

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



Neuzeitliche Schiffswracks in der Kieler Förde

von Florian Huber

*Orthogonalvermessung
einer Eisentjalk
(BSH-Nr. 1052) in
20 m Tiefe
Fotografie: Uli Kunz*

Einleitung

Am Institut für Ur- und Frühgeschichte der Christian-Albrechts-Universität zu Kiel (CAU) fanden in Zusammenarbeit mit der Arbeitsgruppe für maritime und limnische Archäologie (AMLA) der CAU, dem Archäologischen Landesamt Schleswig-Holstein (ALSH) sowie dem Forschungstauchzentrum der CAU in den Jahren 2010–2013 systematische Untersuchungen an neuzeitlichen Schiffswracks im Bereich der Kieler Förde statt. Ziel war es, geprüften Forschungstauchern im Rahmen von Geländepraktika grundlegende unterwasserarchäologische Arbeitsweisen zu vermitteln. Dazu gehörten neben der Durchführung von Prospektionen, Positionsmessungen und unterschiedlichen Vermessungsmethoden auch zeichnerische Dokumentation, Probennahme sowie der Umgang mit Seitensichtsonaren (Side-Scan-Sonar) und Echolot. Ein weiteres Bestreben bestand darin, standardisierte Arbeitsabläufe für die Arbeit auf Forschungsschiffen sowie die Anfertigung von Gefährdungsanalysen für Forschungstaucheinsätze zu erstellen, um Wracks effizient und sicher lokalisieren, dokumentieren, datieren und wenn möglich, auch charakterisieren zu können. Dabei wurde ganzjährig von Bord des Forschungskutters FK Littorina und des -beibootes FB Polarfuchs des Helmholtz-Zentrums für Ozeanforschung Kiel GEOMAR ausgetaucht, um die Teilnehmer an unterschiedliche Einsatzbedingungen und Arbeitsplattformen heranzuführen.

Als Informationsgrundlage über genaue Wrackpositionen und Anomalien im Arbeitsgebiet fanden Auswertungen von Untersuchungsberichten und Wrackkarten des Bundesamtes

für Seeschifffahrt und Hydrografie (BSH), Rostock, statt. Diese beinhalten in der Regel Objekttyp, BSH-Inventarnummer, Hinweise zum Schiffsnamen sowie Art und Datum der letzten Sichtung. Zusätzlich waren Angaben von lokalen Fischern, Sporttauchern und der gängigen Tauchliteratur zu berücksichtigen. Dies führte zur Identifikation von 22 Schiffswracks im Bereich der Kieler Förde. Von diesen wurden im Laufe des Projekts 15 Wracks angefahren und in 185 Tauchgängen untersucht. Aufgrund der Unterschiede in den Arbeitsbedingungen (Kälte, Tiefe, Sichtweiten) und Erfahrungsstufen der teilnehmenden Taucher sowie der Größe der verschiedenen Schiffswracks fielen die Ergebnisse der Dokumentation durchaus ungleich aus.

Arbeitsgebiet

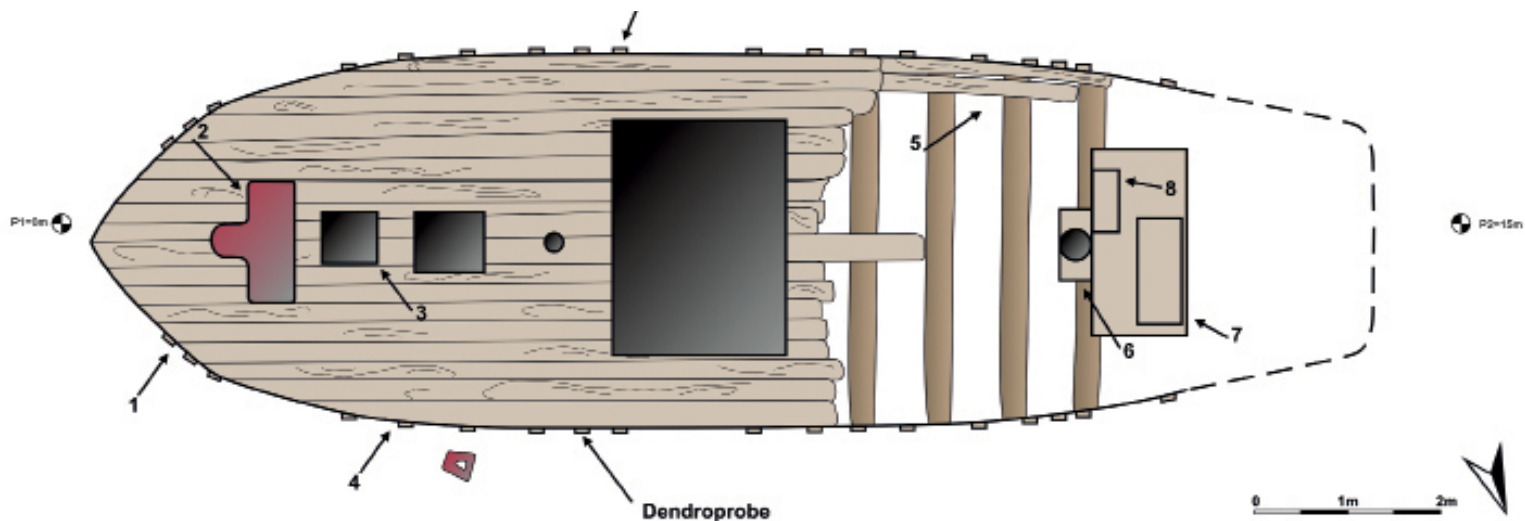
Die Kieler Förde in Schleswig-Holstein ist eine ca. 19 km lange, schmale Förde an der westlichen Ostsee, die durch Gletscherbewegungen der letzten Eiszeit entstanden. Sie steht über eine ca. 7,5 km breite Öffnung mit der Ostsee in Verbindung. Außer der Schwentine im südlichen Teil der Innenförde bei Kiel-Neumühlen münden nur kleine Bäche in die Kieler Förde. Im westlichen Bereich der Förde liegt die östliche Ein- und Ausfahrt in den Nord-Ostsee-Kanal (bis 1948 Kaiser-Wilhelm-Kanal), der Nord- und Ostsee seit 1895 für die internationale Schifffahrt verbindet. Die Breite der engsten Stelle der Kieler Förde, die einen natürlichen Tiefwasserhafen bildet, beträgt nur einen Kilometer (Friedrichsorter Enge) und wurde dort ab 1632 durch die Festung Friedrichsort, der einzigen deutschen Seefestung, gesichert. Die Kieler Förde erstreckt sich von der Hörn im Stadtzentrum bis zur Außenförde, die in die Kieler Bucht übergeht.

Schlussendlich ist die Kieler Förde Teil der Ostsee, die als eines der wrackreichsten Meere der Welt bezeichnet wird. Die Wechselwirkungen und Interaktionen zwischen Mensch und Meer seit Ende der letzten Eiszeit (Weichsel-Kaltzeit) vor ungefähr 12.000 Jahren waren sehr bedeutend und kommen heute in der Ansprache einer „marinen und maritimen Kulturlandschaft“ zum Ausdruck. Aufgrund der niedrigen Salinität, der Sauerstoffarmut und den niedrigen Temperaturen blieben vor allem Schiffswracks im gleichzeitig größten Brackwassermeer der Welt erhalten. Anlässlich der Sonderausstellung „Wracks vor unseren Küsten“ im Flensburger Schifffahrtsmuseum 2006 wurde für die Ostsee ein Bestand von mindestens 15.000 bis 20.000 Wracks angenommen. Das von der Europäischen Union im Zeitrahmen von 2009 bis 2011 finanzierte Programm „WreckProtect“ schätzte sogar, dass es sich um bis zu 100.000 Wracks handeln könnte. Diese stark voneinander abweichenden Zahlen zeigen die immense Schwierigkeit, exakte Aussagen über die tatsächliche Anzahl der Schiffswracks zu treffen.

Wracks

Die 15 zwischen 2010–2013 untersuchten Fundstellen geben einen ersten Einblick in die Schiffswracks der Kieler Förde und somit auch in die unterschiedlichen Schiffstypen, deren Ladung sowie in die neuzeitliche Verkehrsgeschichte vom ausgehenden 18. bis in die Mitte des 20. Jh. in der westlichen Ostsee. Erstmals wurde in einem Arbeitsgebiet in Schleswig-Holstein versucht, eine systematische Untersuchung und folglich eine Bestandsaufnahme an Wracks durchzuführen; dementsprechend ist dies auch ein wichtiger Beitrag für die archäologische Landesaufnahme. Dabei konnten ein Wrack aus dem 18. Jh., drei Wracks aus dem 19. Jh. und elf Wracks aus dem 20. Jh. charakterisiert und dokumentiert werden, bestehend aus mindestens zehn unterschiedlichen Schiffstypen. Sie liefern wichtige Hinweise zur Technik-, Kultur-, Militär (?) und Ereignisgeschichte im westlichen Ostseegebiet.

Name	Schiffstyp	Material	Zeitstellung	Ladung	Sonstiges
Catharina Maria BSH-Nr. 135	Jacht	Holz	19. Jh.	Faxealk	–
Voitja BSH-Nr. 336	Dreimastbark	Holz	20. Jh.	---	zuletzt Wachschiff
Brage BSH-Nr. 339	Frachter Erzdampfer	Eisen	20. Jh.	Ursprünglich Erz	---
Kayt BSH-Nr. 657	--	Eisen	20. Jh.	---	zuletzt Wachschiff
unbekannt BSH-Nr. 682	Plattbodenschiff	Holz	18. Jh.	Faxealk	---
unbekannt BSH-Nr. 838	---	Eisen	20. Jh.?	---	---
unbekannt BSH-Nr. 957	---	Eisen	20. Jh.?	---	---
unbekannt BSH-Nr. 1052	Tjalk	Eisen	20. Jh.	---	---
unbekannt BSH-Nr. 1330	Schute	Eisen	20. Jh.	---	---
James C. Hamlen bzw. Jaan BSH-Nr. 1360	Viermastschoner	Holz	20. Jh.	---	zuletzt Wachschiff
unbekannt BSH-Nr. 1501	Küstensegler	Holz	19. Jh.	---	---
unbekanntes Wrack bei Stein	---	Holz	19. Jh.	Kalk	---
Unbekannt BSH-Nr. 1412	Betonschiff?	Beton	20. Jh.	---	---
Seekuh	Seekuh	Holz	20. Jh.		Teil eines Fernräumgeräteschleppers
unbekanntes Wrack bei Friedrichsort	Dampfbarkasse	Eisen	20. Jh.	---	---

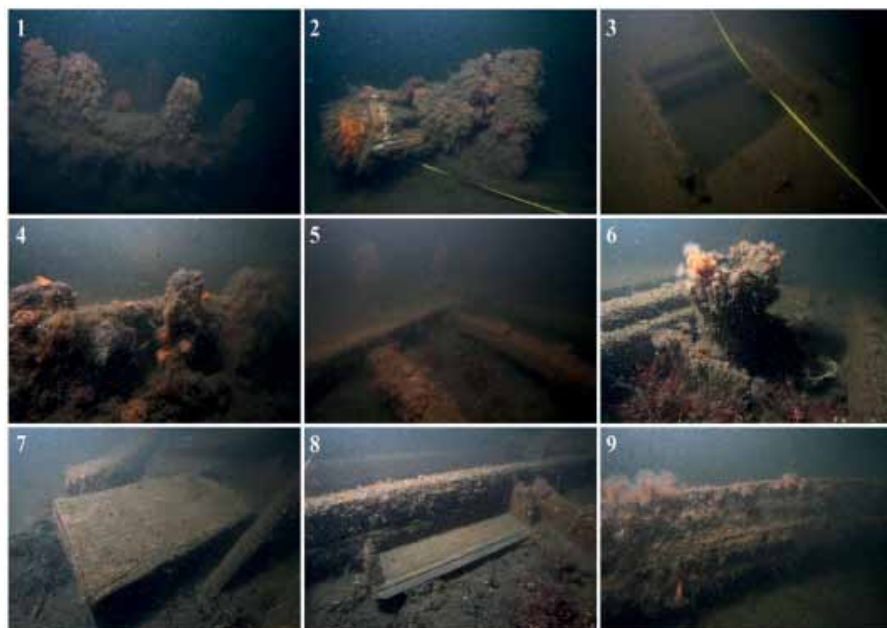


Übersichtsvermessung der Wrackfundstelle BSH-Nr. 1501 mit Fotonummern. Die Holzprobe eines Eichenspanns der Backbordseite ergab ein Fälldatum von 1837
Grafik: Florian Huber/ Jana Ulrich

Der inhaltliche Fokus dieser Forschungsansätze ist unterschiedlich: So behandelt die Technikgeschichte das Wrack bzw. das Schiff als komplexes Produkt, das vor allem den Innovationsstand seiner Zeit widerspiegelt. Die Kulturgeschichte arbeitet Fragestellungen wie etwa zu Verbreitungsräumen, Herkunftsgebieten, technischen Lösungen oder der Nutzung spezieller Schiffstypen für bestimmte Zwecke aus. Schließlich beschäftigt sich die Ereignisgeschichte mit historischen Quellen wie z. B. Schiffsuntergängen oder -strandungen. Zusammengefasst sind Schiffswracks Zeugen politischer, technischer und wirtschaftlicher Epochen sowie Ausdruck maritimer Identität. Und gerade in Schleswig-Holstein hat die (neuzeitliche) Schifffahrt die Landesgeschichte entscheidend mitgeprägt und beeinflusst. Bis zum Aufkommen der Eisenbahn im 19. Jh. hatte die Schifffahrt den bei Weitem bedeutendsten Anteil am Warentransport der Region. Meere, Flüsse und

Seen bildeten die bevorzugten Transportwege, da die Beförderung größerer Warenmengen über Land angesichts des oft schlechten Zustands der meist unbefestigten Straßen zeit- und kostenintensiv, wenn nicht sogar unmöglich war. Das Schiff stellte das leistungsfähigste und gleichzeitig günstigste Transportmittel der vorindustriellen Zeit dar. Laut W. Asmus gab es Ende 1864 in Schleswig-Holstein 2555 Schiffe, die zusammen eine Tragfähigkeit von 51.249 Kommerzlasten (KL) besaßen. Während das 18. Jh. in der Entwicklung neuer Schiffstypen eher wenig innovativ war, brachte das 19. Jh. Neuerungen wie die sog. kombinierte Bauweise, bei der Eisenträger wichtige Holzteile ersetzten, um eine entsprechende Rumpfstabilität zu gewährleisten. Dies senkte Materialkosten und die Schiffe konnten größer gebaut werden. Ein nächster Schritt bestand im Bau eiserner Segler sowie den Impulsen im Segelschiffbau durch die aufkommende Dampfschifffahrt. Nach 1867 entwickelte sich in Schleswig-Holstein eine moderne Schiffbauindustrie, deren Schwerpunkte in Flensburg (Handelsschiffbau) und Kiel (Kriegsschiffbau) lagen. Kiel war seit 1865 der bedeutendste Flottenstützpunkt an der Ostsee und wurde mit der Gründung des Deutschen Reichs 1871 zusammen mit Wilhelmshaven zum Reichskriegshafen ernannt. Von den Ereignissen des 2. Weltkriegs in der Kieler Förde zeugen unter anderem die Wracks der James C. Hamlen (BSH-Nr. 1360), Voitja (BSH-Nr. 336), Brage (BSH-Nr. 339) oder Kayt (BSH-Nr. 657), deren Geschichte bislang weitestgehend unbekannt ist. Dabei stellen Schiffswracks des 1. und 2. Weltkriegs die mit Abstand größte und bedeutendste Gruppe unterwasserarchäologischer Fundstellen des 20. Jh. dar. Vermutlich sind in diesen beiden Kriegen mehr Schiffe untergegangen, als in allen vorangegangenen Kriegen und Konflikten der Menschheitsgeschichte zusammen. Diese Wracks liegen in allen Ozeanen der Welt verteilt und konzentrieren sich vor allem auf den Atlantik, den Pazifik, das Mittelmeer sowie die Ostsee. Kiel als Reichskriegshafen und der Kieler Förde kommen dabei besondere Bedeutung zu. Heute haben

Fotodokumentation am Wrack BSH-Nr. 1501



die Wracks unterschiedliche Stellenwerte für verschiedene Interessengruppen; sie sind Erinnerungsstätten, Kriegsgräber, und auch wichtige biologische Habitate, stellen gleichzeitig aber auch ein großes potenzielles Umweltrisiko aufgrund von Munition und Treibstoff dar.

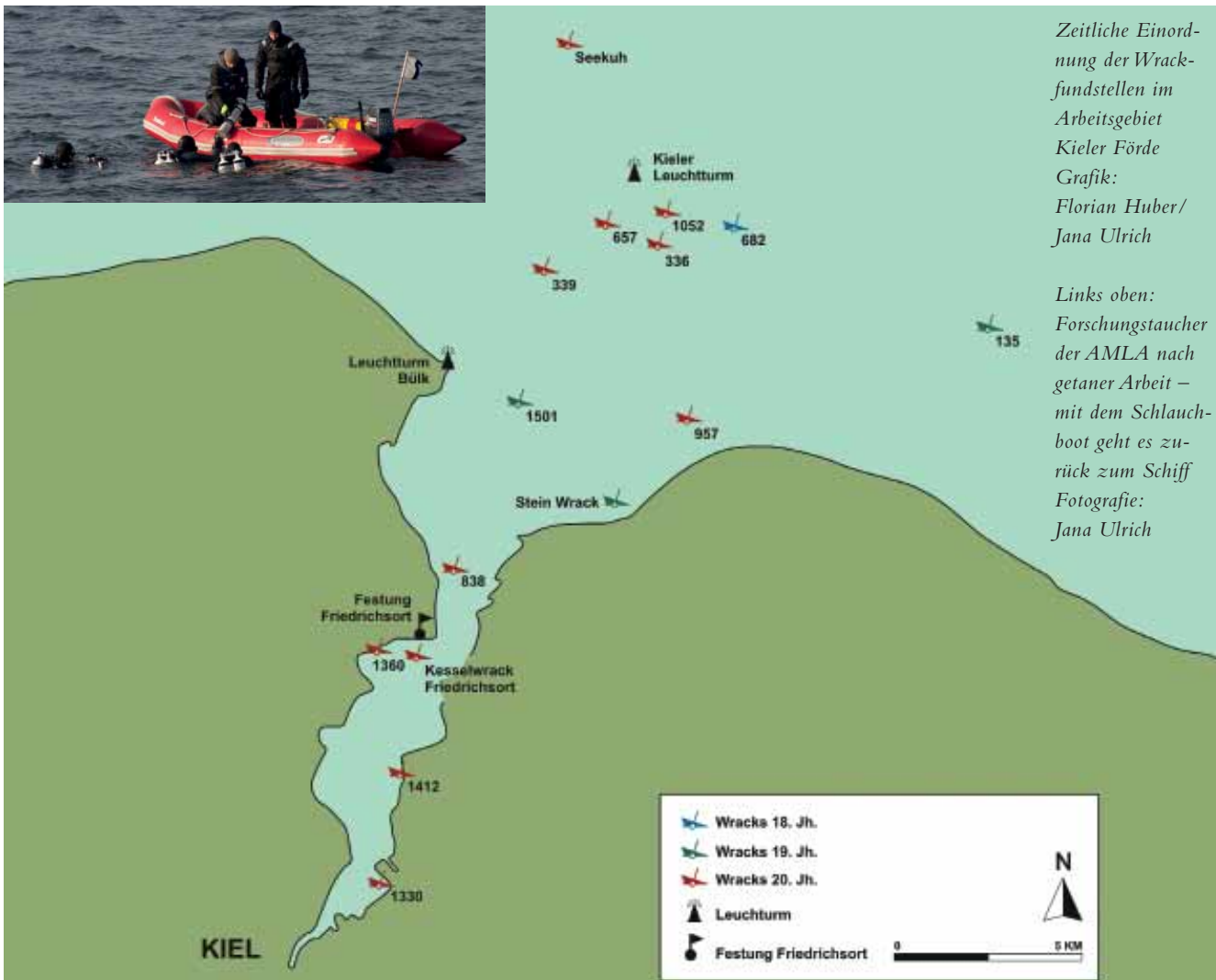
Neuzeitliche Wrackfundstellen sind gefährdet, das zeigen auch die Untersuchungen an den Schiffswracks im Bereich der Kieler Förde. Genannt seien hier der Befall etlicher Holzschiffe durch *Teredo navalis* und das unsachgemäße bzw. illegale Abbergen. Zudem gefährden auch natürliche Zerfallsprozesse die Wracks, wie ein mittlerweile zerstörter Stockanker der *Catharina Maria* (BSH-Nr. 135), einem dänischen Holzwrack aus dem 19. Jh., zeigt, welcher vor mehreren Jahren noch in einem deutlich vollständigeren Zustand dokumentiert werden konnte. Ähnlich schnelle Zerfallsprozesse an neuzeitlichen Schiffswracks waren

beispielsweise auch in Mecklenburg-Vorpommern an dem eisernen Dreimastschoner *Gaarden* (Baujahr 1922) zu beobachten. Künftig sind weitere und umfangreichere Maßnahmen vonnöten, um einerseits mehr Erkenntnisse über das Gefährdungspotenzial (biologische, mechanische und natürliche Zerfallsprozesse) der Wracks zu erhalten und andererseits entsprechende Schutzmaßnahmen einzuleiten.

Fazit

Bislang wurde den neuzeitlichen Schiffswracks – und somit dem maritimen Erbe im „Land zwischen den Meeren“ – in der schleswig-holsteinischen Ostsee wenig Aufmerksamkeit seitens der Forschung entgegengebracht. Einen Anfang stellen Dokumentationen durch Forschungstaucher im Rahmen von Geländepraktika und die teilweise gelungenen Identifikationen der Wracks im Bereich der Kieler Förde dar.

LITERATUR
W. Asmus, Die Entwicklung des Verkehrs in Schleswig-Holstein 1750–1918. Studien zur Wirtschafts- und Sozialgeschichte Schleswig-Holsteins 26 (Neumünster 1996).
F. Huber, Unterwasserarchäologische Prospektions- und Dokumentationsverfahren. Mit Fallbeispielen aus der Ostholsteinischen Seenplatte, der Halbinsel Yucatán/Mexiko und der Kieler Bucht. Universitätsforsch. Prähist. Arch. 276 (Bonn 2015).
O. Nakoinz, Die Anfänge der Unterwasserarchäologie in Schleswig-Holstein und die ersten Tage der AMLA. In: U. Müller/S. Kleingärtner/F. Huber (Hrsg.), Zwischen Nord- und Ostsee 1997–2007. Zehn Jahre Arbeitsgruppe für Maritime und Limnische Archäologie (AMLA) in Schleswig-Holstein [AMLA Tagung Kiel 5. Mai 2007]. Universitätsforsch. Prähist. Arch. 165 (Bonn 2009)11–23.
J. M. Witt, Seefahrtsgeschichte Schleswig-Holsteins in der Neuzeit. Schriftenr. der Deutschen Maritimen Akademie 2 (Heide 2012).



Zeitliche Einordnung der Wrackfundstellen im Arbeitsgebiet Kieler Förde
 Grafik: Florian Huber/ Jana Ulrich

Links oben: Forschungstaucher der AMLA nach getaner Arbeit – mit dem Schlauchboot geht es zurück zum Schiff
 Fotografie: Jana Ulrich