

ZEITL. EINORDNUNG

Neuzeit
(1876 bis 1891)

GRABUNGSZEITRAUM

2022 bis 2024

GRABUNGSORTE

Helgoland
Nordseegebiet 1813
LA 8



FUNDART

Verursachergrabung
Detektorfund
Forschung
Denkmalschutz/
Landesaufnahme
Sonstiges

STRUKTUR

Detektor-/
Einzelfund
Grab
Hafen
Hort
Siedlung
Weg
Wehranlage
Wrack
Andere

FUNDE

Keramik/Gefäße
Hausbestandteile
Kleidung
Knochen
Münzen
Nahrung
Schmuck
Waffen
Werkzeuge
Andere

600 v. Chr.

1

700

1100

1500

Vorrömische
Eisenzeit

Römische Kaiserzeit/
Völkerwanderungszeit

Frühmittelalter

Mittelalter

Neuzeit



Der Untergang des Hamburger Frachtdampfers Betty Sauber vor Helgoland im Januar 1891

AUTOREN

Florian Huber

Ray Wehlisch

[1] Tauchboot Mola-Mola an der Wrackfundstelle. Im Hintergrund liegt Helgoland mit dem Wahrzeichen der Insel, der 47 m hohen Langen Anna.

FOTOGRAFIE
Florian Huber

Im Juli 2022 entdeckten Forschungstaucher der Kieler Firma Submaris bei biologischen Kartierungsarbeiten im Auftrag des Landesamtes für Umwelt Schleswig-Holstein (LfU SH) vor der Insel Helgoland die Reste eines eisernen Schiffswracks. Es folgten eine erste Fotodokumentation sowie Fundmeldungen an das Archäologische Landesamt Schleswig-Holstein (ALSH) sowie an das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrografie (BSH). Beiden Behörden war das Wrack bislang nicht bekannt. Im Oktober 2022 untersuchten BSH-Taucher das Wrack und stuften es als nicht gefährdend für die Seeschifffahrt ein. Im Sommer 2023 und 2024 führte Submaris weitere Dokumentations- tauchgänge durch. Recherchen ergaben, dass es sich bei dem Wrack um den als Gaffelschoner getakelten Hamburger Dampfer Betty Sauber handelt, der am 26. Januar 1891 auf die Untiefe Nathurnbrunnen lief und sank. Damit ist das Wrack eines weniger in Schleswig-Holstein gefundener und identifizierter Schiffe, die aus der kurzen, aber für die Geschichte der Seeschifffahrt extrem wichtigen Ära der Dampfschifffahrt stammen.

Die Fundstelle und die Identifizierung des Wracks

Das Wrack liegt nördlich der Langen Anna, dem 47 m hohen Wahrzeichen Helgolands, in der Verlängerung der Mole bei der Untiefe Nathurnbrunnen in einer Tiefe von 8 bis 10 m. Eine durchgehende schiffsbauliche Struktur ist nicht mehr erkennbar. Das Trümmerfeld des eisernen Dampfers weist eine Ausdehnung von etwa 60 m Länge und 20 m Breite auf. Dabei liegen diverse Bauteile, Reste der Bordwände, Bodenwrangen, Anker und Teile der Maschinenanlage zwischen großen und mit *Laminaria hyperborea* (Palmentang) und *Saccharina latissima* (Zuckertang) bewachsenen Buntsandsteinfelsen. Die einzelnen Bauteile sind ebenfalls stark bewachsen, was die genaue Identifizierung mitunter erschwert.

Als auffälligste Bauteile zeigen sich die 2-Zylinder-Dampfmaschine sowie die daran anschließende Schraubenwelle. Die Zylinderstation ist etwa 2 x 4 m groß und ragt 5,5 m über die Wrackfundstelle. Die Schraubenwelle führt durch das achtere Trümmerfeld und endet an einem Flansch.

Bug und Heck sind komplett zerstört. Die beiden Dampfkessel, welche vor der Dampfmaschine befindlich sein müssten, fehlen. Vor der Maschine sind einige Bodenwrangen gut sichtbar. In diesem Bereich liegen zudem eine Dampfwinde mit vier Spillköpfen sowie ein kleiner Anker. Im Bereich des ehemaligen Vorschiffes befinden sich zwei weitere Winden mit zwei beziehungsweise vier Spillköpfen, Teile der Ankerkette sowie die beiden Klüsenrohre. Daneben liegt ein zweiter, größerer Anker mit einem etwa 3 m langen Schaft und 2 m breitem Kreuz. Im Gegensatz zu dem kleineren Exemplar zeigt er einen »seeklaren Zustand« auf, da der Stock in den Schaft eingesetzt ist und etwa 1,8 m herausragt. Beide Anker sind vom Typ Trotman mit charakteristischem Gelenk, 1852 patentiert und nur in einer kurzen Zeitspanne verbaut.

Rund um Helgoland liegen diverse Untiefen und Gefahrenstellen, die vielen Schiffen in den vergangenen Jahrhunderten zum Verhängnis wurden. Arnhold listet für die Untiefe Nathurnbrunnen zwischen dem späten 17. bis Mitte des 20. Jh. neun verunglückte Schiffe auf, wovon jedoch nur zwei mit Sicherheit sanken: das englische Dampfboot Barnsely, gesunken 1860, sowie der als Gaffelschoner getakelte Hamburger Dampfer Betty Sauber, der, aus Grimsby (Ostengland) kommend, mit Kohle beladen war. Gesunken ist das Schiff am 26. Januar 1891. Informationen zur Betty Sauber finden sich in den Eintragungen im Lloyds-Register (1890), im Lloyds Returns (1890/91) sowie bei der Reederei Sauber Gebr. (Marchtaler u. Sauber 1939) selbst.



[2] Skizze der Wrackfundstelle nach Ray Wehlisch und Florian Huber.
skizze Jan Ulrich

Folgende Indizien sprechen dafür, dass es sich bei dem Wrack um die Betty Sauber handelt:

In den Nachrichten für Seefahrer (NfS 299/1891) ist der Untergangsort vermerkt; sowohl die Lage als auch die Tiefe stimmen mit der Wrackposition überein: »Am 26. Januar d. J. ist der deutsche Dampfer Betty Sauber auf dem nördlichen Ausläufer des Nathurn Brunnen gestrandet. Das Wrack liegt auf 8 m Wassertiefe, und es sind gegenwärtig bei Hochwasser nur die Masten und ein Theil des Schornsteins sichtbar. Das Wrack befindet sich fast genau in der Linie »Alter Leuchtturm und Westklippe ca 300 m außerhalb der auf der Karte eingetragenen Wracktonne«.

- Die Länge des Schiffs stimmt mit den ungefähren Ausmaßen des Trümmerfelds überein.
- Als markantestes Wrackteil wurde eine 2-Zylinder-Dampfmaschine identifiziert. Im Lloyds-Register von 1890 ist der Hochdruckzylinder der Betty Sauber mit einem Kolbendurchmesser von 50 Zoll, der Niederdruckzylinder mit 27 Zoll angegeben. Diese Werte stimmen mit den Messergebnissen der Zylinderstation am Wrack überein.
- Das Baujahr (1876) des Dampfers passt in den kurzen Nutzungszeitraum der erst ab 1852 hergestellten Trotman-Anker.
- Am Wrack lagen diverse Steinkohlereste.

Am 2. November 1890 havarierte die elbabwärts fahrende Betty Sauber mit dem elbaufwärts kommenden britischen Dampfer Munroe. Im Protokoll der Seeamtsverhandlung beschrieb ein technischer Sachverständiger die Schäden der Betty Sauber: »Durch das forcirte Rück- und Vorwärtsarbeiten nach der Collision hatte auch die Maschine der Betty Sauber erheblich gelitten, namentlich in der Wellenleitung, an der Kurbel im Tunnel und an den Schrauben-Wellen, auch die Schraube-Nabe erwies sich als gebrochen.« Am Wrack wurde ungewöhnlicherweise eine zweite Kurbelwelle beobachtet. Vermutlich steht sie mit der Kollision im Zusammenhang und war zum Zeitpunkt des Untergangs noch an Bord, z. B. als Ersatzteil.

Die Kiellegung der Betty Sauber erfolgte 1876 auf der Reiherstiegwerft mit der Baunummer 297. Auftraggeber des Baus war die Reederei Sauber Gebr. mit Sitz in Hamburg. Das Schiff besaß eine Länge von 66,96 m, eine Breite von 9,51 m sowie einen Tiefgang von 5,15 m. Angetrieben durch eine 2-Zylinder-Dampfmaschine, fand das Schiff seinen Einsatz in der Kohlenfahrt zwischen Hamburg und England. Dabei steuerte es die Häfen von Sunderland, Hartlpool, Newcastle/Tyne, London sowie Grimsby an. Pro Jahr unternahm die Betty Sauber im Durchschnitt 45 Reisen, 1882 sogar 52, wobei ihre Dienstzeit nicht kollisionsfrei verlief.

Am 26. Januar 1891 setzte der Frachtdampfer auf seiner Rückreise aus England auf der Untiefe Nathurnbrunnen auf und wurde ein Totalverlust. Auch auf ihrer letzten Fahrt war sie mit Steinkohle beladen. Die ersten Berichte über den Untergang standen am 27. Januar 1891 im »Hamburgischer Correspondent und neue hamburgische Börsen Halle«. Über die Seeamtsverhandlung und das Urteil berichteten die »Hamburger Nachrichten« am 6. und 10. Februar 1891. Dabei erfolgte das Urteil, dass unvorhergesehene Strömungen, falsche Lotungen und starker Nebel für den Unfall verantwortlich waren.

Dampfschiffe – Verkehrsrevolution im 19. Jh.

Das 19. Jh. zeigte erstaunliche Fortschritte in Wissenschaft, Technik und Industrie auf. Zusammen brachten diese drei Faktoren u. a. eine Verkehrsrevolution hervor, die das menschliche Verständnis von Raum und Zeit gänzlich veränderte. Ein wesentlicher erster Schritt in dieser Technikumwälzung bestand in der Verwendung von Kesseln und Kolben, um Wärme in Dampf umzuwandeln und damit ein Rad zu drehen. Der neuartige Dampfantrieb war eine radikale Abkehr von alter und vertrauter Technik. Seit der Steinzeit standen dem Menschen drei Antriebsarten für die Seefahrt zur Verfügung: Muskelkraft, Strömung und Wind. Doch Muskeln ermüden, Strömungen erfolgen meistens nur in eine Richtung und Wind ist in seiner Stärke, Dauer und Richtung unbeständig. Dampf überwand all diese Beschränkungen, obwohl auch er neue und unvorhersehbare Herausforderungen mit sich brachte. Da sich die Zuverlässigkeit des Dampfantriebes jedoch nicht immer gewährleisten ließ,

wurde bei vielen Schiffen die Segelausrüstung entweder vollständig oder in vereinfachter Form mit unterschiedlichen Bemastungen und Takelungen beibehalten. Im Fall der Betty Sauber war das Schiff als Gaffelschoner mit zwei Masten getakelt.

Bereits 1819 eröffneten der Raddampfer Caledonia und die Einrichtung der ersten Dampfschifffahrtslinie zwischen Kiel und Kopenhagen ein neues Zeitalter in der schleswig-holsteinischen Schifffahrt. Helgoland, von 1807 bis 1890 britische Kronkolonie, fuhr ab 1830 Dampfschiffe an. 1847 gab es in Schleswig-Holstein neun, 1862 bereits 18 Dampfschiffe. Gegen Ende des 19. Jh. setzten sich weltweit Dampfmaschinen als Schiffsantrieb immer weiter durch. Der technische Übergang vom Segelschiff zum Dampfer dauerte jedoch mehrere Jahrzehnte (erst 1889 wurde mit dem 20 Knoten schnellen White-Star-Liner Teutonic der erste Hochsee-Dampfer ohne jegliches Segel in Dienst gestellt). Bestanden 1876 nur 12,5 % der Weltonnage aus Dampfschiffen, stieg ihr Anteil bis 1900 auf 63,9 %. Das Wrack der Betty Sauber spiegelt die kurze, aber wichtige Epoche der (norddeutschen) Dampfschiffahrt wider.

[3] Hamburger Dampfschiff Betty Sauber vor Helgoland 1881. Gemälde von John Fannen aus Schottland. Auf dem Namenswimpel und vorne am Bugbereich steht fälschlicherweise »Saber« statt »Sauber«. GEMÄLDE Ketterer Kunst GmbH





[4] Der Dampfer John Sauber im Hamburger Hafen, 1872. Verschollen in der Nordsee 1874.

Am 6. Juli 1839 gründeten die Brüder Johann Sauber und Carl Sauber unter dem Namen »Sauber Gebr.« eine Firma zur Einfuhr und zum Vertrieb englischer Steinkohle. Die Gründung verschiedener Industrien sowie die Einführung der Dampfkraft und des Leuchtgases ließen den Kohlenbedarf in Hamburg stark ansteigen. Aufgrund dieser rasanten Entwicklung beschloss die Firma einige Zeit später, auch eigene Schiffe in Dienst zu stellen und selbst als Reeder zu agieren. Von Anfang an erlitt die Reederei Sauber Gebr. jedoch schwere Verluste durch die Gefahren auf See.

FOTOGRAFIE Sauber Gebr., Wikipedia (https://de.wikipedia.org/wiki/Datei:Sauber_Gebr._Dampfer_John_Sauber.jpg)

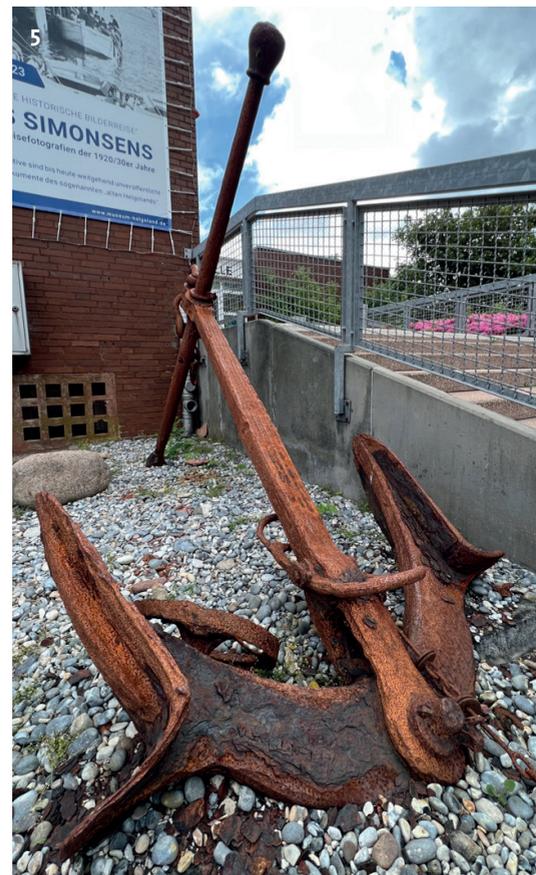
LITERATUR

M. Arnhold, Schiffsunglücke vor Helgoland. 16. bis 20. Jahrhundert (Hamburg 2008).

K. Crisman, The Archaeology of Steamships. In: The Oxford Handbook of Maritime Archaeology (Oxford 2001) 610–628.

H. Marchtaler und H. Sauber, Sauber Gebr., 1839–1939. Die Geschichte der Firma Sauber Gebr. Herausgegeben anlässlich des 100-jährigen Firmenjubiläums (Hamburg 1939).

J. M. Witt, Seefahrtsgeschichte Schleswig-Holsteins in der Neuzeit (Heide 2012).



[5–7] Links: Vor der Insel Helgoland geborgener Trotman-Anker am Museum Helgoland. Rechts: Seeklarer Trotman-Anker im Bereich des ehemaligen Vorschiffes.

FOTOGRAFIE Florian Huber

[8] Flansch, vermutlich aus einer Kupferlegierung. Flansche wurden verwendet, um verschiedene Rohrleitungen miteinander zu verbinden. Dies war notwendig, um u. a. den Dampf sicher und effizient durch das Schiff zu leiten.

FOTOGRAFIE Uli Kunz

[9] Bislang unidentifiziertes Bauteil des Dampfschiffes.

FOTOGRAFIE Florian Huber

[10] Die stark bewachsene Schraubenwelle der Betty Sauber.

FOTOGRAFIE Florian Huber

[11] Auffälligstes und größtes Bauteil des heutigen Wracks ist die 2-Zylinder-Dampfmaschine.

FOTOGRAFIE Florian Huber

