

Hochmittelalterliches Wrack aus der Lippe

Taucher entdeckten im Sommer 2019 auf dem Grund der Lippe östlich von Lippetal-Herzfeld Reste eines hölzernen Schiffswracks aus dem Hochmittelalter. Der Fluss ist dort größtenteils kanalisiert, sodass bislang archäologische Strukturen als weitgehend zerstört galten. Wie so oft, belehren uns Neufunde eines Besseren.

Von Michael Baales, Marcus Heinrich Hermanns und Martin Mainberger

Die Lippe war schon immer ein wichtiger Kommunikations- und Verkehrsweg. In ihrem Einzugsgebiet erstreckt sich eine reiche archäologische Fundlandschaft. Eisenzeitliche Einbäume am Unterlauf zeugen von der bis in prähistorische Zeit zurückreichenden Funktion als Wasserstraße. Besonders wichtig war die »Lippelinie« für die römischen Okkupationsversuche Germaniens vor über 2000 Jahren. An der Lippe liegen römische Lager wie Haltern und Bergkamen-Oberaden. Unweit Oberaden befindet sich das Uferkastell Beckinghausen, eine An-

her sorgte im August 2019 die Meldung von hölzernen Planken und Spanten in der Lippe etwa 3 km östlich von Lippetal-Herzfeld im Kreis Soest für gebührende Aufmerksamkeit.

Eine chronologische Lücke wird geschlossen

Entdeckt hatten das Wrack Peter Ferlemann und Luise Hauswirth, die ehrenamtlich für die Arbeitsgemeinschaft Biologischer Umweltschutz im Kreis Soest e.V. Bad Sassendorf eine naturkundliche Bestandsaufnahme der hier noch kanalisier-

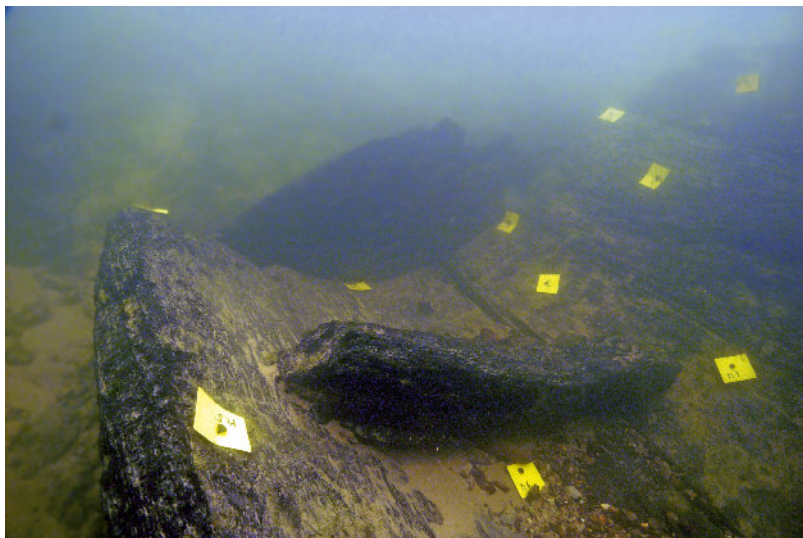
Zeitstellung war das Ergebnis zunächst eine Ernüchterung: Das ermittelte Alter von 800 bis 900 Jahren bedeutete für Westfalen dennoch den ältesten Nachweis eines aus Planken und Spanten gebauten Schiffes. Als Peter Ferlemann wenig später bei einem weiteren Tauchgang einen inzwischen freigespülten und aus dem Konstruktionsverband gelösten Spant barg, ergab sich eine Gelegenheit zur weiteren Präzisierung des Alters. Die Eichenholzprobe wurde im Labor für Dendroarchäologie der Universität zu Köln untersucht. Dort attestierte man nach Mitteilung des damaligen Laborleiters Thomas Frank dem Eichenholz eine hervorragende Erhaltung und ein Fällungsjahr von 1151 ± 5 Jahre.

Die Datierung des Schiffswracks in die Mitte des 12. Jh. und damit in das Hochmittelalter ist für Westfalen bisher einmalig, aber auch für weite Teile Nordwesteuropas ist eine solche Zeitstellung für Wasserfahrzeuge recht selten. Bisher sind aus der westfälischen Lippe nur Überreste aus der frühen Neuzeit geborgen worden, so 2008 anlässlich einer Renaturierung einige Kilometer weiter östlich bei Lippstadt-Cappel. Hier waren Planken eines Prahms aus dem 17. Jh., die mit Eisennägeln aneinandergeheftet waren, freigebagert worden. Teilweise deutlich älter sind einige Einbäume aus der gesamten Lippe, die noch in die Eisenzeit bzw. das frühe Mittelalter datieren. Das nunmehr geborgene Wrack schließt eine chronologische Lücke zwischen den wenigen römischen und frühmittelalterlichen und den etwas häufigeren neuzeitlichen Schiffsfunden der Region und hat nicht nur daher eine erhebliche landesgeschichtliche Bedeutung. Zur Ermittlung der stratigraphischen Zusammenhänge, der Gewinnung schiffsarchäologischer Daten und nicht zuletzt einer Beurteilung der Gefährdung des Wasserfahrzeugs wurde im Sommer 2020, knapp ein Jahr nach der Entdeckung, eine Dokumentation unter Wasser durchgeführt.

Herausforderung für trainierte Taucher

Die Lippe ist an der Fundstelle etwa 18 m breit, maximal 3 m tief und weist bei einer Geschwindigkeit von 0,4 bis 0,7 m und

Das aus dem Flussbett aufragende Heck: Erkennbar sind neben der Kehlplanke und den Bodenplanken auch die Spanten und das stark erodierte Heckbrett.



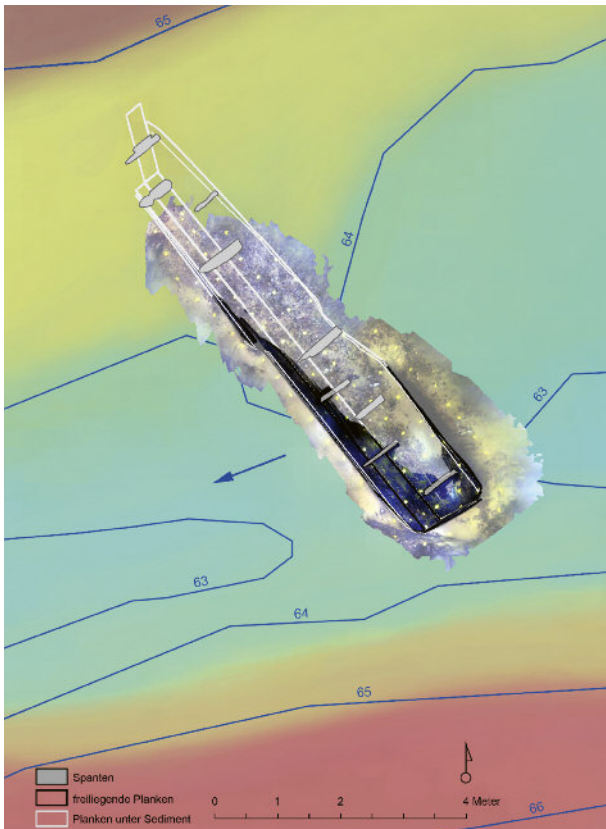
landestelle und Werft für römische Schiffe. Der Fluss, der am Südwestrand des Teutoburger Waldes im Osten Westfalens entspringt und dann über 255 km gegen Westen zum Rhein fließt, war für die Logistik der römischen Truppen von entscheidender Bedeutung. Doch fehlten in Westfalen – ganz anders als am Niederrhein – bisher Hinweise auf römische Schiffswracks. Da-

ten Lippe durchführten. Ihre Fundmeldung gelangte über einige Umwege an das zuständige Fachamt, die Außenstelle Olpe der LWL-Archäologie für Westfalen. Die Entdecker hatten bei ihrem Tauchgang eine kleine Holzprobe geborgen, die im AMS- ^{14}C -Labor am Curt-Engelhorn-Zentrum Archäometrie gGmbH in Mannheim datiert wurde. In Bezug auf die erhoffte römische



Oben: Kehlplanke von der Steuerbordseite: Das stabilisierende Bauelement ist wie ein Einbaum aus einem Stamm gefertigt.

Unten: Mit dem Verfahren Structure from motion erzeugtes Modell: Das Holzschiff liegt quer zur Strömung in der Lippe, das Heck rechts unten.



einem Durchfluss von etwa 12 m^3 pro Sekunde eine beträchtliche Strömung auf. Eine unterwasserarchäologische Untersuchung stellt unter solchen Umständen auch für trainierte Forschungstaucher durchaus eine Herausforderung dar. Das Wrack lag in etwas über 2,5 m Wassertiefe, quer zur Strömung; konventionelles Dokumentieren mit Stahlmessrahmen und RTK-GPS sind unter solchen Bedingungen mit großen Schwierigkeiten behaftet. Nachdem uns die ortskundigen Taucher von Sommersichtweiten bis zu 2 m berichtet hatten, setzten wir die Methode »structure from motion« (SfM) zur Herstellung eines 3D-Modells ein.

Im Südwesten, hart unter der Böschung des Südufers, lag das Heck frei; mit Spannen zusammengehaltene, maximal fast 50 cm breite und 7 cm dicke Planken ragten in steilem Winkel vom Gewässerboden auf, um nach einigen Metern im losen Sediment unter dem Nordufer zu verschwinden. Eine auffällig gekahlte, mit 9 cm Dicke massive Planke lag fast waagrecht auf dem Untergrund und schloss die Abfolge der insgesamt vier noch zusammenhängenden Planken ab. Alle Bauteile bestanden aus Eichenholz. Wir hatten es also mit dem Heck eines sehr robusten, wohl flachbodi-

gen Fahrzeugs zu tun. Wichtig war aber auch die Beobachtung, dass das Holzschiff an dieser Stelle akut gefährdet war. Die Lage quer zur Strömung hatte zu deutlichen Auskolkungen und Unterspülungen geführt; ein Spant hatte sich bereits aus dem konstruktiven Zusammenhang gelöst, lose Kalfatklammern aus Metall zur Sicherung der Dichtungsmasse – dem Kalfat – zwischen den Planken lagen im Sediment, das Heckbrett war beweglich und musste provisorisch gesichert werden. Damit wurde klar, dass das Wrack bald auseinanderzutreiben drohte. Die LWL-Archäologie für Westfalen traf vor diesem Hintergrund die Entscheidung zur Bergung. Die zügige Finanzierung dieses Projektes »verdanken« wir dann letztlich der Corona-Pandemie 2020, da sich nicht alle geplanten Vorhaben realisieren ließen und somit noch Mittel aus dem Denkmalförderungsprogramm des Landes Nordrhein-Westfalen zur Verfügung standen.

Die Bergung wurde bei meist gutem Wetter im November 2020 mit starker logistischer Unterstützung durch die örtlichen Landwirte – und großem Medien-echo – realisiert. Es stellte sich schnell heraus, dass der Schiffskörper leicht gegen Norden zur Böschung hin geneigt lag und



dass hier weitere Elemente der Bugpartie anschlossen. Entsprechend groß wurde der Aufwand der Freilegung, die nur mithilfe einer leistungsstarken »dredge«, also eines nach dem Jetstream-Prinzip funktionierenden Saugapparates, zu bewältigen war. Wir bewegten dabei im stetig nachrutschenden Gewässerboden am Nordufer zwischen 5 und 10 m³ Sand und Steine. Unterwasserarchäologische Befundaufnahmen mussten sich unter diesen Umständen und bei äußerst geringen Sichtweiten auf systematisches Skizzieren beschränken. Umso wichtiger wurde die Dokumentation der geborgenen und an Land gebrachten Konstruktionselemente, von denen wiederum einzelne 3D-Modelle mithilfe der erwähnten SfM-Methode hergestellt wurden.

Einbaum als konstruktives Element

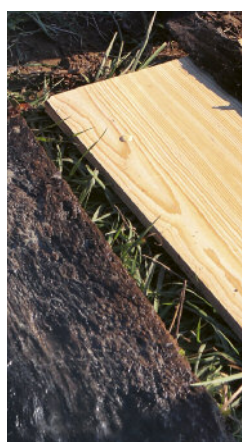
Nach der grafischen Zusammensetzung der geborgenen Bauteile im Büro lässt sich die Grundform des Schiffes erkennen. Bei

Die Bergung der rund 500 kg schweren Kehlplanke bereitete einige Mühe.

der im Unterwasserbefund hoch aufragenden Plankenabfolge handelt es sich um den Schiffsboden; die darauf mit etwa 3 cm starken Holzdübeln befestigten Spanten weisen an ihrer Unterseite Öffnungen für das Bilgenwasser – also das im Schiff stehende Wasser – auf. Die mit dem Boden über Spanten und Dübel verbundene Kehlplanke verjüngt sich zum Bug hin zu einem

gehöhlten Halbzyylinder. Dieser ist an seinem vorderen Ende zu einer dreieckig zulaufenden Spitze ausgearbeitet. Eine mit dem Schiffsboden verdübelte 1,75 m lange Planke ist mit dieser aufwendig bearbeiteten, gehöhlten Spitze konstruktiv verbunden; sie ist als Kaffenplanke anzusprechen, also als Bugspitze. Die an einen aufgespaltenen Einbaum erinnernde Kon-

Kalfatmasse zum Abdichten des Schiffes (links und Mitte), hergestellt aus verschiedenen Moosen.



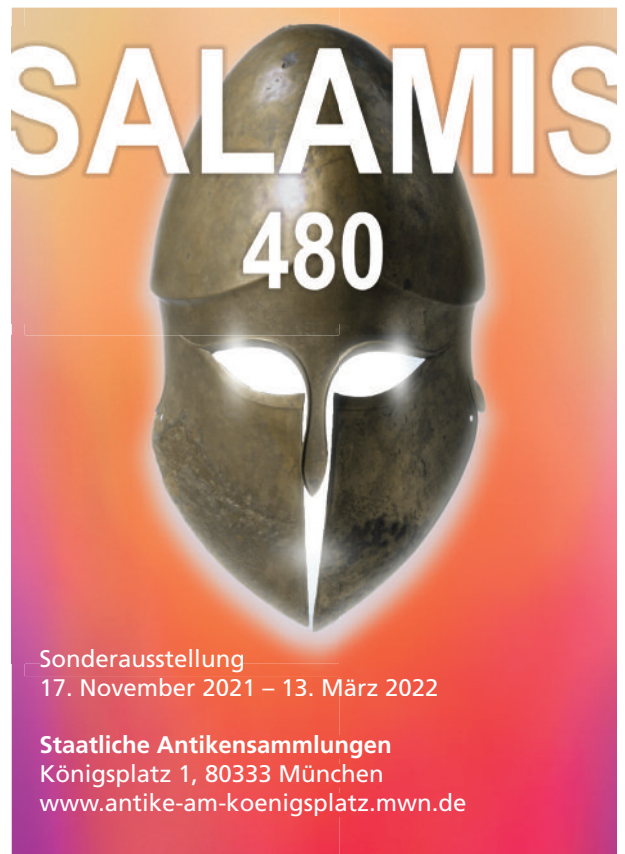
struktion stellt also die rechte Bordwand des Fahrzeugs dar. Das Gegenstück auf der Backbordseite fehlt. Auf der Steuerbordseite ist das Wasserfahrzeug hingegen vom Heck bis zum Bug erhalten. Hinweise auf Kalfatklammern an der Außenseite im oberen Bereich der Kaffenplanke lassen zudem auf eine ehemalige Erhöhung der Bordkante mittels eines sogenannten Setzbords schließen. Insgesamt kann die Länge des Schiffs auf etwas über 8 m rekonstruiert werden. Einen guten Hinweis auf die Schiffsbreite gibt ein vorderer Spant, der eine Aussparung zur Aufnahme wohl eines Treidelmastes aufweist. Falls sich dies bestätigt, besitzen wir hier einen Anhaltspunkt für die Längsachse des Wasserfahrzeugs. Seine Breite würde dann etwa 2,6 m betragen. Im Gesamten ergibt sich ein kastenförmiges Schiff mit runden, stambootartigen Schiffsseiten, steilem Heck und flach aufsteigendem Bug. Im Unterwasserbefund lag es auf der Steuerbordseite.

Weitere Beobachtungen erlauben erste Einblicke in bauliche Details. Vereinzelt lassen sich an den Holzoberflächen noch Spuren einer Bearbeitung mit Dechsel und Säge erkennen. Alle Plankenstöße sind an den Längsseiten sorgfältig mit Moos abgedichtet. Die Kalfatmasse wurde sowohl auf der Außen- wie der Innenseite mit Kalfatklammern gesichert. Dasselbe geschah an Reparaturstellen. Eine größere Schädelle im Bugbereich ist aufwendig ausgebessert worden. Sie wurde zunächst ausgesägt, mit einem passenden Brett verschlossen und mit reichlich Moos und zahlreichen Klammern kalfatiert. Nach ersten Untersuchungen von Carsten Schmidt in Münster, der auf die Untersuchung von Moosen spezialisiert ist, besteht die Kal-

fatmasse nach einer Probe aus vier Arten, wobei »Hylocomium brevirostre« (Kurz-schnäbeliges Hainmoos) und »Rhytidadelphus triquetrus« (Großes Kranzmoos) als Hauptbestandteile zu identifizieren sind. Außer diesen Bodenmoosen fand sich mit »Antitrichia curtipendula« (Hängendes Widerhakenmoos) ein Epiphyt (»Aufsitzerpflanze«), der heute in Westfalen nur noch selten im Bergland vorkommt. Weiterführende Untersuchungen, etwa Pollenanalysen oder zu den Isotopensignalen der Moose, können vielleicht klären helfen, wo das Wasserfahrzeug gefertigt wurde. Dendrochronologische Untersuchungen können darüber hinaus – etwa über die Datierung geflickter Stellen – Hinweise zu Nutzungsgeschichte und Laufzeit des Schiffes liefern.

Frachtschiff für große Lasten

Gekehlte Übergangsplanken zwischen Boden und Schiffsseiten sind in Mitteleuropa weit verbreitet und gelten als Kennzeichen der historischen Flussschifffahrt. Diese Bauteile sorgten dabei nicht nur für Stabilität und Wasserdichtigkeit des Schiffes an der kritischen Schnittstelle von Wand zu Boden, sondern dienten auch der Längssteifigkeit des Wasserfahrzeugs. Das mächtige, urtümlich wirkende einbaumartige Konstruktionselement an dem Wrack ist also ein deutlicher Hinweis auf eine Funktion im Lastentransport. Auch wenn keine Teile der Ladung überliefert wurden, ist gut vorstellbar, dass größere Mengen einer sperrigen Ware transportiert werden konnten. Vielleicht zählten hierzu Mühlsteine aus mittelh rheinischem Basalt oder die in Westfalen weitverbreiteten Keramikprodukte aus dem Niederrheingebiet. Weitere Möglichkeiten wären Baumateria-



SALAMIS
480

Sonderausstellung
17. November 2021 – 13. März 2022

Staatliche Antikensammlungen
Königsplatz 1, 80333 München
www.antike-am-koenigsplatz.mwn.de

Detail einer Planke.
Gut zu erkennen sind die der Dichtung dienende Kalfatmasse und Eisenklammern, die Letztere fixierten.



lien in einer Zeit der Städtegründungen oder Salzlieferungen. Sicher konnte auch Nutzvieh transportiert werden. In jedem Fall erlaubt dieser Fund einige konkrete Überlegungen zum Warenaustausch in Westfalen während des Hochmittelalters.

Zusammengefasst haben wir es angesichts der massiven Bauweise und seiner Größenverhältnisse mit einem veritablen Schiff zu tun, das sich nur wenigen weiteren Funden im Einzugsbereich des Rheins an die Seite stellen lässt. Zu nennen ist insbesondere das um 1000 n. Chr. datierende Schiff von Krefeld-Gellep II und ein etwas jüngerer Fund aus Arnheim in den Niederlanden. Belastbare typologische Vergleiche werden allerdings erst nach Abschluss der wissenschaftlichen Auswertung möglich sein, vor der erst einmal Konservierung und Rekonstruktion erfolgen müssen. Die gute Holzerhaltung wird die Sicherung zu einem jahrelangen Prozess ausdehnen, der nicht billig ist. Vor dem Hintergrund einer weitgehenden Rekonstruierbarkeit des Schiffsskeletts bietet das Verfahren aber zugleich auch die Chance, einen archäologischen »Jahrhundertfund« in seinem landesgeschichtlichen Kontext attraktiv darzustellen. ■