

Im Zürichsee liegt jede Menge Kohle

Wracks mit überraschender Ladung Versunkene Schiffe vor Männedorf und Richterswil geben Einblick in die Zeit, als ein Preiskampf um Kohle tobte. Taucher haben die Geschichte mit akribischer Detektivarbeit rekonstruiert.

Michel Wenzler

Millionen von Jahren schlummerten sie im Berg. Für kurze Zeit kamen sie ans Tageslicht. Und nun ruhen sie seit mindestens 120 Jahren in den Tiefen des Zürichsees. Die Rede ist von mehreren Tonnen Braunkohle, die sich auf einem gesunkenen Schiff vor dem Hafen Weieren in Männedorf befinden.

Gefunden hat sie der Taucher Benno Schüpfer – per Zufall, denn eigentlich war er mit seinem Boot unterwegs zu einem anderen Wrack, als ihm auf seinem Sonargerät plötzlich eine unnatürliche wirkende Erhebung auf dem Seegrund auffiel. Der Männedorfler ist ein erfahrener Wracktaucher und wusste sogleich, dass dies ein Hinweis auf ein weiteres versunkenes Schiff sein könnte.

Zusammen mit seinem Kollegen Adelrich Uhr und anderen Tauchern des Vereins Swiss Archeodivers erforscht er immer wieder historische Wracks im Zürichsee. Doch dieses war anders. Ungewöhnlich war die Ladung des Transportschiffs. Noch nie hatten die Hobby-Archäologen ein Ledischiff mit Kohle an Bord entdeckt. Bisher waren sie stets auf Baumaterial – Sand, Kies oder Stein – gestossen, oder die Ladefläche war leer.

Dass sie irgendwann ein Schiff mit Kohle finden würden, ist aber nicht verwunderlich. Denn rund um den Zürichsee florierte einst die Industrie, die einen enormen Bedarf an Kohle hatte. Und der See war ein idealer Transportweg für die Fracht.

Was hat es mit dem Wrack auf sich? Benno Schüpfer und Adelrich Uhr, der die Untersuchungen der Swiss Archeodivers jeweils leitet, begaben sich zusammen mit Freiwilligen verschiedener Tauchclubs auf Spurensuche.

Tauchgang zum Schiff

Mit der Einwilligung der Kantonsarchäologie Zürich erforschten sie das 22 Meter lange Schiff. Es liegt in 34 Metern Tiefe und etwa 180 Meter vom Ufer entfernt.

Dank des Heckruders, das mit einer Kurbel hochgezogen werden konnte, war es den Hobbyforschern möglich, das Wrack zeitlich einzugrenzen. Diese Technik wurde erst ab 1870 verwendet, das Schiff stammt also aus der Zeit danach. Projektleiter Uhr geht aufgrund der übrigen Bauart davon aus, dass es um 1890 gebaut wurde.

Vermutlich sank es in einem Sturm. Beim Aufprall auf dem Seegrund brachen die Seitenwände auf einer Länge von 12 Metern auseinander. Die Kohle – nach groben Berechnungen sind es rund 65 Tonnen – verteilte sich über das ganze Schiff. Woher aber stammt die Ladung?

Expedition in den Stollen

Die Antwort auf diese Frage schien klar: Ennet am See war um diese Zeit in Horgen das Bergwerk Käpfnach in Betrieb. Also ab in den Stollen: Ein Besuch im ehemaligen Bergwerk, das von einem Verein als überregionales Industriedenkmal betrieben wird, sollte Gewissheit schaffen.

Stollenchef Peter Frei und der wissenschaftliche Mitarbeiter



Sieht aus wie Stein, ist aber Kohle: Ladung eines versunkenen Schiffs zwischen Wädenswil und Richterswil. Foto: PD/Rolf Jansen



Klar erkennbar: Die Kohle vom Männedorfler Wrack (links) sieht anders aus als Kohle aus dem Bergwerk Käpfnach. Fotos: PD/Adelrich Uhr



Schieferkohle: Nach dem Trocknen an Land wurde der pflanzliche Ursprung deutlich sichtbar. Foto: PD/Adelrich Uhr

des Vereins, Peter Laager, schütelten aber den Kopf. Nur schon optisch unterscheidet sich die Kohle vom Männedorfler Wrack von jener, die in Käpfnach abgebaut wurde. Jene aus dem Bergwerk ist heller und hat gelbliche Verfärbungen.

Analysen im Labor

Adelrich Uhr wollte es genauer wissen. Er führte eigene Laboruntersuchungen durch. Als Betriebsleiter der Abwasserreinigungsanlage Feldbach, in der er regelmässig das Klärwasser analysieren muss, verfügt er über das nötige Wissen und die Ausrüstung.

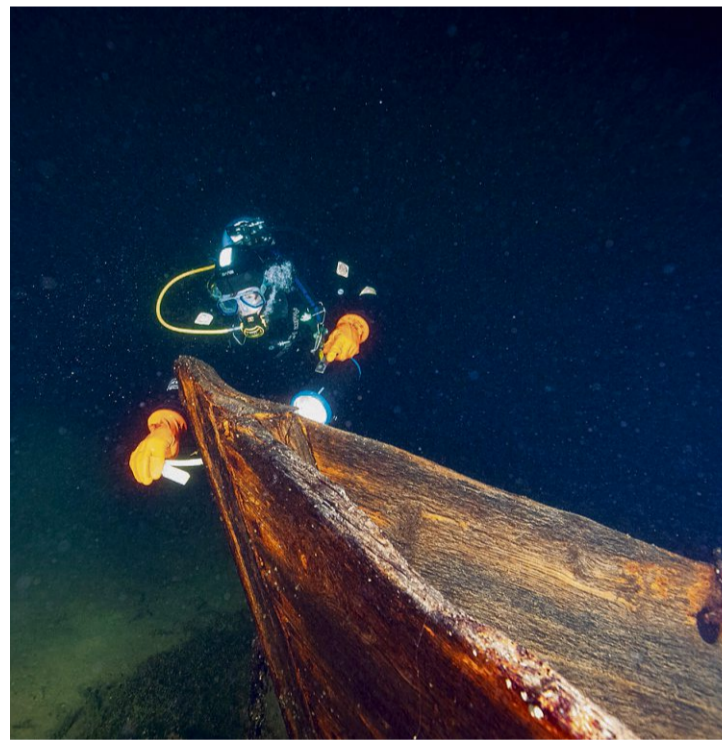
Er fand heraus, dass die Kohle aus dem Männedorfler Wrack einen höheren Anteil organischen Materials hat. Fast 97 Prozent sind es, die Kohle aus Käpfnach hat einen Wert von 62 Prozent. Zudem hat die Kohle aus dem Bergwerk einen deutlich höheren Aschege-

halt. Die Qualität der Kohle vom Männedorfler Schiff ist somit besser. Woher aber stammt sie, wenn nicht aus Horgen?

Stöbern in Zeitungsarchiven

Die Zeitungsarchive der ZSZ und der NZZ geben einige Hinweise. Der Preisverfall von Kohle führte in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts dazu, dass es günstiger wurde, ausländische Kohle zu importieren. Einheimische Bergwerke wie jenes in Käpfnach bekamen somit Konkurrenz. 1880 transportierte die Nordostbahn bereits im grossen Stil Stein- und Braunkohle nach Zürich, wie alte Zeitungsartikel belegen.

Die Kohle stammte hauptsächlich aus Böhmen, dem heutigen Tschechien. Von Zürich aus wurde sie auf dem Wasserweg seeaufwärts transportiert. Die Nordostbahn besass dafür eigens sogenannte Dampfschwalben. Diese



Durch den spitzen Bug unterscheidet sich das Männedorfler Wrack von anderen bisher im See gefundenen Ledischiffen. Foto: PD/Markus Inglin

kleinen Dampfschiffe hatten meist mehrere Boote im Schlepptau.

Die Nordostbahn bewarb ihr Angebot im «Wochenblatt des Bezirkes Meilen», einem Vorläufer der «Zürichsee-Zeitung». Es ist denkbar, dass die Besitzer des Männedorfler Wracks diesen Dienst in Anspruch genommen haben. Denn dem Lastsegelschiff fehlt der Mast, es kam also nicht aus eigener Kraft vorwärts. Im Schlepptau eines Dampfschiffs wäre dies aber gar nicht nötig gewesen.

Für diese These spricht auch die ungewöhnliche Form des Schiffs. Es hat einen spitzen Bug und unterscheidet sich somit von jenen Ledischiffen, welche die Taucher bisher gefunden haben. Diese stammten aus den Dörfern am Zürichsee und hatten stets eine rechteckige Form. In der Stadt Zürich verkehrten hingegen auf der Limmat Boote mit

spitzem Bug, wie Fotografien aus dem 19. Jahrhundert zeigen.

«Es liegt deshalb nahe, dass das Wrack ursprünglich aus Zürich stammt», sagt Uhr. Er vermutet, dass es die böhmische Braunkohle, die per Bahn in Zürich eingetroffen war, an die Fabriken am See verteilen sollte.

Kein Elmer Schiefer

Aber nicht nur ausländische, auch einheimische Kohle wurde über den Zürichsee verschifft. Dies belegt ein anderes Wrack, das sich zwischen Wädenswil und Richterswil in einer Tiefe von 25 Metern befindet. Die Tauchergruppe 70ceans aus Horgen hat es bereits vor einigen Jahren betaut. Eine eingehendere Untersuchung durch die Swiss Archeodivers hat nun aber eine Überraschung an den Tag gebracht.

Zunächst glaubten die Taucher, dass das Wrack Steinplatten gela-

den hatte – so sah es zumindest unter Wasser aus. Adelrich Uhr vermutete, dass es sich um Glarner Schiefer handeln könnte.

Er kontaktierte deshalb die alte Schiefertafelfabrik in Elm. Doch deren Antwort machte ihn stutzig. Denn das Gewicht der Proben aus dem See stimmte nicht mit jenem überein, das die Fabrik für Elmer Schiefer angab. Das Material aus dem Zürichsee war viel leichter. Worum handelte es sich also bei den vermeintlichen Steinplatten tatsächlich?

Die Zeit half, diese Frage zu beantworten. Denn nachdem die Brocken aus dem Wasser geborgen worden waren, veränderten sie nach und nach ihr Aussehen. Der vermeintliche Stein brach beim langsamen Trocknen in Schichten auf.

Erst jetzt begriff Adelrich Uhr, dass er wohl gar keine Steine vor sich hatte. Er machte erneut Laboruntersuchungen und kam zum Schluss, dass es sich bei der rund 26 Tonnen schweren Ladung um Schieferkohle handelte. Diese ist deutlich jünger als Stein- und Braunkohle, also nicht Millionen, sondern lediglich 35'000 bis 60'000 Jahre alt. In einer Schicht fand Uhr sogar noch Überreste von Nussbaum- und Eichenästen.

Schieferkohle wurde im 19. Jahrhundert auch in der Region abgebaut, in Uznach, Schmerikon und Dürnten. Entstanden war sie während der letzten Eiszeit, als der Linthgletscher vorsties und Eis, Kies, Sand und Lehm über die Mooregebiete schob und die Pflanzen zusammenpresste.

Spur führt zu Stäfner Schiffer

Stammt die Kohle also aus dem Einzugsgebiet des Linthgletschers? Adelrich Uhr vermutet es. Er könnte sich vorstellen, dass sie in Dürnten abgebaut wurde. Mithilfe des dortigen Ortsmuseums stiess er auf aufschlussreiche Dokumente. Gemäss diesen hatten der Stäfner Heinrich Schulthess und der Wädenswiler Jakob Höhn für die Jahre 1861 bis 1875 eine Konzession zum Abbau von Schieferkohle am Binzberg bei Dürnten.

Schulthess stammt aus einer Schifferfamilie aus dem Stäfner Kehlhof. Dokumente belegen, dass er die Dürntner Kohle mit einem Ochsengepann in den Weiler Schirmensee in Feldbach karren liess und von dort aus verschifft.

Aus derselben Zeit stammt das Schiff vor Richterswil, das mit einer Länge von 18 Metern kleiner und älter ist als jenes vor Männedorf. Sein Steuerruder musste im Gegensatz zu diesem von Hand hochgezogen werden, es gab also keine Hebevorrichtung dafür. Somit muss es vor 1870 gebaut worden sein. Gehörte es womöglich Schulthess?

Diese Frage wird wohl nie geklärt werden – dafür jene, was nun mit den Wracks vor Männedorf und Richterswil geschieht: Die Kantonsarchäologie lässt solche Funde stets auf dem Seegrund, wo sie gut konserviert sind. Die Kohle, einst während Urzeiten im Berg und Erdreich eingeschlossen, wird somit im Wasser bleiben – bis sie irgendwann vom Schlick, der sich im See ablagert, wieder ganz im Boden eingeschlossen wird.