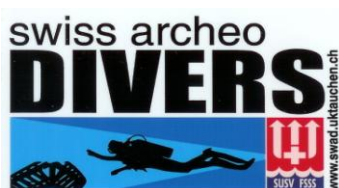


Untersuchung des historischen Schiffswracks 2012 vor Obermeilen



Ein Bericht von

Adelrich Uhr



Foto: Markus Inglin

Inhaltsverzeichnis

Titelblatt	1
Inhaltsverzeichnis	2
Zusammenfassung	3
Einleitung	4
Projekt Vorstellung	4
Zweck/ Ziel	5
Aufgabenverteilung	5
Erster Tauchgang	6
Zweiter Tauchgang	7
Dritter Tauchgang	8
Vierter Tauchgang	9 -10
Fünfter Tauchgang	11
Sechster Tauchgang	12
Siebter Tauchgang	13
Aufgabenverteilung (Administrativer Teil)	14-15
Schiffsunglück von 1890 auf (Zürichsee Karte 1934)	16
Die Suche nach dem Schiffseigner	17
Die Suche nach dem Bootsbauer	17- 18
Materialien und Methoden	18
Ergebnisse	19- 26
Quellenverzeichniss	27
Beteiligte	27- 28
Anhang, Diverse Fotos	29- 31

Zusammenfassung

Ähnlich wie das Schiff auf dem Bild der Schifferfamilie Strickler muss wohl das Wrack ausgesehen haben, als es im Sturm vom 16. Oktober 1890, in der Mitte des Zürichsees, zwischen Au und Meilen in Seenot geriet. Das Wrack von Obermeilen wurde vom Kantonalen Amt für Unterwasserarchäologie und den Swiss Archeo Divers untersucht.

Aufgrund der Ergebnisse kann davon ausgegangen werden, dass dieses Schiff einem Herrn Johann Hottinger, von Stäfa gehörte. Dieser wurde im Oktober 1890 mit Fr. 400.- von einer neu gegründeten Versicherung entschädigt.

Diverse Berichte und Übereinstimmungen lassen vermuten, dass dieses Schiff in der Ueriker Schiffswerft, von der Familie Jacob Dändliker, gebaut wurde. Die Ladung, ca. 6 Tonnen Sand- oder Granitsteine, waren vermutlich für den Städtebau von Zürich bestimmt gewesen.



Einleitung

Der Verein Swiss Archeo Divers hat sich zum Ziel gesetzt, mindestens ein Wrack in Schweizerischem Gewässern pro Jahr zu untersuchen, zu dokumentieren und für die kantonalen Archäologischen Ämter eine Unterstützung für taucherische Einsätze zu sein.

Für dieses bereits vierte Unterfangen seit 2005 haben sich 13 Mitglieder der Swiss Archeo Divers sowie Mitglieder des Tauchclub Zürichsee und weitere Helfer für eine erste Besprechung, unter Leitung von Adelrich Uhr, Tauchinstruktor, am 15. Mai, in Küsnacht getroffen.

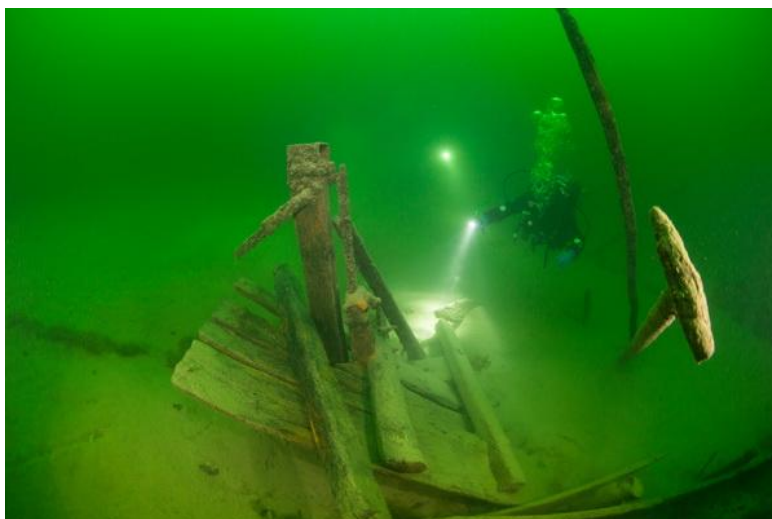
Dabei wurde das Projekt „Wrack Obermeilen“ vorgestellt. Da die Sichtverhältnisse im Zürichsee je nach Jahreszeiten stark variieren, entschlossen wir uns, die Taucheinsätze ab Juni durchzuführen. Dann ist die Sicht am besten.

Filmaufnahmen und Fotos die ich bereits 2005 bei der Entdeckung des Wracks gemacht habe, waren für die Untersuchung eine wertvolle Unterstützung. Die seltene Steuerung „Stürtür“ war durch Schleppnetze der Berufsfischerei stark beschädigt worden. Auch wurden Teile vom Wrack, das Rahe und eine vier Meter lange Holzstange „Schaltstang“ durch Netze aus dem Seeschlick gezogen worden.

Dies soll aber keinesfalls eine Rüge für die Berufsfischer sein. Im Gegenteil; sind es doch die Fischer, die dank ihre Netze immer wieder zur Entdeckung von Wracks beitragen. Dies war auch bei unserem Projekt in Obermeilen der Fall: Peter Grieser, Berufsfischer aus Meilen, warf an einem Frühsommernmorgen 2005 vor Meilen seine Netze aus. Um sieben Uhr holte Grieser wie immer die Netze ein. Doch diesmal kamen sie nicht zurück. Der Fischer rief die Seepolizei. Die Polizeitaucher fanden so das alte Ledischiff.

Projektvorstellung

Dabei handelt es sich um ein Ledischiff mit seltener Steuerung (Stürtür). Das Schiff ist Ende 19. Jahrhundert gesunken.



Stürtür

Bild: Markus Inglin

Zweck:

- Lernobjekt, Förderung der Zusammenarbeit mit, Kantonsarchäologie (Kanton Zürich) und Unterwasserarchäologie Zürich (Stadt Zürich)
- Wracks erfassen in Schweizer Seen

Ziel:

- Ausmessen des Schiffes
- Ladung ausmessen (Gewicht, Bestimmungsort, usw.)
- Alter des Schiffes
- Zeichnung erstellen
- Wann gesunken
- Wem gehörte das Schiff
- Wo und vom wem gebaut
- Film und Dokumentation erstellen

Aufgabenverteilung

Die verschiedenen Aktivitäten am Wrack wurden aus technischen Gründen an verschiedenen Daten durchgeführt. Auch wäre durch zu viele Taucher an einem Tag der Seegrund stark aufgewühlt worden. Dies hätte die Sicht für Fotos, Zeichnungen, usw. stark eingeschränkt.

Das Wrack liegt auf 28 Meter. Ab 20 Meter Tauchtiefe dürfen nur fortgeschrittene Taucher eingesetzt werden. Sämtliche eingesetzte Taucher besitzen mindestens das Advanced Brevet und haben Erfahrungen mit Wracktauchen. Für mich als Projektleiter stand die Sicherheit der Taucher an erster Stelle. Deshalb wurden auch nur Taucher mit archäologischen Kenntnissen angeschrieben, die Erfahrungen mit Tieftauchen, Dunkelheit usw., haben.

Für die Planung und Durchführung der vorgesehenen Tauchgänge wurde eine stationäre Boje für die Zeit der Untersuchung des Wracks mit Bewilligung der Seepolizei gesetzt. Bei dieser Gelegenheit konnte ich das Wrack für die Projektvorstellung nochmals filmen. Dabei wurden die Netze, die sich um das Wrack wickelten, bei der Aufgabenverteilung als mögliche Gefahr erkannt.

Die Aufgabe der ersten Taucher, am Samstag 19. Mai 2012, bestand darin, die Netze sorgfältig wegzuschneiden und in Hebesäcken zu bergen. Gleichzeitig wurde das Wrack vom Unterwasser-Profifotograf Markus Inglin unter Aufsicht eines Tauchers abgelichtet.



Netz das sich an einem der zwei Ruder verhedderte

Bild: Markus Inglin

Taucheinsätze

Erster Tauchgang	Samstag, 19. Mai 2012
Aufgabe	<ul style="list-style-type: none"> • Netz entfernen • Netz sorgfältig wegschneiden und in • Plastiksäcken mitnehmen
Taucher	<ul style="list-style-type: none"> • Stefan Jenny • Stephan Gimmel • Markus Inglin
Begleitschiff	Ernst Kull



Stefan Jenny und Stephan Gimmel

Bild: Markus Inglin

Bericht: Bei besten Sichtverhältnissen konnte Markus perfekte Bilder vom Wrack schiessen. Die Netze sind entfernt worden, so dass für die weiteren Aufgaben am Schiff keine Gefahr mehr bestand.

Zweiter Tauchgang	Sonntag, 27. Mai 2012
Aufgabe	<ul style="list-style-type: none"> • Steuerung und „Stürtür“ ausmessen • Höhe des Ruders messen • Durchmesser der Spindel messen • Zeichnung auf Tafel unter Wasser erstellen
Taucher	<ul style="list-style-type: none"> • Adelrich Uhr • Jörg Fritsch
Begleitschiff	keines, 15 min. geschwommen



Jörg Fritsch (Tauchclub Zürichsee) beim ausmessen und zeichnen der „Stürtür“

Bild: Adelrich Uhr

Bericht: Der Balken der Stürtür (Ruderblatt fehlt) misst 15 x 16 cm und ist ca. 160 cm lang. Das ganze sieht aus wie eine Stockwinde. Das Ruder konnte ein Meter angehoben werden. Die Länge der Zahnstange misst ein Meter. Der Kurbelradius misst 160 cm. Der Rechen selbst ist abgebrochen, die Rechenteile bestehen aus geschmiedetem Eisen. Die Länge des Rechens beträgt ca. 60 cm! Die Ladefläche der „Steinbäär“ (Schubkarre) misst ca. 40 auf 60 cm. Der Raddurchmesser beträgt 36 cm.

Dritter Tauchgang	Sonntag, 10. Juni 2012
Aufgabe	<ul style="list-style-type: none"> • Ladung, Steine zählen und ausmessen
Taucher	<ul style="list-style-type: none"> • Adelrich Uhr • Rob Robinson
Begleitschiff	keines, 15 min. geschwommen



Rob Robinson beim ausmessen der Steine

Bild: Adelrich Uhr

Bericht: Die Sichtverhältnisse sind nach wie vor perfekt! Wir konnten bei bester Sicht die Steinladung ausmessen und Steine die sich unter dem Schlamm befanden orten! Demnach hatte das Schiff 34 Steine an Bord! Das Durchschnittliche Volumen der Steine beträgt $0,07 \text{ m}^3$. Bei einem spezifischen Gewicht von $2,4 \text{ Tonnen} / \text{m}^3$, wiegt ein Stein 168 Kg . Die 34 Steine haben somit ein Gesamtgewicht von 5712 kg .

Masse der 5 Steine:

- $53 \times 32 \times 64$
- $46 \times 36 \times 32$
- $53 \times 42 \times 36$
- $50 \times 30 \times 39$
- $35 \times 31 \times 49$

Vierter Tauchgang	Montag, 25. Juni 2012
Aufgabe	<ul style="list-style-type: none"> • Bretterwand ausmessen (Dicke, Breite, Länge) • Holzart bestimmen • Eisennägel oder Holznägel • Zeichnung auf Tafel unter Wasser erstellen
Taucher	<ul style="list-style-type: none"> • Adrian Bogdan • Patrik Huhn
Begleitschiff	keines, 20 min. geschwommen



Sitzbank mit Eisenklammer an Bordwand befestigt

Bild: Markus Inglin

Bericht: Die Sicht war zu diesem Zeitpunkt relativ schlecht. In einer Tiefe von ca. 1,5 Meter und an der Wasseroberfläche, hatten wir relativ starken Seegang sowie eine mässige Strömung in Richtung Rapperswil. Da ein Teil des Wracks im Seegrund versunken ist, haben wir nur eine Seite ausmessen können.

Die Längsseite (Konstruktion aus Brettern, die eine leichte Krümmung aufweisen) ist vom Heck bis zum Bug 19 Meter lang. Die Bretter dieser Seitenwand haben eine Dicke von 3 cm und eine Breite von 17 cm. Die Anzahl Bretter konnten wir nicht feststellen, da ein grosser Teil im Seegrund liegt. Die Holzart konnten wir ebenfalls nicht bestimmen. Die Balkendicken sind sehr unregelmässig: Die Dicke variiert zwischen 15 und 17cm. Wie ich feststellen konnte, bestehen die Verbindung aus Gewindestangen und Muttern, die viel Rost angesetzt haben. Holznägel konnte ich keine feststellen.

Ich hatte mit der Unterwasserkamera versucht, Bilder von den Befestigungen anzufertigen. Wegen der schlechten Sicht sind die Bilder jedoch unbrauchbar. Aufgrund der rasch verstrichenen Nullzeit leiteten wir anschliessend einen flachen Aufstieg in Richtung Ufer ein. Am Ufer entlang tauchten wir dann in einer Tiefe von ca. fünf Metern bis zum Einstiegsort zurück.



Detailaufnahme vom Heck: Deutlich erkennbar die Hebevorrichtung für das Ruder (Stürtüür) in der Mitte sowie die 20 bis 28 cm breiten und 3- 4 cm dicken Bodenbretter. Links mit Griff eine sogenannte Stak-/ Schaltstange, zur Fortbewegung am Ufer. Bild: Markus Inglin

Fünfter Tauchgang	Samstag, 14. Juli 2012
Aufgabe	<ul style="list-style-type: none"> • Wrack mit Messband ausmessen • Ruderlänge ausmessen
Taucher	<ul style="list-style-type: none"> • Jean- Claude • Stefan Jenny • Cello Gyr • Markus Inglin
Begleitschiff	Ernst Kull



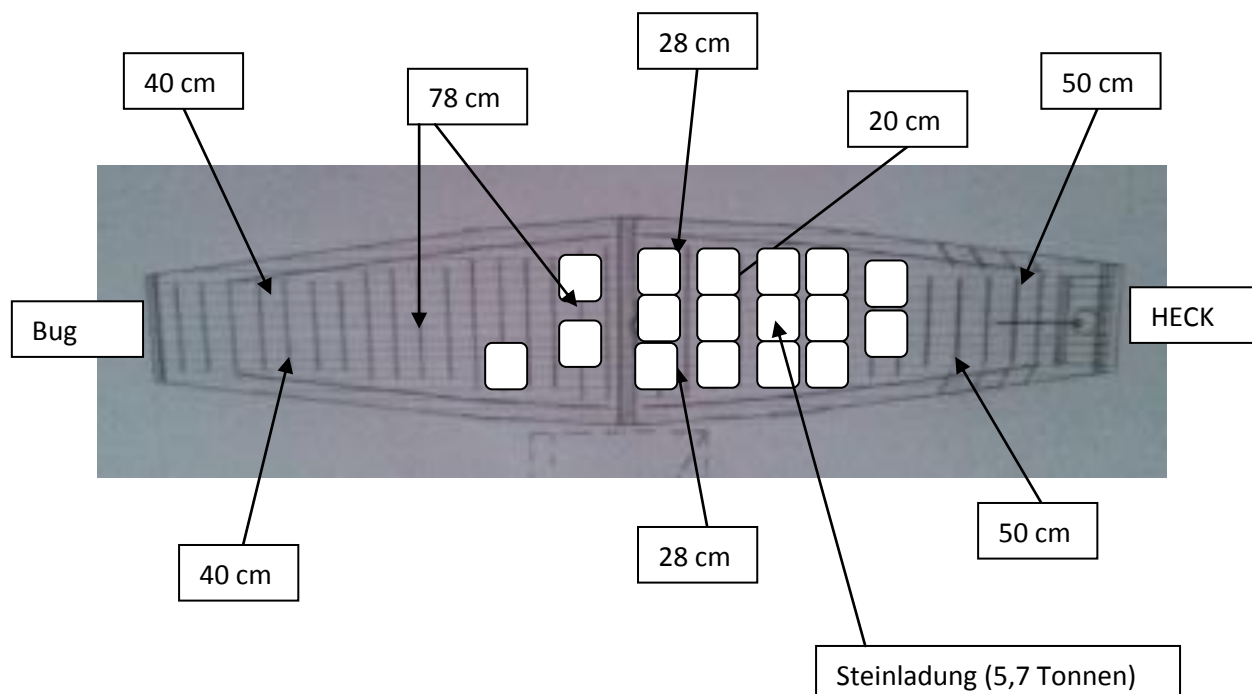
Schlauchboot TS Roby, Begleitboot Ernst Kull

Bild: Adelrich Uhr

Bericht: Nun konnte auch die Länge und Breite vom Wrack erfasst werden! Die Länge des Wracks misst 18 Meter. Die Heckbreite beträgt beim Balken ab „Stürtür“ gemessen 1,6 Meter. Die Breite der Mitte beim Segelmast beträgt vier Meter. Der Bug ist ca. 3 bis 4 Meter breit. Der Bug ist an der Backbordseite eingedrückt. Die Breite kann deshalb nicht exakt festgestellt werden. Die zwei Ruder, die sich noch beim Wrack befinden, haben eine Länge von je 4,1 Meter. Im vorderen Teil des Wracks befindet sich eine Holzkonstruktion, die nicht eingeordnet werden kann.

Sechster Tauchgang	Samstag, 21. Juli 2012
Aufgabe	<ul style="list-style-type: none"> • Schlammstärke messen
Taucher	<ul style="list-style-type: none"> • Stefan Jenny • Stephan Gimmel
Begleitschiff	keines, 20 min. geschwommen

Bemerkung: Steuerbordseitig ist die Reling mit Seeschlamm zugedeckt! Seit Oktober 1890 - also seit 122 Jahren - liegt das Wrack auf Grund. In der Mitte des Wracks ist die Schlammschicht ca. 78 cm tief. Bei einer Bordwandhöhe von 100 cm würde das Wrack nach weiteren 150 Jahren vollständig vom Seeschlamm überdeckt werden.



Bericht: Das ganze Wrack ist mit einer Schlammschicht überzogen. In der obenstehenden Skizze sind die Dicken der Schlammschicht im Wrack aufgezeichnet. Die weißen Vierecke sollen die Steinladung symbolisieren. Die Ladung selbst liegt zum besseren Beladen und Ausladen auf einem Bretterboden! Der Hohlraum dazwischen beträgt ca. 50 cm.

Siebter Tauchgang	Sonntag, 4. November 2012
Aufgabe	<ul style="list-style-type: none"> • Wrack auf Zwischenboden untersuchen • Spanten zählen • Art der Befestigung der Bordwand feststellen • Ruderlänge nochmals mit Messband messen
Taucher	<ul style="list-style-type: none"> • Stefan Jenny • Adelrich Uhr • Bruno Tüscher • Romy Demarmels • Gerhard Galfetti
Begleitschiff	keines, 20 min. geschwommen



Bild: Markus Inglin

Bericht: Für den siebten und letzte Tauchgang zum Wrack, wurde nochmals die Schlammstärke, im Bereich des Mastes, sowie die Bordwand in der Mitte, sowie die Ruder und Stangen die im Schlamm steckten ausgemessen. Auch konnte die Befestigung der Bordwand an die 36 gezählten Spanten (Krummhölzer) geklärt werden. Dabei handelt es sich definitiv um Eisennägeln. Das „Rahe“ Ein Rundholz mit einer Länge von 6 Meter an der das Segeltuch befestigt wurde und mittels Leine am Mast hochgezogen wurde. Die zweite Stange entpuppte sich als „Schaltstang“, eine 4 Meter lange Holzstange mit zwei eisernen Gabeln am Spitz, zur Fortbewegung an Ufernähe. Die Bordwand misst ca. 1 Meter. Die Schlammstärke in der Mitte des Wracks beträgt 78 cm.

Aufgabenverteilung administrativer Teil

- | | |
|---|------------------------------------|
| • Dokumente über Wrack suchen | Adelrich Uhr und
Stephan Gimmel |
| • Zürichsee Zeitung anfragen | Adelrich Uhr |
| • Schiffsbauer suchen (Zeitraum 1900) | Albert Gallati |
| • Handzeichnung vom Schiff erstellen | Stefan Jenny |
| • Altersbestimmung (Dentrochronologie) | Nicht erforderlich |
| • Film und Fotomaterial zusammenschneiden | Markus Inglin |
| • Schlussbericht | Adelrich Uhr |

Die Suche nach Hinweisen zum Unglückshergang

Wir schätzten das Alter des Wracks, anhand Hans Haslers Beschreibung des Schiffsbaus, auf Ende des 1900 Jahrhunderts.

Mitte August konnten ich und Ernst Fritsch aus Küsnacht, mit freundlicher Bewilligung der Redaktion, im Archiv der Zürichsee-Zeitung nach Einträgen suchen, die auf ein Unglück auf dem Zürichsee hindeuten würden.

Ich wusste nicht, zu welchen Jahreszeiten die Ledischiffe vom Obersee nach Zürich fuhren und ging davon aus, dass in den Wintermonaten keine oder nur wenige Transporte von Steinen für den Zürcher Städtebau durchgeführt wurden. Um Zeit zu sparen, suchten wir in den Zeitungen jeweils zwischen Juli bis Ende Oktober nach allfälligen Einträgen über ein Schiffunglück. Dabei konzentrierte ich mich auf die stürmischen Herbstmonate September und Oktober.

So brauchten wir 8 Mannsstunden, um die Jahrgänge 1880 bis 1885 zu durchforsten. Während weiteren vier Stunden am darauffolgenden Tag schaffte ich es bis 1889.



Archiv der Zürichsee Zeitung



Adelrich Uhr beim durchstöbern der Jahrgänge 1880 bis 1889

Eine Woche später durchstöberte Stephan Gimmel ab 1890 die Zeitungen und wurde vier Stunden später in der Ausgabe vom 19. Oktober 1890 fündig:



Wochenblatt des Bezirkes Meilen Oktober 1890



Stephan Gimmel im Archiv!

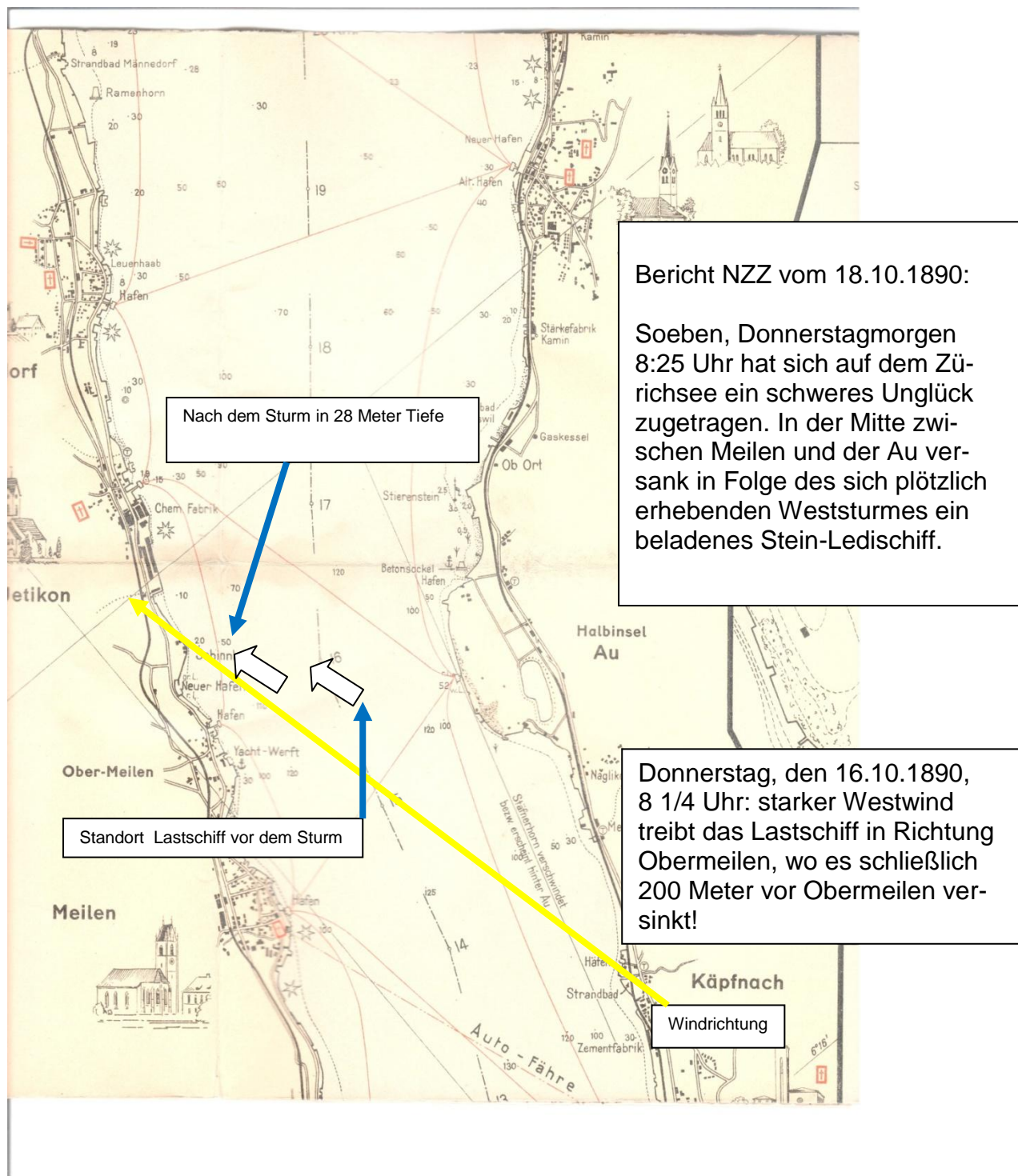
Motiviert durch diese Entdeckung, durchsuchte Stephan auch noch das Kantonale Archiv in Zürich und fand einen ausführlicheren Bericht in der NZZ:

2 17.10.1890 **Unglücksfälle und Verbrecher.**

— (Korr.) Soeben, Donnerstag Morgen 8 $\frac{1}{4}$ Uhr hat sich auf dem Zürichsee ein schweres Unglück zugegetragen. In der Mitte zwischen Meilen und der Au versank in Folge des sich fast plötzlich erhebenden Weststurmes ein beladenes Stein-Lederschiff, nachdem dasselbe noch kurz vorher abwärts gefegelt. Es war ein erschütternder Anblick, wie Schiff und Mannschaft mit Wind und Wellen kämpften. Das gerade in Meilen gelandete Extra-Güterdampfschiff „Kappertswyl“ suchte den mit dem Tode Ringenden nahe zu kommen, hatte aber, den Wind in der Flanke, große Mühe. Doch bald sahen wir das Rettungsboot herablassen und soweit wir es mit dem Fernrohr erkennen konnten und was sich bestätigt, wurden die zw. i Schiffleute gerettet. Der wackern Schiffsmannschaft des Bootes „Kappertswyl“, insbesondere dem Lenker des Nothschiffleins gebührt die höchste Anerkennung und unser aller innigster Dank.

NZZ vom 18. Oktober 1890 (Unglücksfälle und Verbrecher)

Das Schiffsunglück von 1890 habe ich auf einer Karte aus dem Jahr 1934 rekonstruiert. Diese zeigt den Zürichsee zwischen Meilen und Halbinsel Au. Darauf eingezeichnet die Position des Wracks (Lastschiff) vor und nach dem verheerenden Sturm vom Donnerstag, 16. Oktober 1890:



Die Suche nach dem Schiffseigner

Im Buch „Ledischiffe auf dem Zürisee“ ist auf Seite 32 vermerkt, dass ein Herr Joh. Hottinger, Stäfa mit Fr. 400.- entschädigt wurde. Dies für ein Unglück, welches sich im Oktober 1890 ereignete (siehe Auflistung).

Das Wrack, das wir in Obermeilen untersuchten, ist 18 Meter lang, und kostete vor 1890 zwischen 600 und 700 Franken.

Nach 1890 wurde diese Art von Schiffen (Ledischiffe) etwas grösser gebaut (ca. 24 Meter lang) und war einiges teurer.

Das Unglück ereignete sich im Oktober 1890. Die Entschädigung für ein Schiff von Fr. 400, wurde ebenfalls im Oktober 1890 an Joh. Hottinger bezahlt. Aufgrund all dieser Tatsachen gehen wir davon aus, dass es sich bei diesem Wrack um ein Ledischiff handelt, welches der Hottinger Schifferfamilie gehörte.

An Beiträgen für Unfälle wurden an Vereinsmitglieder ausbezahlt:		
1888	Febr., an H. Wunderli, Bäch	Fr. 230.—
1888	Aug., an Erhard Kunz, Ürikon	Fr. 154.—
1890	Okt., an Joh. Hottinger, Stäfa	Fr. 400.—
1891	April, an H. Wunderli, Meilen	Fr. 350.—
1891	Okt., an Fritz Treichler, Wädenswil	Fr. 70.80
	Unkosten beim Heben	Fr. 150.—
1893	Juni, an Wwe. Kuster, Bäch	Fr. 544.—
	An den Taucher	Fr. 50.40
1893	Okt., A. Steinegger, Altendorf	Fr. 214.—
1894	Okt., an Johs. Helbling, Schmerikon	Fr. 550.—
	Unkosten für diesen Unfall	Fr. 105.—
		Fr. 2818.20

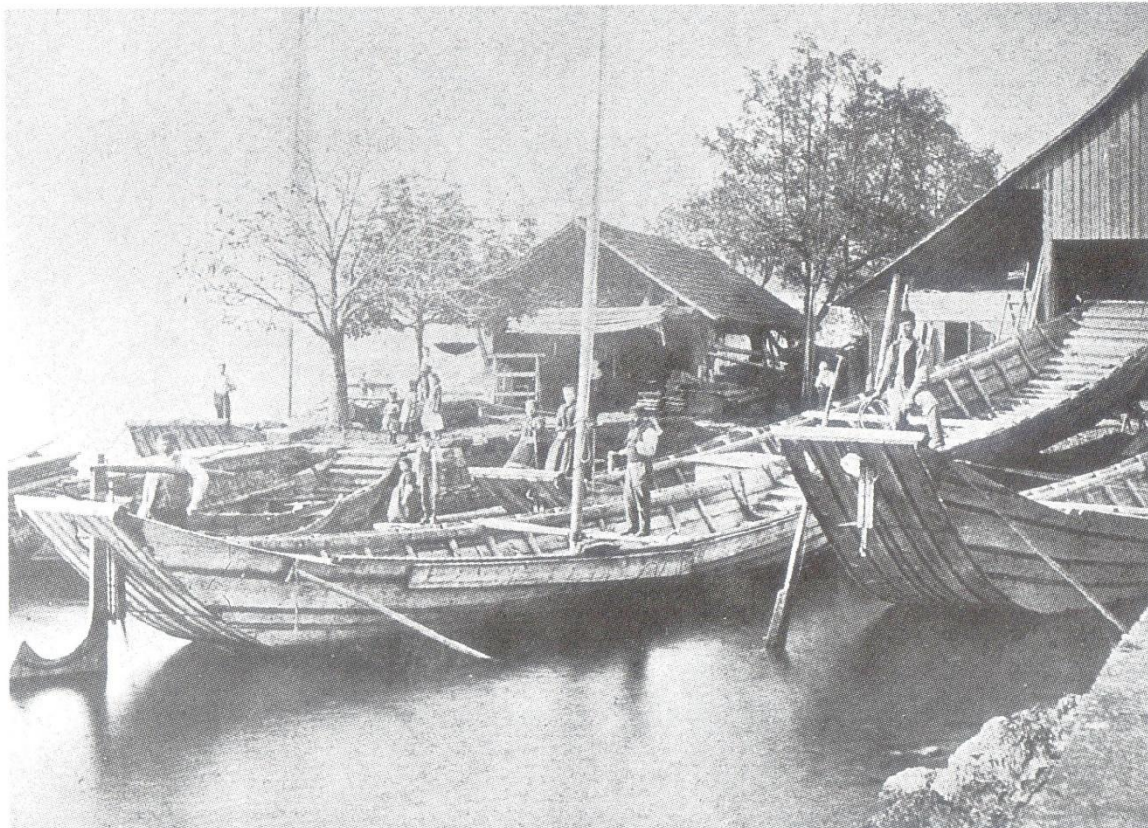
Ausschnitt aus, (Ledischiffe auf dem Zürichsee) von Th. Gut & Co. Verlag, Stäfa 3 Auflage 1981/ Seite 32, Die Versicherung

Die Suche nach dem Bootsbauer

Im Jahre 1827 wurde in Uerikon durch Heinrich Dändliker die erste Schiffhütte gebaut. 1854 stirbt Heinrich Dändliker. Nachfolger wird sein Sohn, der vier Jahre später ebenfalls stirbt. An die Reihe kommt nun dessen Bruder Jacob Dändliker, der während der nächsten 28 Jahre bis 1886 den Schiffbaubetrieb leitet. 1886 verkaufte er Wohnhaus und Schiffshütte an Kaspar Wunderli. Wunderli betreibt aber keinen Schiffbau, so dass erst ab 1908 mit dem offiziellen Kaufvertrag die Ära Burkhardt beginnt. Vater Kaspar Burkhardt (1859 – 1914) ist als Schiffbauer von der Au nach Uerikon gekommen. Der Sohn Kaspar Burkhardt (1888 – 1938) tritt in die Fussstapfen des Vaters. Soviel zur Geschichte der Schiffswerft in Uerikon.

Ich kann nicht mit Sicherheit sagen ob die Hottingers ihr Schiff das vor 1890 gebaut wurde aus der Werft von Uerikon stammt. Tatsache ist aber, dass 1920 Vater Hottinger in der Werft von Kaspar Burkhardt in Uerikon ein Schiff im Werte von Fr. 6000 in Auftrag gegeben hat.

Haben die Hottingers auch schon vor 1890 die Schiffe in der Werft Uerikon von Jacob Dändliker bauen lassen?



Die Schiffhütte Burkhardt Uerikon mit einem Ledischiff in Arbeit! (Aus dem Jahresbericht 2001 Ritterhaus – Vereinigung)

Um möglichst viele Informationen zu bekommen, wurden verschiedene Schiffswerften, Gemeinden rund um den Zürichsee, Steinbrüche, Museen und Private von Albert Gallati angeschrieben und über unser Projekt informiert. Das Echo war gross und so erhielten wir zahlreiche Rückmeldungen und Hinweise.

Für das grosse Interesse und die vielen Tipps an unserem Projekt möchten wir uns herzlich bedanken!

Sämtliche von Felix Burkhardt gesammelten Unterlagen über die Schifferfamilie Burkhardt wurden im Schifffahrtmuseum in Männedorf für die Nachwelt hinterlassen. Fritz Huliger, Berufsfischer aus Uerikon, und ich konnten mit Kurator Herrn Steinemann am 29. Oktober, die Unterlagen zu Hinweisen auf unser Wrack durchsuchen. Leider konnten wir keine Informationen vor 1890 finden.

Materialien und Methoden

- konventionelle kältetaugliche Taucherausrüstungen
- Massbänder
- Zeichenbretter
- Unterwasser Foto- / Filmkamera
- Markierungsboje
- Schlauchboot

Tauchtechnik

Die vorgesehene Tauchgangsdauer betrug 20 Minuten. Auf 28 Meter Tiefe sollten Nullzeittauchgänge durchgeführt werden. Um optimale Sicht für die Untersuchung des Wracks zu gewährleisten, wurde ein Tauchgang pro Tag unternommen.

Vorbereitende Arbeiten

- Vorbesprechung mit allen Teilnehmern
- Bojen setzen
- Reste von Fischernetzen wegschneiden
- Arbeitsaufteilung
- Kontrolle

Bewilligungen

- Bojen setzen: Seepolizei Oberrieden.
- Bewilligung für Zusammenarbeit der Kantonalen Amtsstelle für Unterwasserarchäologie

Vermessung

Auf ein kompliziertes Gerüst wurde verzichtet. Das Wrack wurde mit Messbänder und Doppelmetern ausgemessen.

Bergen von Fundobjekten

Es wurden lediglich ein Stück des Rechens sowie die Eisen der Halterung des Mastes für Fotos und zum genaueren Ausmessen geborgen. Beide Teile befinden sich wieder im Wrack.

Bilddokumentation

Das Wrack wurde umfangreich von Markus Inglin im 2012, sowie von Adelrich Uhr im 2005 und 2012 fotografiert und gefilmt.

Ergebnisse

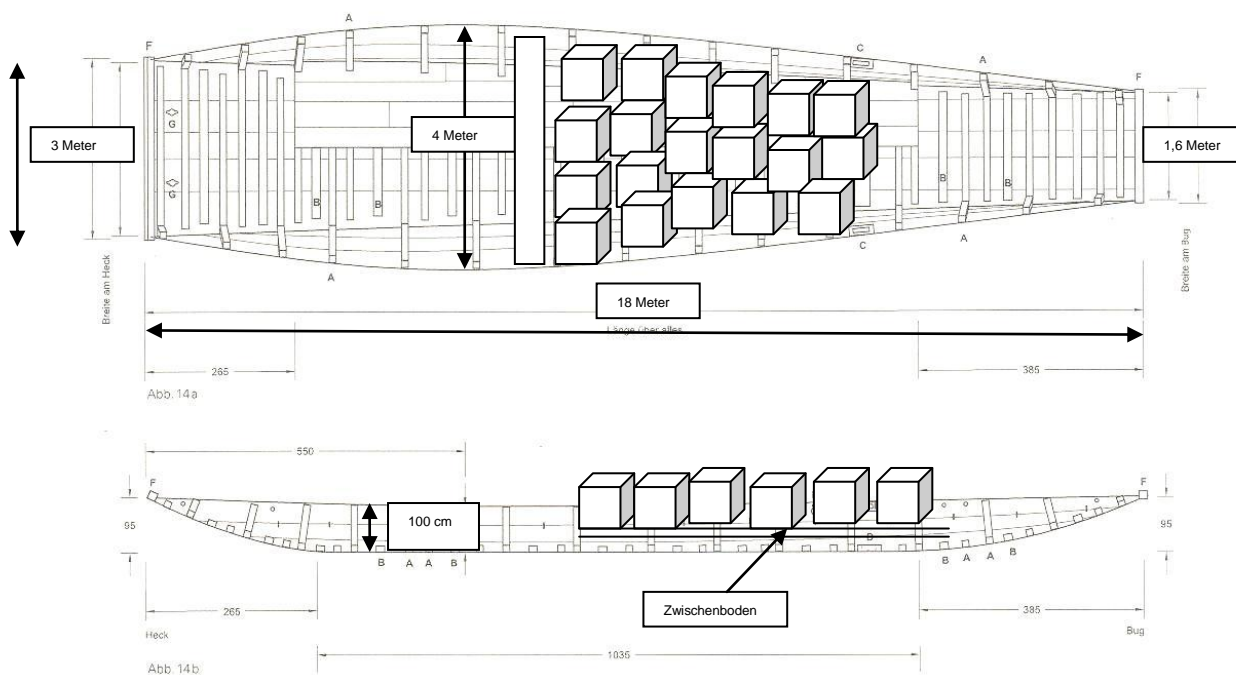
Das Objekt (Wrack Obermeilen) wurde in 28 Meter lokalisiert und mittels Boje markiert. Eine Führungsleine, zur besseren Auffindung, führt von der Wasseroberfläche am Ufer zum Wrack (ca. 100 m).

Vermessung

Eine Vermessung von Länge und Breite mittels Messband ergab:

- Länge über alles: 18 bis 19 Meter
- Breite an der breitesten Stelle: 4 Meter

Da unser Wrack ungefähr die gleiche Form wie das Untermatt-Wrack aufweist, verwenden wir die gleiche Zeichnung für die Vermessung!



Zeichnerische Dokumentation eines Jassen, aus dem Buch von Thomas Reitmaier.



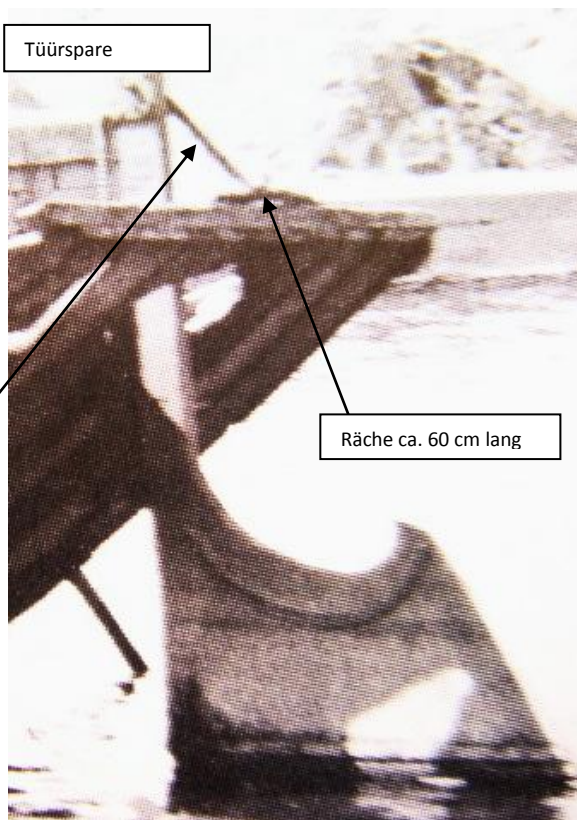
Wrack Obermeilen aus ca. 8 Meter Abstand mit Fischauge Teleobjektiv aufgenommen

Bild: Markus Inglin

Details zur „Stürttür“ (Steuerruder)



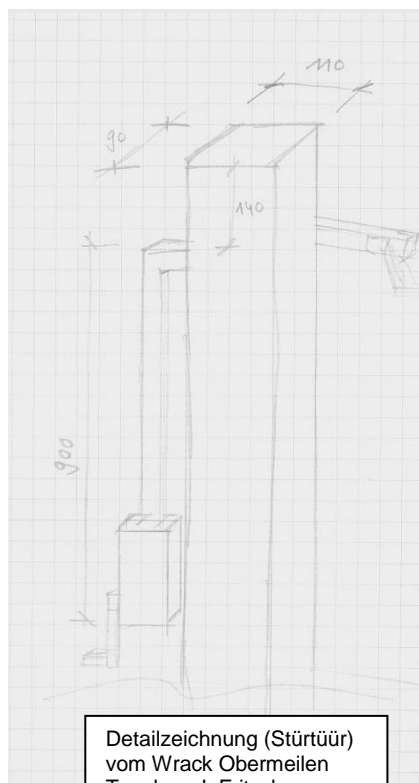
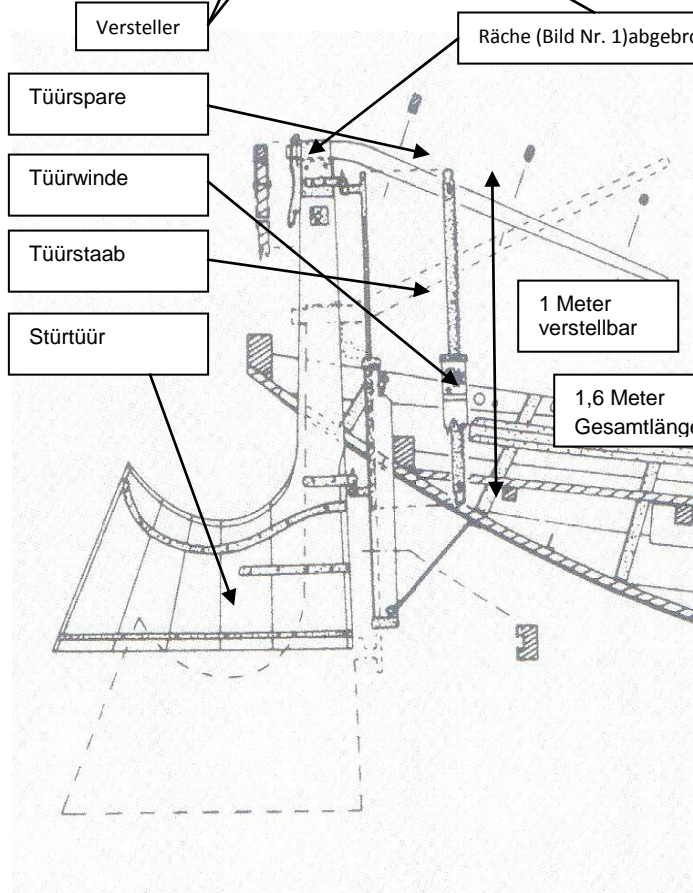
Stürttür Obermeilen Wrack mit abgebrochenem Steuerruder



Tüürspare

Räche ca. 60 cm lang

Stürttür 1890 (Steuerblatt) wurde beim Rudern aufgezogen

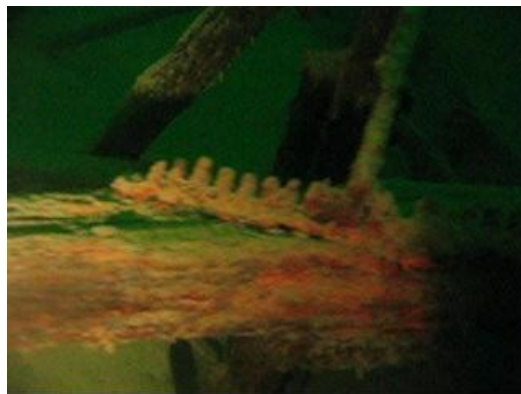
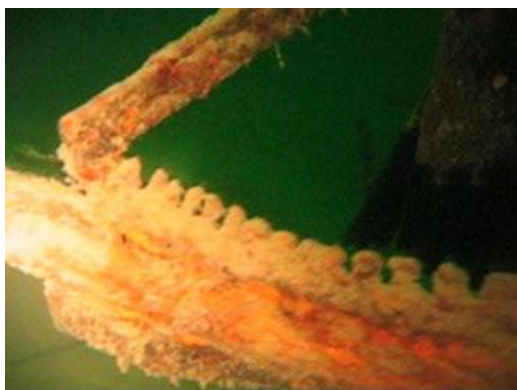


Stürttür Wrack Obermeilen

Fotos ab Film von 2005: Rundumansicht bis zur Handkurbel. Deutlich zu erkennen der Versteller wie er beim Untergang des Schiffes im Räche eingelegt wurde. Die „Stürttür“ (Steuerruder) wurde beim Aufprall auf Grund abgerissen.



Filmaufnahmen von Adelrich Uhr aus dem Jahr 2005



Rächen



Bild: Adelrich Uhr

Geschmiedetes Eisen mit von Hand ausgesägten und gefeilten Nuten. Die Gesamtlänge des Rechens beträgt 60 cm. Die Breite der Ausfräsungen variiert von 1 bis 1,8 cm.



Masthalterung oder Mastschelle (halbkreisförmiges Scharnierband)

Geschmiedetes Eisen aus zusammengenieteten Flach und Rundeisen bestehend. Funktioniert wie ein Scharnier.



Bild: Adelrich Uhr



Um durch den Durchlass im Seedamm zu kommen musste der Mast abgelegt werden. Ob dieses geschmiedete Eisen als Scharnier für den Mast gedient hat, entzieht sich meiner Kenntnisse. Der Innendurchmesser beträgt ca. 18 bis 20 cm, und somit gleichviel wie der Mastdurchmesser.

Karrette „Steinbääre“



Original Steinbääre der Schifferfamilie Strickler (Meilen) Wird heute noch vom Enkel Emil Strickler für Garten Arbeiten benutzt!

Steinbääre zum Beladen grosser Steinblöcke (ca. 150 Kg). Einziger Unterschied zur neueren Strickler Karrette ist, dass die Karrette vom Wrack Obermeilen noch keine aufrechte Holzkonstruktion aufweist. Die Nabenstellung sowie der Durchmesser des Rades (36 cm) sind identisch.

Ladung (Sandsteinblöcke oder Granitblöcke)



Ladung Wrack Obermeilen

Bild: Markus Inglin

Ladung

Für den Städtebau in Zürich wurden hauptsächlich Sandsteine von Schmerikon nach Zürich verschifft. Eine normale Fahrt von Schmerikon nach Zürich dauerte damals ungefähr zwölf Stunden.

Mittels der bisherigen Ergebnisse von der Untersuchung des Wracks, können wir möglicherweise herausfinden, für wann die Ladung bestimmt gewesen war. Dazu müssen allfällige Verträge mit dem Abnehmer der Fracht gesucht werden, wozu wir allerdings noch mehr Zeit benötigen werden.

Ruder



Das „Rahe“ Ein Rundholz mit einer Länge von 6 Meter an der das Segeltuch befestigt wurde und mittels Leine am Mast hochgezogen wurde.

Auf dem Wrack befinden sich 2 Ruder mit einer Länge von 4,1 Meter

„Schaltstang“, eine 4 Meter lange Holzstange mit zwei eisernen Gabeln am Spitz, zur Fortbewegung an Ufernähe.

Bild: Markus Inglin

Schiffsrumpf



Bild: Markus Inglin

Der gesamte Schiffsrumpf ist unter einer dicken Schlammschicht vergraben. Die noch erkennbaren 36 Spanten (Krummhölzer), halten den Schiffsboden zusammen.

Im Schiffsrumpf unterhalb der Steinladung befindet sich ein zweiter Boden. Die Steinladung konnte so besser Beladen und Entladen werden.

Sitzbank und Masthalterung



Bild: Markus Inglin

Segelbrett „Sägelbrätt“, Querbrett in der Mitte des Schiffs mit einer halbrunden Öffnung, in die der Mast eingelegt wurde. Daneben die Mastschelle (halbkreisförmiges Scharnierband). Darunter im Schlamm vergraben die Pfanne, eine Vertiefung, in die der Mast (Segelbaum) gestellt wurde.

Quellenverzeichnis:

- Vorindustrielle Lastsegelschiffe in der Schweiz von Thomas Reitmaier
- Das Jahresheft der Ritterhausvereinigung Uerikon 2001
- Das Buch „Ledischiffe auf dem Zürisee“ von TH. Gut & Co Verlag
- Das Büchlein „Schiff & Schiffflüt“ von Hans Hasler

Beteiligte

Projektleitung:

Adelrich Uhr Instr.
Fröschlezenstr. 22
8340 Hinwil
adelrich@gmx.net
079 567 35 31
Swiss Archeo Divers
Tauchclub Zürichsee



Homepage der Swiss Archeo Divers: www.archeodivers.ch

Taucher:

Projekt, Wrack Obermeilen

Albert Gallati	Präsident, Swiss Archeo Divers	079 628 17 82
Markus Inglin	Swiss Archeo Divers UW Fotograf	078 744 96 99
Jean-Claude Bloch	Swiss Archeo Divers	079 406 27 03
Ernst Kull	Tauchclub Zürichsee Swiss Archeo Divers	079 402 22 68
Michael Müller	Aktuar, Swiss Archeo Divers	076 373 49 27
Stefan Jenny	Swiss Archeo Divers Tauchgruppe Biber	079 690 01 87
Adrian Bogdan	Swiss Archeo Divers	076 466 77 22
Stephan Gimmel	Swiss Archeo Divers Tauchgruppe Biber	079 364 55 24
Rob Robinson	Swiss Archeo Divers	079 336 60 61
Cello Gyr	Swiss Archeo Divers	079 423 11 81
Christoph Hauser	Kassier, Swiss Archeo Divers	076 419 19 36
Daniela Wiesli	Homepage, Swiss Archeo Divers	076 592 11 90

Guido Knecht	Swiss Archeo Divers Tauchclub Zürichsee	076 323 28 92
Jörg Fritsch	Tauchclub Zürichsee	079 627 98 43
Patrik Huhn		
Bruno Tüscher	Scuba Viva Zürich	076 343 50 16
Romy Demarmels	Scuba Viva Zürich	
Gerhard Galfetti	Scuba Viva Zürich	

Weitere Helfer:

Ernst Fritsch	Küsnacht
Herrn Steinemann	Kurator, Schifffahrtsmuseum Männedorf
Fritz Hulliger	Berufsfischer, Uerikon
Herrn Brubacher	Kurator, Meilen
Herrn Strickler	Schifferfamilie Strickler, Meilen
Nik Fritsch	Tauchclub Zürichsee
Frank Speidel	Redaktion Zürichsee Zeitung, Stäfa

Zürichsee Gemeinden

Schiffsbauer, Berufsfischer, Steinbrüche Obersee usw.

Anhang: Bilddokumentation

Küsnacht im November 2012

Autor: Adelrich Uhr, Projektleitung

Fotoüberblick Projekt: Wrack Obermeilen



2005 Fritz Hulliger Die Suche nach dem Wrack



Schlauchboot für TG zum Wrack 2012



Ernst Kull & Stefan Jenny



Ernst Kull (Böbi)



Cello Gyr



Markus Inglin



Stefan Jenny



Jean Claude Bloch



Markus & Cello



Taucherhund Spike



Sechster TG zum Wrack

