

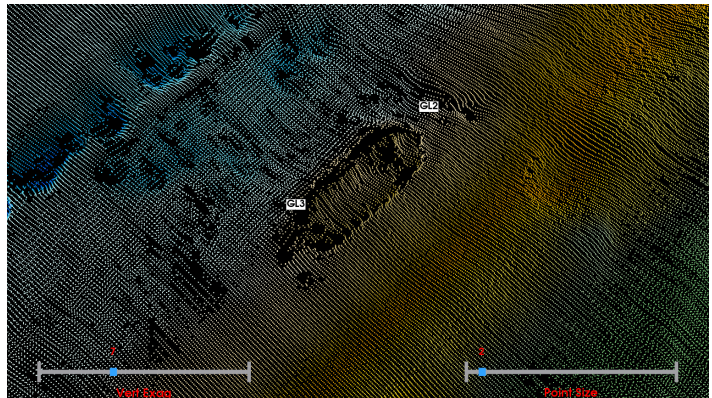


RUND 400 JAHRE ALTES HANSESCHIFF IN DER TRAVE ENTDECKT

Veröffentlicht am 26.07.2022 um 12:36 von Redaktion Stodo.NEWS

Lübeck wird den Archäologen nicht langweilig. Eine Unebenheit in der Trave offenbarte rund 400 Jahre altes Hanseschiff in elf Metern Tiefe der Lübecker Flussmündung. Nicht nur das Wrack an sich ist eine Sensation, auch die Ladung gibt Einblicke in den frühneuzeitlichen Baustoffhandel.

Das Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt (WSA) Ostsee lässt regelmäßig Fächerlotpeilungen in der Fahrrinne der Trave durchführen. Dabei wurde 2020 eine Unebenheit am Grund der Trave geortet. Taucher des WSA Ostsee kontrollierten daraufhin die „Sohle“ der Trave, um auszuschließen, dass eine Gefahr von den diversen auf Grund liegenden Gegenständen ausgeht. Was sie dann fanden, entpuppte sich als wahrer Sensationsfund für die Hansestadt Lübeck, die Geschichte der Hanse und die Archäolog:innen der Welt. Im Rahmen einer Pressekonferenz stellten Jan Lindenau, Bürgermeister der Hansestadt Lübeck und Vormann des Städtebundes DIE HANSE, die Archäolog:innen der Oberen Denkmalschutzbehörde der Hansestadt Lübeck sowie die wissenschaftlichen Expert:innen der Christian-Albrechts-Universität zu Kiel (CAU) die spektakuläre Entdeckung und historische Bedeutung des Hanseschiffs in der Trave vor.



Ergebnis der Fächerlotpeilung. Zu sehen ist die Lage des Schiffwracks am Rand der Fahrrinne der Trave. / Foto: WSA Ostsee/www.luebeck.de

Es war der sprichwörtliche Zufall, mit dem die spannende Reise in die Vergangenheit der Geschichte der Hanse beginnt: Bei einer der regelmäßigen Messungen in der Fahrrinne der Trave ortete das WSA Ostsee eine Unebenheit in der Trave. Taucher untersuchten das Objekt im August 2021, fotografierten den Fund und nahmen Proben. Die Ergebnisse bestätigten die Vermutung, dass es sich um ein gesunkenes Schiff handelt. Weitere Untersuchungen wurden ab September 2021 durch die Archäolog:innen der Oberen Denkmalschutzbehörde der Hansestadt Lübeck in enger Kooperation mit den Wissenschaftler:innen der CAU durchgeführt. Forschungstauchende und Unterwasserarchäolog:innen der CAU betauchten und begutachteten die Fundstellen:

In rund elf Metern Tiefe auf dem Grund der Trave liegt ein ca. 20 Meter langes und etwa acht Meter breites Holzwrack. Deutlich lassen sich Teile des Schiffsrumpfes sowie fassförmige Gegenstände erkennen. Die dendrochronologische Altersbestimmung ergab, dass der Fund nach derzeitigem Stand in das 17. Jahrhundert datiert werden kann. Es handelt sich damit um ein typisches Frachtschiff aus der Zeit der Hanse – ein sensationeller Fund!

„Dieser Sensationsfund in der ‚Königin der Hanse‘, der Hauptstadt des historischen Städtebundes, ist Auftrag und Verpflichtung zugleich, sich um die Bewahrung dieses Kulturdenkmals zu bemühen und sorgsam mit dem Hanseschiff umzugehen. Für Lübeck wird dies eine besondere Herausforderung, der wir uns jedoch als stolze Hanseat:innen mit Freude widmen werden. Ich danke den beteiligten Kooperationspartnern von WSA und CAU für die gute Zusammenarbeit mit der Oberen Denkmalschutzbehörde in der Hansestadt Lübeck“, so Jan Lindenau, Bürgermeister der Hansestadt Lübeck und Vormann des Städtebundes DIE HANSE.

„Die wissenschaftliche Erkenntnis dieses spektakulären Wrackfundes wird der Wirtschafts- und Handelsgeschichte der Hansestadt Lübeck ein bis dato unbekanntes neues Puzzleteil hinzufügen. Die hervorragende Arbeit der Lübecker

Archäologie wird hier auch in Zukunft die Vergangenheit lebendig werden lassen“, ergänzt Lübecks Kultursenatorin Monika Frank.

Einmaliger Fund ermöglicht faszinierende Einblicke

Zwar sind im östlichen Ostseeraum Wrackfunde aus unterschiedlichen Jahrhunderten durchaus bekannt, für die westliche Ostsee bedeutet diese Entdeckung jedoch ein Novum. „Der Fund des Wracks und seiner Ladung wird ganz neue Aspekte für die Forschung als auch die Bedeutung der Hansestadt Lübeck über den gesamten Ostseeraum hinweg beinhalten“, sind sich die Lübecker Archäolog:innen, Dr. Manfred Schneider, Dr. Dirk Rieger und Dr. Ingrid Sudhoff, sicher.

Diese Einstellung teilen auch die Wissenschaftler der CAU. „Ein archäologisches Juwel, dessen Bedeutung man bislang schemenhaft erahnt und dessen Bergung uns faszinierende Einblicke in die Geschichte der Seefahrt und des Seehandels gewährt“, beurteilt Professor Dr. Ulrich Müller den Fund. „So ein gut erhaltenes Wrack betauen und erforschen zu dürfen, ist schon wirklich einmalig. Von so einer Gelegenheit träumt man als Unterwasserarchäologe“, schwärmt Dr. Fritz Jürgens.

Einmalig wird der Fund vor allem auch durch die noch vorhandene Ladung: Mehr als 150 Fässer konnten bisher gesichtet werden, sowohl auf dem recht umfangreichen Holzrumpf als auch im Trümmerumfeld neben dem Wrack. Schon jetzt können die Expert:innen anhand der Untersuchungen folgende Schlüsse ziehen: Das Schiff war flachbodig und kraweelbeplankt und trug mindestens anderthalb Masten. Die Maße und der erkennbare Aufbau des frühneuzeitlichen Schiffswracks lassen den Schluss zu, dass es sich nach ersten Hinweisen um den Schiffstyp Galliot oder Fleute handeln könnte.

Bauteile aus schleswig-holsteinischer Eiche und schwedischer Kiefer belegen einen weitreichenden frühneuzeitlichen Holzhandel. Erste Proben ergaben, dass zumindest ein Teil der Fässer mit Branntkalk, einem wichtigen Baustoff, gefüllt ist. Dies stellt zugleich den ältesten archäologischen Beleg über den Handel mit Branntkalk dar, der auch historisch nur fragmentarisch überliefert ist und somit einen wertvollen Beitrag zum frühneuzeitlichen Baustoffhandel liefert.

Havarie wahrscheinlich Schuld am Untergang

Doch wie konnte ein Schiff mittig der Trave bei einer Wassertiefe von zehn Metern und mehr versinken? Da alle Fässer sich noch geordnet im Laderaum befinden, kann eine Kenterung oder eine deutliche Schlagseite ausgeschlossen werden. Da keine Brandspuren vorhanden sind, kann auch ein mögliches Feuer nicht die Ursache gewesen sein. Sollten sich allerdings Ballaststeine im Rumpf des Schiffes finden, könnte dies ein Hinweis sein, dass das Schiff havariert ist.

Und dann, so die Expert:innen, erscheint folgender Untergangshergang äußerst plausibel. Die Ladung an Bord und die Ausrichtung des Schiffes zeigen an, dass es sich auf der Fahrt nach Lübeck befand und so die Trave aufwärts fuhr. An der Fundstelle ist hierbei ein Kurswechsel von Süd nach Südwest notwendig. Die Tiefenkartierung aus der aktuellen Seekarte zeigt, dass die Wassertiefe an dieser Stelle, welche sich in einer Außenkurve befindet, rapide von acht auf unter drei Meter abnimmt. Diese Untiefe reicht bis fast in die Flussmitte hinein und stellt so eine deutliche Gefahr für die Schifffahrt da. Sollten die Verhältnisse im 17. Jahrhundert vergleichbar gewesen sein, könnte sich der Unfallhergang folgendermaßen zugetragen haben: Das Schiff fährt die Trave von Travemünde in Richtung Lübeck aufwärts, schafft den Kurswechsel nicht rechtzeitig und läuft auf die Untiefe auf. Aufgrund des stark ausgeprägten Abbruchs an dieser Stelle, kann diese Strandung recht abrupt ausgefallen sein und durch die schwere Ladung im Schiff deutlichen Schaden an diesem hinterlassen haben. Nach der Strandung kommt das Schiff wieder frei, sinkt jedoch durch die entstandenen Leckagen wenig später. Die Zeit reicht nicht, um das Schiff an das sichere Ufer zu lenken.

Voigt von Travemünde bittet um Sicherung der Ladung

Eine mögliche passende Geschichte findet sich dazu im Archiv der Hansestadt Lübeck: In einem Brief wendet sich der Voigt von Travemünde im Dezember 1680 an einen unbekanntem Empfänger und bittet ihn, dass Anstalten gemacht werden, um die Güter auf einer gestrandeten Galliot in Sicherheit zu bringen. Die Erwähnung im Brief könnte einen unmittelbaren Bezug zum Wrack herstellen, da sich auch die derzeitige dendrochronologische Datierung (um/nach 1650) des Wracks auf diesen Zeitraum bezieht. Ob die erwähnte Strandung des Wracks aber tatsächlich in Zusammenhang gebracht werden kann, lässt sich nach derzeitigem Kenntnisstand nicht eindeutig sagen. Es scheint jedoch durchaus möglich, dass das Schiff an der Biegung auf Grund gelaufen ist und sich kurz darauf, oder nach Abberkung eines Teils der Ladung wieder losgerissen hat

und daraufhin in der Trave gesunken ist.

Bergung, Konservierung und öffentliche Präsentation geplant

Seitens der Expert:innen wird das Wrack mit der zum Großteil noch erhaltenen Ladung als einmaliger und herausragender Fund für die Historie und Archäologie der westlichen Ostsee eingestuft. Der Schutz und der Erhalt werden deshalb dringend empfohlen. Allerdings ist das Wrack massiv durch die Strömung und die Schiffsbohrmuscheln gefährdet. Nach Aussage der Taucher ist die Strömung an dieser Stelle sehr dynamisch, sodass eine große Gefahr besteht, dass Teile freigespült werden. Bei weiteren Freispülungen kann das Wrack zu einer Gefahrenquelle in der Schifffahrtsrinne der Trave werden. Auch deshalb ist eine Bergung erforderlich.

Aktuell wird ein Bergungskonzept erstellt. Bei der Bergung sind neben der notwendigen Sorgfalt aufgrund des einmaligen Kulturdenkmales auch die Belange der Schifffahrt zu berücksichtigen, damit der Frachtverkehr mit möglichst wenig Einschränkungen während der Bergungszeit fortgeführt werden kann. Aufgrund des Lageortes des Wracks hat die Bergung keinen Einfluss auf den Fracht- und Fährverkehr am Skandinavienkai. Die Bergung wird voraussichtlich mehrere Monate andauern. Details wird das Bergungskonzept ergeben.

Ziel der Archäolog:innen der Oberen Denkmalschutzbehörde der Hansestadt Lübeck ist es deshalb, dieses einmalige Kulturdenkmal bestmöglich und dauerhaft zu bewahren. Aufgrund der besonderen Umstände zur Lage und Gefährdungssituation ist ein Erhalt an Ort und Stelle ausgeschlossen. In Kooperation mit der Universität Kiel ist es demnach zielführend, das Wrack schnellstmöglich zu bergen und zu konservieren, um es dann als ein Teil der Geschichte der Hanse zu bewahren und für die Zukunft in seiner gesamten Authentizität zu erhalten. Die Dauer der Konservierung wird mehrere Jahre in Anspruch nehmen.

Informationen zum Hanseschiff sowie zum weiteren Verlauf der Untersuchungen werden veröffentlicht unter www.luebeck.de/hanseschiff