

## Der friesische Frachtsegler im Husumer Schiffahrtsmuseum

Von Hans Joachim Kühn

Auf einer Ansicht der Stadt Husum aus der Zeit um 1598 sind mehrere mit Sprietsegeln getakelte Schiffe abgebildet (Abb. 1). Sie gehören zu einer ganzen Flotte kleiner Lastsegler, die überwiegend im Frachtverkehr zwischen den nordfriesischen Häfen und Hamburg, Bremen, Amsterdam sowie weiteren Häfen der Niederlande eingesetzt waren. Nach den Zollregistern wurden in der ersten Hälfte des 17. Jahrhunderts vor allem landwirtschaftliche Produkte transportiert.

Wie die Frachtschiffe des späten 16. und des frühen 17. Jahrhunderts im einzelnen ausgesehen haben, wissen wir nicht. Eine erste Vorstellung vermittelt ein Schiffs-

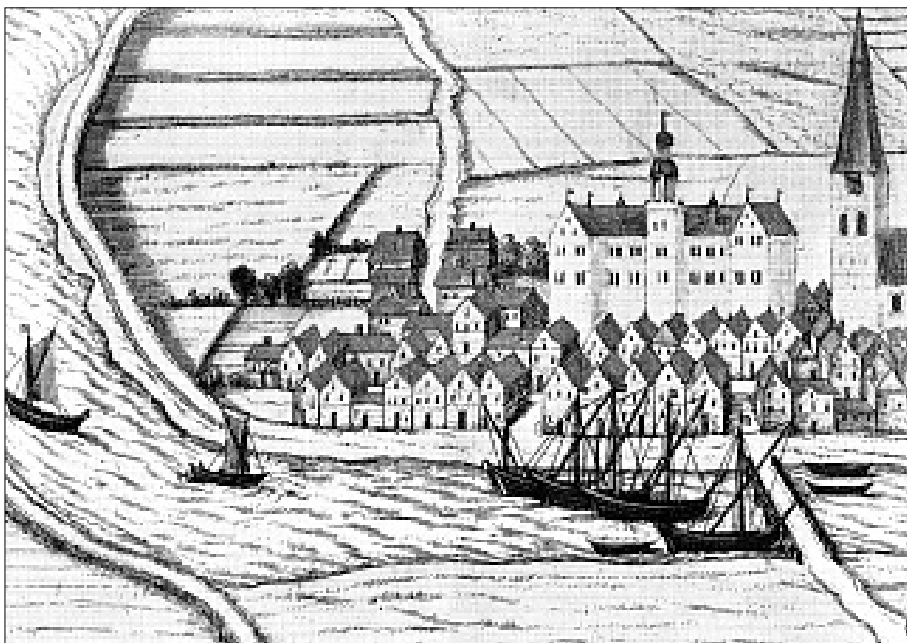
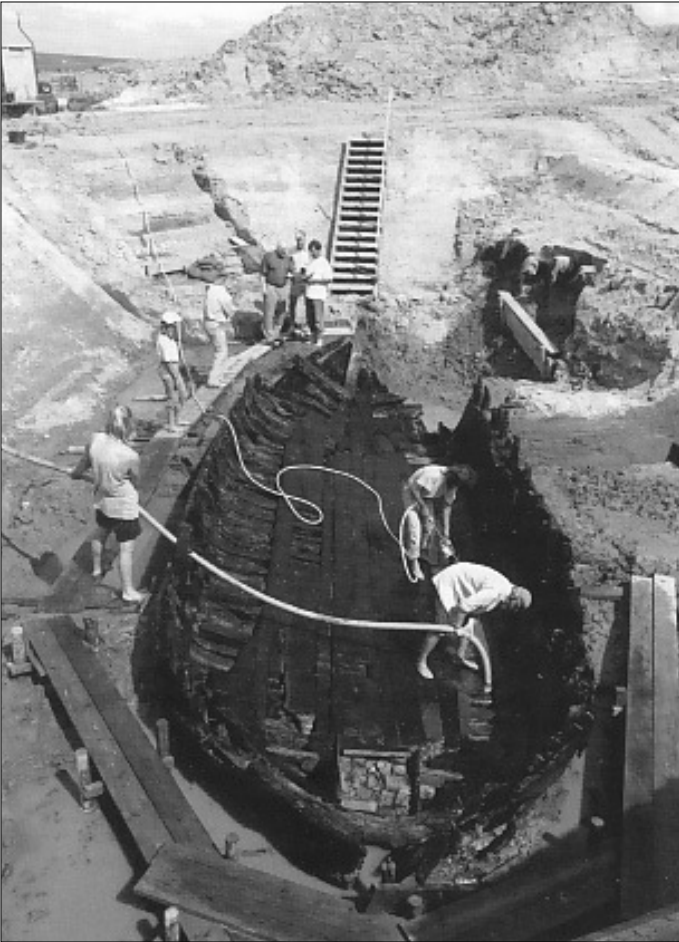


Abb. 1: Der Husumer Hafen um 1598 (nach dem Städtebuch von Braun und Hogenberg, Bd. 5, Ausschnitt aus einer Stadtansicht, Kupferstich)



*Abb. 2:  
Das Wrack im  
Uelvesbüller Koog  
während der  
Ausgrabung*

rumpf, der im Juli des Jahres 1994 bei Sielbauarbeiten im Uelvesbüller Koog zufällig gefunden worden ist. Zum Vorschein kam das Wrack eines aus Eichenholz auf flachem Balkenkiel gebauten, plattbodigen, glattbordigen Frachtseglers mit weit nach vorne gesetztem Mast. Mittschiffs, im Bereich des Laderaumes, ist der Rumpf sehr breit, fast kastenförmig, also auf größtmöglichstes Ladevermögen ausgelegt. Nach hinten geht er aber in ein piekförmiges, d. h. schärfer geschnittenes Achterschiff über, und auch das Vorschiff ist gefälliger konstruiert. Ein baugleiches Gegenstück sucht man an der gesamten Nordseeküste vergeblich. Nach dem dendrochronologischen Befund ist das Schiff um 1600 auf Kiel gelegt worden. Etwa 20 Jahre später ist es wahrscheinlich durch einen Sturm gegen den Stackdeich des Adolfskooges geworfen worden, leck gesprungen und gesunken.

Schiffsunglücke im nordfriesischen Wattengebiet sind eher die Ausnahme gewesen. Kartiert man die fast 700 Strandungsfälle, die sich nach den Schriftquellen bis 1900 an der nordfriesischen Küste ereignet haben, so häufen sich die Signaturen vor der Westküste der Insel Sylt und vor den Außensänden. Was hier anlandete, wurde meist in der Brandung zertrümmert oder durch die Inselbewohner abgeborgen, da blieb nicht viel übrig für die Archäologie. Diejenigen Schiffe aber, die in das Wattenmeer hineingetrieben und in einer der Gezeitenrinnen gesunken sind, können dort jahrhundertlang überdauern. So lag auch das Uelvesbüller Wrack, unter Meeressedimenten und jüngeren Deichaufträgen begraben, bis zu seiner Entdeckung fast 400 Jahre wohlkonserviert im Kleiboden.

In nur neun Wochen gelang es einer Arbeitsgruppe des Archäologischen Landesamtes von Schleswig-Holstein, unterstützt durch den Deich- und Hauptsielverband Eiderstedt und die Vikingeskibshallen/Roskilde, das bis zu vier Meter tief im Boden liegende Wrack freizugraben, zu dokumentieren und für die Bergung in einem Stück vorzubereiten (Abb. 2). Das Bergekonzept entwickelte die Husumer Schiffswerft, sie baute auch den Bergerahmen und den Konservierungstank. Im September 1994 hob ein Schwerlastkran das Wrack aus der Baugrube und senkte es in den vor Ort transportierten Tank. Normalerweise wäre mit der Hebung die Arbeit der Archäologen getan. In diesem Fall war alles anders. Archäologische Naßholzfunde müssen sofort stabilisiert werden, andernfalls kollabiert die Holzstruktur, und es entstehen irreversible Schäden. Die technischen Einrichtungen für die Konservierung eines derart großen Objektes standen aber in Schleswig-Holstein nicht bereit. So mußte eine Konservierungsmethode gefunden werden, die billig, umweltschonend und unter fachmännischer Anleitung von Laien durchzuführen ist. Auf Anraten des Konservators des Deutschen Schiffahrtsmuseums, Bremerhaven, wurde der Versuch gewagt, das Wrack in Zuckerlösung zu stabilisieren. Der eigens dafür gefertigte Konservierungstank hatte ein Fassungsvermögen von 91 m<sup>3</sup>, dem Volumen nach war es somit das größte Unternehmen dieser Art, das je durchgeführt worden ist. Angestrebt wurde eine Konzentration von fast 70 %. Dafür mußten von der Grabungsmannschaft über 100.000 kg feinsten Rübenzucker gelöst werden. Nach nur zwei Jahren hatte die Zuckerlösung das in den Holzzellen gebundene Wasser verdrängt und die Trocknung des Wracks konnte in Angriff genommen werden. Nach Erneuerung einiger Hundert Holznägel durch die Schiffswerft Dawartz, Tönning, war das Wrack für den Transport in das Schiffahrtsmuseum Nordfriesland vorbereitet. Im Juni 1997 wurde es durch das noch offene Dach in den neu erstellten Anbau eingesenkt und für die museale Präsentation vorbereitet.

Obwohl durch Schiffbruch und Strandraub alle Rundhölzer, der Vorsteven, das Deck mit den Luken und mehrere Plankengänge verloren sind, läßt sich das Schiff nach Bildquellen und Originalfunden rekonstruieren. Wie Schiffe dieses Typs benannt worden sind, ist nicht überliefert, weitgehende Übereinstimmung besteht aber mit dem „Smalschip“, einem mit Stagfock und Sprietsegel getakelten niederländischen Binnenfahrer (Abb. 3).

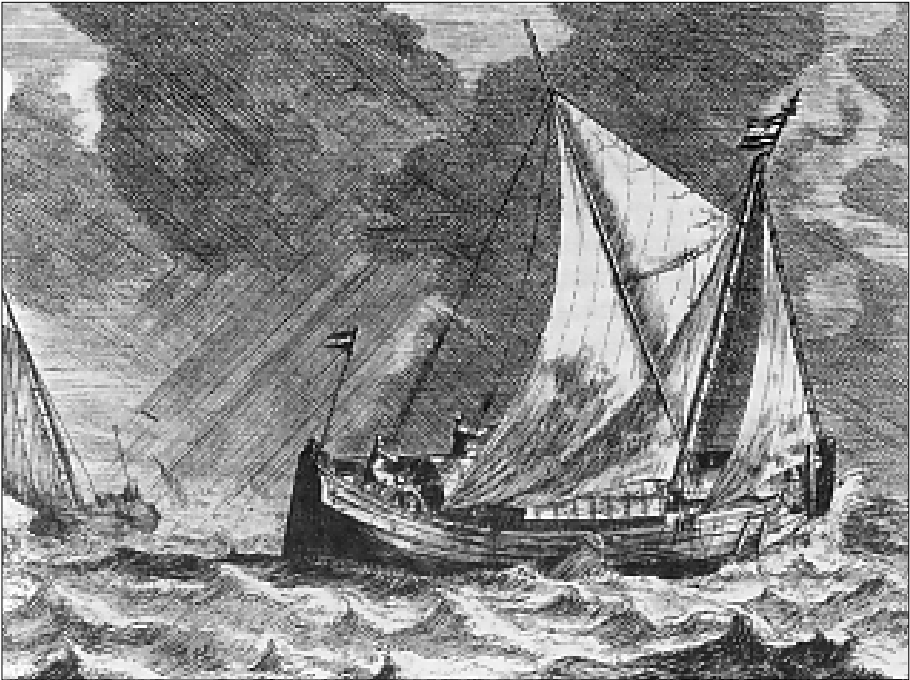


Abb 3: Ein Schmalschiff (nach R. Nooms, alias Zeemann, um 1623-1664)

Hunderte mit kleinen Holzstiften verschlossene Nagellöcher verraten, daß der Rumpf in Schalenbauweise, d. h. ohne gebaute Spanten errichtet worden ist. Bei dieser typisch niederländischen Bauweise wurden die Plankengänge vorerst nur mit Hilfe über die Nähte genagelter Klampen zusammengehalten und der Rumpf erst danach „voll Holz“ gesetzt, also in mehr oder weniger unregelmäßiger Anordnung mit Bodenwangen, Krummhölzern und Auflängern ausgesteift. Erst dann ließ sich die innere Auskleidung, die Wegerung, anbringen. Wegerung, Spantwerk und Außenplanken wurden schließlich durch aus Eiche oder Weichholz gefertigte Nägel miteinander verbunden. Nach dem Fußmaß, das an den am Achtersteven erhaltenen Tiefgangsmarken ablesbar ist, sowie nach weiteren konstruktiven Details, ist das Uelvesbüller Schiff wahrscheinlich in den nördlichen Niederlanden gebaut worden. Vorbild waren die im 16./17. Jahrhundert üblichen Binnenfahrer, die, wie am Beispiel des geborgenen Wracks belegt ist, auch auf Küstenfahrt gingen. Mit einem Tiefgang von max.  $4\frac{1}{2}$  Fuß war das Schiff noch für die Überwattfahrt geeignet, konnte also mit entsprechendem Ortskenntnis zwischen den Nordseeinseln und der Festlandsküste gefahren werden.

Die Länge über Steven betrug etwa 12 m, die größte Breite 3,70 m, das Schiff gehörte also zu den kleinen Frachtseglern, die sich von zwei Mann manövrieren ließen.

Trotz seiner vergleichsweise geringen Tragfähigkeit dürfte es aber Profit eingefahren haben, denn für das frühe 17. Jahrhundert sind steigende Preise für landwirtschaftliche Güter belegt. Es lohnte sich also schon der Transport kleiner Mengen. Außerdem waren die Unkosten wegen der geringen Mannschaftsstärke und der nach Schiffsgrößen gestaffelten Gebühren gering. Auf seiner letzten Fahrt führte das Uelvesbüller Schiff keinen Ballast mit sich. Nach zahlreichen aus dem Innenraum ausgeschlammten Getreidekörnern dürfte es mit Saathafer beladen gewesen sein.

Wenn auch die Schiffsreste allein schon eine reiche Quelle für die Erforschung des frühneuzeitlichen Schiffbaus darstellen, so vermitteln etwa 140 Einzelfunde, die durch glückliche Umstände in dem Havaristen geblieben sind, vielfältige Einblicke in das Leben an Bord. Das meiste Fundgut stammt aus dem Vorschiff, aus dem sog. Vorunter, einem kleinen Logis, das Platz für zwei Personen bot. Hier war eine mit Ziegelsteinen und mit glasierten Bodenfliesen gefüllte Holzkiste als Feuerstelle fest eingebaut. Neben der Feuerstelle kam der Geschirrsatz zum Vorschein, der vor der Strandung an Bord in Gebrauch war: Teller, Schüssel, Töpfe, Pfanne und Durchschlag, insgesamt 10 in norddeutschen und niederländischen Töpfereien hergestellte Gefäße. Aus den Niederlanden stammen auch zwei Zinnlöffel sowie eine farbige Wandfliese.

Wovon sich die Besatzung ernährt hat, läßt sich an Hand von Speiseresten belegen, die sich in der Bilge abgesetzt hatten. Knochen von Pferd, Rind, Haus- und Wildschwein sind gefunden worden, außerdem von Gans und Huhn sowie zahlreiche Gräten von Salz- und Süßwasserfischen. Ergänzt wurde der Speiseplan durch Eier, Nüsse und verschiedene Sorten Obst, wobei aber berücksichtigt werden muß, daß die Auswahl rein zufällig entstanden ist.

Viele Funde lassen sich dem persönlichen Besitz der Besatzung zuordnen. Reste von wollener Oberbekleidung wurden gefunden, verschiedenes Schuhwerk und ein verzierter Riemen, insgesamt 14 verzierte und unverzierte Knöpfe, von denen 11 in einer kleinen hölzernen Schachtel mit drei Schiebedeckeln lagen. Auch ein Kamm gehörte zum Privatbesitz, ebenso wie vier Tonpfeifen des frühen niederländischen Typs. Eine dieser zerbrechlichen Pfeifen lag in einem schnitzverzierten Futteral, in dessen Boden eine Eigentumsmarke, die Initialen des Besitzers und eine leider nur fragmentarisch erhaltenen Jahreszahl (Ao 16..) eingeschnitten sind. Als besondere Funde sind auch die Spielpfeife und der Aufnahmestutzen eines kleinen Dudelsackes, eines sog. Hümmelchens, zu werten, läßt sich doch mit Hilfe der Spielpfeife Sackpfeifenklang des frühen 17. Jahrhunderts wieder hörbar machen.

Auch von der Ausrüstung und dem Inventar des Schiffes ist einiges geblieben. In Höhe des Mastfußes lag der hölzerne Stock eines Ankers mit gebrochenem Schaft. Ein Rest des Ankerkabels war erhalten, ebenso weiteres Tauwerk unterschiedlicher Stärke, ein kurzer Spaten, ein Vorhängeschloß und ein Wetzschiefer, außerdem verschiedene Werkzeuge, wie Kalfathammer, Rest von Kalfateisen und Marlspieker, Bohrer, Messer und einige Ersatzteile. Auch Navigationsmittel sind nachgewiesen. So

kamen das Abdeckglas eines hölzernen Kompaßgehäuses sowie Reste einer Sanduhr und eines Signalhornes zum Vorschein.

Nur einen Steinwurf von der Anlegestelle im Husumer Hafen entfernt, an der der Frachtsegler im frühen 17. Jahrhundert manches Mal festgemacht haben dürfte, ist sein Wrack seit April 1998 im Schiffahrtsmuseum Nordfriesland ausgestellt. Mit dem geborgenen Inventar informiert es den Besucher anschaulich über den frühneuzeitlichen Schiffbau und das Leben an Bord eines Küstenfrachters. Unübersehbar wird auch deutlich, wie die letzte Fahrt fast aller Frachtsegler endete: mit Schiffbruch.

Abbildungsnachweis: Abb. 1-3: Archäologisches Landesamt Schleswig-Holstein, Schleswig