

Zeitschrift: Gazette / Oldtimer Club Saurer
Herausgeber: Oldtimer Club Saurer
Band: - (2020)
Heft: 117

Artikel: Schiffswrack mit Saurer Motor im Zürichsee entdeckt
Autor: Uhr, Adelrich
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1037414>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

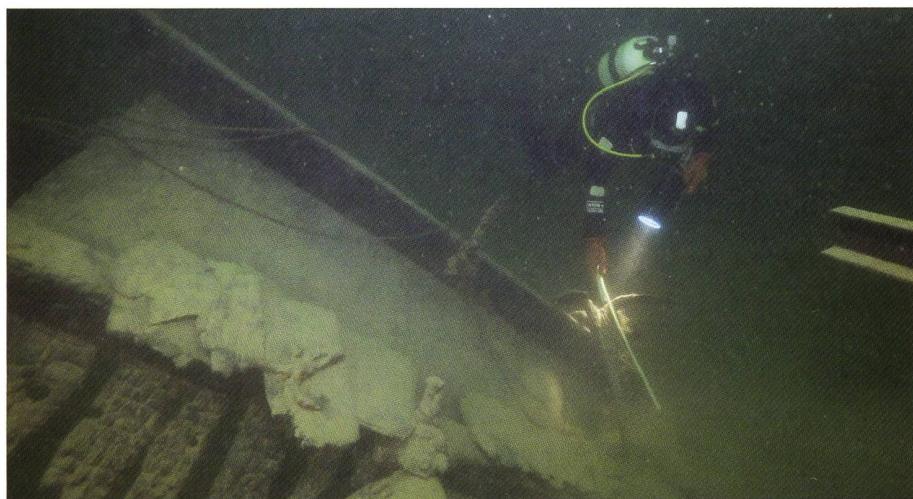
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 07.02.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Schiffswrack mit Saurer Motor im Zürichsee entdeckt

Text: Adelrich Uhr, Projektleiter Swiss Archeo Divers
Fotos: Markus Inglin (INGMA)



Erster Kontakt mit dem Wrack

Einleitung

2016 durfte ich in Dübendorf beim Amt für Raumdevelopment, Archäologie und Denkmalpflege die Gis- Daten (Sonar-Daten) des Zürichsees einsehen. Bei der Durchsicht der Gis- Daten entdeckten wir vor der Ortschaft Richterswil eine Erhebung auf dem Seegrund, welche in Form und Grösse der eines Schiffes glich. Ein erster Kontrolltauchgang am 27. Juli 2019 bestätigte dann unsere Entdeckung von 2016.

Wir sind auf ein motorisiertes Ledischiff gestossen, welches wie unseren Recherchen später zeigten, am 24. Oktober 1900, gesunken ist.

Das ca. 22 Meter lange und 5 Meter breite Transportschiff des Herrn Billeter wurde Opfer eines Brandes. Ursprünglich

wurde der vorgefundene Saurer-Motor (B Typ II od. III) mit Petrol angetrieben.

Doch statt Petrol wurde auch das billigere Nebenprodukt (Ligroin Benzin) leichtfertig eingesetzt. Dabei explodierte auf Höhe Richterswil ein Teil des Gasgemis-

sches und brachte das Ledischiff durch Brand zum Sinken.

Projekt Nr. 11

Das Wrack vor Richterswil wurde, mit Be- willigung der Baudirektion, Amt für Raum- entwicklung, Archäologie und Denk- malpflege des Kantons Zürich, von den Swiss Archeo Divers sowie Mitgliedern des Tauchclubs Zürichsee untersucht.

Für dieses, seit 2005 bereits elfte Unter- fangen unseres Tauchclubs, haben sich acht Mitglieder der Swiss Archeo Divers, des Tauchclubs Zürichsee und weitere Helfer für eine erste Besprechung in der ARA Seewis, Hombrechtikon, getroffen. Diese fand am 15. Juni 2020, unter der Leitung von Adelrich Uhr, statt.

Das Projekt «Wrack Richterswil (Benzin- schiff des Herrn Billeter)» wurde dabei vorgestellt.



Verrostet, aber noch erkennbar, das Steuerrad



Steuerruder, Kraftübertragung vom Rad auf das Ruder

Wrack Beschreibung

Beim Wrack handelt es sich um ein motorisiertes Transportschiff aus dem 19. Jahrhundert. Das ganze Schiff hat eine Länge von ca. 22 Meter und eine mittlere Breite von 5 bis 6 Metern.

Es befindet sich keine Ladung auf dem Schiff. Das Schiff hatte eine Ladekapazität von ca. 120–150 Tonnen. Die Bauweise dieses Ledischiffes ist typisch für die Region Zürichsee. Das motorisierte Ledischiff wurde in einer hiesigen Werft (Horgen?) hergestellt. Dabei erinnert die Form stark an die Nauen, die Mitte des 19. Jh. gebaut wurden. Die Schale besteht aus Tannenholz und die Kipfen (Krummhölzer) sind durch Stahlträger ersetzt. Das Maschinenhaus sowie der Zwischenboden fielen den Flammen komplett zum Opfer und sind dadurch nicht mehr vorhanden. Der hintere Teil, vorwiegend aus Holz bestehend, wurde ebenso durch die Flammen vollständig zerstört und ist verschwunden. Es ist sehr schwer abzuschätzen wie lange das Feuer gewütet haben muss, um das massive Holz soweit zu schwächen, dass das Schiff sinken konnte. Die Mannschaft versuchte noch den Brand zu löschen, dies gelang aber leider nicht.

Die Metallteile, Steuerrad, Motor, Anker, Stahlseile und Steuerkette für das Ruder, sind noch gut erhalten und bieten für den Taucher eindrückliche Bilder.

Das Schiff liegt flach auf dem Seegrund in einer Tiefe von 25 Metern und dürfte, anhand der gemessenen Schlammschicht von bis 20 cm im Inneren des Ledischiffes, schon 120 Jahre auf dem Grund liegen.

Polizeimitteilung

(NZZ, 26.Oktober 1900)

Schiffsbrand vor Richterswil ZH,

Mittwoch 24. Oktober 1900

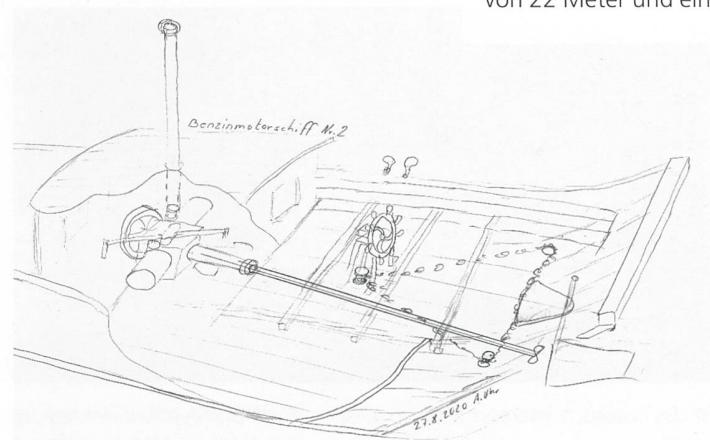
Kantonspolizei. Schiffsbrand. Am vergangenen Mittwoch den 24. b. M. nachmittags zwischen 3 1/4 bis 3 3/4 Uhr hatten die

Bewohner der Ufer des Zürichsees das glücklicherweise seltene Schauspiel eines Schiffsbrandes. Das dem Herrn Billeter in Meilen gehörende Benzinmotorschiff Nr. 2 war um benannte Zeit mit einem im Schleptau gehaltenen Ledischiff auf dem Wege nach Bäch in Brand geraten. Das vorhandene Benzin explodierte, und was dabei nicht in die Luft gesprengt, ward innerst kurzer Zeit ein Raub der Flammen. Die das Schiff bedienenden Gebrüder Enzler kamen mit einigen Brandwunden davon und vermochten sich auf das unbeschädigt gebliebene Ledischiff zu retten. Amtliche Untersuchung über die Ursache des Brandausbruches ist bereits eingeleitet.

Alter des Ledischiffes

Im Schiffregister Kanton Zürich vom 13. November 1925 wurden die Schiffe aufgenommen, die nach 1900 motorisiert wurden. Dabei ist auch das Motorlastschiff von H. Billeter, Zürich 8. Nr. 2 eingetragen. Erbaut wurde dieses Schiff 1908 in Horgen. Herr Billeter kaufte sich also später, im Jahr 1908, ein zweites Schiff und benannte es nach seinem ausgebrannten Ledischiff auf den gleichen Namen Nr. 2.

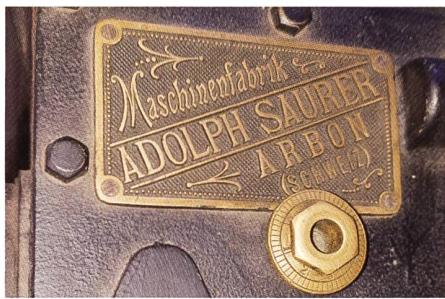
Der erste Petrolmotor wurde 1893 in der Ostschweiz in das Lastsegelschiff von August Roth-Nägeli eingebaut. Bereits 1896 fuhren 16 Motorlastsegelschiffe mit einer mittleren Antriebskraft von 5 PS in Schweizer Seen. Am Bodensee wurden zeitgleich die ersten stählernen Motorsegelschiffe gebaut. Diese Schiffe hatten eine Länge von 22 Meter und eine Breite von 6 Meter.



Schemazeichnung vor dem Brand, von Adelrich Uhr

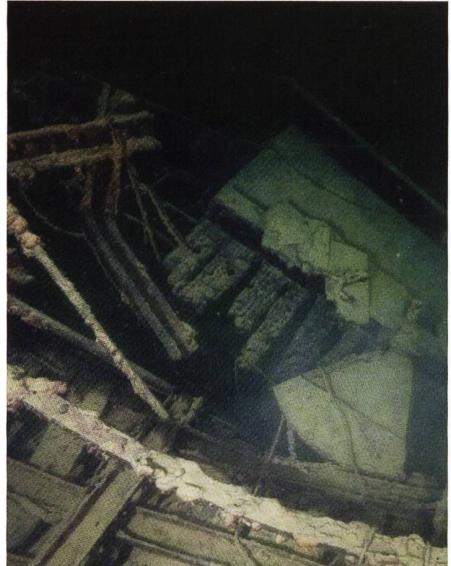


Original Saurer Bronze Tafel
(Wrack Motorisiertes Ledischiff NR.2)

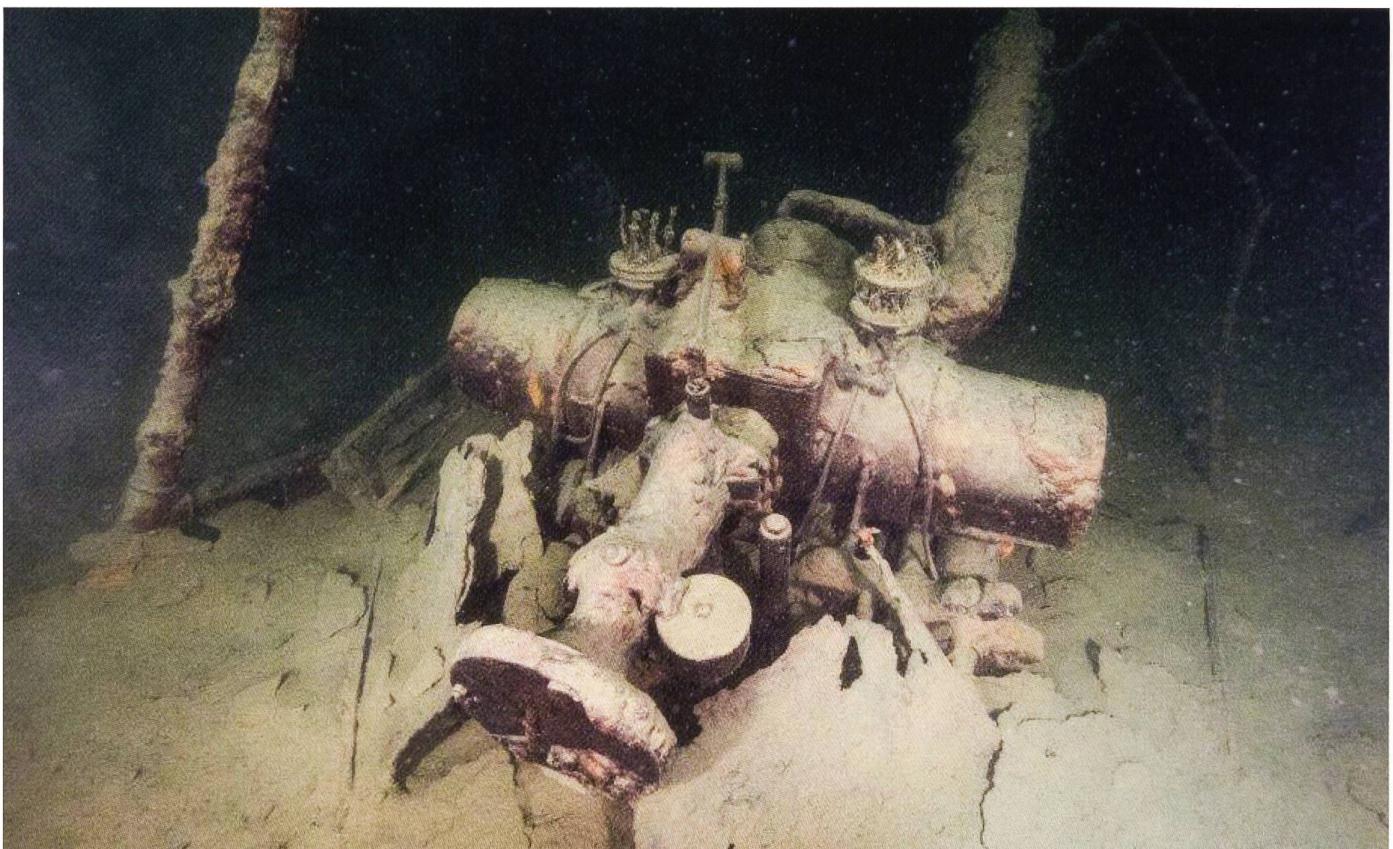


Tafelvergleich aus dem Verkehrshaus Luzern

An dieser Stelle möchte ich mich herzlich bei allen Motorenfreunden bedanken die wesentlich dazu beigetragen haben, die Identität dieses historischen Motors zu finden. Ein besonderer Dank geht an Markus Vonwiller, Werkstattleiter des Saurer Museum in Arbon!



Blick in die Innereien des Wracks



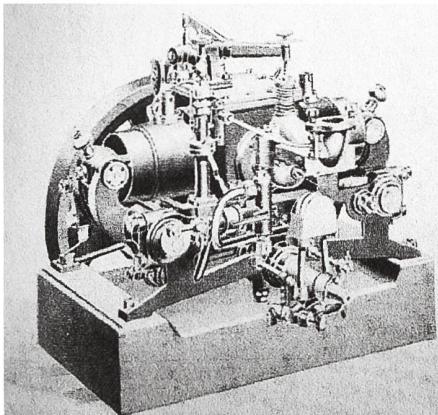
Der Motor von Saurer ist das historisch interessanteste in diesem Wrack und verdient der besonderen Beachtung. Es scheint, dass statt des Petrols, Benzin auf dem Motorschiff verwendet wurde! Deshalb ist es gut möglich, dass dies sogar die erste und letzte Fahrt des ersten Motorlastschiffes Nr. 2 von Herrn Billeter war.

Saurer Schiffsmotoren – Recherchebericht von Markus Vonwiller, Saurer Museum Arbon

Der erste stehende Schiffsmotor mit 4 PS wurde im September 1893 gebaut. Nach drei Jahren, im Juli 1896, folgten bereits die ersten Motoren mit 6 und 12 PS, letztere als Zwillingsmotoren gebaut.

Auf diesem verhältnismässig eng begrenzten Gebiet blieb die Technik nicht stehen. Bereits im Jahre 1896 folgten, eigentlich für Automobilzwecke, die ersten Balance Motoren (Typ B II) in der Stärke von 6 PS. Diese Motoren, mit einem Zylinder und Explosionsraum und mit zwei gegenläufigen Kolben, vermochten bei kleinem Gewicht und Raumbedarf eine bedeutend grössere Kraft zu entwickeln, als die früheren Typen, weshalb sie sich für Schiffszecke sehr gut eigneten, vorab auch für den Einbau in kleinere Vergnügungsboote. Nach derselben Konstruktion wurde im Jahre 1899 Typ B III mit 20 Pferdestärken gebaut. Von diesen Schiffsmotor-Typen lieferte die Firma Adolph Saurer ca. 200 Stück für Transport- und Vergnügungszwecke auf unseren Schweizerseen und ins Ausland.

Gemäss Ihrer Abbildung handelt es sich um diesen Motortyp in der Leistungsklasse von etwa 20 PS in der Ausführung des Balancier Motor oder Gegenkolbenmotor mit Glührohrzündung, Petroleinspritzung



Originalfoto und der Motor im Wrack: beides Saurer Balanciermotoren Typ B II oder B III

in den Ansaugtrakt, wo der Treibstoff mit der Ansaugluft vermischt wurde. Im Verdichtungstakt im gemeinsamen Brennraum zwischen den Kolben entzündete sich das Gemisch im Glührohr. Der abgebildete Motor ist ein Typ B II oder III, die Oeler auf den Zylindern sind nicht hier dargestellt. Die Glührohrzündung benötigte einen Petrolbrenner, welche das Glührohr und die Brennkammer von aussen aufheizte, um im Kompressionstakt die Verbrennung einzuleiten. Das Glührohr musste vor dem Motorstart mit dem Brenner auf eine Temperatur von 550° bis 850° Celsius vorgeheizt werden. Die Handhabung dieser Glührohrzündung war etwas umständlich und oft auch Ursache von Motorbränden.

In der weiteren Vervollkommenung der Motoren für Schiffszecke und in Parallelentwicklung mit dem inzwischen in-

tensiver gepflegten modernen Automobilbau kam man im Jahre 1907 wieder von den horizontalen Balance-Motoren zu den vertikalen Motoren zurück, unter Verwendung der sich inzwischen vorzüglich bewährten Automobilmotoren. Dass man damit den richtigen Weg betreten hatte, das zeigten die bedeutenden Erfolge bei den verschiedenen Motorboot Regatten, welche der Firma Adolph Saurer auch auf diesem Gebiete neben andern, längst bekannten Weltfirmen einen Ehrenplatz sicherten. Nachdem man sich nämlich bei der ersten Regatta im Jahre 1908 mit den verschiedenen Verhältnissen bekannt gemacht hatte, trat die Firma schon an der zweiten Bodensee-Regatta im Jahre 1909 an die Spitze der Konkurrenten, wodurch sie den bis dahin von den ersten Deutschen Konkurrenten Körting und Daimler inne gehabten wertvollen Landpreis an sich riss.



Tauchschiß Argo mit Kapitän Hugo Würsch vom Tauchclub Glaukos Kilchberg.
Von links: Agi (Adelrich Uhr, Projektleiter), Michi, Benno, Hugo, Fabian, Mario, Roy