

Inhalt

Vorwort	3	
Das Wrack aus dem Hafen von Kallatis am Schwarzen Meer Octavian Bounegru	4	
Vom Wrack zum Schiff Rückschluss vom Wrackbefund auf Umstände und Verlauf des Seeunfalls Wilfried Stecher	8	
Kyrenia and Ma'agan Mikhael Shipwrecks A Comparative Dendroarchaeological Study Nili Liphshitz	18	
Archaeology and Data Management in the Surf Zone On the Recovery and Interpretation of Cultural Material in Near Shore Waters Justin Leidwanger	22	
Underwater off the Crimea Archaeological explorations and excavations on the shelf of the Black Sea Yana Morozova	29	
The Newport Medieval Ship Her Three-Dimensional Digital Recording and Analysis Toby Jones	36	
Die Ladung des Wracks Ria de Aveiro A (Ílhavo, Portugal) Vorläufige Gedanken zum historischen und kulturellen Kontext José Bettencourt – Patricia Carvalho	42	
Zehn Jahre AMLA Die Arbeitsgruppe für maritime und limnische Archäologie an der Christian-Albrechts-Universität Kiel Erich Halbwidl – Florian Huber	54	
The PIAS Project (Terceira Island, Azores, Portugal) Preliminary results of a historical-archaeological study of a transatlantic port of call José Bettencourt – Patricia Carvalho – Cristóvão Fonseca	62	
Die Konservierung und Restaurierung des Unterwasser-Erbes Logistik und Vorbereitungen für eine Wanderausstellung Olivier Berger	72	

Inhalt



78

The Roman wreck at Conque des Salins
A type of vessel adapted to protected waters
Marie-Pierre Jézégou – Daniel Rouquette – Stéphanie Wicha



85

„Nautische Archäologie“ in der Antike
Karin Hornig



99

Kosaken-Boote
Teil II 1. Die *čajka* oder „Möwe“
Vladimir Romanovič Čepelev

Im vorangehenden Artikel von Vladimir R. Čepelev wird eingangs erwähnt, dass „die Vorfahren der Russen, Ukrainer und Weißrussen mit ihren Einblößen auf dem Dnepr und Don bis zum Schwarzen Meer...“ gelangt seien, und zwar teils des Handels wegen, teils in kriegerischer Absicht. Da auch im vorigen Jahrgang dieser Zeitschrift zwei Beiträge desselben Autors enthalten sind

105

Im Einbaum über das Schwarze Meer
Eine alte Beschreibung des Wasserweges von Kiev ins Byzantinische Reich
Christoph Börker



110

Das Bücherbrett



114

Joint Statement

Zehn Jahre AMLA

Die Arbeitsgruppe für maritime und limnische Archäologie an der Christian-Albrechts-Universität Kiel

Erich Halbwidl – Florian Huber

Abstract – In 1997 a study group for maritime and limnic archaeology (AMLA) was founded at the Institute of Prehistoric and Protohistoric Archaeology at the University of Kiel under the guidance of Prof. Dr. A. Haffner and Prof. Dr. Dr. h.c. mult. M. Müller-Wille. It consists of examined scientists and students of archaeology who are mostly licensed scientific divers. The methodological interest of the study group is mainly the synthesis of land- and underwater archaeology in Schleswig-Holstein. The object of the scientific work is the maritime or limnic cultural landscape which is to be reconstructed. Cultural landscape here means the alternating effect between the natural environment and the various manifestations of human activity. In a maritime or rather limnic cultural landscape the waters are the shaping element. The AMLA proceeded lots of surveys in Schleswig-Holstein as e.g. an interdisciplinary prospection of Hedeby harbour, prospections and excavations of Ertebølle sites at the Baltic shore, the examination of late medieval forts in the shelter of lakes and several investigations on wrecks. Some recent projects, in which members of the study group took part will be mentioned in this article and stand as examples of AMLA's activities.



Im Frühjahr 1997 schlossen sich Studierende am Institut für Ur- und Frühgeschichte der Christian-Albrechts-Universität (CAU) Kiel unter der Leitung der Professoren A. Haffner und M. Müller-Wille zur Arbeitsgruppe für maritime und limnische Archäologie (AMLA) zusammen¹. Somit wurde eine Basis geschaffen, um eigenständige unterwasserarchäologische Forschungen am Institut durchzuführen. Die Arbeitsgruppe, die derzeit ungefähr 20 Personen umfasst, besteht aus ausgebildeten Archäologen, Doktoranden, Magistranden, Diplomanden und Studenten der Ur- und Frühgeschichte, die alle geprüfte Forschungstaucher sind. Gerade in den letzten Jahren haben jedoch auch tauchende Vertreter anderer Meereswissenschaften wie Geologen, Biologen und Geographen den Weg in die AMLA gefunden. Die Arbeitsgruppe ist kein eigenständiger Verein, sondern wurde in den 1999 gegründeten Förderverein des Instituts für Ur- und Frühgeschichte (FUFG e.V.) eingegliedert. Im jährlich erscheinenden Jahresbericht „Starigard“ des Fördervereins informiert die AMLA in einem Tätigkeitsbericht über ihre derzeitigen Aktivitäten.

Neben eigenständigen Forschungen und der Beteiligung an wissenschaft-

lichen Tagungen wie dem Internationalen Kongress für Unterwasserarchäologie in Saßnitz (IKUWA) 1999, der DEGUWA-Tagung „In Poseidons Reich 5“ im Jahr 2000 oder der Tagung des Arbeitskreises Unterwasserarchäologie AKUWA 2003 standen bisher auch Tauchunternehmungen im Vordergrund, die gemeinsam mit dem Archäologischen Landesamt Schleswig-Holstein (ALSH), dem Archäologischen Landesmuseum Schleswig-Holstein (ALM) und dem Leibniz-Institut für Meereswissenschaften IFM-GEO-MAR organisiert wurden². Oftmals erfolgten die Einsätze in Zusammenarbeit mit dem Forschungstauchzentrum der CAU Kiel.

Ziele der AMLA

Das Interesse der Arbeitsgruppe besteht in der Integration von Land- und Unterwasserarchäologie in Schleswig-Holstein³. Das Forschungsobjekt der AMLA ist die maritime bzw. limnische Kulturlandschaft, die es zu rekonstruieren gilt. Eine Kulturlandschaft wird definiert durch die Wechselwirkung natürlicher Gegebenheiten (Fauna, Flora, Klima und geologische Verhältnisse) mit menschlichen Aktivitäten. Die maritime bzw. limnische Kulturland-

schaft Schleswig-Holsteins ist durch eine 1190 km lange Küstenlinie an beiden Meeren, über 360 Binnenseen und 21 zusammen 700 km lange Fließgewässer geprägt. Diese Gewässer dienten zur Nahrungsmittelgewinnung, als Verkehrsweg, als abgrenzendes topographisches Element und waren gleichzeitig Gefahrenquelle für die damalige Bevölkerung.

Im Zentrum der Fragen steht der Lebens- und Wirtschaftsraum des Menschen. Insbesondere die Wechselwirkungen zwischen naturräumlichen Veränderungen und menschlicher Besiedlung sind Gegenstand der Untersuchung. Welche Rolle spielten die Gewässer bei Art und Wahl des Siedlungsplatzes, wie waren sie in Wirtschaft, Handel und Verkehr eingebunden und welche Auswirkungen hat die Besiedlung rückwirkend auf die Küstenregion? Voraussetzung, um diese Frage zu klären, ist eine repräsentative Landesaufnahme über und unter Wasser durch terrestrische und subaquatische Arbeitsmethoden.

Neben der Datenerhebung für die Landesaufnahme ist jedoch auch eine adäquate Vermittlung der Unterwasserarchäologie in der Lehre und der Öffentlichkeit Ziel der AMLA. So fand z.B. im Mai 2007

anlässlich des zehnjährigen Bestehens der AMLA eine Tagung im Institut für Ur- und Frühgeschichte statt, zu der explizit auch Sporttaucher bzw. interessierte Laien eingeladen wurden, um sich über die unterwasserarchäologischen Projekte der letzten Jahre zu informieren. Des Weiteren ist die Arbeitsgruppe seit 2004 mit einer eigenen Homepage im Internet vertreten. Unter www.amla-kiel.de findet der Besucher Beschreibungen, aktuelle Projekte sowie allgemeine Hinweise zur Unterwasserarchäologie in Schleswig-Holstein.

Die im Folgenden vorgestellten Projekte sollen beispielhaft einige Aktivitäten der AMLA der letzten Jahre widerspiegeln (Abb. 1).

Jäger und Fischer in der Neustädter Bucht

In den Jahren 2000 bis 2006 untersuchte das ALM unter reger Beteiligung von Mitgliedern der AMLA einen submarinen Fundplatz der nordischen Ertebøllezzeit⁴. Diese Untersuchung unter der Leitung von Dr. Sönke Hartz im Vorhafengelände von Neustadt in Ostholstein war die erste groß angelegte Unterwasserausgrabung einer steinzeitlichen Siedlung in Schleswig-Holstein. Sie ist eingebunden in den Teil des SINCOS-Projekts in Mecklenburg-Vorpommern, das sich der Erforschung der Wechselwirkungen von Besiedlungsgeschichte und Meeresspiegelverän-

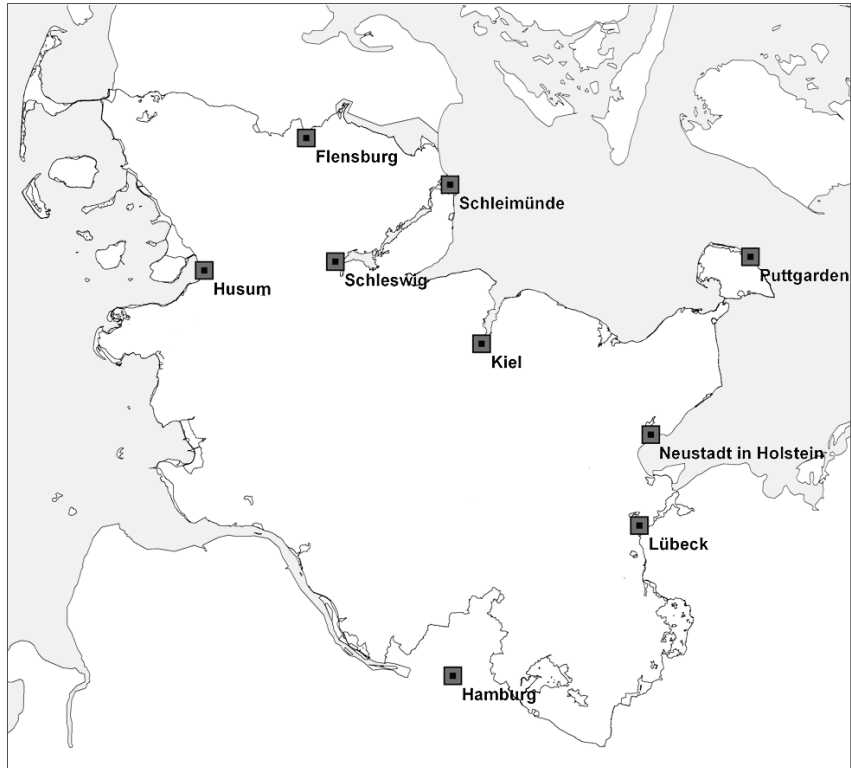


Abb. 1: Übersichtskarte von Schleswig-Holstein.

derungen in der Mecklenburger Bucht zur Aufgabe gemacht hat⁵.

Die Fundstelle liegt heute in ungefähr 3-4 m Wassertiefe am Ausgang des Stadthafens; gegraben wurde in 1 m² großen, abgesteckten Quadraten, die mittels mehrerer Injektoren in künstlichen 5-cm-Schichten bis auf den pleistozänen Mergel abgetragen wurden. Die dabei anfallenden Sedimente wurden in Netzen mit 4-5 mm Maschenweite am Ende des jeweiligen Injektors aufgefangen

und an Land abermals in feinmaschigen Sieben geschlemmt. Artefakte (größere Steine, Holz, Knochen, Geweih und Keramik), die während der Saugarbeiten zutage kamen, wurden vorsichtig frei präpariert und maßstabsgetreu 1:10 gezeichnet und fotografiert.

Die größte Fundgruppe stellen die Flintartefakte dar, ihre Gesamtzahl beträgt schätzungsweise mehr als 40000 Stücke, wobei unter den Grundformen schlanke, kantenpar-



Abb. 2: Donauländische Axt aus Amphibolit.

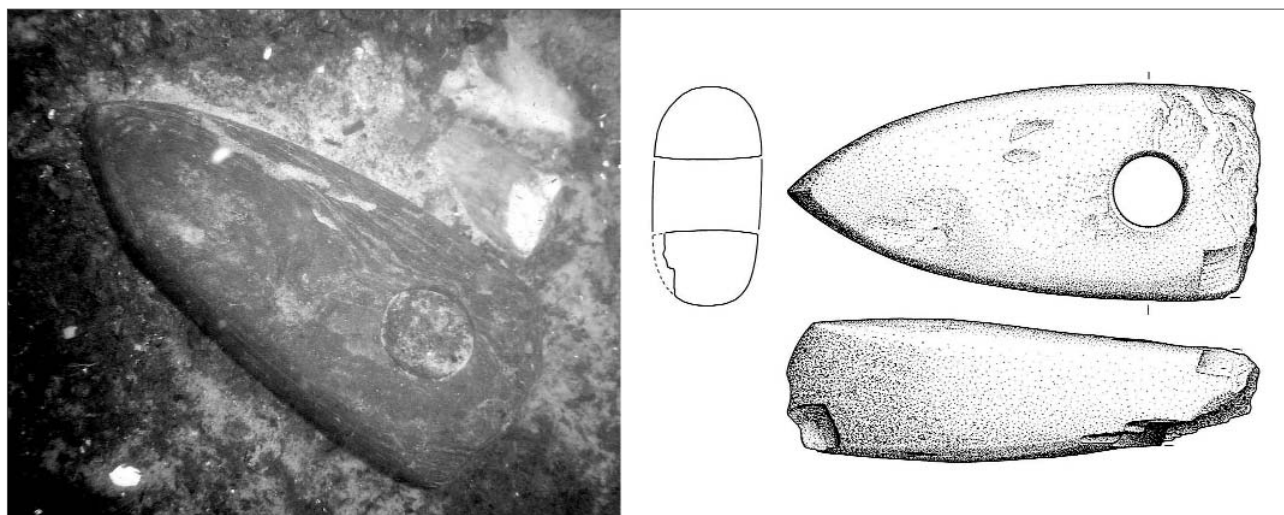




Abb. 3: Forschungstaucher beim Bergen eines Holznagels.

alle Klingen dominieren. Diese wurden in indirekter weicher Technik von den zuvor präparierten Kernen geschlagen. Querschneidige Pfeilspitzen sind mit ungefähr 250 Exemplaren vertreten.

Das Fundmaterial umfasst weiterhin trapezoide Scheibenbeile vom Ertebølle-Typ sowie Kratzer, Schaber und Bohrer. Außergewöhnlich sind zwei donauländische Äxte aus Amphibolit (Abb. 2) sowie ein Walzenbeil mit erhaltenem Holzschaft. Unter den Keramikfunden dominieren Scherben von grob gemagerten, dickwandigen Spitzbodengefäßen, an denen nicht selten Speisereste feststellbar waren, sowie ovale Lampen und Scherben einer dünnen und unverzierten Ware. Erstmals in Schleswig-Holstein konnten auch Teile eines Einbaumes aus Linde geborgen werden. Sie weisen typische Hackspuren eines Scheibenbeils auf.

Des Weiteren wurden über 10000 Fischknochen und an die 2000 Säugetierreste ausgegraben. Unter den Fischresten dominieren marine Arten wie Dorsch und Plattfisch, unter den Säugetierresten diverse Robbenarten wie Ringel-, Kegel- oder Sattelrobbe.

Die enorme Artefaktmenge, die mächtigen Fundschichten, die Tierknochen sowie die Inventarstruktur sprechen nicht für eine saisonale Jagdstation, sondern für eine ganzjährige Nutzung als Basisstation. Die AMS-¹⁴C-Daten (u.a. aus Hasel-

nusschalen, Knochen, Einbaum und dem Beilschaft des Walzenbeils) datieren zwischen 4100 und 4500 cal BC und bekräftigen somit eine Einstufung des Fundplatzes in die mittlere bis jüngere Phase der Ertebøllekultur⁶.

Die Ausgrabungen in Neustadt haben eindrucksvoll belegt, welchen Stellenwert submarine Küstenplätze mit außergewöhnlichen Erhaltungsbedingungen bei der Erforschung der Ertebøllekultur an der schleswig-holsteinischen Ostseeküste einnehmen.

Eine spätmittelalterliche Außenreed im Neustädter Hafen

Im Sommer 2006 wurde in unmittelbarer Nähe des mesolithischen Fundplatzes im Neustädter Vorhafen eine weitere Fundstelle in 3-4 m Wassertiefe durch Forschungstaucher der AMLA lokalisiert. Bei der darauf folgenden dreiwöchigen Untersuchung im Sommer 2007, die unter der Leitung des ALSH und in Zusammenarbeit mit dem Institut für Ur- und Frühgeschichte der CAU Kiel stattfand, konnten hölzerne Schiffsreparaturstücke wie Spanten- und Plankenteile sowie Holznägel (Abb. 3) und einige Fassdauben mit noch anhaftenden Fischresten und eingeritzten Eigentumsmarken geborgen werden. Gerade diese Marken sind als Zeugnisse des mittelalterlichen Warenverkehrs und der Handelsgeschichte von besonderer Bedeutung.

Außerdem wurden eine Musketenkugel, eine gedrechselte Holzschale, Teile einer organischen Flechtmatte, Keramikreste, Bernstein, Tonpfeifenfragmente und eine fein gearbeitete Perle aus Kirschkern ergraben. Die Stelle wurde auf einer Fläche von 42 m² untersucht und vor Ort GIS-basiert aufgenommen. Wo es möglich war, wurde photogrammetrisch dokumentiert.

Eine erste ¹⁴C-Untersuchung datierte einen Holzspant in das Jahr 1442 n. Chr. Möglicherweise handelt es sich hierbei um eine Außenreed, also einen Platz, an dem Schiffe kielgeholt und direkt im seichten Wasser repariert werden konnten.

Bereits zur Hansezeit stellte der Neustädter Hafen einen wichtigen und interessanten Anlaufpunkt für dänische und holländische Schiffe dar. Hingegen liefen Schiffe der Hanse den Hafen selten an, weil Neustadt nicht zur Hanse gehörte, wohl aber „lübisches Recht“ hatte. Dieses Recht machte die Stadt, welche 1244 von Graf Adolf IV. gegründet worden war, für holländische Kauffahrer und auch für die Vitalienbrüder umso interessanter, als keine Stapelrechte zu beachten waren.

Für die mittelalterliche Geschichte Neustadts ist dieser neue Fundplatz von großer Bedeutung und zeigt abermals die interessante und abwechslungsreiche Vergangenheit der Stadt. Unterstützt wurde die Grabung von den Stadtwerken Neustadt, dem Ostholstein-Museum sowie den beiden Tauchartikelherstellern „Poseidon“ und „Ocean Management Systems“.

Das Fehmarn-Wrack vor Puttgarden

Im November des Jahres 2006 wurde mit Unterstützung des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) ein 35 m langes und 10 m breites Holzwrack vor der Insel Fehmarn erstmals archäologisch untersucht⁷. Im Juli 2007 bestand erneut die Möglichkeit, zusammen mit Berufstauchern des BSH das Wrack zu betreten und somit weitere Erkenntnisse über das Schiff zu



gewinnen. Den Anlass zur Untersuchung gab eine Meldung des BSH an das ALSH, in der mitgeteilt wurde, dass bei einer routinemäßigen Untersuchung des Schiffahrtshindernisses WK 762 Kupferbarren beobachtet worden seien. Das Wrack befindet sich 3 km nordwestlich von Puttgarden in 24 m Wassertiefe, unweit des Fährverkehrsweges Puttgarden-Rødby.

Seit dieser Meldung wurde die Fundstelle insgesamt zweimal mit Forschungstauchern der AMLA angefahren. Als Basis für die Tauchgänge diente das 52 m lange Vermessungs-, Wracksuch- und Forschungsschiff VWFS DENEK, eines der weltweit modernsten Mehrzweckschiffe für Wracksuche, Seevermessung und meereskundliche Forschung. Ziel dieser Untersuchungen war sowohl eine genaue Foto- und Videodokumentation als auch die Entnahme von Holzproben für eine dendrochronologische Datierung.

Eine für den Fehmarnbelt typische starke Strömung, eine eingeschränkte Sicht von ca. 2 m und die stark begrenzte Tauchzeit in dieser Tiefe erschwerten die Untersuchungen⁸. Die Fundstelle selbst stellt sich als ovaler Hügel (Abb. 4) auf sandigem Grund dar, aus welchem Planken und Spanten sowie Reste eines Stevens bis zu 1 m herausragen. Sie alle zeigen deutliche Spuren eines massiven Brandes. Die auf dem Sandhügel befindlichen Teile sind mit Ausnahme der aufragenden Spanten nicht mehr im ursprünglichen Verbund, sondern liegen in einem weiten Streufeld. Ei-

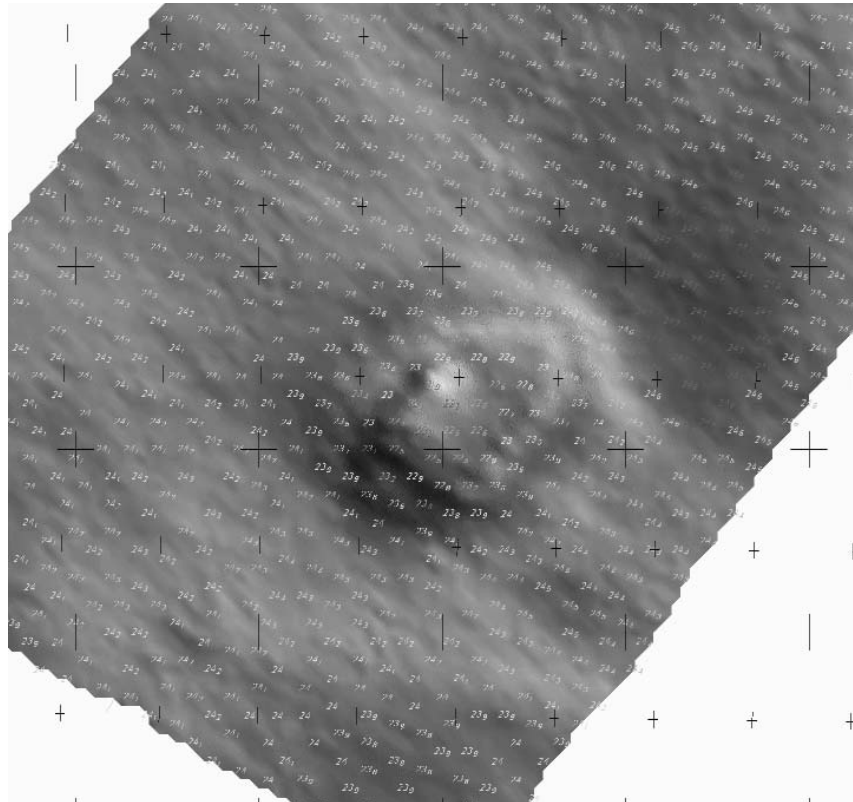


Abb. 4: Fächerlotaufnahme des Wracks WK 762.

ne unter der Oberfläche erhaltene Bodenschale ist durch die beidseits in Längsrichtung der Fundstelle verlaufenden Spantenreihen zu vermuten. Der Abstand zwischen den stark verwitterten Spanten beträgt etwa 70 cm. An den unverkohnten Bereichen zeigt sich ein starker Befall durch die Schiffsbohrmuschel *Teredo navalis*. Im Verlauf der Untersuchungen – bisher konnten 20 Tauchgänge durchgeführt werden – wurden mehrere Wrackteile geborgen, die allesamt Brandspuren und Teredobefall aufwiesen (Abb. 5). Unter anderem wurden eine Planke, ein Auf-

langer und ein massives Knieholz an Bord gehievt und dokumentiert. Diese größeren Bauteile weisen Spuren von kleineren Eisennägeln mit quadratischem Durchmesser sowie Kupferrückständen auf und bestehen aus Eichenholz.

Den Anlass zur Fundmeldung hatten die über die gesamte Fundstelle verteilten geschmolzenen Kupferteile gegeben. Man findet überwiegend kleinere verstreute Brocken. Vereinzelt ragen größere Platten mit stark erodierten Rändern und einem Durchmesser von bis zu 1 m aus dem



Abb. 5: Aufleger mit deutlichen Brandspuren und Bohrmuschelbefall.



Abb. 6: Zwei Halbkugeln eines Klappgeschosses.



Abb. 7: Wracksuche mit DGPS-gesteuertem Side-Scan-Sonar.

Sediment. Ihre Dicke liegt bei maximal 3 cm. Die genaue Funktion dieser Kupferstücke an Bord des Schiffes ist derzeit unklar.

Es wurden insgesamt vier Kanonenkugeln geborgen. Die eisernen Kugeln hatten in ihrer ursprünglichen Form einen Durchmesser von etwa 14,5 cm. Eines der Geschosse besteht aus zwei Halbkugeln (Abb. 6). Diese zeigen Fassungen für eine Verbindung durch zwei Stangen mit quadratischem Querschnitt. Die Halbkugeln wurden zunächst durch ein dünnes Seil zusammengehalten, das in einer umlaufende Rille lag. Beim Verlassen des Rohres wurde das Seil durch das Mündungsfeuer verbrannt, so dass sich die Projektile voneinander lösen konnten. Die als Klappgeschoss anzusprechenden beiden Halbkugeln waren zusammen mit Ketten- und Stangenkugeln Teil einer besonderen Seekriegstaktik. Ihr Ziel war die Zerstörung der Takelage, wodurch die gegnerischen Schiffe manövrierunfähig wurden. Geschosstypen, bei denen sich zwei verbundene Projektile nach dem Abfeuern entfalten, sind in verschiedenen Varianten aus der frühen Neuzeit bekannt⁹.

Aus drei Holzproben konnten Dendrodaten gewonnen werden. Die Schlagdaten der Hölzer lagen zwischen 1569 und 1593. Da keine Waldkante vorhanden war, können die Daten durchaus jünger sein. Die Herkunft der Eichenhölzer liegt bei zwei Proben im Gebiet zwischen Hamburg und Wismar und bei

einer in der Nähe von Danzig. Bekanntermaßen wurde in der frühen Neuzeit Holz aus Polen für den Schiffbau weit verhandelt.

Die Ostsee der frühen Neuzeit war Schauplatz vieler kriegerischer Auseinandersetzungen. Zu den Hauptakteuren zählten Schweden und Dänemark, die ständig um eine Vormachtstellung rangen. Die Segelschiffe und Seekriegstaktik entwickelten sich währenddessen stetig weiter, so dass man immer größere Schiffe mit stärkerer Bewaffnung konstruierte. Die kriegerischen Ereignisse des frühen 17. Jhs. im Fehmarnbelt, sowie Schiffsunglücke dieser Zeit müssen für das Wrack 762 in Betracht gezogen werden.

Aus bauhistorischer Sicht ist das 16. Jh. geprägt durch einen Wandel im Schiffbau von bewaffneten Handelsschiffen zu spezialisierten Kriegsschiffen. Dies stellte neue Anforderungen an die Konstruktion der Schiffe, die bis dahin hauptsächlich als Segler zum Gütertransport dienten. Nach der bisherigen Einschätzung der Fundstelle liegen wir mit der Länge des aus dem Grund ragenden Wracks etwas unter der Länge der Wasserlinie des ehemaligen Schiffes. Diese ist also mit etwas mehr als 35 m anzusetzen. Weitere konstruktive Merkmale ließen sich für Vergleiche heranziehen, würden aber eine teilweise Freilegung des Wracks erfordern. Das Wrack 762 gibt weiterhin Rätsel auf, die es zu lösen gilt: Ungeklärt ist beispielsweise die Herkunft und Zusammensetzung der

Kupferschmelze. Metallanalysen durch das Institut für Montanarchäologie in Bochum werden darüber hoffentlich Aufschluss geben. Ebenso steht eine eindeutige Identifizierung des Wracks noch aus.

Schließlich stellen die geplante Fehmarnbeltquerung und die damit verbundenen Bautätigkeiten bei Realisierung eine akute Gefährdung des Wracks dar. Eine chronische Gefährdung besteht durch die stetige starke Strömung, die durch Freispül- und Versandungsprozesse für einen weiteren Befall durch die Schiffsbohrmuschel der bislang zusedimentierten Bereiche sorgt. Das Archäologische Landesamt Schleswig beabsichtigt, Wrack 762, das Eigentum der Bundesrepublik Deutschland ist, unter Denkmalschutz zu stellen. Die AMLA konnte die hierfür benötigten Informationen und Daten liefern.

Wrackprospektion zwischen Schleimünde und Kieler Förde

In den Jahren 2006 und 2007 fanden mehrtägige Prospektionsfahrten mit dem Forschungsschiff LITTORINA in der westlichen Ostsee statt. Im Rahmen der Archäologischen Landesaufnahme wurde die Unternehmung durch das ALSH, das ALM und die AMLA durchgeführt. Ziele der Ausfahrt waren die Verifizierung von gemeldeten und recherchierten Fundplätzen, die großflächige Prospektion an verdächtigen Positionen, die Schulung der Teilnehmer in der Handhabung eines Side-Scan-So-





Abb. 8: Kleiner Holzdeckel mit der Inschrift „Veilby“.

nars (Abb. 7)¹⁰ sowie die anschließende taucherische Untersuchung und Bewertung ausgewählter Objekte.

Die maritime Kulturlandschaft der an Schleswig-Holstein grenzenden Ostsee bietet zahlreiche Möglichkeiten für Untersuchungen. Hier herrscht ebenfalls ein immenser Forschungsbedarf. Nach den bisherigen Erkenntnissen bei der Erfassung von maritimen Fundstellen in Mecklenburg-Vorpommern wäre auch in Schleswig-Holstein bei einer großräumigen systematischen Prospektion ein Fundstellenzuwachs zu erwarten. Im Wesentlichen handelt es sich dabei um Schiffswracks, steinzeitliche Siedlungen und Konstruktionen in Ufernähe.

Um die Untersuchungsobjekte möglichst einheitlich zu halten, konzentrierte sich das Team ausschließlich auf Wrackfunde. Es war aufgrund der günstigen Witterungsverhältnisse möglich, über 20 Positionen mit dem Forschungsschiff LITTORINA des IFM-GEOMAR abzufahren und Side-Scan-Aufnahmen zu erstellen. Dabei konnten mehrere Fundstellen

auch taucherisch untersucht werden. Es stellte sich heraus, dass Positionsangaben verschiedener Quellen (Internet, BSH, Sporttaucher, Fischer), die dicht beieinander liegen, oftmals ein und dasselbe Wrack bezeichnen. Die Lagekorrekturen der Koordinaten betragen zum Teil bis zu 200 m. Es konnten sowohl neue Fund-

stellen erfasst als auch Verdachtspositionen und angebliche Wrackpositionen aus der Fundstellenliste gelöscht werden. Bei den meisten Wracks handelt es sich eindeutig um neuzeitlich gesunkene Schiffe, die nicht älter als 100 Jahre sind. In einem Fall konnte ein größerer hölzerner Segler registriert werden. Trotz der relativ guten Erhaltung scheint es ein älteres Fahrzeug zu sein. Hier wurden Einzelfunde, unter anderem ein kleiner Holzdeckel mit der Inschrift „Veilby“ (Abb. 8) geborgen und anschließend zur Holzkonservierung ins Archäologische Landesmuseum nach Schleswig gebracht. Inwieweit die Inschrift mit dem dänischen Ort Vejlby an der Westküste Jütlands zusammenhängt, muss derzeit offen bleiben. Nachfolgende Untersuchungen und Recherchen werden hoffentlich zur Datierung und Identifizierung des Wracks führen.

Der amerikanische Viermastschoner JAMES C. HAMLEN

Heute gehören Schiffswracks eigentlich nicht mehr zum typischen Bild der Kieler Förde. Das war im Frühjahr 1945 noch ganz anders: Nach Kriegsende war die Förde mit zerstörten Schiffsrümpfen übersät. Eines dieser Kriegsoffer war der amerikanische Viermastschoner JAMES C. HAMLEN (Abb. 9). Im flachen Wasser zwischen den beiden Werf-



Abb. 9: Historische Aufnahme der JAMES C. HAMLEN.



ten Lindenau und Gebr. Friedrich hatte der knapp 60 m lange Schoner nach Kriegsende seine vorerst letzte Ruhestätte gefunden (Abb. 10). Im Herbst 2007 vergrößerte die Lindenau-Werft jedoch ihr Areal, weshalb beschlossen wurde, die Reste des Wracks wegzubaggern. Aus diesem Grund haben Forschungstaucher der AMLA zuvor die Wrackfundstelle fotodokumentarisch untersucht. Begleitet wurden sie dabei von einem Team des Norddeutschen Rundfunks (NDR), um auf die Geschichte dieses Schiffes aufmerksam zu machen¹¹.

Das Schiff wurde am 11. September 1920 bei der Cumberland Shipbuilding Company in Portland (US Bundesstaat Maine) vom Stapel gelassen. Bereits im folgenden Monat lief der stattliche Viermaster unter dem Kommando von Kapitän

G.W. Torrey zu seiner ersten Reise nach Lissabon aus. Auch über eine Westindienreise, die der Schoner 1922/23 machte, liegen einige Angaben vor. So wurden unter anderem Häfen in Barbados und Turks Island angelaufen, bevor man im Hafen von New York wieder heimische Gewässer aufsuchte. 1924 begann dann eine ungewöhnliche Pechsträhne der JAMES C. HAMLIN. Kurz nach einem überstandenen Runderschaden lief der Schoner zweimal hintereinander auf der Rose-and-Crown-Untiefe im Golf von Maine auf Grund und wurde von seiner Mannschaft verlassen. Bergungsschlepper brachten das Schiff daraufhin zunächst nach Boston, später zurück nach Portland, wo es gründlich überholt wurde. Bei einem Brand, der im August 1926 die Brown's Wharf in Portland verwüstete, wur-

de auch die JAMES C. HAMLIN beschädigt. Wieder wurde das gerade erst sechs Jahre alte Schiff repariert und erneut auf Reisen geschickt. Eine letzte Notiz über die Fahrten des Schoners unter amerikanischer Flagge besagt, dass er im Januar 1927 mit Beschädigungen an Deck und stark leckend von dem Coastguard-Kutter SEMINOLE nach New York eingeschleppt wurde¹².

Erst sieben Jahre später wurde das Schiff erneut in Fahrt gebracht. Im Jahre 1934 kaufte der estnische Reederei Kristjan Jurnas die beiden Viermaster JAMES C. HAMLIN und JOSIAH B. CHASE und holte sie von der Ostküste Amerikas direkt in ihren neuen Heimathafen, der 1241 vom Deutschen Orden gegründeten Stadt Pernau (heute: Pärnu) in Estland. Dort angekommen, wurde das Schiff kurzerhand in JAAN umgetauft und bis zum Kriegsbeginn in der Frachtfahrt auf Ost- und Nordsee eingesetzt. Was mit der JAAN danach passierte, lässt sich aus der „ersten Beilage zum Deutschen Reichsanzeiger und Preußischen Reichsanzeiger“ vom 22. Oktober 1942 entnehmen. Darin ist zu lesen, dass der Prisenhof¹³ in Berlin bekannt gibt, dass „der Viermastschoner der Union der Sozialistischen Sowjetrepubliken JAAN, 1142,22 BRT, Unterscheidungssignal: ESTU, Heimathafen Pernau, Eigentümer: Union der Sozialistischen Sowjetrepubliken, ohne Ladung am 2. Oktober 1941 in Pidula¹⁴ in Ausübung des Prisenrechts aufgebracht worden ist“.

Letztendlich wurde der Viermaster bei einem Angriff am 2. Mai 1945 durch Fliegerbomben in Kiel (Tirpitzhafen/Hindenburgufer) getroffen und auf Grund gesetzt. Danach diente er noch bis 1946 als Wachschiff und wurde später zum Abwracken nach Friedrichsort geschleppt. Während des strengen Winters 1946/47 sollen die Kieler Anwohner mit Äxten und Sägen den damals noch fast vollständig erhaltenen Rumpf zerschlagen haben, um mit dem Holz der Decks und Bordwände ihre Wohnungen zu heizen. 2007 verschwand eines der letzten Schiffswracks aus der Kieler Förde!

Abb. 10: Der imposante Vordersteven der JAMES C. HAMLIN ragt aus dem Wasser.



Fazit

Mit ihren Prospektions- und Ausgrabungsarbeiten leistet die Arbeitsgruppe für maritime und limnische Archäologie der Universität Kiel in Zusammenarbeit mit eingangs erwähnten Institutionen seit nunmehr zehn Jahren einen wichtigen Beitrag zur Erforschung der maritimen Kulturlandschaft in Schleswig-Holstein.

Anmerkungen

- ¹ Kreusch u.a. 1998; Nakoinz u.a. 2000.
- ² Bleile – Müller 2003/04.
- ³ Umfangreiche Zusammenfassung zur Unterwasserarchäologie in Schleswig-Holstein: Nakoinz 2003/2004.
- ⁴ Hartz 2001; Hartz – Kraus 2003/2004.
- ⁵ Harff u. a. 2004.
- ⁶ Hartz – Kraus 2003/2004, 143.
- ⁷ Halbwidl – Huber – Kramer 2006.
- ⁸ Grundsätzlich wird nach der GUV-Regel (GUV-R 2112) „Einsatz von Forschungstauchern“ getaucht.
- ⁹ Caruana 1994, 192-193.
- ¹⁰ Zur Wracksuche wurde ein DGPS-gesteuertes Side-Scan-Sonar Typ CM2 (www.cmaxsonar.com) vom Meerestechnischen Büro Turla GmbH (www.m-b-t-com) eingesetzt.
- ¹¹ Huber 2007.
- ¹² Bock 1962, 403.
- ¹³ Prise: Die Beute bei einer Kaperfahrt oder im Seekrieg. Dabei kann es sich um die Ladung oder das ganze Schiff handeln. Der Prisenhof vertritt das Prisenrecht/die Prisenordnung.
- ¹⁴ Pidula: Ort auf der estnischen Insel Ösel (heute Saaremaa).

Literatur

- Bock, B. 1962: Die Seekiste – Ein Journal der Schifffahrt. Heft 6, Juni 1962 (Kiel).
- Bleile, R. – Müller, U. 2004: In Forschung und Lehre integriert. Die Unterwasserarchäologie an der Christian-Albrechts-Universität Kiel, SKYLLIS, Zeitschrift für Unterwasserarchäologie 6, Heft 1-2, 2003-2004, 151-157.
- Caruana, A.B. 1994: The history of English sea ordnance 1523-1875, Vol. I, The age of evolution (Rotherfield, England).
- Halbwidl, E. – Huber, F. – Kramer, W. 2006: Die Untersuchung des Wracks BSH 762 im Fehmarnbelt – ein Segelschiff mit kupferreicher Ladung, Starigard. Jahresbericht des Fördervereins des Instituts für Ur- und Frühgeschichte (FUFUG) der CAU Kiel 7, 127-131.
- Harff, J. – Jöns, H. – Lüth, F. 2004: Die DFG-Forschergruppe Sinking Coasts (SIN-COS). Jahrb. Bodendenkmalpflege Mecklenburg-Vorpommern 52, 35-42.
- Hartz, S. 2001: Neustadt-Marienbad wieder entdeckt – Jäger und Fischer der Ertebøllekultur an der ostholsteinischen Ostseeküste, Archäol. Nachrichten aus Schleswig-Holstein 12, 7-26.
- Hartz, S. – Kraus, H. 2003/2004: Ausgrabungen zur Ertebølle-Kultur in der Neustädter Bucht, Starigard, Jahresbericht des FUFUG der CAU Kiel 4/5, 138-144.
- Huber, F. 2007: In Kiel gestrandet – Das Schicksal der JAMES C. HAMLIN als Wrack in der Kieler Förde, MarineForum. Zeitschr. für maritime Fragen 7/8, 62-63.
- Kreusch, M. – Mayr, V. – Nakoinz, O. – Teigelake, U. 1998: Arbeitsgruppe an der Christian-Albrechts-Universität (CAU) Kiel, Nachrichtenbl. Arbeitskr. Unterwasserarchäologie 4, 88.

Nakoinz, O. – Mayr, V. – Paddenberg, D. – Böhm, C. 2000: Die Arbeitsgruppe für Maritime und Limnische Archäologie (AMLA) der Universität Kiel in: Lüth, F. u.a. (Hrsg.), Schutz des Kulturerbes unter Wasser. Veränderungen europäischer Lebenskultur durch Fluß- und Seehandel (Kongreßber. Sassnitz 1999). Beitr. Ur- und Frühgesch. Mecklenburg-Vorpommern 35 (Lübstorf) 565-568.

Nakoinz, O. 2003/2004: 100 Jahre Unterwasserarchäologie in Schleswig-Holstein, Starigard. Jahresbericht des FUFUG der CAU Kiel 4/5, 101-137.

Abbildungsnachweis

Abb. 4: mit freundlicher Genehmigung des BSH.

Abb. 9: mit freundlicher Genehmigung von Theodor Dorgeist.

Alle übrigen Abbildungen: Arbeitsgruppe für maritime und limnische Archäologie (AMLA).

Anschriften:

Erich Halbwidl M.A.
Akademie der Wissenschaften und der Literatur, Mainz
Archäologisches Landesmuseum
Schloss Gottorf
24387 Schleswig
ehalbw@uni-ufg.gwdg.de

Florian Huber M.A.
Institut für Ur- und Frühgeschichte der Christian-Albrechts-Universität Kiel
Johanna-Mestorf-Str. 2-6
24118 Kiel

