

Archäologische Nachrichten

AUS SCHLESWIG-HOLSTEIN

2015

Inhaltsverzeichnis

VORWORT > 5

Ingo Clausen und Birgit Schaaf

Zwanzig Jahre nach der Ausgrabung: Zusammengefügte Steinartefakte erzählen erstaunliche Geschichte(n) ... Aktuelle Forschungsergebnisse zu den spätaltsteinzeitlichen Stationen der „Ahrensburger Kultur“ von Alt Duvenstedt, Kreis Rendsburg-Eckernförde (LA 121 und LA 123) > 9

Mara-Julia Weber

Rund um das Doggerland – Kontakte zwischen den letzten paläolithischen Gruppen in Nordwesteuropa? > 18

Mirjam Briel

Mesolithiker an der Elbe? > 22

Sönke Hartz und Julia Goldhammer

Steinzeit im Moor – Das Dosenmoor bei Einfeld – ein Hochmoor und seine Besiedlungsgeschichte > 26

Jan Piet Brozio

Ton, Steine, Scherben – Archäologische Untersuchungen am megalithischen Langbett Wangels LA 69 > 28

Franziska Hage und Ercan Erkul

Neue Untersuchungen eines „alten Prominenten“ – Die Grabung 2013 und Prospektion 2014 am jungsteinzeitlichen Grabenwerk und der Siedlung von Büdelsdorf LA 1 > 32

Sönke Hartz

Die lange Reise einer Geweihharpune – Wie eine jungsteinzeitliche Jagdwaffe den Weg ins Museum fand > 36

Mechtild Freudenberg und Leif Glaser

Der Hortfund von Kappeln, Kreis Schleswig-Flensburg – Die Entdeckung einer Fälschung aus dem 19. Jahrhundert > 38

Claus von Carnap-Bornheim

Jenseitsvorstellungen in der Eisenzeit > 42

Veronika Klems

Haus und Hof am Ochsenweg > 44

Alexandra Pesch

Der Gott und die Tiere > 52

Thorsten Lemm

Eine Grabenanlage, die Rätsel aufgibt – Ein Versuch der Interpretation einer verschwundenen Burg in Aukrug-Bünzen, Kreis Rendsburg-Eckernförde > 54

Cornelia Lübke

Ein Projekt – Zwei Jahre – Vier Phasen und 24 archäologische Fachkräfte – Die Erdgastransportleitung 176 von Fockbek nach Ellund > 60

Erich Halbwidl und Martin Segsneider

Die (früh)mittelalterliche Pfahlsperre in der Förde bei Flensburg > 64

Hans-Rudolf Bork, Svetlana V. Khamnueva und Jann Wendt

Geoarchiv Haithabu – Reliefentwicklung innerhalb des Halbkreiswalles > 68

Arne Homann und Martin Stein

Aus unruhigen Zeiten – Der Havekoster Münzfund von 1906 und seine Wiederentdeckung 2011 > 72

Ralf Bleile

„Prinzessin Hedvig Sofia“ – Die doppelte Prinzessin in einer Ausstellung in Schleswig auf Schloss Gottorf > 78

Arne Homann

Kriegerische Symbole barocker Macht am Kragen – Mantelschließen der Zeit um 1700 aus Norddeutschland und Südschweden > 82

Bente Majchczack und Jochim Weise

Stets wachsam auf Posten – Ein dänisches Feldlager des Krieges von 1848/51 in Schubby-Neukrug > 88

Florian Huber

Neuzeitliche Schiffswracks in der Kieler Förde > 92

Florian Huber

Das deutsche U-Boot S.M. UC 71 vor Helgoland > 96

Ulf Ickerodt, Daniela Kempa, Beate von Malottky und Peter Huusmann

Regiobranding – Nachhaltiges Management historischer Kulturlandschaften in der Region Steinburger Elbmarschen > 100

Rüdiger Kelm

Die Straße der Megalithkultur auch in Schleswig-Holstein > 104

Birte Anspach und Sabine Voß

Mit Billi Buntspecht in die Vergangenheit > 106

Ulf Ickerodt und Carsten Lund

Nach der Novellierung – Das neue schleswig-holsteinische Denkmalschutzgesetz und die archäologische Denkmalpflege > 108

Ingo Clausen

Zum Tode von Hartmut Usinger > 112

Autorenverzeichnis 2015 > 114

Liebe Mitglieder der Archäologischen Gesellschaft Schleswig-Holstein (AGSH) > 116



Das deutsche U-Boot S.M. UC 71 vor Helgoland

von Florian Huber

Taucher am stark bewachsenen Heckbereich, darüber Leitwerkinstallationen inklusive Schutzbügel
Fotografie: Uli Kunz

S.M. UC 71 (BSH-Nr. 1480) war ein deutsches U-Boot (Typ UC-II), das während des 1. Weltkrieges von der Kaiserlichen Marine unter anderem in der Nordsee, im Englischen Kanal und im Golf von Biskaya zum Einsatz kam. Das Boot wurde im Januar 1916 bei der Hamburger Reederei Blohm & Voss in Auftrag gegeben. Im darauf folgenden August erfolgte der Stapellauf. Bis Kriegsende führte UC 71 unter fünf Kommandanten insgesamt 19 Feindfahrten durch und versenkte währenddessen 61 zivile Schiffe, darunter die bekannte englische U-Boot-falle HMS Dunraven. Nach der deutschen Kapitulation sollte das Schiff an die Alliierten ausgeliefert werden. Bei der Überführung nach England sank es aus bisher nicht eindeutig geklärten Gründen am 20. Februar 1919 unmittelbar neben der südlichen Einfahrt vor der Nordseeinsel Helgoland. Die Identifizierung des Wracks als U-Boot S.M. UC 71, das heute in ca. 20 m Wassertiefe liegt, gelang 2001 durch Privatinitiative in Zusammenarbeit mit Berufstauchern der Firma Tauchbetrieb Helgoland sowie Forschungstauchern des Alfred-Wegener-Instituts (Biologische Anstalt Helgoland). Dabei entstand auch eine erste Bestandsaufnahme der Schäden. Neben der stark zerstörten und stellenweise nicht mehr vorhandenen Außenhülle ist die innere Druckhülle jedoch vollständig intakt gewesen. Aufgrund seines außergewöhnlichen Schicksals und der speziellen Bauweise ist dem U-Boot ein militär- und marinesgeschichtlicher, wissenschaftlicher und technischer Wert von besonderer Bedeutung beizumessen. Es wurde deshalb im Oktober 2012 vom Archäologischen

Landesamt Schleswig-Holstein (ALSH) unter Denkmalschutz gestellt. Im Juli 2014 erfolgte durch Mitglieder der Arbeitsgruppe für maritime und limnische Archäologie (AMLA) des Instituts für Ur- und Frühgeschichte der Christian-Albrechts-Universität Kiel in Zusammenarbeit mit der Forschungstaucherfirma Submaris eine umfangreiche Dokumentation, um den aktuellen Erhaltungszustand des Wracks zu erfassen. Dieser ist als außergewöhnlich gut zu bewerten und nicht zuletzt darauf zurückzuführen, dass das Wrack im Naturschutzgebiet „Helgoländer Felssockel“ liegt und dort Sporttaucherei und Fischerei verboten sind. Im Inneren des Wracks waren jedoch Verluste und Beschädigungen durch Plünderungen festzustellen, die nur durch illegale Tauchgänge zu erklären sind. Die Außenhülle und auch der Druckkörper weisen zudem große Korrosionsschäden auf.

Untersuchung 2014

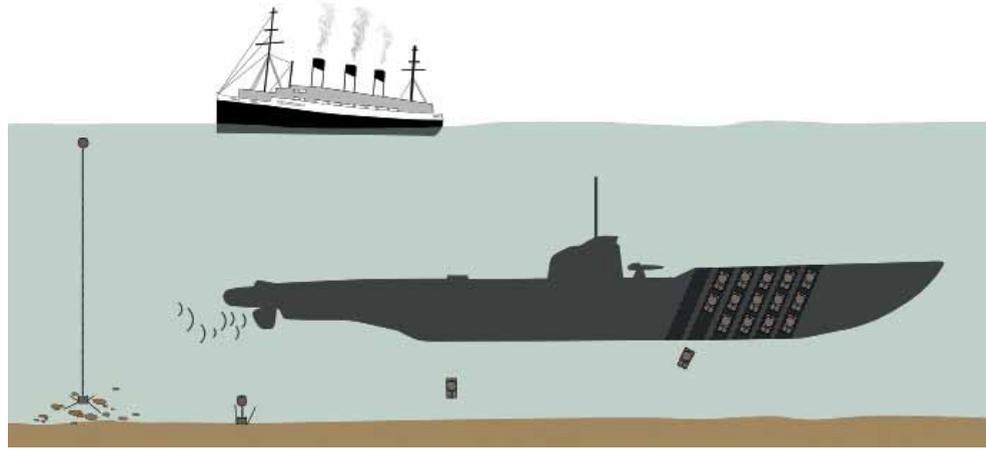
Ziel der Untersuchung 2014 war es, eine umfangreiche Zustandsdokumentation mittels hochauflösender Vollformat-Foto- und Videokameras (Canon 5D Mark III) durchzuführen, sowie die noch vorhandene Reststärke von Außen- und Druckhülle mit einem Ultraschall-Dickenmessgerät (Typ Cygnus 3 Data Logger) zu messen. UC 71 liegt bei Niedrigwasser in knapp 20 m Tiefe vollkommen freistehend auf steinigem Grund mit ca. 15–20° Schräglage nach Steuerbord, ungefähr 1000 m südlich des Südhafens von Helgoland quer zur Tidenströmung in nahezu nord-südlicher Ausrichtung, mit Bug in Richtung

der Helgoländer Felsnadel „Lange Anna“. Die Aufbauten des Oberdecks liegen bei etwa 17 m Tiefe. Auffällig ist der immer noch aufrecht stehende Turm. Bei anderen U-Bootwracks des 1. und 2. Weltkriegs fehlt dieser oftmals, da er häufig der Schleppnetzfisherei zum Opfer fällt. Bemerkenswert erscheint zudem der gute Zustand der letzten 10–12 m des Heckbereichs. Sowohl die Aufbauten als auch die gesamten Leitwerkinstallationen inklusive Schutzbügel und Doppelruderblattanlage sind außerordentlich gut erhalten. Es zeigte sich, dass die ursprünglich ca. 3,5–4 mm dicke Außenhülle nunmehr fast komplett zerstört ist; an noch vorhandenen Stellen im Bugbereich konnte eine Reststärke von lediglich 1,10 mm ermittelt werden. Erschien die Druckhülle 2003 noch komplett intakt, so ließen sich 2014 diverse Löcher über die gesamte Länge des U-Boots verteilt erfassen, sowohl Backbord als auch Steuerbord. Die Reststärke im Bugbereich betrug an einigen Stellen nur noch 4,3 mm. Ursprünglich betrug diese 11 mm.

Der U-Boot-Typ UC II

Als U-Boot der UC-Klasse Typ II steht das Wrack der UC 71 beispielhaft für die taktischen Überlegungen der Kaiserlichen Marine während des 1. Weltkrieges. Der am 30. Juli 1914 angeordnete Operationsplan für die Nordsee sah drei Hauptaufgaben vor: Neben der Schwächung der englischen Flotte, dem Hauptgegner zu See, durch offensive Vorstöße und eine anschließende Zerstörung der Flotte in einer Entscheidungsschlacht wurde auch der Handelskrieg nach Prißenordnung befehligt. Gleichzeitig sollten deutsche U-Boote und Minen englische Truppentransporte verhindern. Den Seebereich um die Britischen Inseln zum Kriegsgelände zu erklären, erfolgte zudem am 04. Februar 1915. Diese Vorgehensweise, die völkerrechtlichen Auswirkungen und das politische Risiko dieser neuen Form des Handelskrieges waren indes nicht hinreichend analysiert worden. Zum Eklat kam es am 07. Mai 1915, als U 20 die R.M.S. Lusitania ohne Vorwarnung der Besatzung versenkte. Die in Folge schwere politische Krise mit den Vereinigten Staaten von Amerika verschärfte sich nach einem ähnlichen Zwischenfall mit dem Passagierschiff Arabic am 19. August 1915. Nur ein Verzicht auf den U-Boot-Einsatz westlich der Britischen Inseln konnte die Lage vorerst beruhigen. Durch diese Handlungsanweisung stieg das zur Verfügung stehende Potenzial von Minen-U-Booten, da sie Schiffe nicht direkt angriffen, den Seehandel und Flottenmanöver aber dennoch effektiv störten.

Der Stapellauf von UC 1 erfolgte am 26. April 1915. Zuvor hatte bereits am 05. Januar 1915 die Inspektion des U-Bootswesens Forderungen nach größeren Minen-U-Booten vorlegt. Diese Forderungen resultierten aus der geringen Mobilität und dem beschränkten Einsatzspektrum des U-Bootyps. Ein Festhalten an den Grundprinzipien dieser Minen-U-Boote spricht für die



gezeigte Effizienz dieser Schiffe im Ärmelkanal, die sogar in englischen Quellen Anerkennung fand. Als Projekt 41 wurde ein leistungsfähigerer und vielseitig einsetzbarer, da nun neben Minenschächten auch mit drei Torpedorohren ausgerüsteter Nachfolger der UC-Klasse geschaffen. Er erhielt die Bezeichnung UC II.

*Funktionsweise eines
Minenlegers
Grafik:
Florian Huber/
Jana Ulrich*



Selbstversenkung als Widerstand gegen die Kriegsniederlage

Neben der exakten Identifikation des Helgoländer Wracks als S.M. UC 71 sollte außerdem ermittelt werden, ob das Schiff damals tatsächlich durch ungünstige Umstände unterging oder ob gezielte Sabotage vonseiten der deutschen Besatzung der Grund war. Anlass für diese Annahme findet sich in der Lage des Wracks nur ca. 1000 m vom

*Offenstehende Türen und
Schotts im Inneren von UC 71
Fotografie: Uli Kunz*

*Multibeamaufnahme der
Wrackfundstelle
Fotografie: Vikram Unnithan,
Jakobs University, Bremen*



Helgoländer Hafen entfernt und dem überlieferten Bericht des kommandierenden OLT. z. S. Köhler vom 26. Februar 1919 an das U-Bootsamt Berlin, der „starke See“ bei Windstärke 6–7 als Ursache für das Sinken begründete. Nachdem „Brecher schon über den Turm schlugen“ ließ der kommandierende Offizier die „Leute auf den Schlepper übersteigen“ und alle Luken schließen. Trotzdem ließ sich ein Sinken nicht mehr aufhalten und S.M. UC 71 ging eine Stunde nach den beschriebenen Maßnahmen unter: „Innerhalb einer Stunde sank Boot ganz weg.“ Schilderung und Position des Wracks erheben die Frage, warum kein Versuch erfolgte, den nahegelegenen Hafen zu erreichen. Während der ersten Tauchgänge im Jahr 2001 war nur das Turmluk fest verschlossen, die übrigen beiden Luken an Oberdeck jedoch standen offen. 2014 wurden bei der Besichtigung des Schiffsinners sämtliche Türen und Schotts offenstehend vorgefunden. Sicherlich ist zunächst anzunehmen, dass diese bereits bei früheren Plünderungen geöffnet worden waren. Dies hätte jedoch größeres, nur schwerlich ins Innere des Wracks passendes Werkzeug erfordert. Zudem wurden keine Spuren von Gewalteinwirkung festgestellt. Die offenen Luken und Schotts erhärten vielmehr den Verdacht einer gezielten Selbstversenkung, die unter dem Vorwand schlechten Wetters vertuscht werden sollte. Die Motive für eine Versenkung sind offensichtlich. Nach dem Waffenstillstand von Compiègne waren zahlreiche Kriegsschiffe sowie alle U-Boote an die Alliierten auszuliefern. Den Höhepunkt des Widerstandes gegen diese Maßnahme stellte die Versenkung der internierten deutschen Flotte im englischen Flottenstützpunkt Scapa Flow am 21. Juni 1919 dar. So kann auch das Versenken des eigenen U-Bootes durch die Mannschaft als Reaktion und ablehnende Handlung gegen die Bestimmungen des Versailler Vertrages gewertet werden.

Bedeutung von Weltkriegswracks

Laut UNESCO gibt es weltweit an die 10.000 Schiffswracks des 1. Weltkrieges. Diese Wracks – wie auch die des 2. Weltkrieges – sind sehr komplexe archäologische Fundstellen. Sie bestehen aus Schiffs- und Flugzeugwracks unterschiedlicher Nationen in unterschiedlichen Wassertiefen und repräsentieren eine Vielzahl unterschiedlichster Typen – von großen Flugzeugträgern bis hin zu japanischen Mini-U-Booten für nur zwei Mann Besatzung. Einige dieser Wracks – wie UC 71 – sind gut erhalten, doch die Mehrheit wurde durch kommerzielle Bergung, Plünderung, Verschrottung oder Grundschleppnetzfischerei schwer beschädigt oder zerstört. Und obwohl diese Wracks Zeugen eines der größten Konflikte der jüngeren Geschichte sind, wurden sie bislang nicht ausreichend untersucht. Wracks des 1. Weltkrieges stellen eine bedeutende historische Quelle dar; viele von ihnen repräsentieren den hohen Stand der Technik des 20. Jh. Der Schutz dieser Fundplätze unter Wasser ist darüber hinaus wesentlich, um an die Schrecken des Krieges und seine Geschichte zu erinnern. Seit 2014 fällt das kulturelle Erbe des

1. Weltkrieges unter die „Convention on the Protection of the Underwater Cultural Heritage“ der UNESCO, die Deutschland und andere Länder noch nicht unterzeichnet hat. Dennoch können laut schleswig-holsteinischem Denkmalschutzgesetz Wracks Kulturdenkmale sein (wenn sie sich innerhalb schleswig-holsteinischer Küstengewässer [12-Meilen-Zone] befinden). In jedem Fall stehen Kulturdenkmale unter besonderem Schutz – sie können in die Denkmalliste eingetragen werden. Nach dem gültigen Denkmalschutzgesetz vom 30. Dezember 2014 erfordert eine zufällige Auffindung eines Kulturdenkmals eine unverzügliche Meldung (§15,1 DSchG) an das ALSH.

Denkmalpflegerische Überlegungen

Es bleibt festzuhalten, dass das Wrack S.M. UC 71 in außergewöhnlich gutem Zustand ist, der für ein deutsches U-Boot aus dieser Epoche wohl einmalig sein dürfte.

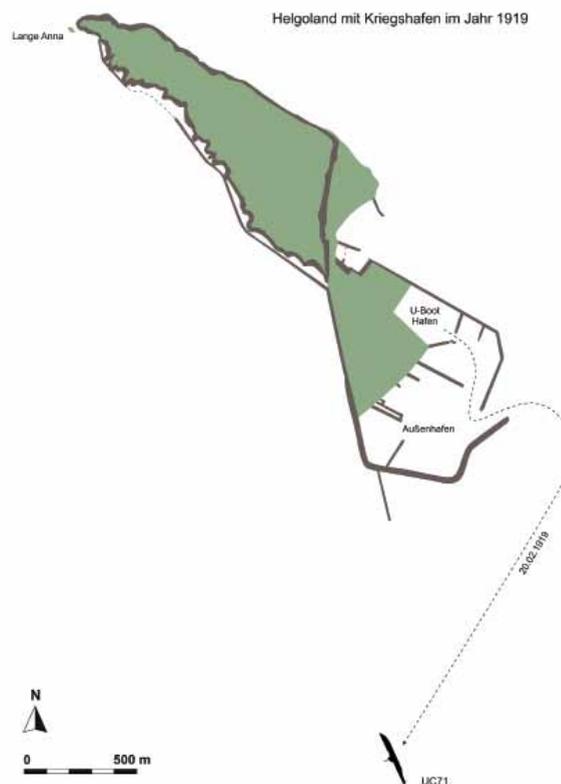
Viele U-Bootwracks wurden nach Kriegsende geborgen und verschrottet, andere weisen starke Beschädigungen durch Wasserbomben, Minen- oder Torpedotreffer auf. Die Untersuchungen 2014 dokumentieren dennoch den langsamen Zerfall des Wracks: die mittlerweile fast komplett weggerostete Außenhülle und die an vielen Stellen beschädigte Druckhülle. Obwohl das Wrack in einem Naturschutzgebiet liegt und dort das Tauchen verboten ist, kam es bereits zu Plünderungen. Es stellt sich deshalb auch die denkmalpflegerische Frage, wie UC 71 künftig vor weiterem Verfall geschützt werden kann. Bei Eisen- bzw. Stahlwracks, deren Oberflächen unmittelbar dem offenen Ozean ausgesetzt sind, ist davon auszugehen, dass die durchschnittliche Korrosionsrate bei etwa 0,1 mm pro Jahr liegt. Es bleibt also nur eine Frage der Zeit, bis auch UC 71 zerfällt. Allerdings unterscheiden sich U-Boote von traditionellen Schiffskörpern durch die Konstruktion ihrer zylindrischen Form in Kombination mit der enormen Blechstärke. Aus diesem Grund zerfällt ein U-Boot nicht so schnell wie ein Schiff und sehr wahrscheinlich werden U-Boote künftig die am längsten überdauernden Metallwracks in den Weltmeeren sein. Dennoch gibt es eine Vielzahl unterschiedlicher chemischer, physikalischer und biologischer Variablen, die den Zerfall beeinflussen können: Wasserbewegungen, Verschmutzungen, Salinität, Sauerstoffgehalt, artungleiche Metalle, Sedimentation oder sulfatreduzierende Bakterien. Es bliebe also die Möglichkeit, das Wrack zu bergen, zu restaurieren und auszustellen. Weltweit werden derzeit rund 90 U-Boote ausgestellt. In Deutschland befindet sich der Brandtaucher (1851) heute im Militärhistorischen Museum der Bundeswehr in Dresden oder U 1 (1906) im Deutschen Museum in München. Allerdings wären eine Bergung und die anschließende fachmännische Konservierung mit enormen Kosten verbunden. Eine Bergung könnte jedoch ein einzigartiges Stück deutscher Geschichte bewahren und einem großen Publikum zugänglich gemacht werden. So zeigt U 995 (1943) in Laboe bei Kiel, seit 1972 von fast 10 Millionen Menschen besucht, dass U-Boote durchaus einen Reiz nicht nur auf ein bestimmtes Fachpublikum ausüben.

LITERATUR

- H. Bendert, *Die UC-Boote der Kaiserlichen Marine 1914–1918: Mienkrieg mit U-Booten* (Hamburg/Berlin/Bonn 2001).
- C. Fröhle u. H.-J. Kühn, *S.M. UC 71. Das vergessene U-Boot vor Helgoland. Eine militärgeschichtliche Entdeckungsgeschichte* (Herbolzheim 2005).
- F. Huber, „Innerhalb einer Stunde sank Boot ganz weg.“ – *der Untergang des deutschen U-Bootes S.M. UC 71 vor Helgoland 1919. Historische Archäologie* 2015, 1–2.
- M. McCarthy, *The submarine as a class of archaeological site*, *Bulletin of the Australian Institute for Maritime Archaeology* 22, 1998, 61–70.



Der historische Wert des Wracks S.M. UC 71 begründet sich aus der Bedeutung der UC-Boote für die kaiserliche Seekriegsführung im Verlauf des 1. Weltkrieges. Zwischen dem gefürchteten Kriegseintritt der USA und dem effektiv geführten U-Boot-Handelskrieg dienten Minen-U-Boote als Ersatzmittel für „normale“ U-Boote, hielten ihre Bedeutung aber auch während des uneingeschränkten U-Boot-Krieges durch zahlreiche feindliche Versenkungen durch Minen aufrecht. Während die Geschichte der U-Bootwaffe des 2. Weltkrieges umfangreich aufgearbeitet wurde, fehlt dies weitgehend für die U-Boote des 1. Weltkrieges. Dies ist sicherlich auch in der Tatsache begründet, dass aus dieser Zeit wenige U-Boote bekannt sind, da sie kaum bzw. gar nicht erhalten blieben. Nur U1 vermittelt einen kleinen Eindruck über die ersten U-Boote der Kaiserlichen Marine, lässt aber die rasante Entwicklung bis zum 1. Weltkrieg nicht erkennen. Mit S.M. UC 71 wird dagegen deutlich, welchen hohen technischen Entwicklungsstand die Konstrukteure bis 1916 erreicht hatten, auf dessen Fundament die U-Bootproduktion in den 1930er-Jahren erneut aufbaute. S.M. UC 71 ist neben dem etwa 10 Seemeilen westlich gelegenen und ebenfalls unter Denkmalschutz stehenden englischen U-Boot E-10 (BSH-Nr. 1088) das einzig verbliebene U-Boot (Typ UC-II) des 1. Weltkrieges in deutschen Gewässern und steht seit 2012 unter Denkmalschutz.



*Oben: 50 cm großes Loch im Druckkörper im Backbord-Heckbereich
Fotografie: Christian Howe*

*Unten: Wrackfundstelle von S.M. UC 71
Grafik: Florian Huber/
Jana Ulrich*