

Historische Archäologie

Florian Huber

Das Schmugglerschiff „Catharina Maria“ – eine dänische Jacht aus dem 19. Jahrhundert

Zusammenfassung

Zwischen 2008 und 2012 konnte ein hölzernes Wrack aus dem 19. Jahrhundert am östlichen Ausgang der Kieler Förde in 18 m Wassertiefe lokalisiert und dokumentiert werden. Aufgrund der Untersuchungen der Arbeitsgruppe für maritime und limnische Archäologie (AMLA) des Instituts für Ur- und Frühgeschichte der CAU Kiel kann davon ausgegangen werden, dass es sich um die historisch bekannte Jacht „Catharina Maria“ handelt, deren Besitzer der dänische Händler und Schmuggler Christian Pedersen Norsk aus Langeland war. Er war dafür bekannt, Schießpulver nach Lübeck verhandelt und Kaffee im Bereich der westlichen Ostsee geschmuggelt zu haben. Laut dänischem Havariebericht ist das 15 m lange Schiff im Juni 1893 bei gutem Wetter ohne Angabe von möglichen Gründen gesunken. Zum Zeitpunkt des Untergangs hatte das Schiff Faxekalkstein der dänischen Insel Seeland geladen. Obwohl Jachten im 18. und 19. Jahrhundert typische Küstensegler waren, weiß man heute nur wenig über die Entwicklung von Bau, Besegelung und Verbreitung dieses Schiffstyps sowie seine Bedeutung für die Kleinschiffahrt der westlichen Ostsee. Dass neuzeitliche Schiffswracks stark gefährdet sein können, zeigt der Befall des Bohrwurms *Teredo navalis* sowie der mittlerweile zerstörte Stockanker. Neben dem schwedischen Kriegsschiff „Hedvig Sophia“ und dem dänischen Kriegsschiff „Lindormen“ ist die dänische Jacht „Catharina Maria“ das dritte Wrack, welches in jüngster Zeit an der schleswig-holsteinischen Küste untersucht und identifiziert werden konnte.

Summary

Between 2008 and 2012 a wooden shipwreck from the 19th century was located and recorded at the eastern entrance of the Kiel Firth at a depth of 18 metres. As a result of the investigation conducted by the Study Group for Maritime and Limnic Archaeology (AMLA) based at the Institute of Prehistoric and Protohistoric Archaeology, University of Kiel, the wreck can presumably be identified as the historically known yacht „Catharina Maria“, the owner of which was the Danish merchant and smuggler Christian Pedersen Norsk from Langeland. He was well-known for trading gunpowder to Lübeck and smuggling coffee in the western Baltic Sea region. According to the accident report, the 15 metre vessel sank in June 1893 during good weather without any information about the possible causes. At the time of sinking, the ship carried Faxechalk from the Danish Island Zealand. Although yachts were typical coastal vessels in the 18th and 19th centuries, little is known about the structural development, the rigging and the spread of this type of vessel and its importance for shipping in the western Baltic Sea region. The

infestation of the shipwreck with the shipworm *Teredo navalis* and the ongoing destruction of the ship's stock anchor clearly show that modern shipwrecks are endangered. Besides the Swedish warship "Hedwig Sophia" and the Danish warship "Lindormen", the Danish yacht "Catharina Maria" is the third wreck, which could recently be investigated and identified on the coast of Schleswig-Holstein.

Einleitung

Im Sommer 2008 meldete der Berufstaucher Rolf Lorenz dem Archäologischen Landesamt Schleswig-Holstein (ALSH) einen Wrackfund am östlichen Ausgang der Kieler Förde. Der inzwischen unter dem Arbeitstitel „Seenelken Wrack“ (BSH-Nr. 135) benannte Fundort wurde in den folgenden Jahren (2008–2012) von Forschungstauchern der Arbeitsgruppe für maritime und limnische Archäologie (AMLA) des Instituts für Ur- und Frühgeschichte der CAU Kiel betachtet, um eine umfangreiche Dokumentation, eine mögliche Identifikation sowie ein regelmäßiges Monitoring des hölzernen Schiffswracks vorzunehmen (HUBER 2008/09, 117f.). Die Datierung des Wracks in die Mitte des 19. Jahrhunderts 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, deren Besitzer der Händler und Schmuggler Christian Pedersen Norsk war.

Dokumentationsmethodik

Die Untersuchungen des „Seenelken Wracks“ fanden im Rahmen der Lehrtätigkeit des Autors von Bord der beiden Forschungsschiffe FB Polarfuchs und FK Littorina des Helmholtz-Zentrums für Ozeanforschung Kiel GEOMAR statt. Während dieser Geländepraktika lernen Forschungstaucher an neuzeitlichen Schiffswracks in der Kieler Förde unterwasserarchäologische Prospektions- und Dokumentationsmethoden kennen und anzuwenden.

An der Wrackfundstelle wurde zu Beginn der Untersuchung ein 18 x 8 m großes lokales Koordinatensystem installiert, um im Anschluss daran aus einer Kombination von Orthogonal- und Trilaterationsvermessung relevante Daten zu erheben. Zusätzlich wurden eine umfangreiche Foto- und Videodokumentation sowie Side-Scan-Sonar und Multibeam-Aufnahmen erstellt. Aufgrund der Wassertiefe von 18 m ist pro Tauchgang lediglich eine Tauchzeit von maximal 50 Minuten möglich¹. Reger Schiffsverkehr, die exponierte, windanfällige Lage an der Fundstelle sowie die zum Teil schlechten Sichtweiten unter Wasser von nur 1–2 m erschwerten die Untersuchungen zusätzlich.

Fundstelle und Wrack

Die Fundstelle befindet sich ca. 4 Seemeilen nördlich vor Schönberg und Holm, Kreis Plön, am östlichen Ausgang der Kieler Förde (Abb. 1). Das hölzerne Wrack liegt Nord-Süd ausgerichtet 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 Steinhafen (Ladung), 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 Steinhafens verteilt sind hölzerne Blöcke sowie Außenscheiben von Blockrollen der ehemaligen Takelage zu beobachten (Abb. 2). Im direkten Umfeld des Wracks finden sich zahlreiche versprengte Hölzer (Abb. 3), an denen ein Befall der Bohrmuschel *Teredo navalis* festgestellt werden konnte.

1 Nach den „Regeln für den Einsatz von Forschungstauchern“ BGR/GUV-R 2112. Dekompressionstauchgänge mit Schlauchtauchanlage, der Einsatz von Nitrox oder Kreislaufgeräten würden die Arbeitseffektivität unter Wasser deutlich erhöhen, standen aber zum Zeitpunkt der Untersuchungen nicht zur Verfügung.



Abb. 1. Wrackfundstelle und die im Text beschriebenen Ortschaften Aarø, Rudkøbing, Faxe und Faxe Ladeplads (Grafik: Jana Ulrich).

Fig. 1. Wreck site and the locations of Aarø, Rudkøbing, Faxe, and Faxe Ladeplads described in the text (graphic: Jana Ulrich).

Abb. 2. Yacht „Catharina Maria“. Forschungs-
taucher mit einem hölzernen Block der Take-
lage. Im Hintergrund sieht man die mit See-
nelken bewachsene Ladung (Foto: Uli Kunz).

Fig. 2. Yacht „Catharina Maria“. Scientific diver with a wooden block belonging to the ship's rigging. The freight covered by plumosed anemones can be seen in the background (photo: Uli Kunz).



Das zerstörerische Wirken der Bohrmuschel an hölzernen Schiffswracks wird seit den 1990er Jahren verstärkt in der westlichen Ostsee beobachtet (HALBWIDL u. HOPPE 2009, 99).

Seitenschwert

An der Backbordseite befindet sich mittschiffs ein 4 m langes, 1,5 m breites und bis zu 6 cm dickes Seitenschwert, das fotogrammetrisch dokumentiert werden konnte. Es besteht aus fünf Eichenbohlen, die durch eiserne Me-

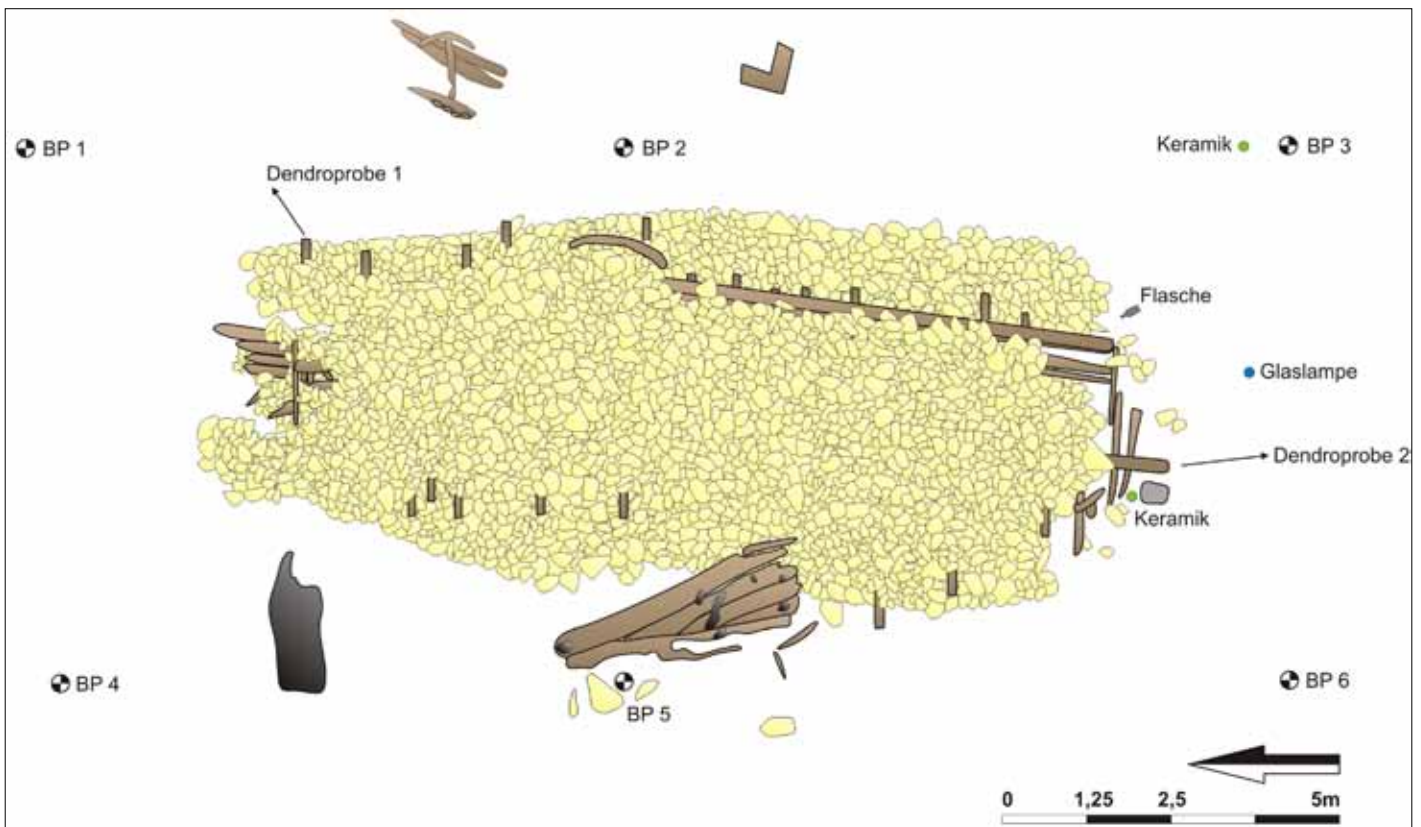


Abb. 3. Übersichtsvermessung der Wrackfundstelle (Grafik: Jana Ulrich).

Fig. 3. General survey of the wreck site (graphic: Jana Ulrich).

tallbeschläge zusammengehalten werden. Seitenschwerter dienten insbesondere holländischen und norddeutschen flachbodigen Küstenseglern zur Verminderung der seitlichen Abdrift bei Am-Wind-Kursen (HINZ 2000, 2). Mittels Tauen und Ketten wurden die schwenkbaren Seitenschwerter stufenlos auf die jeweils erforderliche Tiefe gebracht, um so auch ein Befahren und Anlanden in seichten Gewässern und Uferbereichen zu ermöglichen (KAISER 1974, 77f.).

Stockanker

An der Steuerbordseite fehlt das Seitenschwert, hier konnte jedoch ein Stockanker mit hölzernem Stock, dessen Schaft 1,2 m lang ist, beobachtet werden. Die Breite von Flunke zu Flunke beträgt 0,7 m. Während der Anker bei seiner Entdeckung 2008 noch unbeschädigt dokumentiert wurde, war er bei einer erneuten Untersuchung 2009 zerbrochen (Abb. 4). Ob diese Beschädigung durch natürliche Erosionsprozesse, Fischerei oder Taucher verursacht wurde, ist unklar, verweist jedoch auf das Gefährdungspotential, dem Wrackfundstellen ausgesetzt sein können.

Inventar

Direkt im südlichen Heckbereich - dem Bereich der vermuteten Kajüte - fanden sich eine flache Keramikschale und Scherben innenglasierter roter Irdenware, einige stark korrodierte Eisenteile, ein runde Glaslampe sowie eine weiß-blaue Schale aus Steingut und eine verkorkte Bierflasche. Der Korken trägt die Inschrift „OLE VORM KBHVN“ (Abb. 5). Ole Vorm war von 1871-1895 Bierabfüller der Brauerei Carlsberg in Kopenhagen¹. Der untere Teil der 700 ml fassenden Flasche wurde maschinell hergestellt, das Mundstück hingegen wurde mundgeblasen und anschließend aufgesetzt. Aufgrund dieser typologischen und herstellungstechnischen Beobachtungen lässt sich die Flasche um oder kurz nach 1890 einordnen (SCHLÜTER 1984, 71).

² Freundliche Mitteilung vom 21.06.2012 von Ulla Nymand vom Archiv der Carlsberg Brauerei, Kopenhagen.

Abb. 4. Jacht „Catharina Maria“. Zustand des Stockankers bei der Erstbetauchung im Mai 2008 und bei Beginn der Vermessungsarbeiten im April 2009 (Fotos: Florian Huber).

Fig. 4. Yacht „Catharina Maria“. Condition of the (stock) anchor at the time of the first diving session in May 2008 and at the beginning of the survey in April 2009 (photos: Florian Huber).

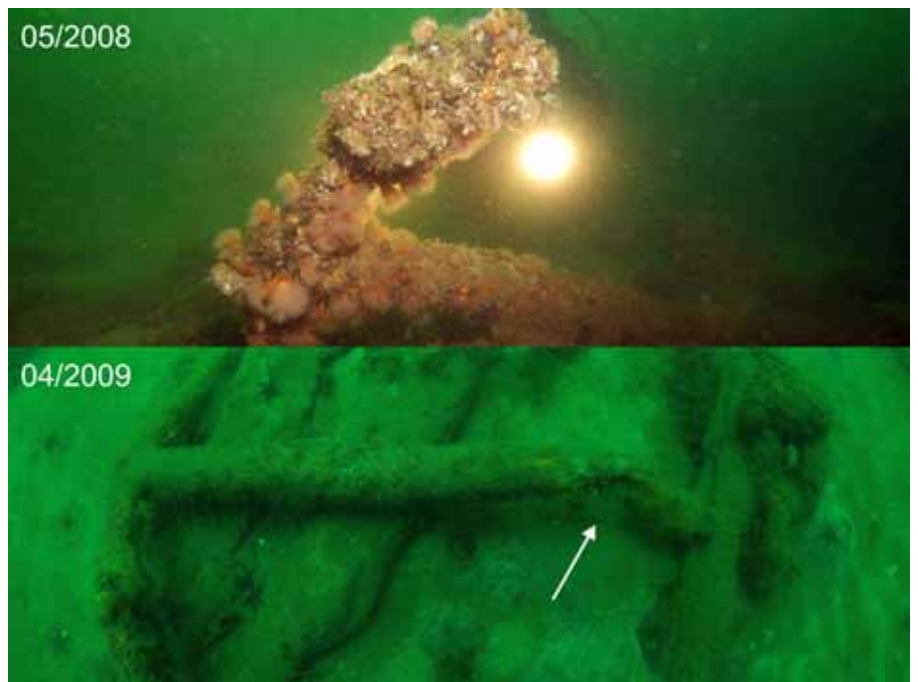


Abb. 5. Jacht „Catharina Maria“. Bierflasche der Carlsberg Brauerei aus dem Heckbereich des Wracks; der Korken trägt die Inschrift „OLE VORM KBHVN“ (Foto: Sara Jagiolla).

Fig. 5. Yacht „Catharina Maria“. A beer bottle from the Carlsberg brewery found in the stern area of the wreck. The cork is inscribed with the letters „OLE VORM KBHVN“ (photo: Sara Jagiolla).



Ladung

Steinproben der Ladung wurden im Institut für Geowissenschaften der CAU Kiel untersucht, das eine Herkunft aus Faxø, Dänemark, verorten konnte; das Geomuseum Faxø bestätigte diese Annahme³. Faxøkalk ist ein von Korallen durchsetzter, sehr harter, spröder und scharfkantiger Kalkstein, der nach einem großen Vorkommen in der Nähe der Kleinstadt Faxø auf der Insel Seeland benannt ist. Dieses Gestein stellt ein Leitgeschiebe dar und entstand vor etwa 65,5–61,1 Millionen Jahren im Danium (FLORIS 1980; GRAVESEN 2001). Bereits in der Mitte des 12. Jahrhunderts wurde der Kalk in Faxø abgebaut, als Bischof Absalom, Gründer von Kopenhagen, den Kalkstein dazu benötigte, die Stadt zu befestigen und seine erste Burg damit verputzen zu lassen⁴. Zu dieser Zeit gruben die Bauern lediglich kleinere Kalkkuhlen, die wieder zugefüllt wurden, nachdem der Kalk gebrochen war.

Erst Mitte des 18. Jh. wurde ein Hauptbruch errichtet, an dem die nahe gelegenen Güter Vemmetofte, Bregentved, Rosendal und Gavnbø einen Anteil erhielten und somit am florierenden Kalkhandel teilhatten. Der Kalkstein wurde zu diesem Zweck mit Pferdewagen zum Ladeplatz ans Ufer gefahren und auf kleine Boote verladen, die wiederum die größeren (Handels?) Schiffe beluden.

1862–64 entstand schließlich die 7 km südlich gelegene Hafenstadt *Faxø Ladeplads*, um den Kalkstein vom Kalkbruch effektiver auszuschieffen (Abb. 6). Kurz darauf wurden Schienen für pferdegezogene Wagen gelegt, um den Kalkstein von Faxø nach *Faxø Ladeplads* zu bringen.

3 Die Untersuchungen wurden von Dr. Hanno Kinkel (Kiel) und Dr. Jesper Milan (Faxø) durchgeführt.

4 Die Informationen zur Geschichte des Steinbruchs stammen von der Homepage des *Faxø Touristbureau*: www.visitfaxe.dk [07.03.2013]. Weitere Informationen auch bei GRAVESEN 2001.

5 Die dendrochronologischen Untersuchungen wurden von Dr. Karl-Uwe Heußner am Deutschen Archäologischen Institut (DAI) in Berlin, Abteilung Naturwissenschaftliches Referat an der Zentrale, vorgenommen.

Identifikation des Wracks

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 (FÖRSTER 2002, 106) 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) aufweist⁵. Eine systematische Durchsicht dänischer

Abb. 6. Hafensituation am *Faxe Ladeplads* im Jahre 1917 (Sammlung Arne Aasbjerg).

Fig. 6. View of the port at the *Faxe Ladeplads* in 1917 (collection Arne Aasbjerg).



Havarieberichte aus dem Bereich der Kieler Förde (DREYER 1895) ergab eine auffällige Übereinstimmung mit einem Schiff (Lfd. Nr. 18), das am 19.06.1893, von Faxe kommend, westlich von Fehmarn gesunken ist. Informationen dazu sind dem Seeunfallbericht zu entnehmen (Tab. 1, DREYER 1895, 6–7).

Aus dem Bericht geht zudem hervor, dass das Fahrzeug bei gutem Wetter gegen 21.00 Uhr abends in der Hohwachter Bucht Leck gesprungen und sofort gesunken ist. Die zweiköpfige Besatzung - darunter der Besitzer C.P. 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, könnte aber möglicherweise mit dem hohen Alter des Schiffes zusammenhängen.

Neben der Ladung Kalksteine aus Faxe stimmt auch die ungefähre Lage des Wracks - westlich von Fehmarn bzw. Hohwachter Bucht - mit dem Untergangsbericht überein. Ein Eichenspannt wurde mit 1829 datiert, das Baujahr der *Catharina Maria* wird mit 1839 angegeben; sie wurde 1872 umgebaut (DREYER 1895, 6–7), was sich offensichtlich in der zweiten Dendrodatierung des Kiels mit 1867 widerspiegelt. Das Untergangsjahr 1893 des Schiffes 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 zuordnen. Daraus ergeben sich mehrere Hinweise, dass es sich bei dem Wrack BSH-Nr. 135 mit sehr hoher Wahrscheinlichkeit um die „*Catharina Maria*“ aus Rudkøbing handelt, deren Besitzer der Schmuggler Christian Pedersen Norsk war.

Tab. 1. Informationen zur Yacht „*Catharina Maria*“ (nach DREYER 1895).

Table 1. Information about the yacht "*Catharina Maria*" (after DREYER 1895).

Schiffsname	Katharina Marie
Schiffstyp	Jacht
Ort der Registrierung	Rudkøbing (dort registriert unter dem Namen <i>Catharina Maria</i>)
Heimathafen	Rudkøbing, Dänemark
Baujahr	1839 in Aarø 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	Abfahrtshafen: Faxe am 19.06.1893
Bestimmungsort	Lübeck
Seeunfall	am 27.06.1893 westl. Fehmarn gesunken
Wetterbedingungen	Leichte Brise, kein Seegang

Der Händler und Schmuggler Christian Pedersen Norsk

Christian Pedersen Norsk war einer der letzten bekannten Schmuggler in Rudkøbing auf der dänischen Insel Langeland⁶. 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; offensichtlich ein gefährliches, aber lukratives Unterfangen. Zudem war Norsk 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.

Einer seiner Söhne kam 1899 im Alter von 46 Jahren bei einem Schiffsunglück ums Leben; Christian Pedersen Norsk verstarb am 19.07.1905.

Der Schiffsuntergang

Anlässlich seiner Goldenen Hochzeit 1894 schrieb die örtliche Tageszeitung „Langelands Avis“ über ihren berühmten Seefahrer und seine Taten Folgendes⁷:

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 Teilhaber 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.

Schiffstyp „Jacht“

6 Die folgenden Informationen zu C.P. Norsk stammen von WOLSGÅRD 2012.

7 Langelands Avis vom 14.02.1894, deutsche Übersetzung durch den Autor.

Sowohl im Havarie- als auch im Zeitungsbericht über C.P. Norsk wird das verlorengegangene Schiff als „Jacht“ bezeichnet. Eine *Jagt* oder *Jahgd* (holänd. für *jagen, verfolgen*) ist eine im 16. und 17. Jahrhundert entstandene Be-

Abb. 7. Risszeichnung einer Jacht (nach SZYMANSKI 1934, Abb.78).

Fig. 7. Draft of a yacht (after SZYMANSKI 1934, Fig. 78).

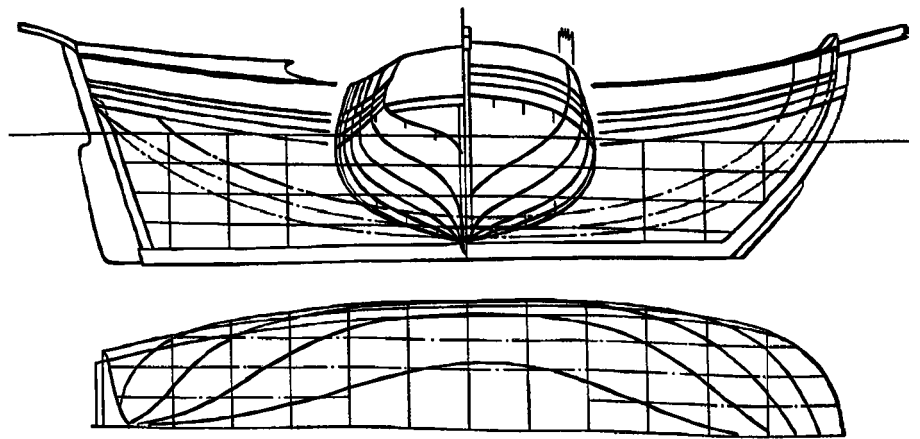


Abb. 78. Jacht.
Gezeichnet von P. Heitmann, Lübeck 1856.
1 : 150

zeichnung für einen holländischen, dreimastigen Segelschiffstyp (SZYMANSKI 2009, 24). Für den Verkehr auf Flüssen und Küstengewässern kam eine einmastige, kleinere und wendigere Variante auf, aus der sich im Verlauf des 17. Jahrhunderts die dänische Frachtjacht entwickelt hat (JONAS 1997, 40). Ab Mitte des 18. sowie im 19. Jahrhundert war die Jacht der typische Küstensegler der Ostküste Schleswig-Holsteins (ebd.). Seit 1820 wurde dieser Schiffstyp überwiegend in Werften an der Kieler Förde (Kiel, Laboe, Möltenort, Wellingdorf) sowie in Arnis, Kappeln, Sonderburg, Apenrade, Neustadt i. H., Maasholm, Steinberghaff, Flensburg, Ekensund, Eckernförde, Hadersleben und seltener in Lübeck gebaut (SZYMANSKI 1934, 133).

Jachten hatten eine Länge von 8–20 m, eine Breite von 3–6 m und besaßen einen Raumgehalt von 5–50 Bruttoregistertonnen bei einer Raumbreite von 1–3 m (SZYMANSKI 1934, 133). Sie konnten mit einer Besatzung von 1–5 Mann gesegelt werden (Abb. 7). Typische Kennzeichen für diese scharf auf Kiel gebauten Schiffe sind der konvex gekrümmte Vordersteven ohne Galionsknie oder Galion und ein gerundetes, völliges Vorschiff (ebd.). Der Achtersteven war gerade und weit nach hinten geneigt, unter dem hohen Kiel konnte sich bisweilen ein Loskiel befinden (ebd.). Ein wichtiges Merkmal war der große Heckspiegel, dessen Form und Farbgebung gerade im 19. Jahrhundert sehr unterschiedlich sein konnte. Die Jachten hatten eine volle Wegerung sowie normalerweise ein Kajütsdeck; ein Roof (Deckshaus) fehlte, jedoch waren sie häufig mit einem kleinen Kochhaus ausgestattet. Jachten weisen üblicherweise den typischen Jachtmast auf, einen hohen und nach vorn gekrümmten Pfahlmast, dessen oberstes Ende über der Wantenaufgabe leicht verjüngt war. Am Mast befand sich eine große Stagfock und das charakteristische Jachtsegel, ein hohes Gaffelsegel, welches unten breit und oben schmal war (Abb. 8; SZYMANSKI 1934, 134).

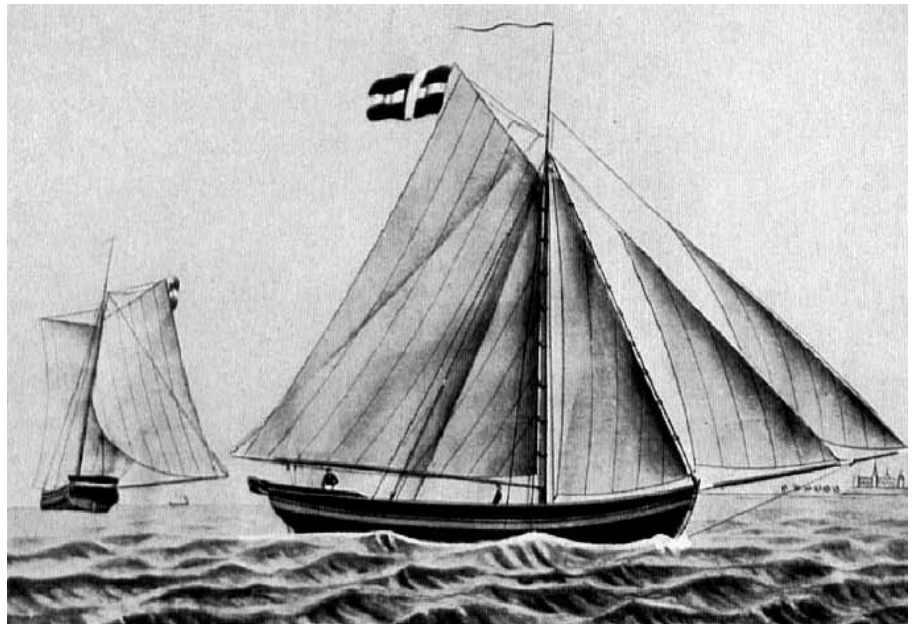
SZYMANSKI (2009, 24) zufolge verzeichnete man 1797 noch 412 Jachten unter den schleswig-holsteinischen Schiffen. Nach 1870 nimmt ihre Zahl schnell ab: Kennt man 1890 noch 126 und 1910 noch 55, ist 1928 nur noch eine Jacht registriert⁸. Obwohl Jachten im 18. und 19. Jahrhundert typische Küstensegler waren, weiß man heute nur wenig über die Entwicklung von Bau, Besegelung und Verbreitung dieses Schiffstyps sowie seine Bedeutung für die Kleinschiffahrt der westlichen Ostsee.

8 Es sei an dieser Stelle angemerkt, dass Jachten zuletzt vor allem in Dänemark, aber auch im übrigen Skandinavien gebaut und eingesetzt wurden. Noch heute existieren mehrere Original-Exemplare wie z.B. die „Jensine von Haderslev“, Dänemarks ältestes Segelschiff von 1852 (www.jensine.dk) [07.03.2013].

Jachten des 19. Jahrhunderts wurden ohne Seitenschwerver gebaut, weshalb der Fund eben dieses an der Backbordseite der Wrackstelle zunächst verwundert. Auffällig ist zudem, dass kein Steuerbord-Seitenschwert beobachtet und auch bei gezielten und flächendeckenden Umfelduntersuchungen unter Zuhilfenahme von Scootern nicht gefunden werden konnte. Laut Havariebericht ist das Schiff bei gutem Wetter gesunken, weshalb ein fehlendes Seitenschwert in der Nähe des Wracks zu erwarten wäre. Dies lässt den Schluss zu, dass es sich bei dem gefundenen Seitenschwert um ein Bau-

Abb. 8 Schleswig-Holsteinische Klinkerjacht „Ceres“ von Laboe (nach SZYMANSKI 1934, Abb. 165).

Fig. 8 The Sleswick-holsatian clinker yacht "Ceres" from Laboe (after SZYMANSKI 1934, Fig. 165).



teil eines anderen Schiffes handelt⁹, das - fälschlicherweise - zunächst dem Wrack der „Catharina Maria“ zugeordnet wurde¹⁰. Ein gutes Beispiel für eine derartige gesicherte Befundsituation liegt mit dem Fund eines Seitenschwerts (HINZ 2000) sowie diverser anderer Bootsteile im direkten Umfeld der Poeler Kogge in Mecklenburg-Vorpommern vor (FÖRSTER 2009, 187).

Fazit

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 (AUER 2010) sowie dem dänischen Kriegsschiff „Lindormen“ von 1644 vor Puttgarden (HALBWIDL u.a. 2006, 127ff., SEGSCHEIDER 2012) ist die „Catharina Maria“ das dritte neuzeitliche Wrack, das in jüngster Zeit an der schleswig-holsteinischen Ostseeküste untersucht und identifiziert werden konnte. Dass Wrackfundstellen durchaus gefährdet sind, wird im hier beschriebenen Fall bereits durch den mittlerweile zerstörten Stockanker deutlich. Ähnlich schnelle Zerfallsprozesse an neuzeitlichen Schiffswracks konnten beispielsweise an dem eisernen Dreimastschoner „Gaarden“ (1922) beobachtet werden (POHL 2003, 109f.), weshalb T. Weski fordert, dass „es dringend geboten ist, auch jüngere Wracks umfassend zu dokumentieren“ (WESKI 2011, 125). Diesem Anliegen versucht auch die AMLA im Rahmen ihrer Möglichkeiten und durch Zusammenarbeit mit dem ALSH sowie engen Kontakt mit Sporttauchern nachzukommen.

9 Die Entsorgung durch Motorisierung überflüssig gewordener Seitenschwerter auf „See“ war in der damaligen Zeit kein ungewöhnliches Mittel (freundliche Mitteilung von Joachim Kaiser, Stiftung Hamburg Maritim).

10 Darüber hinaus ist ein 4 m großes Seitenschwert für ein 15 m langes Schiff einfach zu groß.

Danksagung

Für die gute Zusammenarbeit bei der Untersuchung sowie der Identifizierung des Wracks möchte ich folgenden Personen herzlich danken: Allen beteiligten Forschungstauchern der AMLA sowie der Besatzung der FB Polarfuchs und FK Littorina, Rolf Lorenz, Sönke Hartz, Ulrich Müller, Arne Aasbjerg, Hanno Kinkel,

Jesper Milán, Helle Ålsbøl, Marwig Berwing-Wittl, Ulla Nymand, Søren Holmstrup, Flemming Birk, Else Wolsgård, Erik Kromann, Helmut Kroll, Jana Ulrich, Daniel Zwick, Anke Wesse, Karl-Uwe Heußner, Joachim Kaiser von der Stiftung Hamburg Maritim, Rocco Hannert für die Fundmeldung der Bierflasche, Martin Segschneider vom Archäologischen Landesamt Schleswig-Holstein (ALSH), Jürgen Monk vom Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) sowie dem Forschungstauchzentrum der CAU Kiel.

Literatur

- Auer 2010: J. Auer, Prinsessan Hedvig Sophia, Fieldwork Report 2010. Esbjerg Maritime Archaeology Reports 3, 2010.
- Dreyer 1895: F. Dreyer, Statistisk oversigt over de i aaret 1893 indtrufne søulykker for danske skibe i danske og fremmede farvande og for fremmede skibe i danske farvande. Bianco Lunos KGL. Hof-Bogtrykkert, 1895.
- Floris 1980: S. Floris, The Coral Banks of the Danian of Denmark. Acta Palaeont. Polonica, 25, 3/4, 531-540.
- Förster 2002: Th. Förster, Das Wrack vom Harten Ort vor der Insel Hiddensee. Ein Plattbodenschiff des 18. Jahrhunderts. Nachrichtenblatt Arbeitskreis Unterwasserarchäologie 9, 2002, 105-110.
- Förster 2009: Th. Förster, Große Handelsschiffe des Spätmittelalters. Untersuchungen an zwei Wrackfunden des 14. Jahrhunderts vor der Insel Hiddensee und der Insel Poel. Schriften des Deutschen Schiffahrtsmuseums 67 (Kuden 2009).
- Gravesen 2001: P. Gravesen, Den geologiske udforskning af Fakse Kalkbrud fra midten af 1700-tallet til nu. Geologisk Tidsskrift København 2001/2, 2001, 1-40.
- Hinz 2000: D. Hinz, Untersuchungen an einem Seitenschwert vor Timmendorf/Poel. Unveröffentlichte Facharbeit zum Archäologischen Forschungstaucher. Prüfungskommission Unterwasserarchäologie beim Verband der Landesarchäologen der Bundesrepublik Deutschland (Staufen 2002), 1-3.
- Halbwidl u.a. 2006: E. Halbwidl, F. Huber u. W. Kramer, Die Untersuchung des Wracks BSH 762 im Fehmarnbelt – ein Segelschiff mit kupferreicher Ladung. Starigard. Jahresbericht des Fördervereins des Instituts für Ur- und Frühgeschichte der CAU Kiel 7, 2006, 127-131.
- Halbwidl u. Hoppe 2009: E. Halbwidl u. K. Hoppe, Der Einfluss von Teredo navalis auf die submarinen Kulturgüter an der schleswig-holsteinischen Ostseeküste. 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 [Symposium Kiel 2007]. Universitätsforschungen zur prähistorischen Archäologie 165 (Bonn 2009), 99-108.
- Huber 2008: F. Huber, Tätigkeitsbericht der Jahre 2008/2009 der Arbeitsgruppe für maritime und limnische Archäologie (AMLA). Starigard. Jahresbericht des Fördervereins des Instituts für Ur- und Frühgeschichte der CAU Kiel 9, 2008/09, 115-124.
- Jonas 1997: W. Jonas, Schiffbau in Nordfriesland. Schriftenreihe des Nordfriesischen Schiffahrtsmuseums Husum 1 (Husum 1997).
- Kaiser 1974: J. Kaiser, Segler im Gezeitenstrom. Die Biografie der hölzernen Ewer (Norderstedt 1974).
- Pohl 2003: H. Pohl, Die „Gaarden“. Untergang und Wiederentdeckung eines Kruppischen Motorschoners. Nachrichtenblatt Arbeitskreis Unterwasserarchäologie 10, 2003, 105-110.
- Segschneider 2012: M. Segschneider, Verbrannt und versunken - Unterwasserarchäologische Untersuchungen am Wrack der „Lindormen“ im Zuge der Festen Fehmarnbeltquerung. www.alsh.de [07.03.2013].
- Schlüter 1984: M. Schlüter, Danske flasker. Fra Renæssancen til vore dage (Kopenhagen 1984).
- Szymanski 1934: 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).
- Szymanski 2009: H. Szymanski, Die Frachtsegler der deutschen Kleinschiffahrt. Historische Schifffahrt 89 (Lübeck 2009).
- Weski 2011: T. Weski, Bodendenkmäler in deutschen Gewässern und Feuchtbodengebieten. Archäologisches Nachrichtenblatt 16/2, 2011, 121-127.
- Wolsgård 2012: E. Wolsgård, Den sidste storslugler. Øboer. Historisk årbog for Langeland, Siø og Strynø 2012, 45-48.

Florian Huber M.A.
Arbeitsgruppe für maritime und limnische
Archäologie (AMLA)
Institut für Ur- und Frühgeschichte
Christian-Albrechts-Universität zu Kiel
D 24098 Kiel
flohlys@yahoo.de

Impressum

Imprint:
ISSN 1869-4276

Editing:
Ulrich Müller, Kiel
Anke Wesse, Kiel

Technical edition and Layout:
Ines Reese, Kiel

English proofreading
Eileen Küçükkaraca, Kiel

Copyright see:
www.histarch.org