schleppen. Auch heute noch verwendet man Ledischiffe mit starken Motoren, Ra-

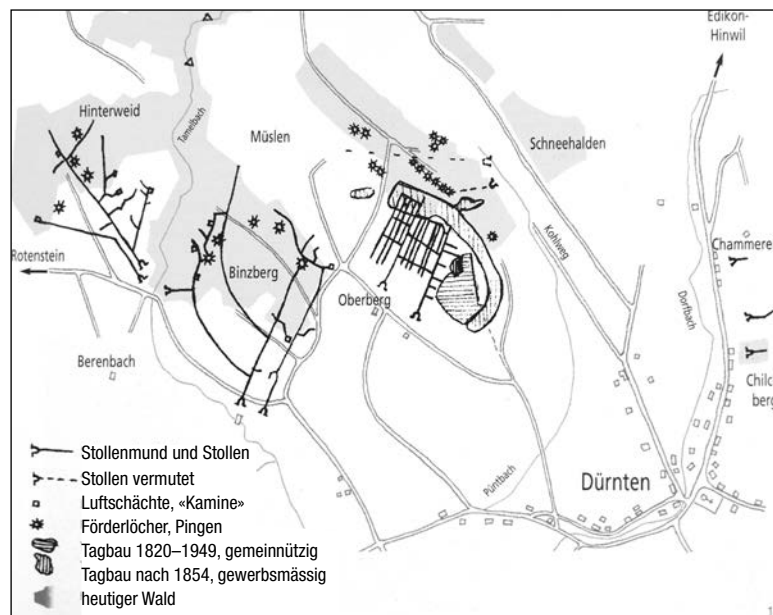
daranlagen und hoher Kapazität. Die Firma Kibag führt jährlich 300 000 Tonnen Sand, Kies und Steine vom Obersee zu ihren verschiedenen Betonwerken bis hinunter zum Hauptsitz in Wollishofen. Trotz modernster Technik ist das nicht ganz ungefährlich, besonders bei Nebel oder Stürmen, die den «lieblichen Zürichsee» oft überraschend schnell in ein unheimlich tosendes «Meer» verwandeln können. 2006 sank auf dem Walensee ein Ledischiff innert Sekunden, wobei 300 Tonnen Kies auf den Seegrund gekippt wurden.

«Swissarcheodivers», Abenteurer im Dienste der Wissenschaft

Adelrich Uhr ist Projektleiter bei Wrackuntersuchungen durch die

«Swiss Archeo Divers». Zweck des 2005 gegründeten Vereins ist es, die archäologischen Dienste zu unterstützen und Weiterbildung für Sporttaucher anzubieten. Das Team setzt sich aus Experten verschiedenster Fachbereiche sowie aus äusserst motivierten Sporttauchern zusammen.

Nach Dürnten ist Uhr zusammen mit seinem Kollegen Benno Schüpfer gekommen. Die beiden brachten zum Treffen mit den Verantwortlichen der Ortskundlichen Sammlung auch zwei grosse Brocken der geborgenen Schieferkohle mit. «Bevor wir mit dem Tauchen beginnen können, brauchen wir bei jedem Wrack eine amtliche Bewilligung. Liegt es unter einer offiziellen Linie der Schifffahrtsgesellschaft, muss diese informiert werden. Dann setzen wir zur Kennzeichnung der Tauchstelle eine gut sichtbare Boje. Beim Tauchgang soll an den Schiffen möglichst nichts verändert werden. Nur aussergewöhnliche, lose Gegenstände, von denen wir uns Aufschlüsse über das Alter des Wracks, ihren Bestimmungsort, die Schiffsmannschaft oder den Grund des Unglücks versprechen, nehmen wir zur genauen Untersuchung nach oben. Dabei arbeiten wir eng mit Wissenschaftlern zusammen, oft mit dem Kantonalen Amt für Archäologie oder Fachleuten, die mehr über das Fundstück wissen könnten.» So landete zum Beispiel ein währschafter Lederschuh aus einem Wrack



Stollen und Schächte im Bergbaugbiet.



Die Archeodivers fahren aus.

vor Stäfa im Schuhmuseum Bally in Schönenwerd und wurde dort als typischer Schiffersschuh aus dem vorletzten Jahrhundert mit Holzsohle und -nägeln identifiziert. Benno Schüpfer und Adelrich Uhr durchkämten die Archive der Zeitungen, die über die Schiffsunglücke berichtet haben könnten. Dann verfassen sie als Abschluss einen Bericht mit allen Informationen, die sie über das gesunkene Schiff in Erfahrung bringen konnten. Die Wracks bleiben an ihrem Fundort.

Im Zürichsee sind etwa 70 Wracks als hügelähnliche Erhebungen auf dem Grund sichtbar. Tatsächlich sind es aber viel mehr Schiffe, die in der Vergangenheit gesunken sind. Man denke nur an die verschiedenen Seeschlach-

ten im Alten Zürichkrieg und die Belagerung von Rapperswil im 14. Jahrhundert. So alte Wracks sind dermassen tief im Schlick versunken, dass sie mit den üblichen Ortungsgeräten nicht sichtbar gemacht werden können.

Stillgelegt, aber nicht vergessen

Zurück zum Treffen mit den «Divers» in Dürnten: Dem Wrack von Wädenswil hatte der Sturm den Segelmast abgebrochen, die Ladung befindet sich noch sauber aufgestapelt auf dem Schiff. Die Platten sind sorgfältig in verschiedenen Grössen behauen worden. Die Fundstelle könnte bedeuten, dass das Schiff auf der Fahrt von Schirmensee bei Feldbach nach Wädenswil vom Sturm überrascht wurde. War sein Ziel die Handelsunternehmung Höhn? Kam also die «Ledi» aus Dürnten? Die «Divers» hoffen, bis zum Schlussbericht diese Rätsel lösen zu können.

Mehr weiss man über die Schieferkohlenförderung in Dürnten. Das ist massgeblich dem ehemaligen Lehrer Walter Baumann zu verdanken. Er hat über viele Jahre in seiner Freizeit im Zürcher Staatsarchiv das Thema studiert und auch einige Berichte dazu verfasst. Die Bergwerke von Dürnten wurden in den 1870er Jahren stillgelegt. Die Flöze waren grösstenteils ausgebeutet, das Geschäft lohnte sich nicht mehr. Alois Jud hatte sein Geschäft bereits 1869 aufgegeben. Er war ein tüchtiger «Krampfer» und hat mit der Kohleförderung auch recht verdient. So viel, dass er das hübsche alte



Die Ladung des (Dürntner-)Wracks.



Genaueres Ausmessen beim Tauchgang.



Ruder und Mast brachen beim Unglück.



Nummer	Gewicht	Volumen	Spezifisches Gewicht
1	84,04	68	1,235862353
2	27,32	15	1,821333333
3	26,28	24	1,095



Genauere Daten werden erhoben.

Sekundarschulhaus an der Bublikonerstrasse erwerben und sich dort niederlassen konnte. In den beiden Weltkriegen wurde eine Wiederaufnahme der Kohlegewinnung in Dürnten in Erwägung gezogen und schnell verworfen. Die Schieferkohle bleibt indessen ein wichtiger Teil in der Geschichte der Gemeinde Dürnten.

Silvia Sturzenegger

*Quellen:
Berichte Walter Baumann
Fotos Wracks: Rolf Jansen,
Archeodivers
Swissarcheodivers
Ortsgeschichte Dürnten*

*Mehr zu den Wracks im Zürichsee:
Infos, Fotos, Film und Medienberichte:
www.archeodivers.ch*

*Schieferkohle und Gegenstände aus den Kohlebergwerken:
Ortskundliche Sammlung Dürnten,
Schulhaus Tannenbühl, Tann*