

*Jacht „Catharina Maria“.
Forschungstaucher mit einem
hölzernen Blaock der Takelage
Fotografie: Uli Kunz*

Von Kaffee, Kalk und Schießpulver –

Das Schmugglerschiff „Catharina Maria“, LA 8, Ostseegebiet 1527

von Florian Huber

Im Sommer 2008 meldete der Berufstaucher Rolf Lorentz dem Archäologischen Landesamt Schleswig-Holstein (ALSH) einen Wrackfund am östlichen Ausgang der Kieler Förde. Der inzwischen unter dem Arbeitstitel „Seenelken Wrack“ (BSH-Nr. 135; BSH = Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrografie) benannte Fundort wurde in den folgenden Jahren durch die Arbeitsgruppe für maritime und limnische Archäologie (AMLA) des Instituts für Ur- und Frühgeschichte der Christian-Albrechts-Universität zu Kiel (CAU) betachtet, um eine umfangreiche Dokumentation, eine mögliche Identifikation sowie

ein regelmäßiges Monitoring des hölzernen Schiffswracks vorzunehmen. Die Datierung des Wracks in die Mitte des 19. Jh. und ein für dieses Seegebiet vorliegender dänischer Havariebericht deuten darauf hin, dass es sich um die am 27.06.1893 gesunkene „Catharina Maria“ aus Rudkøbing, Langeland, handelt.

Die Fundstelle befindet sich ca. vier Seemeilen nördlich vor Schönberg und Holm, Kr. Plön, am östlichen Ausgang der Kieler Förde. Das hölzerne Wrack liegt in nordsüdlicher Richtung in einer Wassertiefe von 18 m auf feinsandig-schlickigem Sediment und ist sehr stark mit Seenelken bewachsen. Der überwiegende Teil des kraweel beplankten Schiffskörpers aus Eichenholz befindet sich unter einem mächtigen Steinhaufen, der 15 m lang und 5 m breit ist und eine maximale Höhe von 1,5 m besitzt. Unter den Steinen sind größere Teile der Beplankung sowie Spanten erhalten geblieben. Bug- und Heckbereich liegen nur ansatzweise frei und zeigen einen Kielbalken (17 x 10 cm) sowie angesetzte Spanten und Planken. Im gesamten Bereich des Steinhaufens (Ladung) verteilt sind hölzerne Blöcke sowie Außenscheiben von Blockrollen der ehemaligen Takelage zu beobachten. Im direkten Umfeld des Wracks finden sich zahlreiche versprengte

| | |
|-------------------------|---|
| Schiffsname | Katharina Marie |
| Schiffstyp | Jacht |
| Ort der Registrierung | Rudkøbing (dort registriert unter dem Namen Catharina Maria) |
| Heimathafen | Rudkøbing, Dänemark |
| Baujahr | 1839 in Aaro aus Eiche (umgebaut 1872) |
| Registrierte Tonnage | 17 t netto / 19 t brutto |
| Fahrzeugführer & Reeder | C.P. Norsk |
| Ladung | Kalkstein (3 ^{7/8} Kubikfavn) |
| Besatzung | 2 Mann |
| Reiseroute | Abfahrtschiffen: Faxø am 19.06.1893 Bestimmungsort: Lübeck |
| Seeunfall | am 27.06.1893 westl. Fehmarn gesunken |
| Wetterbedingungen | Leichte Brise, kein Seegang |

Informationen aus dem Havariebericht zur Jacht „Catharina Maria“

Hölzer, an denen ein Befall der Bohrmuschel *Teredo navalis* festgestellt wurde.

Direkt im südlichen Heckbereich – dem Bereich der vermuteten Kajüte – fanden sich eine flache Keramikschale und Scherben innen glasierter roter Irdenware, einige stark korrodierte Eisenteile, eine runde Glaslampe sowie eine weiß-blaue Schale aus Steingut und eine verkorkte Bierflasche. Der Korken trägt die Inschrift „OLE VORM KBHVN“. Ole Vorm war von 1871–1895 Bierabfüller der Brauerei Carlsberg in Kopenhagen. Der untere Teil der 700 ml fassenden Flasche wurde maschinell hergestellt, das Mundstück hingegen mundgeblasen und anschließend aufgesetzt. Aufgrund dieser typologischen und herstellungstechnischen Beobachtungen lässt sich die Flasche um oder kurz nach 1890 datieren.

Steinproben der Ladung wurden im Institut für Geowissenschaften der CAU untersucht, das eine Herkunft aus Faxø, Dänemark, verorten konnte; das Geomuseum Faxø bestätigte diese Annahme. Faxøkalk ist ein von Korallen durchsetzter, sehr harter, spröder und scharfkantiger Kalkstein, der nach einem großen Vorkommen in der Nähe der namengebenden Kleinstadt Faxø auf der Insel Seeland benannt ist. Bereits in der Mitte des 12. Jh. wurde dieser in Faxø abgebaut, als Bischof Absalon, Gründer von Kopenhagen, dieses Material dazu benötigte, die Stadt zu befestigen und seine erste Burg damit verputzen zu lassen. 1862–64 entstand schließlich die 7 km südlich gelegene Hafenstadt Faxø Ladeplads, um den Stein vom Kalkbruch effektiver auszuschieffen.

Aufgrund der Beobachtungen des Gesamtbefundes kann das Wrack als ein 15 m langes, hölzernes Segelfahrzeug, das Faxøkalk aus Dänemark geladen hatte, angesprochen werden. Angesichts der fehlenden Takelage, die in der Regel wichtige Anhaltspunkte bei der Typenansprache liefert und aufgrund der Tatsache, dass der überwiegende Teil des Wracks von der Ladung bedeckt wird, ist eine genauere Bestimmung des Schiffstyps bisher nicht möglich. Zur dendrochronologischen Bestimmung des Wracks wurden zwei Holzproben entnommen. Ein Spant der Steuerbordseite ergab ein Fälldatum von 1829 (Lab.-Nr. C 50158) während der Kiel im Heckbereich ein Fälldatum von 1867 (Lab.-Nr. C 56943) aufweist. Eine systematische Durchsicht dänischer Havarieberichte aus dem Bereich der Kieler Förde ergab eine auffällige Übereinstimmung mit einem Schiff, das von Faxø kommend, westlich von Fehmarn untergegangen ist. Weiterhin geht aus dem Bericht hervor, dass das Fahrzeug bei gutem Wetter gegen 21.00 Uhr abends in der Hohwachter Bucht leckgesprungen und sofort gesunken sei. Die zweiköpfige

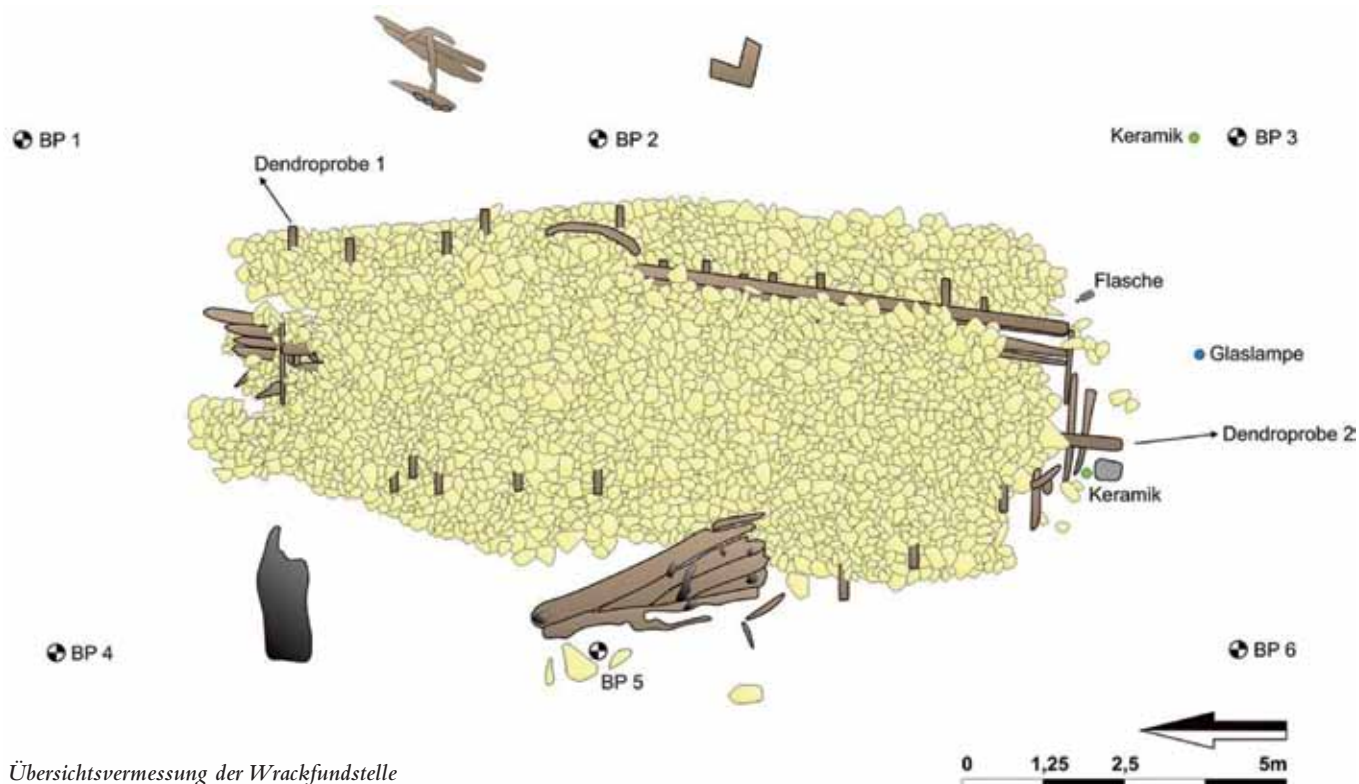
Besatzung – darunter der Besitzer Christian Pedersen Norsk – rettete sich ohne Ruder und Proviant in das Beiboot und wurde acht Stunden später durch ein Fischerboot aus Heiligenhafen gerettet. Der Grund für den Untergang blieb unbekannt.

Sowohl im Havarie- als auch im Zeitungsbericht über C. P. Norsk wird das verloren gegangene Schiff als „Jacht“ bezeichnet. Eine Jagt oder Jahgd (holländ. für jagen, verfolgen) ist eine im 16. und 17. Jh. entstandene Bezeichnung für einen holländischen, dreimastigen Segelschiffstyp. Für den Verkehr auf Flüssen und Küstengewässern kam eine einmastige, kleinere und wendigere Variante auf, aus der sich im Verlauf des 17. Jh. die dänische Frachtjacht entwickelt hat. Ab Mitte des 18. sowie im 19. Jh. war die Jacht der typische Küstensegler der Ostküste Schleswig-Holsteins. Jachten hatten eine Länge von 8–20 m, eine Breite von 3–6 m und besaßen einen Raumgehalt von 5–50 Bruttoregistertonnen bei einer Raumentiefe von 1–3 m. Sie konnten mit einer Besatzung von 1–5 Mann gesegelt werden. Typische Kennzeichen für diese scharf auf Kiel gebauten Schiffe sind der konvex gekrümmte Vordersteven ohne Galionsknie oder Galion und ein gerundetes, völliges Vorschiff.

Neben der Ladung Kalksteine aus Faxø stimmt auch die ungefähre Lage des Wracks – westlich von Fehmarn bzw. Hohwachter Bucht – mit dem Untergangsbericht überein. Ein Eichenspannt wurde auf 1829 datiert, das Baujahr der Catharina Maria wird mit 1839 angegeben; sie wurde 1872 umgebaut, was sich offensichtlich in der zweiten Dendrodatierung des Kiels mit 1867 widerspiegelt. Das Untergangsjahr 1893 des Schiffs fällt zum einen in die Prägezeit des Korkens (Ole Vorm 1871–1895) zum anderen lässt sich die Bierflasche im Heckbereich aufgrund ihrer Form um oder kurz nach 1890 datieren. Daraus ergeben sich mehrere Hinweise, dass es sich bei dem Wrack BSH-Nr. 135, LA 8, mit sehr hoher Wahrscheinlichkeit um die „Catharina Maria“ aus Rudkøbing handelt, deren Besitzer der Schmuggler C. P. Norsk war.



Bierflasche der Carlsberg-Brauerei aus dem Heckbereich des Wracks der „Catharina Maria“. Der Korken trägt die Inschrift „OLE VORM KBHVN“
 Fotografie: Institut für Ur- und Frühgeschichte der Christian-Albrechts-Universität zu Kiel



Übersichtsvermessung der Wrackfundstelle
Grafik: Jana Ulrich

Der Händler und Schmuggler Christian Pedersen Norsk

C. P. Norsk war einer der letzten bekannten Schmuggler in Rudkøbing auf der dänischen Insel Langeland. 1817 geboren, gehörte er einer Familie mit langer Seefahrertradition an. Die ältesten Hinweise seiner Familie in Zusammenhang mit der Insel finden sich in Form einer seiner Vorfahren, Oluf Pedersen Norsk, der 1650 von Trondheim, Norwegen, als Immigrant nach Langeland kam. C. P. Norsk war Steuermann, als er im Februar 1844 seine Frau Inger Cathrine Andreasen heiratete. Seine Zulassung als Kapitän erhielt er 1850; er kaufte sein eigenes Schiff und begann seinen Geschäften nachzugehen. Unter anderem transportierte er Schießpulver zwischen Rudkøbing und Lübeck – ein offensichtlich gefährliches, aber lukratives Unterfangen. Zudem war er auch als Schmuggler bekannt, weshalb die Zollbehörde stets Wachen an seinem Schiff postierte, wenn er im Hafen lag. Die Hausfrauen Rudkøbings fragten bei ihren Einkäufen speziell nach „Norsk Kaffe“ – sie meinten damit den geschmuggelten Kaffee, der billig und trotzdem von guter Qualität war.

Zusammenfassung

Letztendlich existiert zwar kein zwingendes Identifizierungsmerkmal, jedoch kann aufgrund der hier zusammengetragenen Informationen und Beobachtungen davon ausgegangen werden, dass es sich bei dem als „Seenelken Wrack“ bezeichneten Schiff um die historisch bekannte Jacht „Catharina Maria“ handelt, deren Besitzer Christian Pedersen Norsk war. Laut Havariebericht lief das Schiff am 19.06.1893 mit Kalk beladen in Faxe aus und sank am 27.06.1893 westlich von Fehmarn. Ob es zwischenzeitlich seinen Heimathafen Rudkøbing auf der Insel Langeland anlief ist ungewiss, jedoch möglich. Zum Zeitpunkt des Untergangs war das Schiff bereits 54 Jahre im Einsatz. Neben dem schwedischen Kriegsschiff „Hedvig Sophia“ von 1715 vor Bülk sowie dem dänischen Kriegsschiff „Lindormen“ von 1644 vor Puttgarden ist die „Catharina Maria“ das dritte neuzeitliche Wrack, das in jüngster Zeit an der schleswig-holsteinischen Ostseeküste untersucht und identifiziert werden konnte. Obwohl Jachten im 18. und 19. Jh. typische Küstensegler waren, ist heute nur wenig über die Entwicklung von Bau, Besegelung und Verbreitung dieses Schiffstyps sowie seine Bedeutung für die Kleinschiffahrt der westlichen Ostsee bekannt.

DER SCHIFFSUNTERGANG

Anlässlich seiner Goldenen Hochzeit 1894 schrieb die örtliche Tageszeitung „Langelands Avis“ über ihren berühmten Seefahrer und seine Taten Folgendes:

Übermorgen feiern ein Veteran des Seemannsstandes und seine Frau Goldene Hochzeit. C.P. Norsk wurde am 19. Dezember 1817 geboren und ist somit bereits 77 Jahre alt. In einigen Menschenaltern hat er ohne Unterlass die See gepflügt und in den letzten 30 Jahren die Verbindung zwischen dem Lübecker und Rudkøbinger Handelsstand aufrechterhalten. Wer von uns, der in Rudkøbing geboren ist, kennt ihn nicht, den alten Seebären.

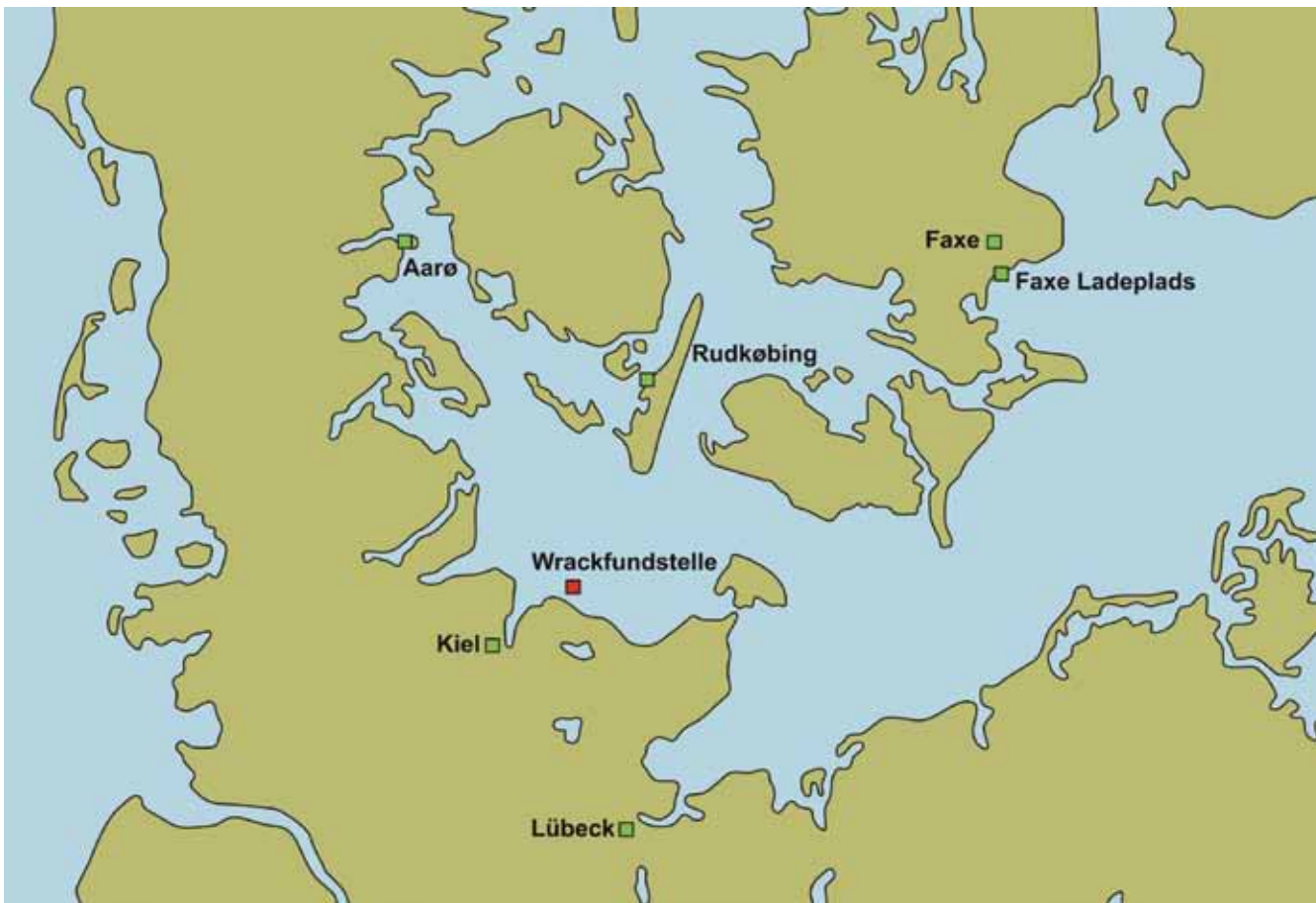
Wenn er von seinen kurzen Seereisen zurückkam, hat er sofort den Hafen mit seiner polternden Stimme erfüllt, schimpfend und lärmend wie das Element, auf dem er drei viertel seines Lebens verbrachte. Nur wenige liebten die See so wie er. Deshalb sollten auch seine Söhne Seemänner werden. Da half auch kein „Liebe Mama“. Direkt nach der Konfirmation hieß es: „Raus mit Papa“, und nachdem sie einige Jahre mit dem Alten gesegelt waren, konnten sie überall Heuer bekommen, denn man konnte sich

darauf verlassen, dass sie sowohl zuhören als auch anpacken konnten. Nun sind auch alle Söhne Schiffsführer und sind Teilnehmer ihrer Schiffe.

Letzten Sommer erlitt er nördlich von Heiligenhafen Schiffbruch. Es war sehr schwer für ihn, sich von seiner geliebten, alten Jacht zu trennen. Sie war wohl mit den Jahren ein alter Seelenverkäufer geworden, und es konnte nicht verlangt werden, dass sie sich noch länger über Wasser hielt, aber der Alte hatte wohl gehofft, sie würde es noch eine Weile machen. Deshalb konnte er sich auch nicht überwinden, das sinkende Schiff zu verlassen, bevor es bereits auf dem Weg zum Grund des Meeres war, und er rettete sein Leben nur, indem er ohne Ruder oder sonstiges in das Beiboot sprang. Seine Familie hoffte daraufhin, dass der 77-jährige Seemann, der hart gearbeitet hat, jetzt für immer aufhören wollte. Aber nein, er konnte das geliebte Element nicht entbehren, und fühlte sich zu jung und zu frisch für Müßiggang. Er schaffte sich schnell eine neue Jacht an, mit der er schon wieder einige Reisen unternommen hat.

LITERATUR

F. Huber, *Das Schmugglerschiff „Catharina Maria“ – eine dänische Jacht aus dem 19. Jahrhundert*. Historische Archäologie 1, 2013, 1–10.
 M. Schlüter, *Danske flasker. Fra Renæssancen til vore dage* (Kopenhagen 1984).
 H. Szymanski, *Deutsche Segelschiffe. Die Geschichte der hölzernen Frachtsegler an den deutschen Ost- und Nordseeküsten vom Ende des 18. Jahrhunderts bis auf die Gegenwart*. Veröffentlichungen des Instituts für Meereskunde, Historisch-volkswirtschaftliche Reihe 10 (Berlin 1934).
 H. Szymanski, *Die Frachtsegler der deutschen Kleinschiffahrt*. Historische Schifffahrt 89 (Lübeck 2009).
 E. Wølsgård, *Den sidste storsmugler*. Øboer. Historisk årbog for Langeland, Sjø og Strynø 2012, 45–48.



Wrackfundstelle und die im Text beschriebenen Ortschaften Aarø, Rudkøbing, Faxe und Faxe Ladeplads
 Grafik: Jana Ulrich