

Wrack 4 von Haithabu

CLAUS V. CARNAP-BORNHEIM, SÖNKE HARTZ, HANS JOACHIM KÜHN und OLIVER NAKOINZ

Zusammenfassung

Das Wrack 4 von Haithabu wurde im Herbst 2001 in Zusammenarbeit verschiedener Institutionen erneut taucherisch untersucht. Es handelt sich um einen etwa 15 m langen Prahm, der genauer beschrieben und als Fahrzeug nach Art des Egersunder Prahmes (Dänemark) erkannt wurde. Einige typologisch und bautechnisch interessante Teile wurden geborgen. Die dendrochronologische Untersuchung einer Planke ergab eine Zeitstellung in die zweite Hälfte des 12. Jahrhunderts n. Chr. Damit gehört das Fahrzeug nicht dem wikingerzeitlichen Haithabu, sondern dem mittelalterlichen Schleswig an und wird als Fähre interpretiert.

Abstract

A diving investigation was again carried out, through the co-operation of a number of institutions, on wreck 4 from Haithabu, in Autumn 2001. The wreck is a 15 m long praam (barge, lighter) which was identified as a vessel of the Egersunder praam type (Denmark). Several interesting pieces, from a typological and constructional point of view, were recovered. Dendrochronological investigation established the date at the second half of the 12th Century AD. As a result of this the vessel does not belong to the Viking Age Haithabu but to the Middle Age Schleswig and can be interpreted as a ferry.

Translation Jamie McIntosh

Einleitung

Im Jahre 1997 wurden im Haddebyer Noor geophysikalische Untersuchungen durchgeführt (GRØN u. a. 1998). Man entdeckte zahlreiche Anomalien, von denen ein Teil im Anschluß taucherisch prospektiert und identifiziert wurden (NAKOINZ/HOFFMANN 1998; HOFFMANN-WIECK u. a. 1999). Neben Überresten von Landungsbrücken und Palisaden im und vor dem Hafengelände von Haithabu wurde auch ein neues Schiffswrack – Wrack 4 – aufgefunden (Abb. 1). Die erste taucherische Begutachtung ergab, daß es sich um einen Prahm handelt (MAYR/NAKOINZ 1999), dessen Zeitstellung zunächst nicht erschlossen werden konnte. Ein wikingerzeitliches Prahmfragment ist schon aus den Siedlungsschichten Haithabus bekannt (H 2, CRUMLIN-PEDERSEN 1997, 255). Eine neuzeitliche Ziegelei am Ende des Selker Noores südlich von Haithabu gab jedoch Anlaß, auch mit einer postmittelalterlichen Datierung des Fahrzeuges zu rechnen. So wurden in einer zweiten Tauchunternehmung im



Abb. 1: Der Hafen von Haithabu (Grafik O. Nakoinz).

Jahre 1997 Proben des Wracks geborgen, die allerdings dendrochronologisch nicht verwertbar waren. Eine AMS-Radiokarbonanalyse durch Prof. Dr. P. M. Grootes (Leibniz-Labor, Univ. Kiel) ergab jedoch ein kalibriertes Alter um 1000 n. Chr. (KiA 14662).

Im November 2001 wurde Wrack 4 erneut taucherisch prospektiert. Diese Untersuchung fand in Zusammenarbeit mit dem Archäologischen Landesmuseum Schleswig-Holstein (ALM) unter der Leitung von Dr. H. J. Kühn (Archäologisches Landesamt Schleswig-Holstein) statt. Die taucherischen Arbeiten wurden wieder von der AMLA durchgeführt. Da sich die Bedeckung des Wracks mit sterilem Weichsediment bereits 1997 als sehr hinderlich erwiesen hatte und einige der damaligen „Beobachtungen“ als zweifelhaft gelten müssen, wurde in einem ersten Arbeitsgang das Wrack mit einem Injektor freigesaugt. Das Spülgut wurde in einem Schwimmsieb mit 4 mm Maschenweite aufgefangen. Anschließend erfolgte eine tachymetrische Vermessung und die Bergung signifikanter Teile zur genaueren bautechnischen Begutachtung und zu Datierungszwecken.



Abb. 2: Endbalken von Wrack 4 (Foto H. J. Kühn).

Die taucherischen Arbeiten wurden in etwa 2 m Tiefe bei Null-Sicht durchgeführt, submarine „Beobachtungen“ konnten also nur haptisch erfolgen. Unverbundene Bauteile wurden nach der Einmessung abgeborgen, alle sonstigen Proben mit einer Säge gelöst. Hierbei zeigte sich, daß die Oberfläche der Hölzer zwar erodiert, die Substanz des Holzes aber gut erhalten ist. Zwei der neu geborgenen Plankenteile wurden zur dendrochronologischen Untersuchung (Frau S. Wrobel, Bundesforschungsanstalt für Forst- und Holzwirtschaft, Hamburg) eingeliefert. Eines davon erbrachte ein Baudatum von etwa 1184 n. Chr.

Das Wrack

Das Wrack hat eine erhaltene Länge von 14,5 m und ist fast bis zu beiden Enden erhalten. Die beiden Schiffsenden werden durch massive Balken gebildet (Abb. 2), welche im Querschnitt eine L-Form besitzen und auf das Ende der Plankengänge aufgesetzt waren. Der westliche Endbalken wurde direkt im Anschluß zu dem geraden, aber erodierten Abschluß der Bodenplanken aufgefunden und scheint in unmittelbarer Nähe seiner ursprünglichen Position gelegen zu haben. Der östliche Abschlußbalken hingegen lag am östlichen, stark ausgefransten Wrackende diagonal über dem Schiff.

Die Breite des Wracks am Boden beträgt etwa 2,7 m. Es konnten mindestens 7 Bodenplankengänge erkannt werden. Der Boden ist kraewel gebaut, im Querschnitt gerade und zu beiden Schiffsenden hin aufgewölbt. Die beiden äußeren Bodenplanken besitzen an den Seiten ein L-förmiges Profil. Dieser Absatz besitzt seine Entsprechung in Aussparungen der Bodenwangen, welche darüber hinaus einen Wasserlauf offen lassen. Die alternierend angeordneten Spanten weisen nur auf einer Seite einen Winkel auf und enden auf der gegenüberliegenden Seite stumpf. Im Bereich der Kimm bilden sie einen Winkel von etwa 100°. In Originallage wurden 22 Bodenwangen beobachtet. Alle Spanten waren noch fest verbunden, hingegen traten verschiedentlich unverbundene Knie auf, die zur inneren Verstrebung des Fahrzeuges gehören.

Die Bordwände besitzen (mindestens) zwei Plankengänge. Der massive unterste Plankengang ist etwa 70 cm breit. Er liegt am Absatz der Bodenplanke an und ist mit Holznägeln an diesem und den Spanten befestigt. Die untere Kante der Planke ist gewölbt und läßt damit



Abb. 3: Schematischer Querschnitt von Wrack 4 (Grafik O. Nakoinz).

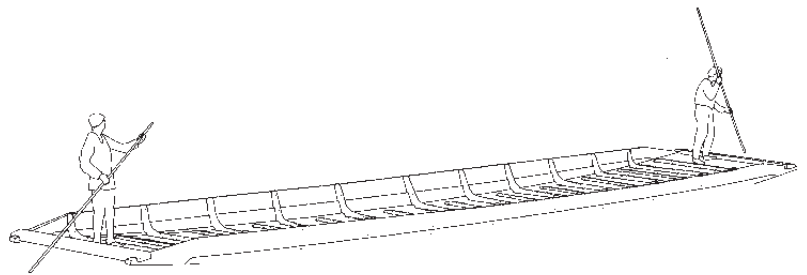
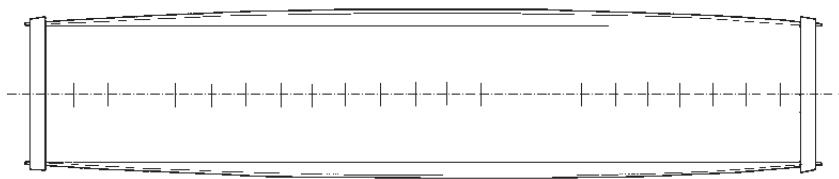


Abb. 4: Rekonstruktion des Prahms von Haithabu (Grafik R. Kühn, ALM).

Egernsund



Haithabu



0 5 m

Abb. 5: Größenvergleich des Prahms von Egersund mit Wrack 4 (Grafik R. Kühn, ALM).



Abb. 6: Mittelalterliche Prahme, prahmartige Fahrzeuge und deren Teile im Ostseeraum (Grafik O. Nakoinz).

- 1) Bremen,
- 2) Rieda,
- 3) Haithabu, H2,
- 4) Haithabu, W4,
- 5) Egersund,
- 6) Kämpinge,
- 7) Falsterbo, mehrere Exemplare,
- 8) Greifswald,
- 9) Kobyla Kepa,
- 10) Ellerwald,
- 11) Elbing,
- 12) Treiden,
- 13) Nowgorod,
- 14) Vreta.

auf einen längsgewölbten Schiffsboden schließen, der zu beiden Seiten hin rampenartig ansteigt. Der untere Bordwandplankengang ist zu beiden Enden hin nicht soweit wie die Bodenplanken erhalten. Der zweite Bordwandplankengang ist nur noch im mittleren Bereich des Schiffes vorhanden. Er ist ebenfalls mittels Holznägeln mit den Spanten verbunden. Die beiden Plankengänge besitzen untereinander keine Verbindung. Sie überlappen sich um etwa

1–2 cm, wobei der außenliegende obere Plankengang auf seiner Innenseite eine Hohlkehle besitzt. Die Bordwand der gegenüberliegenden Prahmseite liegt abgeklappt in einer Ebene mit dem Schiffsboden und wurde noch nicht freigelegt.

Bautechnisch ist das Wrack ein Prahm vom Typ Egersund (CRUMLIN-PEDERSEN 1997, 300–303). Nach Form und Größe könnte es sich

dabei um eine Schleifähre handeln (Abb. 4). Die Datierung von 1184 n. Chr. zeigt eindeutig, daß das Fahrzeug nicht im Zusammenhang mit dem wikingerzeitlichen Haithabu zu sehen ist, sondern mit dessen Nachfolger Schleswig. Ein die Schlei querender Fährverkehr läßt sich aus dem Schleswiger Stadtrecht des 12. Jahrhunderts erschließen. Eine zeitlich dem Wrack 4 entsprechende Angabe findet sich bei Saxo Grammaticus (XIV.LV.16), wo berichtet wird, daß Erzbischof Eskil auf seiner Reise von Lund nach Clairvaux die Schlei bei Schleswig mit einem Boot überquerte.

Archäologisch stellt Wrack 4 den zweiten Eckpfeiler der mittelalterlichen Schifffahrt in der Schlei-Region dar. Während das Wrack von Karschau (ENGLERT u. a. 2001) ein großes Lastschiff für den Fernhandel darstellt, ist in dem Prähm eine Fähre zu sehen, die ebenfalls im Handel eine bedeutende Rolle spielte, jedoch nur lokal eingesetzt wurde. Mit diesem Fund liegt nunmehr neben dem Wrack von Egersund das zweite Fahrzeug dieses Typs im südwestlichen Ostseeraum vor. Die Fähre von Haithabu ist jedoch mehr als doppelt so lang, wie der, auf etwa 7 m Länge rekonstruierte Prähm von Egersund (Abb. 5).

Prähme im Ostseeraum

Mittelalterliche Prähme oder prähmartige Boote treten gelegentlich im Ostseeraum auf (Abb. 6; ELLMERS 1972; 1984; HUMBLA/V. POST 1937). Ein Fahrzeug aus Valbo aus dem 7. oder 8. Jahrhundert kann als Prototyp gelten. Der älteste Nachweis eines charakteristischen Prähmteiles stammt aus Haithabu und gehört stratigraphisch in die älteren Siedlungsschichten. Genauere Angaben zur Art des Fahrzeuges läßt dieses singuläre Holzstück (H2) jedoch nicht zu. Die anderen Exemplare stammen aus dem 12. bis 15. Jahrhundert. Sie lassen sich verschiedenen Fahrzeugtypen zuweisen und sind zum Teil untereinander durch technische Details verbunden. Die angewandten technischen Lösungen sind der nordischen Schiffbautradition fremd und lassen einerseits eine Verankerung außerhalb des Schiffbaus und andererseits eine Herkunft aus anderen Gebieten vermuten. In Mitteleuropa geläufig sind Prähme in verschiedenen technischen Ausführungen spätestens seit römischer Zeit.

Anschriften der Verfasser

Prof. Dr. CLAUS v. CARNAP-BORNHEIM
Archäologisches Landesmuseum Schleswig-Holstein
Schloß Gottorf
D-24837 Schleswig

Dr. HANS JOACHIM KÜHN
Dr. SÖNKE HARTZ
Archäologisches Landesamt Schleswig-Holstein
Schloß Annettenhöf
Brockdorff-Rantzau-Str. 70
D-24837 Schleswig

Dipl.-Prähist. OLIVER NAKOINZ
Arbeitsgruppe für Maritime und
Limnische Archäologie
Institut für Ur- und Frühgeschichte
Christian-Albrechts-Universität zu Kiel
Johanna-Mestorf-Str. 6
D-24098 Kiel

Literatur

CRUMLIN-PEDERSEN 1997: O. CRUMLIN-PEDERSEN, Viking-Age Ships and Shipbuilding in Hedeby/Haithabu and Schleswig. Ships & Boats of the North 2 (Schleswig u. Roskilde 1997).

ELLMERS 1972: D. ELLMERS, Frühmittelalterliche Handelsschifffahrt in Mittel- und Nordeuropa (Neumünster 1972).

ELLMERS 1984: D. ELLMERS, Punt, Barge or Pram – is there one tradition or several? In: S. McGRIL (Hrsg.), Aspects of maritime Archaeology and Ethnography [Kongreßber. Bristol 1982] (London 1984) 153–172.

ENGLERT u. a. 2001: A. ENGLERT/J. FISCHER/H. J. KÜHN O. NAKOINZ, Die Ausgrabung des nordischen Lastschiffes des 12. Jahrhunderts bei Karschau. Nachrichtenbl. Arbeitskreis Unterwasserarch. – NAU 8, 2001, 55–58.

GRØN u. a. 1998: O. GRØN/G. HOFFMANN/H. BRUNN/K. SCHIETZEL, The Use of Acoustic High Resolution Sub-Bottom Profilers for Geo-Archaeological Survey. Results from Jungshoved, Kerteminde Firth and Haithabu/Hedeby. In: A. WESSE (Hrsg.), Studien zur Archäologie des Ostseeraumes. Von der Eisenzeit zum Mittelalter [Festschr. Müller-Wille] (Neumünster 1998) 151–160.

HOFFMANN-WIECK u. a. 1999: G. HOFFMANN-WIECK/O. GRØN/O. NAKOINZ/K. SCHIETZEL/H. BRUNN, Geoarchäologische Untersuchungen im Hafen von Haithabu. Nachrichtenbl. Arbeitskreis Unterwasserarch. – NAU 6, 1999, 26–29.

HUMBLA/V. POST 1937: P. HUMBLA/L. v. POST, Galtbäcksbåten och tidigt Båbyggeri i Norden (Göteborg 1937).

MAYR/NAKOINZ 1999: V. MAYR/O. NAKOINZ, Noch'n Schiff. Arch. Deutschland 1999/1, 52.

NAKOINZ/HOFFMANN 1998: O. NAKOINZ/G. HOFFMANN, Archäologische Untersuchungen im Hafen von Haithabu. Der Ingenieur. Mittbl. IWSV 1998/4, 48–53.