

Stiftung Seemuseum

Seeweg 3

8280 Kreuzlingen

Telefon 0041 (0) 71 688 52 42



www.seemuseum.ch

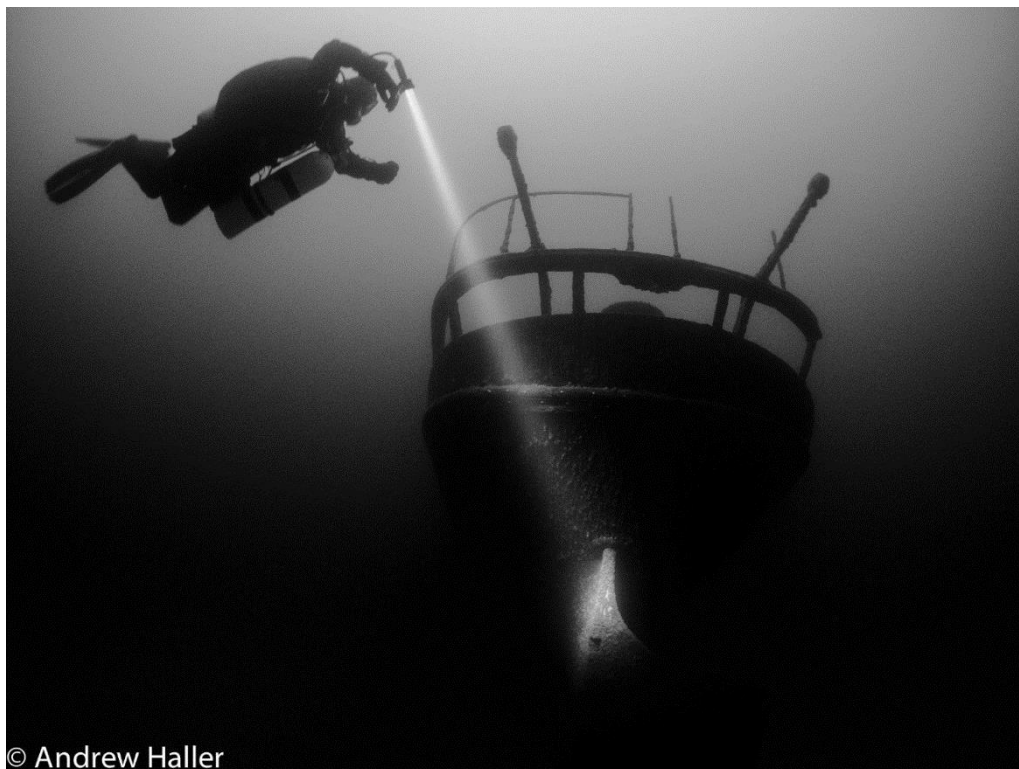
info@seemuseum.ch

KURZINFO

Geschichten vom Seegrund

Das Dampfschiff JURA

Ab 31. August 2016



© Andrew Haller

Allgemeine Informationen

Öffnungszeiten des Seemuseums:

Juli bis September	Di-So	11-17 Uhr
Oktober bis Juni	Mi, Sa, So	14-17 Uhr
Montag geschlossen.		

Schulklassen empfangen wir gerne auch ausserhalb der Öffnungszeiten.

- ⇒ Bitte **melden** Sie Ihren Museumsbesuch telefonisch oder per E-Mail an. Wir versuchen damit, „Überbelegungen“ der Ausstellung zu verhindern. Besten Dank.
- ⇒ Lehrpersonen, die den Ausstellungsbesuch im Museum vorbereiten, haben **freien Eintritt!**
- ⇒ Besuchen Sie uns auch unter **www.seemuseum.ch**
- ⇒ **Bitte beachten:**
 - Falls Sie Ihre Schülerinnen und Schüler zeichnen lassen möchten, bringen Sie eine Unterlage mit oder reservieren zusätzlich das Seeschulzimmer.
- ⇒ **Museumspädagogik:**

Von Dienstag - Donnerstag steht Ihnen die Museumspädagogin für Fragen, Anregungen, Beratungen etc. gerne zur Verfügung.
Telefon: 071 688 52 42
E-Mail: kulturvermittlung@seemuseum.ch

Impressum:

Seemuseum Kreuzlingen
Seeweg 3
8280 Kreuzlingen

Es ist ausdrücklich erlaubt, die Unterlagen für Schulzwecke zu kopieren!

Viel Spass und Spannung beim Museumsbesuch!

Inhalt

1. Allgemeine Informationen zur Sonderausstellung	4
2. Aufbau der Sonderausstellung „Geschichten vom Seegrund“	5
2.1 Der Bereich „Unter Wasser“	5
2.2 Der Bereich „Im Salon“	6
2.3 Die Bereiche „ Unglück und Sicherheit“	7
3. Angebote zur Sonderausstellung	9
4. Arbeitsblätter KIGA	10
5. Arbeitsblätter Unter- und Mittelstufe	13

1. Allgemeine Informationen zur Sonderausstellung

Ein einmaliges Unterwasser-Denkmal auf dem Grund des Bodensees. In rund 40m Tiefe, vor der Gemeinde Bottighofen, ruht der Glatdeck-Schaufelraddampfer „Jura“, der am 12. Februar 1864, nach einem Zusammenstoss mit der „Stadt Zürich“, versank.

Im Zentrum der Ausstellung „*Geschichten vom Seegrund. Das Dampfschiff JURA*“ stehen originale Fundstücke und Bauteile des Dampfschiffs Jura. Ausserdem Geschichten über Schiff, Unglück, Besatzung, Passagiere, Tauchgänge, Archäologie und den notwendigen Schutz des Schiffswracks.

Die Ausstellung folgt einem klaren dreiteiligen Konzept, welches sich auf die Bereiche „Unter Wasser“, „Im Salon“ sowie „Unglück und Sicherheit“ auf dem See gliedert.

2. Aufbau der Sonderausstellung. Geschichten vom Seegrund

2.1 Der Bereich „Unter Wasser“

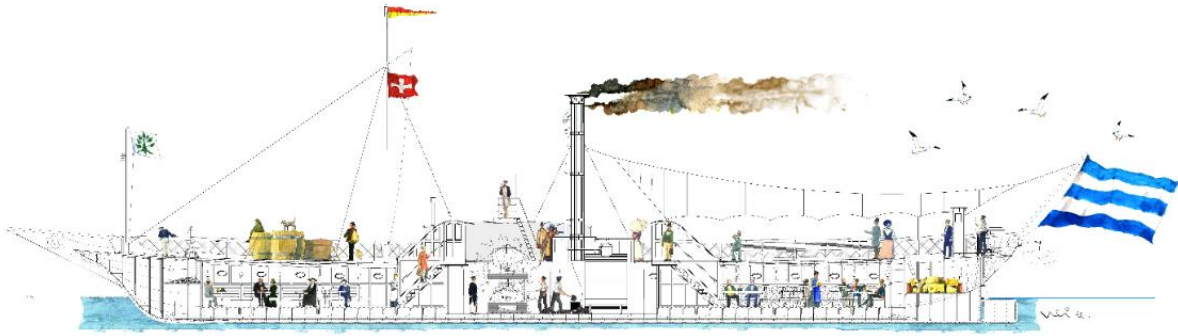
Auf dem Seegrund, „Unter Wasser“, in rund 40 Metern Tiefe liegt die Jura nun seit 1864. Besichtigt werden kann sie von erfahrenen Tauchern. Der Kanton Thurgau engagiert sich nachhaltig für den Schutz des einmaligen Unterwasser-Denkmals. Das Denkmal unter Wasser, das Schiffswrack der Jura, zeigt uns eine Momentaufnahme, gibt uns Einblick in den Alltag und die Technik der Vergangenheit.

Zu einem unbekanntem Wrack abzutauchen gehört zu den spannendsten und herausforderndsten Erlebnissen im Tauchsport. Beim denkmalgerechten Tauchen gibt es daher eine Grundregel: Nichts darf berührt und keine Objekte an die Oberfläche gebracht werden. Heute decken sich die Interessen der Denkmalpflege/ Archäologie und der Sporttaucher: Beide wollen die Tauchziele als einmalige Zeugnisse der Vergangenheit aktiv bewahren.

Fakten:

Die „Jura“ wurde 1854 von der Maschinenfabrik Escher, Wyss & Cie. in Zürich als Kursschiff für den Neuenburgersee gebaut. Nur vier Jahre später wurde sie wegen der Eröffnung der Bahnlinie zwischen Neuenburg und Yverdon in der Schiffsflotte überzählig. Deshalb verkaufte man das Schiff an den Vierwaldstättersee – wo es aber nie zum Einsatz kam – und dann 1861 weiter an den Bodensee. Transportiert wurde die "Jura" dabei in Einzelteile zerlegt über Land.

Der Glatdeck-Schauflerraddampfer war ein stolzes Schiff. Er mass 41.5 Meter in der Länge und 10.5 Meter in der Breite. So bot er etwa 150 Passagieren Platz und beförderte auf dem Bodensee neben Personen auch Post und Güter. Gemäss schriftlichen Quellen hatte die "Jura" am Tag des Unglücks unter anderem Seiden- und Baumwollwaren sowie zehn Zentner Eisen geladen. Erstere schwammen nach dem Zusammenstoss oben auf und konnten geborgen werden. Zusätzlich zur Mannschaft waren noch fünf Passagiere an Bord. Glücklicherweise war, trotz dem schweren Zusammenprall, nur ein Todesopfer – der Matrose der „Jura“ – zu beklagen. Zudem verletzte sich ein Schiffsjunge mittelschwer. Alle anderen Personen konnten anschliessend auf dem anderen Schiff – der „Stadt Zürich“ – in Sicherheit gebracht werden.



Bildnachweis: Ulrich Seitz

2.2 Der Bereich „Im Salon“

Die Passagiere der Dampfschiffepoche reisten vorzugsweise im Salon. Bei schönem Wetter hielten sie sich jedoch auch gerne auf Deck auf und genossen die Aussicht. Damals wurden die Dampfschiffe nicht für Vergnügungsfahrten genutzt, sondern für den Bedarfsverkehr und den Warentransport.

Schiffe waren zu Zeiten der „Jura“ die wichtigsten und schnellsten Transportmittel in der Bodensee-Region. Autos waren noch nicht verfügbar und der Eisenbahnverkehr war erst sehr rudimentär entwickelt. Anders als heute dienten die Schiffe aber vor allem dem Warentransport. Menschen machten einen deutlich kleineren Anteil der „Ladung“ aus.

Es erstaunt deshalb nicht, dass die „Dampfboot Actien Gesellschaft Lindau“ nach dem Verlust eines Schiffes darauf angewiesen war, schnell einen entsprechenden Ersatz zu beschaffen. Ein Neubau hätte zu lange gedauert. So war es wohl als Glücksfall zu bezeichnen, dass die „Jura“ am Vierwaldstättersee gerade nicht im Einsatz war und für 70'000 Franken inklusive Transport und Montage erworben werden konnte.

Die Form des Schiffes – ein Glatdeck-Schaufelraddampfer ohne Aufbauten – zeigt, dass dem Warentransport eine wichtige Bedeutung zukam. Das Transportgut hatte auf Deck viel Platz und dies wurde – wie die letzte Ladeliste belegt – jeweils rege genutzt. Für Passagiere gab es je einen Salon erster und zweiter Klasse; diese boten aber nicht viel Komfort, sodass sich Reisende gerne auch auf Deck aufhielten.

Das Dampfschiff „Jura“ verfügte über eine eigene Poststelle und in der schiffseigenen Küche wurden die Passagiere bestens bewirtet.

Die „Jura“ fuhr in der Regel mit 11 Personen Besatzung an Bord, die für die verschiedensten Aufgaben zuständig waren. Kontakte zwischen Besatzung und Passagieren fanden in der Regel nur beim Ein- und Ausstieg statt. Lediglich die beiden Schiffbewirtschafterinnen hatten auch während der Fahrt Kundenkontakt.

2.3 Die Bereiche „Unglück und Sicherheit“

Dramatische Kollisionen zwischen Dampfschiffen machten deutlich, dass zusätzliche Sicherheitsmassnahmen benötigt werden. Deshalb entwickelte sich schrittweise die heute gültige Bodensee-Schiffahrts-Ordnung.



Bildlegende: Telegramm an den Verwalter der Bayerischen Bodensee-Dampfschiffahrt.

„Zusammenstoß der beiden Dampfboote Jura und Zürich bei Münsterlingen. Kommen Sie gefälligst sofort hieher“

Das Telegramm vom 12. Februar 1864, das um 12.45 Uhr in Lindau eintraf, macht nicht ganz deutlich, welches grosse Unglück geschehen ist. So unterschlägt es, dass die „Jura“ nach dem Zusammenstoß innerhalb weniger Minuten gesunken ist sowie dass einer der Matrosen sein Leben verlor und der Schiffsjunge verletzt wurde.

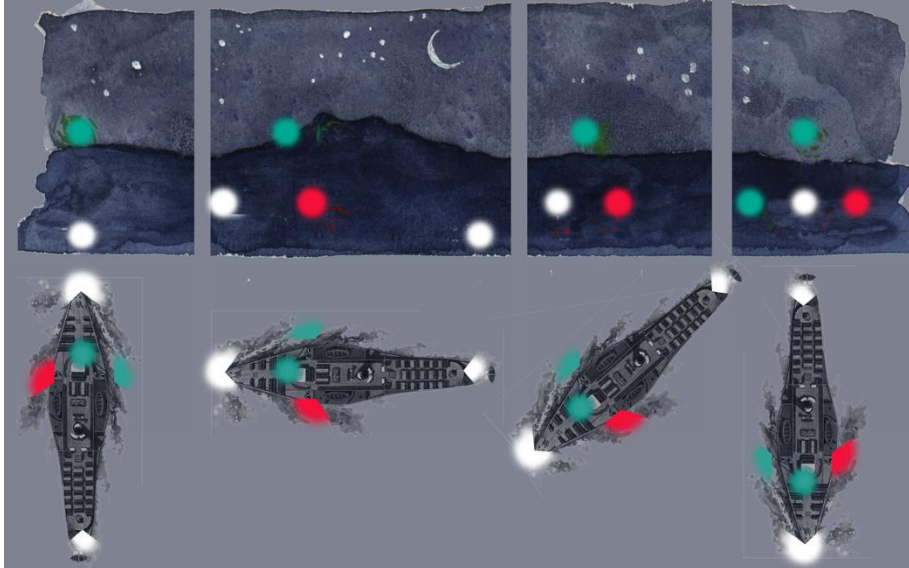
Obwohl viele Augenzeugen befragt wurden, konnte die Schuldfrage auch vor Gericht nicht geklärt werden. Aus dem Unfallbericht gehen aber die sehr schwierigen Wetterverhältnisse deutlich hervor: *„[Das] Dampfboot Jura war (...) aus dem Hafen von Romanshorn in der Richtung nach Constanz abgefahren und hatte auf dieser Route immerwährenden, und streckenweise so dichten Nebel, daß man kaum zehn bis fünfzehn Schritte vor sich etwas erkennen konnte.“* So erkannte man das zweite Schiff erst, als es bereits zu spät war, und konnte auch die beiden Schiffsglocken, die unablässig geläutet wurden, erst unmittelbar vor der Kollision hören.

Immerhin verhinderte das beherzte Eingreifen des Kapitäns der „Jura“, Martin Motz, das Schlimmste. Er ordnete nämlich die sofortige Räumung der „Jura“ an und verließ – wie es sich gehört – das sinkende Schiff als letzter: *„Der Capitain, nachdem er sich von der Rettung der Passagiere vergewissert, und das Maschinenpersonal zum Verlassen des Jura angewiesen hatte, trug noch den beschädigten Schiffsjungen an Bord des Dampfbootes Zürich, rettete die Schiffskoffer, und verließ als der Letzte den Jura.“*

Quelle: Unfallbericht und Telegramm zum Zusammenstoß, Bayerisches Hauptstaatsarchiv München.

Seit der Zeit der Dampfschiffe auf dem Bodensee hat sich im Bereich Sicherheit einiges verändert.

Bereits 1868 wurden eine einheitliche Lichterführung und eine allgemein verbindliche Signalordnung eingeführt. So konnte das Risiko von Zusammenstößen bei schlechter Sicht deutlich gemindert werden. Die heute gültige Bodensee-Schiffahrts-Ordnung findet ihre Ursprünge in diesen Ordnungen.



Die Lichterführung auf Schiffen

Bildnachweis: Ulrich Seitz

Zudem helfen neue Warnsysteme den heutigen Schiffen, auf dem See unfallfrei unterwegs zu sein. So sind viele Schiffe mit modernen Radarsystemen ausgestattet. Vor Sturm oder starkem Wind warnen 43 rund um den See verteilte orange Sturmwarnleuchten. Diese sind auf einer Höhe von neun Metern montiert und somit aus 17 Kilometern Entfernung noch zu sehen.

Dennoch geraten jedes Jahr über 150 Schiffe in Seenot und müssen von den See- und Wasserschutzpolizeien der drei Anrainerländer betreut werden.

„Der Bodensee ist sehr unterschiedlichen Wetterbedingungen ausgesetzt. Durch seine Grösse gibt es je nach Region unterschiedliche typische Wetterlagen. So entwickeln sich zum Beispiel im westlichen Seeteil gerade im Sommer schnell Gewitterzellen, die in kurzer Zeit starke Sturmböen erzeugen können. Im östlichen Seeteil hingegen können bei Föhnlagen trotz schönem Wetter plötzliche Orkanböen auftreten. Der Mittelteil des Sees wird hauptsächlich durch lokale Ausläufer einzelner Gewitter beeinflusst. Grosswetterlagen mit starken West- oder Ostwinden können aber auch den ganzen See betreffen.“ (Quelle: Informationsblatt Sturmwarndienst am Bodensee der Kantonspolizei Thurgau).

Leider wird der See oft unterschätzt. Das Wetter kann sehr schnell umschlagen. So sind bei Föhnstürmen bis zu zweieinhalb Meter hohe Wellen möglich.

Gerade deshalb muss man sich stets bewusst sein, dass das Gewässer unberechenbar ist. Zum Teil müssen auch erfahrene Personen von den See- und Wasserschutzpolizeien der drei Anrainerländer aus Seenot gerettet werden. Diese retten jährlich rund 400 Personen aus den

Fluten. Trotz ihrer hervorragenden Arbeit sind trotzdem etwa zehn tödliche Unfälle pro Jahr zu beklagen.

Deshalb: Achten Sie auf Ihre Sicherheit und beobachten Sie das Wetter!

3. Angebote zur Sonderausstellung

Geschichten vom Seegrund. Das Dampfschiff Jura

Angebote/ Vorbereitung auf einen Museumsbesuch:

- Führungen für alle Schulstufen
- Workshop- und Kreativangebot im Seeschulzimmer

Kosten:

- Führung 70.-
- Museumseintritt pro Schüler/in Fr. 2.50
- 2 Begleitpersonen gratis
- Klassen der Schulgemeinde Kreuzlingen gratis

Einführende Literatur/ Internetadressen (Auswahl):

Bönke, Dietmar: Schaufelrad und Flügelrad. Die Schifffahrt der Eisenbahn auf dem Bodensee, München 2013.

<https://jurahans.ch/>

<http://www.nies.ch/doc/tr/tr156-jura.pdf>

http://www.schulblatt.tg.ch/documents/avtg_schulblatt_4_2016_web.pdf S. 51.

Termine auf Anfrage:

Einführung für Lehrpersonen in die Ausstellung „Geschichten vom Seegrund. Das Dampfschiff Jura“

Weitere Veranstaltungen entnehmen Sie bitte unserer Homepage www.seemuseum.ch

4. Arbeitsblätter KIGA/Unter- und Mittelstufe

- Bringe die Jura sicher in den Hafen 1
- Bringe die Jura sicher in den Hafen 2
- Alle meine Schiffe. Finde die Unterschiede.
- Vorlese- und Selbstlesegeschichte. Warum können Schiffe schwimmen?
- Der Aufbau eines Schiffes.
- Wer arbeitete auf dem Dampfschiff Jura?
- Unterhaltungen und Dialoge auf der Jura.
- Was würden Besatzung und Passagiere über den 12. Februar 1864 berichten? Der Kapitän Martin Motz.
- Was würden Besatzung und Passagiere über den 12. Februar 1864 berichten? Der Schiffsjunge Andreas.
- Was würden Besatzung und Passagiere über den 12. Februar 1864 berichten? Eine Modistin.
- Mein eigenes Schiffsgedicht.
- Bis zum Wrack und dann? Denkmalgerechtes Tauchen.