

# Familien ertrunkener Schiffer gesucht

**Ufenau** Ein schwerer Sturm riss vor 90 Jahren vor der Ufenau drei Schiffsleute in den Tod. Taucher haben das Wrack nun untersucht und sich auf die Suche nach den Nachkommen gemacht.

**Michel Wenzler**

Dramatisches spielte sich am Samstag, 17. November, 1928 vor der Ufenau ab. Kurz nach 14 Uhr entdeckten Beobachter von Pfäffikon aus ein Transportschiff, das in Seenot geraten war. Die Besatzung kämpfte gegen den starken Südweststurm, gegen den Regen und die Wellen an – die Lage schien hoffnungslos. Schnell war eine Rettungsmannschaft zusammengestellt: «Es begaben sich ein Motorboot mit fünf Mann und zwei Ruderboote mit zusammen drei Mann in See», schrieb die «Zürichsee-Zeitung» zwei Tage später in ihrer Montagsausgabe. Doch: «Während die Rettungsaktion im Gange war, versank das Schiff.»

Den Rettern bot sich ein schreckliches Bild: Ruder und Bretter trieben herum, die Steuerhütte des Ledischiffs war weggerissen worden und ritt auf den Wellen, zwei Ölfässer schwammen obenauf und ausgelaufenes Öl breitete sich aus. Von der Mannschaft: keine Spur. Doch da, plötzlich vernahmten die Retter Schreie. Ein Mann klammerte sich mit letzter Kraft an einen Stein vor der Ufenau. Die Helfer konnten ihn bergen. Franz Kaiser hiess der Überlebende. Der 27-Jährige war der Schiffsführer und stammte aus Nuolen.

## Drei Männer, drei Schicksale

Die übrige Besatzung ertrank. Die «Zürichsee-Zeitung» publizierte arglos die Namen der verunglückten Männer, wie es damals üblich war. Da war Ernst Baumann, Schlosser von Winterthur, geboren 1894, verheiratet, Vater zweier Kinder. Da war Friedrich Jordi, ebenfalls Schlosser, er stammte aus Huttwil im Kanton Bern, geboren 1897, ledig. Und schliesslich Josef Niederberger, geboren 1907, Maschinist, von Dallenwil im Kanton Nidwalden, «er stand vor der Verheiratung».

Obwohl sich ihre Heimatorte weit weg befanden, hatten die drei Männer in Pfäffikon gewohnt. Sie arbeiteten für die dortige Steinfabrik Zürichsee, die am besagten Unglückstag nicht nur drei ihrer Arbeiter, sondern auch das Motorledischiff Nr. 4 im Wert von 40 000 Franken verlor.

Das Schiff hätte gegen Mittag vom Steinbruch in Nuolen her in Pfäffikon einlaufen sollen. Die Mannschaft war bereits in Sorge

aufgebrochen, weil ihr das Wetter nicht geheuer schien. Wie der Überlebende erzählte, belud die Besatzung deshalb das Schiff nicht so stark mit Kies und Sand, wie es zulässig gewesen wäre.

Doch damit konnten sie ihr Schicksal nicht abwenden. Die Ladung ruht nun 13 Meter tief im Zürichsee, zusammen mit dem Wrack, das kieloben liegt. Entdeckt hat es Christoph Schwarzenbach, Mitglied im Seeretungsdienst Horgen. Er hatte eigentlich ein anderes versunkenes Schiff vor der Ufenau gesucht und stiess dabei auf das Wrack. Zwar war dieses unter Tauchern

bereits bekannt, die genaue Lage war aber in Vergessenheit geraten. Und da die Sicht im See meist schlecht ist, sind versunkene Schiffe ohne genaue Koordinaten schwierig zu finden.

## Bei den Ämtern aufgelaufen

Nun ist das Wrack vor der Ufenau zum ersten Mal umfassend untersucht worden. Mitglieder der Swiss Archeo Divers, eines Vereins aus Hobby-Unterwasserarchäologen, sowie des Tauchclubs Zürichsee und des Tauchclubs Glaukos aus Kilchberg gingen dem Geheimnis des Wracks auf den Grund. Anhand der La-

dung, der Lage und des Bautyps des Schiffs (siehe Artikel unten) konnten die Taucher das Schiff rasch der Unglücksmeldung von 1928 zuordnen.

Doch das allein genügt den Hobby-Forschern nicht. «Wir möchten den Opfern des Unglücks ein Gesicht geben», sagt Taucher Benno Schüpfer. Es gehe darum, sie als Person zu würdigen und ihre Geschichte zu erzählen. So gebe es viele offene Fragen, zum Beispiel: «Wie kommt einer aus Nidwalden dazu, als Maschinist auf einem Ledischiff am Zürichsee anzuhauern, wo er dann den Tod fin-

det?» Schüpfer hat sich auf die Suche nach den Nachkommen der Ertrunkenen gemacht. Bei der Gemeinde Freienbach, zu der Pfäffikon gehört, hat sich der Männedörfler ihre Totenscheine besorgt. Sodann hat er die Heimatgemeinden der Opfer, also Winterthur, Huttwil und Dallenwil, angeschrieben und die Totenscheine beigelegt – in der Hoffnung, so die Kontaktdaten der Nachfahren in Erfahrung zu bringen. Der Datenschutz ist aber in Bezug auf lebende Personen ungleich strenger als bei Verstorbenen, deshalb ist Schüpfer bisher nicht weitergekommen. Er

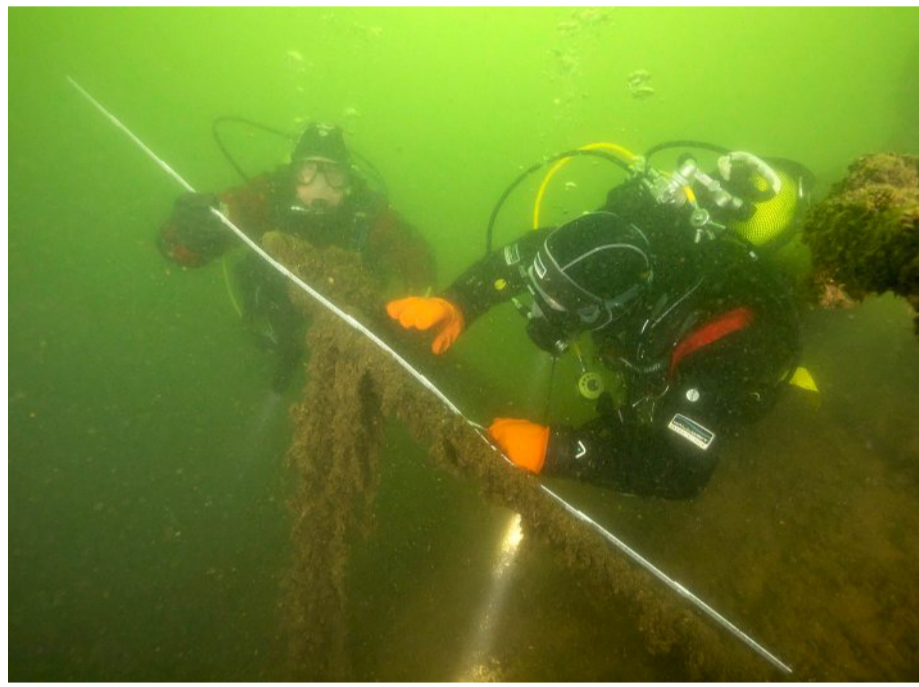
versucht nun, eine kantonale Sonderbewilligung zu erhalten, damit ihm die kommunalen Ämter weiterhelfen dürfen.

Gleichzeitig hofft er, dass sich Nachkommen von sich aus bei ihm melden, wenn sie von seinem Vorhaben in der Zeitung lesen. Dann liesse sich vielleicht etwas Licht ins Dunkel bringen. Sicher ist vorerst nur: Die ertrunkenen Männer liegen nicht mehr auf dem Seegrund. Sie wurden einige Tage nach dem Unglück geborgen und beerdigt.

Weitere Bilder und ein Video finden Sie auf [www.zsz.ch](http://www.zsz.ch).



Das Wrack in 13 Meter Tiefe ist wegen der schlechten Sicht nur schemenhaft erkennbar.



Taucher des Vereins Swiss Archeo Divers messen das Wrack aus. Fotos: PD / Markus Inglin



Die Kaffeetasse aus Aluminium mutet im Schlamm wie ein Schatz an.



Die Schale des kieloben liegenden Schiffs wurde aus Tannenholz angefertigt.

## Der Bruch des Ruders besiegelte wohl das Schicksal des Ledischiffs

18 Meter lang und vier Meter breit ist das Ledischiff, das vor der Ufenau auf dem Grund ruht. Die Swiss Archeo Divers, Mitglieder eines Vereins aus Hobby-Unterwasserarchäologen, haben es unter der Leitung von Adelrich Uhr und mit behördlicher Genehmigung untersucht und zeitlich verortet.

Der Rumpf bestehe aus Tannenholz, sagt der Taucher, der schon mehrere historische Wracks im Zürichsee erforscht hat. Ledischiffe dieser Art seien zwischen 1870 und 1900 gebaut worden. Das Exemplar vor der

Ufenau sei wohl um das Jahr 1910 motorisiert worden. Interessant sei zudem, dass der Laderaum nachträglich mit Eisenblechen und schweren Eisenträgern verstärkt worden sei – wahrscheinlich, damit das Boot mehr Ladung fassen konnte.

## Fehlerhaft beladen?

Bis zu 160 Tonnen Sand und Kies hätte das Schiff laden können, hat der Taucher berechnet. Auf seiner Unglücksfahrt war der Kahn – wie schon Schiffsführer Franz Kaiser nach seiner Rettung berichtete (siehe Artikel oben) –

aber nicht voll beladen. «Es befanden sich maximal 100 Tonnen Sand und Kies im vorderen Teil des Ledischiffs», schätzt Uhr. Wohl deshalb sei im Sturm Wasser über die Spitze ins Ledischiff eingedrungen, sagt der Hinwiler. Aus den Schilderungen des überlebenden Schiffers geht hervor, dass die Mannschaft auf See noch versuchte, die Ladung nach hinten umzuverteilen. «Das Schiff wurde durch die fehlerhaft verteilte Ladung instabil und sank», sagt Freizeitforscher Uhr.

Entscheidend für das Schicksal des Schiffs dürfte zudem der

Bruch des Ruders gewesen sein. Die Taucher stellten fest, dass dieses um rund 100 Grad verdreht, also abgeknickt ist. «Das Schiff war nicht mehr navigierbar, weil das Ruder gebrochen war», sagt Uhr. Entweder sei das Boot auf Grund gefahren, oder aber das Ruder sei an den starken Wellen zerborsten. Deshalb habe die Mannschaft das Boot nicht mehr in einen sicheren Hafen steuern können.

Weiter ist den Forschern aufgefallen, dass die Schiffsschraube verschwunden ist. Ob sie wie die Leichen und der für damali-

ge Zeiten wertvolle Kompass mithilfe des aus Bäch ange-schafften Suchapparats geborgen wurde, ist nicht klar. In den damaligen Zeitungsberichten wird die Schraube nicht erwähnt. Möglicherweise brach sie im Sturm ab und liegt noch irgendwo auf dem Seegrund.

## Der Motor ist unerreichbar

Gefunden haben die Taucher hingegen den Motor. Zeugen zufolge stieg eine schwarze Wolke auf, als das Schiff sank – das deutet darauf hin, dass der Motor noch lief. Er befindet sich kopf-

über unter der Schale des kieloben liegenden Wracks. Durch einen kleinen Spalt zwischen Seekreide und Bordkante sei er auszumachen, sagt Uhr. Allerdings sei es zu gefährlich, durch den Spalt in den Hohlraum zu tauchen.

Geborgen haben die Forscher aber andere Gegenstände, die 90 Jahre lang im Schlamm lagen – unter anderem eine Kaffeetasse aus Aluminium, die mit grosser Sicherheit von der Besatzung stammt.

**Michel Wenzler**