



Mit freundlicher Unterstützung von



C | A | U

Christian-Albrechts-Universität zu Kiel

COL • PHIL
LE • OSOPH
GIUM • ICUM

Christian-Albrechts-Universität zu Kiel

MEHR ALS NUR SAILING CITY!

KIEL IM SPIEGEL
ARCHÄOLOGISCHER
QUELLEN

*Sonderveröffentlichungen der
Gesellschaft für Kieler Stadtgeschichte
herausgegeben von Rolf Fischer*

Band 98

INHALTSVERZEICHNIS

		5
VORWORT DER GESELLSCHAFT FÜR KIELER STADTGESCHICHTE		9
<i>ROLF FISCHER</i>		
BILDTEIL		14
EINFÜHRUNG		
MEHR ALS NUR SAILING CITY!		41
KIEL IM SPIEGEL ARCHÄOLOGISCHER QUELLEN		
<i>FRITZ JÜRGENS & ULRICH MÜLLER</i>		
1 KIEL WIRD KÜSTE – DIE ERSTEN SIEDLER AN DER OSTSEE		47
<i>JONAS ENZMANN</i>		
2 WOHNEN IN BESTER LAGE – DIE AUSGRABUNGEN IN DER HAßSTRASSE		57
<i>JANNA KORDOWSKI</i>		

3	DIE ALTE FESTUNG UND DAS MEER. KIEL-FRIEDRICHSPORT IM FOKUS DER ARCHÄOLOGIE	69
	PER-OLE POHL	
4	UNTERGEGANGEN IN DER KIELER FÖRDE – NEUZEITLICHE SCHIFFSWRACKS AUS DREI JAHRHUNDERTEN	85
	FLORIAN HUBER	
5	DAS EHEMALIGE MARINE-UNTERSUCHUNGSGEFÄNGNIS IN KIEL-WIK. EINFÜHRUNG.	99
	LAURA ROSE & LEONIE STICKE	
	GRAFFITI AUS VIER KELLERZELLEN DES EHEMALIGEN MUG IN KIEL-WIK	103
	LAURA ROSE	
	ARREST MIT ENDLOSEM HUNGER	110
	LEONIE STICKE	
6	BOMBER, BARK UND SEEKUH. WRACKS DES ZWEITEN WELTKRIEGES IN DER KIELER FÖRDE	119
	FLORIAN HUBER & FRITZ JÜRGENS	
7	VERSENKT-VERGRABEN-VERGESSEN. DAS WRACK DES SCHWEREN KREUZERS »ADMIRAL SCHEER«	131
	FRITZ JÜRGENS, DENNIS WILKEN UND ERKAN ERCUL	
8	»KLAR ZUM TAUCHEN!« – U 995 ALS LEBENDIGES MUSEUM	145
	KATRIN ANNA LEHNEN	

9	RÜSTUNGSBETRIEB, GÜTERBAHNHOF UND RADIOTELESKOP. STRUKTURWANDEL AN DER CAU FRITZ JÜRGENS	155
10	DIE PARZELLE IM MÖBELHAUS. UNTERSUCHUNGEN AUF DEM GELÄNDE DES »PRÜNER SCHLAGS« JAN BREINER & ULRICH MÜLLER	167
	DIE PARZELLE ULRICH MÜLLER	171
	TODAY'S TRASH – TOMORROW'S RELIC?!	175
	JAN BREINER	
11	TATBESTAND: SACHBESCHÄDIGUNG!? DIE GRAFFITIS IM JOHANNA-MESTORF HÖRSAAL DER CAU ULRICH MÜLLER	183
12	VOM HORTEN UND FINDEN – MODERNE DEPOTFUNDE IN DER STADT FÜR ALLE? ELENA DIEHL	193
	BILDTEIL	204
	AUTORENLISTE	208
	BILDNACHWEIS	210
	IMPRESSUM	214

DAS GEHT ZUSAMMEN: STADTARCHÄOLOGIE UND STADTGESCHICHTE

ROLF FISCHER

VORSITZENDER DER GESELLSCHAFT
FÜR KIELER STADTGESCHICHTE

6

Die Gesellschaft für Kieler Stadtgeschichte hat sich zur Aufgabe gestellt, das historische Interesse für die Entwicklung der Stadt zu vertiefen und zu wecken. Wir regen deshalb wissenschaftliche Forschungen an und fördern auf vielfältige Weise das stadtgeschichtliche Engagement in allen Teilen der Bürgerschaft. Wer dies erfolgreich umsetzen und der Öffentlichkeit vermitteln will, der darf sich aber nicht nur für den Erhalt der zentralen historischen Zeugnisse einsetzen. Er muss

dafür Sorge tragen, dass diese Objekte zuvor erkannt und in ihrer je spezifischen Bedeutung verstanden werden. Unsere Kooperation mit dem Institut für Ur- und Frühgeschichte der Christian-Albrechts-Universität zu Kiel bietet für diesen lehrenden und lernenden Ansatz eine Vielzahl von sehr guten Chancen.

10

Denn im Gegensatz zu manch landläufiger Meinung befasst sich stadhistorische Forschung, so auch das Selbstverständnis der Gesellschaft für Kieler Stadtgeschichte, nicht nur mit weit zurückliegenden Zeiträumen, sondern sie arbeitet ebenfalls die Entwicklungen der direkten Vergangenheit auf. Insofern schließt sich die Kieler Geschichtsgesellschaft gern einer »Archäologie der Moderne« an, um den Titel eines Buches von Fritz Jürgens und Ulrich Müller zu zitieren, die die jüngere Historie zu ihrem Analysegegenstand gemacht hat.

Und Kiel erweist sich hier als überaus fruchtbare Quelle: Die Landeshauptstadt wurde im Zweiten Weltkrieg zu großen Teilen zerstört, seit den Fünfzigerjahren als eine moderne industrielle Großstadt wieder aufgebaut und sie erlebt in ihren jüngsten Jahrzehnten einen weiteren umfassenden strukturellen Wandel. Die Stadt an der Förde bietet also eine große Zahl geschichtlich geprägter Eigenheiten und Unverwechselbarkeiten, die es zu erforschen und zu sichern gilt.

Eine Archäologie, die sich der jüngeren und sogar jüngsten Vergangenheit annimmt, die also hilft, diese urbanen Eigenheiten und das Eigensein durch die Analyse der Dinge zu verstehen, gewährt neue und überraschende Einblicke in die Innenwelt und das Werden einer Stadt. Die »Archäologie der Moderne« und der Ansatz der Geschichtsgesellschaft gehen hier in idealer Weise zusammen und führen zu bedeutenden

Erkenntnissen rund um die Geschichte und die urbane Identität Kiels. Der vorliegende Band gibt eindrucksvoll Zeugnis davon.

Werden zudem die Forschungsresultate in einem breiten und öffentlichen kultur- und gesellschafts-politischen Diskurs präsentiert, so entsteht eine starke Ausstrahlung in die Stadtgesellschaft hinein. Unser Kooperationsprojekt, weil von vornherein darauf angelegt, erfüllt auch diesen Anspruch.

Hier wird gesamtgesellschaftliches Interesse für die Stadt, ihre Entwicklungen und damit für ihre Geschichte geweckt. Gerade dieser Aspekt war für die Gesellschaft für Kieler Stadtgeschichte der entscheidende Impuls sich zu beteiligen.

Auch Kiels jüngere Geschichte ist immer noch für Überraschungen gut, dies belegen die Untersuchungen. Wir danken allen Partnerinnen und Partnern, die es geschafft haben, dieses ambitionierte Projekt zu initiieren,

es anzuschieben und zu realisieren. Der Dank gilt Prof. Dr. Ulrich Müller und Dr. Fritz Jürgens, den Studierenden der Ur- und Frühgeschichte der CAU und der Stadt Kiel, die ebenfalls dieses Projekt unterstützt hat.

ROLF FISCHER





MEHR ALS NUR SAILING CITY! KIEL IM SPIEGEL ARCHÄOLOGISCHER QUELLEN

E I N E E I N F Ü H R U N G

F R I T Z J Ü R G E N S & U L R I C H M Ü L L E R

41

Sailing City – dieser Slogan ist wohl allen Kieler*innen bekannt, handelt es sich doch um das offizielle Motto der Stadt Kiel. Die selbsternannte »Welthauptstadt des Segelns« drückt so öffentlichkeitswirksam ihr Selbstverständnis als zweimaliger Austragungsort der olympischen Segelwettbewerbe 1936 und 1972 sowie als Heimat der »Kieler Woche«, eines der größten Segelsportereignisse weltweit, aus. Auch wir als Kieler Institution haben das Motto zum Titel dieses Bandes gewählt – allerdings kommentiert, denn Kiels Tradition ist weitaus vielseitiger und komplexer und nicht nur auf ein einwöchiges, jährliches Ereignis zu beschränken. In diesem Band stellen dreizehn Forscher*innen ihre Projekte vor und nehmen Sie mit auf einen Spaziergang durch die Kieler Geschichte, angefangen bei den ersten Siedlern in der Mittelsteinzeit bis in die jüngste Vergangenheit. Nicht wenige dieser Studien wurden von den Studierenden selbst initiiert und im Rahmen ihrer Abschlussarbeiten durchgeführt. Dieses Engagement verdient Respekt und soll hiermit vor einem größeren Publikum Beachtung finden.

Die Archäologie hat an der Christian-Albrechts-Universität zu Kiel (CAU) eine lange Tradition, deren Wurzeln noch weit

vor die Etablierung des Faches als akademische Disziplin reichen. So wurde der Universalgelehrte Johann Daniel Major 1665 (**Abb. 1**) im Jahr ihrer Gründung an die CAU berufen, um dort Medizin und Physik zu lehren, nachdem er bereits im Jahr davor mit nur 30 Jahren Mitglied der *Academia Naturae Curiosum*, der heutigen Deutschen Akademie der Naturforscher Leopoldina wurde. Er war in Kiel für die Errichtung des ersten Botanischen Gartens sowie den ersten öffentlichen Sektionen an menschlichen Leichnamen verantwortlich. Im Jahr 1688 eröffnete er sein *Museum Cimbricum* und verfasste darüber hinaus Richtlinien für die Ordnungsprinzipien von Sammlungen, womit er auch als ein Begründer der Museologie gilt. In diesem Rahmen befasste sich Major bereits früh mit der Archäologie und öffnete zusammen mit Studierenden und unter Mithilfe der Bevölkerung mehrere prähistorische Grabhügel in Schleswig-Holstein. Auf dieser Grundlage stellte er Theorien über die Herkunft der Einwohner der Jütischen Halbinsel auf, die er 1692 in seinem Werk *Bevölckertes Cimbri* veröffentlichte. Im darauffolgenden Jahr wollte er seine Thesen durch weitere Ausgrabungen in Dänemark und Schweden beweisen. Auf dieser Reise wurde er zur todkrank-

ken schwedischen Königin Ulrike Eleonore von Dänemark gerufen, bei der er sich ansteckte und am 23. August 1693 starb, wodurch sein archäologisches Engagement ein jähes Ende fand. Das Schiff, das seine sterblichen Überreste in die Bordesholmer Klosterkirche bringen sollte, sank übrigens bei der Überfahrt, sodass er, einer der ersten Archäologen Deutschlands, sein Grab in der Ostsee fand.

Nach weiteren, in der Anfangszeit eher privaten Bestrebungen wird 1835 in Kiel das *Museum für vaterländische Alterthümer* durch die *Königlich Schleswig-Holstein-Lauenburgische Gesellschaft für die Sammlung und Erhaltung vaterländischer Alterthümer* gegründet (Abb. 2). Nach der Auflösung der Gesellschaft im Jahr 1873 gliederte man es als Provinzial-Museum und Institut der CAU an, womit die Ur- und Frühgeschichtsforschung in Kiel erstmals institutionell verankert wurde, auch wenn man von der Etablierung einer regulären Professur noch ein ganzes Stück entfernt war.

Wichtige Impulse gingen in der Folgezeit insbesondere von Johanna Mestorf aus, die 1891 Direktorin des *Museums für vaterländische Alterthümer* in Kiel wurde und 1899 als erste Frau in Preußen den Titel einer Honorarprofessorin verliehen bekam, später weiterhin die Ehrendoktorwürde der medizinischen Fakultät für ihre Moorleichen-Forschungen. Daneben beschäftigte sie sich maßgeblich mit der sogenannten Einzelgrabkultur, aber auch mit dem Danewerk und den mittelsteinzeitlichen Fundstellen, die bei der Errichtung des Kieler Arsenals entdeckt wurden. Zu betonen ist die interdisziplinäre Arbeitsweise, die Mestorf schon damals anwendete.

Der Lehrstuhl für Ur- und Frühgeschichte und damit die Etablierung des Studienfaches an der CAU erfolgte im Nationalsozialismus im Jahr 1937 mit Gustav Schwantes als Ordinarius, wobei dieser seit 1931 bereits als außerordentlicher Professor tätig war. Insbesondere die Erforschung der Germanen sollte das Handeln des NS-Staates ideologisch begründen und legitimieren, weshalb in der Zeit zwischen 1933 und 1945 neben den zwei bestehenden Lehrstühlen für Ur- und Frühgeschichte in Deutschland 16 weitere gegründet wurden. Seit 1940 als außerplanmäßiger Professor in Kiel prägte insbesondere Herbert Jankuhn die Archäologie während der NS-Zeit und übernahm eine führende Rolle im SS-Ahnenerbe. Während er bis Kriegsbeginn seine Forschungen in Haithabu durchführte, tat er sich im Kriegseinsatz bei der SS durch ein eigenes Sonderkommando hervor, das die Sammlungsbestände eingenommener Museen »beschlagnahmte«.

Auch wenn eine Entnazifizierung in der Archäologie wie auch in anderen Sektoren nahezu unterblieb, so entfernte man sich in der Nachkriegszeit von den »völkischen« Interpretationen, die für die politische Instrumentalisierung missbraucht worden waren. In der Folgezeit gingen durch die verschiedenen Lehrstuhlinhaber in Kiel weitere wichtige Impulse für die Erforschung des Neolithikums, der Bronze- sowie der Eisenzeit und des Mittelalters aus. Darüber hinaus war und ist die archäologische Forschung in Kiel durch die enge Zusammenarbeit mit Naturwissenschaftler*innen geprägt, wovon Abteilungen und Professuren für Archäobotanik und Archäozoologie künden. In der jüngsten Vergangenheit konnte das Institut für Ur- und Frühgeschichte mehrere durch die Deutsche Forschungsgemeinschaft (DFG) finanzierte Schwerpunktprogramme bzw. Sonderforschungsbereiche sowie zuletzt das Exzellenzcluster »Roots« etablieren. Diese Entwicklung brachte es mit sich, dass die Forschungsprojekte zunehmend internationaler wurden, womit das traditionelle Forschungsfeld der Landesforschung in den Hintergrund rückte. Somit stellen die in diesem Band präsentierten Projekte eine zu begrüßende Rückbesinnung dar, sich auch fachlich mit dem Studienort zu befassen.

Nicht wenige der vorgestellten Themenkomplexe behandeln die düsteren und unbequemen Epochen der Kieler Vergangenheit. Doch gerade die Beschäftigung mit diesem, auch als »dark« oder »difficult heritage« bezeichneten Erbe ist unumgänglich, um unsere Stadt zu begreifen – ihren Aufstieg, aber auch ihr jetziges und zukünftiges Aussehen. Kiel in der Vormoderne stand immer im Schatten der großen »player« wie Lübeck, Hamburg oder Gottorf, doch nicht zuletzt die Gründung der CAU im Jahre 1665 markiert den Anspruch, der Stadt eine zentrale Rolle zukommen zu lassen.

Die archäologische Forschung wird in Schleswig-Holstein häufig mit Orten wie Haithabu, Schleswig, Lübeck oder Stariagard/Oldenburg verknüpft. Untersuchungen in Kiel selbst wurden seitens der Universität einerseits durch die Ur- und Frühgeschichte, andererseits durch die Kunstgeschichte betrieben, die vor allem die Geschichte der Stadt in der Vormoderne in den Blick nahmen. Doch das heute sichtbare Gesicht Kiels ist vor allem geprägt durch das späte 19. und 20. Jahrhundert – der Moderne, die von der archäologischen Denkmalpflege und Forschung in Deutschland erst in den letzten Jahren in den Blick genommen wird. Diese Epoche und auch unsere Gegenwart sind geformt durch dichte und parallele



ABB. 1: JOHANN DANIEL MAJOR (1634–1693) WAR EINER DER ERSTEN PROFESSOREN AN DER CAU UND FÜHRTE NEBEN SEINER LEHRTÄTIGKEIT IN MATHE UND PHYSIK AUCH ERSTE ARCHAOLOGISCHE AUSGRABUNGEN DURCH. (BRITISH MUSEUM (CC BY-NC-SA 4.0))



ABB. 2: DAS 1835 GEGRÜNDETE UND IM KRIEG ZERSTÖRTE »MUSEUM FÜR VATERLÄNDISCHE ALTERTHÜMER« IN DER KATTHÄNSTRASSE 1 (U. THORMANN / STADTARCHIV KIEL (PUBLIC DOMAIN MARK 1.0)).

Überlieferungen. Texte, Bilder, aber auch Zeitzeugen*innen gehören hier ebenso dazu wie die materielle und gegenständliche Überlieferung. Diese Quellengattung bringt mitunter Vergangenheit ans Licht, die in der Geschichtsschreibung und der schriftlichen Überlieferung keinen Niederschlag fand. Ein eindrückliches Beispiel dafür, welches in diesem Band vorgestellt wird, ist sicherlich das Marine-Untersuchungsgefängnis in Kiel-Wik, welches unter anderem als letzter Aufenthaltsort zum Tode verurteilter Angehöriger der Kriegsmarine diente. Ihre Schicksale werden durch die Graffiti, welche in den Zellen erhalten blieben und untersucht werden konnten, überliefert und greifbar. Das Marine-Untersuchungsgefängnis steht somit wie sonst wohl kein anderes Objekt in Kiel für das menschenverachtende Unrechtsregime zwischen 1933 und 1945 und verlangt nach einem angemessenen Umgang. Da sich das Gebäude mittlerweile in städtischem Besitz befindet, ist zu hoffen, dass eine angemessene Aufarbeitung und Bereitstellung für die Öffentlichkeit in Zukunft erfolgen wird.

Doch auch abseits dieser stark aufgeladenen Objekte, wie etwa auch der Schwere Kreuzer *Admiral Scheer* eines darstellt, gibt es Orte in Kiel, die wichtige Aspekte der Stadtentwicklung widerspiegeln, aber durch den Strukturwandel starken Veränderungen unterworfen sind. So boten in den letzten Jahren umfangreiche Baumaßnahmen in der Kieler Innenstadt die seltene Möglichkeit, die mittelalterliche Bebauung (**Abb. 3**) und Nutzung der Altstadt zu untersuchen und nachzuvollziehen zu können, die aufgrund der Zerstörungen des Zweiten Weltkriegs nirgendwo mehr im Stadtbild sichtbar sind. Weiterhin wurde durch den Bau der Veloroute 10 der Bereich des ehemaligen Güterbahnhofs Kiel-West erfasst und umgestaltet, womit ein wichtiges Relikt Kieler Verkehrs- und Industriegeschichte einer komplett neuen Nutzung zugeführt wurde. Während diese Umnutzung im Sinne eines nachhaltigen Verkehrswandels von der Bevölkerung positiv aufgefasst wird, entfachte sich an der Auflösung der Kleingartenkolonie *Prüner Schlag* zu Gunsten der Errichtung eines großen Möbelhauses ein großer öffentlicher Diskurs, der 2014 bis zu einem Bürgerentscheid führte.

Daneben gibt es in Kiel zahlreiche weitere Orte, die in das öffentliche Bewusstsein gerückt werden könnten und auch sollten. So befinden sich etwa im Diederichsenpark in Kiel Düsternbrook die Ruinen der Villa Forsteck. Auf diese wird sowohl vor Ort auf einer Hinweistafel als auch online ganz offiziell wegen ihrer Bedeutung als geistig-kultureller Mittelpunkt Kiels hingewiesen. Dass das Gebäude der Kriegsmarine als Gerichtsort diente, in dem zahlreiche Todesurteile gefällt wurden, ist jedoch nirgendwo vermerkt. So möchten wir den anfangs erwähnten Spaziergang durch die Kieler Vergangenheit auch als Aufforderung an die Leser*innen verstanden wissen, denn Kiel hat – entgegen vieler Vorurteile – noch viele Orte, die an seine wechselvolle Geschichte erinnern und erfahren werden können. Gleichzeitig darf dieser Rundgang aber auch nicht vor den unbedeutenden Orten enden.

Wir möchten uns ganz herzlich bei der Gesellschaft für Kieler Stadtgeschichte für das rege Interesse, die fruchtbare Zusammenarbeit und die Möglichkeit zur Publikation dieses Bandes in ihrer Veröffentlichungsreihe bedanken, ebenso bei der Stadt Kiel für die Durchführung des Vortragstags sowie die Infrastruktur.

Die graphische Gestaltung dieses Bandes lag in den Händen von Janine Cordts, die wiederum ein kreatives Händchen bei der gestalterischen Umsetzung dieses Buches bewies. Ergänzt wird dies durch Fotos von Anna Sara Jagiolla, die den ein oder anderen außergewöhnlichen Blick auf Kiel ermöglichen. Das Lektorat übernahmen Nils Müller-Scheeßel, Leonie Sticke und Rowena Winterhalder, denen an dieser Stelle wie auch Frau Cordts und Frau Jagiolla herzlich gedankt sei. Ebenfalls danken möchten wir dem Verlag Ludwig für die unkomplizierte Aufnahme dieses Bandes in sein Programm. Auch die Zusammenarbeit mit dem *druckhaus köthen* funktionierte, trotz Lieferengpässen, wie immer reibungslos. Zu guter Letzt danken wir allen Autor*innen für ihre spannenden Beiträge.

FRITZ JÜRGENS & ULRICH MÜLLER



ABB. 3: DER GEWÖLBEKELLER DES 1944 ZERSTÖRten RATHAUSES WIRD
1971 AUF DEM ALten MARKT FREIGELEGT (F. MAGNUSSEN/STADTARCHIV
KIEL (CC BY-SA 3.0 DE)).

UNTERGEGANGEN IN DER KIELER FÖRDE – NEUZEITLICHE SCHIFFSWRACKS AUS DREI JAHRHUNDERTEN

F L O R I A N H U B E R

85

Die Kieler Förde (**Abb. 1**) ist eine etwa 19 km lange, schmale Meeresbucht an der westlichen Ostsee, die durch Gletscherbewegungen der letzten Eiszeit entstanden ist. Über eine rund 7,5 km breite Öffnung ist sie mit der Ostsee verbunden. Im westlichen Bereich der Förde befindet sich die Ein- und Ausfahrt in den Nord-Ostsee-Kanal (bis 1948 Kaiser-Wilhelm-Kanal genannt), der beide Meere seit 1895 für die internationale Schifffahrt verbindet. Heute ist der 98 km lange Kanal die meistbefahrene Wasserstraße der Welt; 2012 durchquerten ihn 34.690 Schiffe. An der engsten Stelle ist die Kieler Förde, die einen natürlichen Tiefwasserhafen bildet, nur einen Kilometer breit (Friedrichsorter Enge). Sie wurde dort ab 1632 durch die Festung Friedrichsort, der einzigen deutschen Seefestung, gesichert (s. *Beitrag Pohl*). Die Landeshauptstadt Kiel liegt am südlichen Ende der Förde und wurde im 13. Jahrhundert als »Holstenstadt tom Kyle« gegründet. 1242 bekam sie das lübische Stadtrecht verliehen. Im Jahr 1867 wurde Kiel Teil der Provinz Schleswig-Holstein des Königreichs Preußen und Kriegshafen des Norddeutschen Bundes. Mit der Gründung des Deutschen Reichs 1871 wurde es dann zusammen mit Wilhelmshaven Reichskriegshafen.

Die Kieler Förde, bei Seglern aus aller Welt bekannt und geschätzt, ist sicher nicht das beste Revier für Unterwasserarchäolog*innen: schlammiger Untergrund, geringe Sichtweiten von oft nur ein bis zwei Metern, dazu kühle Wassertemperaturen und permanenter Schiffsverkehr, der Taucharbeiten über wie unter Wasser erschwert. Dennoch sind in der Förde knapp 30 Schiffswracks bekannt, von denen mittlerweile die Hälfte genauer dokumentiert und charakterisiert werden konnte. Sie stammen aus dem 18., 19. und 20. Jahrhundert, wobei mindestens 10 unterschiedliche Schiffstypen identifiziert sind, die wichtige Hinweise zur Technik-, Kultur-, Militär- und Ereignisgeschichte im westlichen Ostseegebiet liefern. Schiffswracks sind Zeugen politischer, technischer und wirtschaftlicher Epochen sowie Ausdruck maritimer Identität. Und gerade in Schleswig-Holstein hat die (neuzeitliche) Schifffahrt die Landesgeschichte entscheidend mitgeprägt und beeinflusst. Fünf Wracks und ihre spannenden Geschichten sollen im Folgenden genauer vorgestellt werden.



98

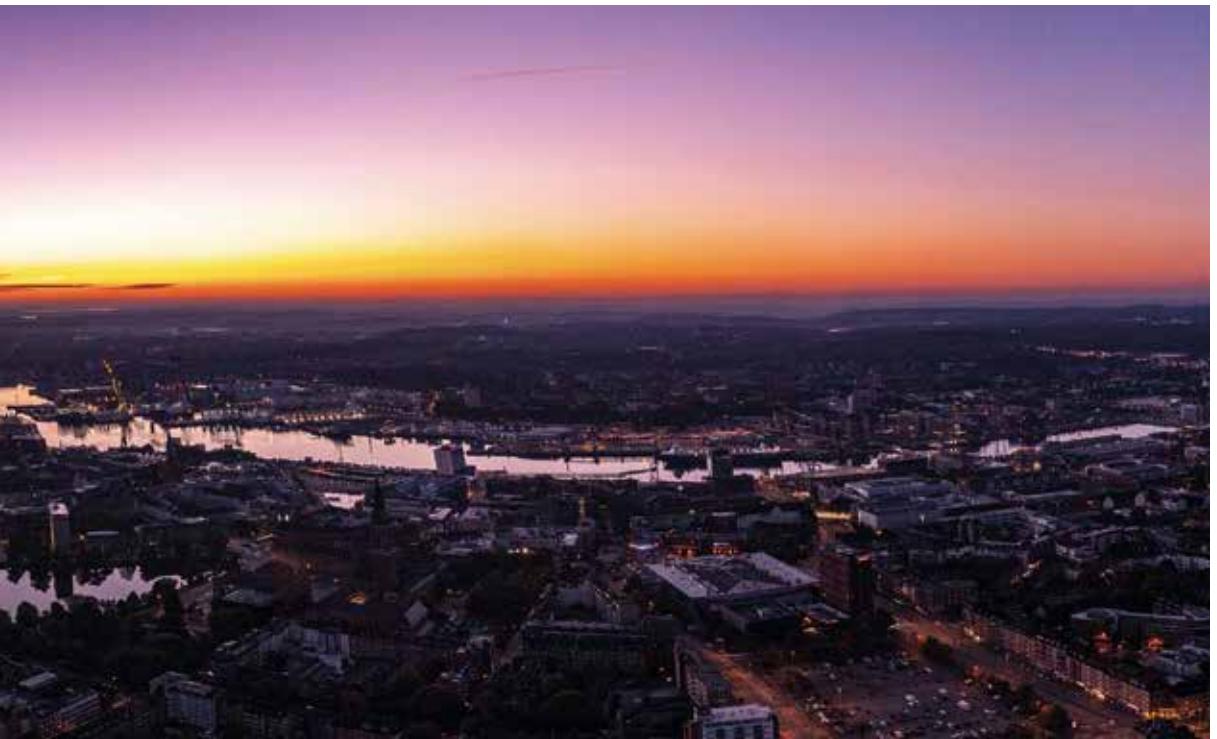


ABB.1 SONNENAUFGANG ÜBER DER KIELER FÖRDE. RUND 30 SCHIFFSWRACKS WURDEN BISLANG GEFUNDEN, DIE MEISTEN FUNDSTELLEN LIEGEN IN DER AUßENFÖRDE IM BEREICH DES KIELER LEUCHTTURMS (F. HUBER).



ABB. 2 ZWISCHEN DEN FAXEKALKSTEINEN RAGEN HÖLZERNE PLANKEN UND SPANTEN HERVOR (U. KUNZ).



DAS SCHMUGGLERSCHIFF »CATHARINA MARIA«

Die Fundstelle der »Catharina Maria« befindet sich etwa vier Seemeilen nördlich vor Schönberg am östlichen Ausgang der Kieler Förde. Das hölzerne Wrack liegt in einer Wassertiefe von 18 m auf feinsandig-schlickigem Sediment und ist stark mit Seenelken bewachsen. Der überwiegende Teil des kraweel-beplankten Schiffsörpers aus Eichenholz befindet sich unter einem mächtigen Steinhaufen, der 15 m lang und 5 m breit ist und eine maximale Höhe von 1,5 m besitzt (**Abb. 2**). Unter den Steinen sind größere Teile der Beplankung sowie Spanten erhalten geblieben. Bug- und Heckbereich liegen nur ansatzweise frei und zeigen einen Kielbalken sowie angesetzte Spanten und Planken. Im gesamten Bereich des Steinhaufens (Ladung) verteilt sind hölzerne Blöcke sowie Außenscheiben von Blockrollen (**Abb. 3**) der ehemaligen Takelage zu finden. Direkt im südlichen Heckbereich – dem Bereich der vermuteten Kajüte – wurden eine flache Keramikschale und Scherben innen glasierter roter Iridenware, einige stark korrodierte Eisenteile, eine runde Glaslampe sowie

eine weiß-blaue Schale aus Steingut und eine verkorkte Bierflasche gefunden. Der Korken trägt die Inschrift »OLE VORM KBHVN«. Ole Vorm war von 1871 bis 1895 Bierabfüller der Brauerei Carlsberg in Kopenhagen. Der untere Teil der 700 ml fassenden Flasche wurde maschinell hergestellt, das Mundstück hingegen mundgeblasen und anschließend aufgesetzt (**Abb. 4**). Aufgrund dieser typologischen und herstellungs-technischen Beobachtungen lässt sich die Flasche um oder kurz nach 1890 datieren.

Steinproben der Ladung wurden im Institut für Geowissenschaften der Christian-Albrechts-Universität zu Kiel (CAU) untersucht, das eine Herkunft aus Faxe, Dänemark, verorten konnte; das Geomuseum Faxe bestätigte diese Annahme. Faxe kalk ist ein von Korallen durchsetzter, sehr harter, spröder und scharfkantiger Kalkstein, der nach einem großen Vorkommen in der Nähe der namengebenden Kleinstadt Faxe auf der dänischen Insel Seeland benannt ist. Bereits in der Mitte des 12. Jahrhunderts wurde dieser in Faxe abgebaut, als Bischof Absalom, Gründer von Kopenhagen, dieses Material dazu benötigte, die Stadt zu befestigen und seine erste Burg damit verputzen zu lassen. 1862 bis 1864 entstand schließlich die



ABB. 3 HÖLZERNER BLOCK DER TAKELAGE (U. KUNZ).



ABB. 4 VERKORKTE BIERVERFLASCHE, DER KORKEN TRÄGT DIE INSCHRIFT »OLE VORM KBHVN«, OLE VORM WAR VON 1871 BIS 1895 BIERABFÜLLER DER BRAUEREI CARLSBERG IN KOPENHAGEN (INSTITUT FÜR UR- UND FRÜHGESCHICHTE/CAU KIEL).

7 km südlich gelegene Hafenstadt Faxe Ladeplads, um den Stein vom Kalkbruch effektiver ausschiffen zu können.

Eine systematische Durchsicht dänischer Havarieberichte aus dem Bereich der Kieler Förde ergab eine auffällige Übereinstimmung des hölzernen Wracks mit einem Schiff, das – von Faxe kommend – westlich von Fehmarn untergegangen ist. Weiterhin geht aus dem Bericht hervor, dass das Fahrzeug bei gutem Wetter gegen 21 Uhr in der Hohwachter Bucht leckgeschlagen und sofort gesunken sei. Die zweiköpfige Besatzung – darunter der Besitzer Christian Pedersen 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. Sowohl im Havariebericht als auch in einem Zeitungsbericht über Norsk wird das verlorengegangene Schiff als »Jacht« bezeichnet. Eine Jagt oder Jahgd (holländisch für jagen, verfolgen) ist eine im 16. und 17. Jahrhundert entstandene Bezeichnung für einen holländischen, dreimastigen Segelschiffstyp. 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 entwickelte. Ab

Mitte des 18. sowie im 19. Jahrhundert war die Jacht der typische Küstensegler der Ostküste Schleswig-Holsteins.

Ein Eichenspant des Wracks wurde auf 1829 datiert, das Baujahr der »Catharina Maria« wird mit 1839 angegeben; sie wurde 1872 umgebaut, was sich in der zweiten Dendrodatierung mit 1867 widerspiegeln könnte. Das Untergangsjahr 1893 des Schiffs fällt zum einen in die Prägezeit des Korkens (Ole Vorm 1871 bis 1895), zum anderen lässt sich die Bierflasche im Heckbereich aufgrund ihrer Form um oder kurz nach 1890 datieren. Daraus ergeben sich mehrere Hinweise, dass es sich bei dem Wrack mit sehr hoher Wahrscheinlichkeit um die »Catharina Maria« aus Rudkøbing handelt, deren Besitzer der Schmuggler Christian Pedersen Norsk war. Dieser war einer der letzten bekannten Schmuggler in Rudkøbing auf der dänischen Insel Langeland. 1817 geboren, gehörte er einer Familie mit langer Seefahrertradition an. Seine Zulassung als Kapitän erhielt er 1850; anschließend kaufte er sein eigenes Schiff und begann seinen Geschäften nachzugehen. Unter anderem transportierte er Schießpulver zwischen Rudkøbing und Lübeck – ein offensichtlich gefährliches, aber lukratives Unterfangen. Zudem war er auch als

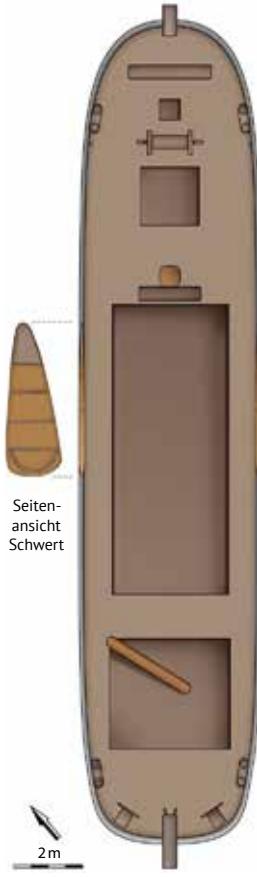


ABB. 5 ERGEBNIS DER ÜBERSICHTSVERMESSUNG DER EISENTJALK (U. ULRICH).



ABB. 6 DETAILAUFNAHMEN DES WRACKS, DIE OFTMALS SCHLECHTEN SICHTWEITEN IN DER KIELER FÖRDE ERSCHWEREN DAS FOTOGRAFIEREN (F. HUBER).

Schmuggler bekannt, weshalb die Zollbehörde stets Wachen an seinem Schiff postierte, wenn es 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.

DIE EISENTJALK OHNE NAMEN

Das Wrack einer namenlosen Eisentjalk liegt in 20 m Tiefe auf sandig-schlickigem Grund in der Nähe des Kieler Leuchtturms. Es ist rund 23 m lang, 5 m breit und in genieteter Bauweise gefertigt. Der eiserne Rumpf ist gut erhalten; am Heck ist der Dreiflügelpropeller frei über Grund noch intakt, das Ruderblatt fehlt. An beiden Seiten sind 4,5 m große, klappbare Seitenschwerter aus Eichenholz vorhanden. Insgesamt gibt es vier Decksöffnungen. Reste der Ladung wurden nicht gefunden. Im Heckbereich gibt es eine große Öffnung, auf der sich das ehemalige Deckshaus befunden haben könnte. Über dem Laderaum liegt ein abgebrochener Mast. Auf dem Deck sind drei Winden angeordnet (Abb. 5 und 6).

Der Ursprung solcher holländischen Watten-, Binnen- und Küstenfrachter liegt im 18. Jahrhundert in Groningen. Um 1900 gab es in Norddeutschland ungefähr 160 hölzerne und 28 eiserne Tjalken. Besonders gut bewährten sich die ausschließlich auf holländischen Werften gebauten eisernen Modelle. So gehörten 1928 noch 128 von ihnen mit einer durchschnittlichen Tragkraft von 140 t zur deutschen Binnenflotte. Ein Untergang der Eisentjalk beim Kieler Leuchtturm Anfang bis Mitte des 20. Jahrhunderts ist daher wahrscheinlich (Abb. 7).

DER AMERIKANISCHE VIERMASTSCHONER »JAMES C. HAMLEN«

Bis 2007 lag das 58 m lange und knapp 11 m breite Wrack der »James C. Hamlen« zwischen den beiden Werften Lindenau und Gebrüder Friedrich im Flachwasserbereich mit Bug Richtung Land. Große Teile ragten bis zu 2 m aus dem Wasser heraus. Da der Rumpf des Schiffes die Schifffahrt nicht behinderte und auch bei den Werften zu keinen Problemen führte, blieb es lange Zeit mehr oder weniger unangetas-



ABB. 7 FORSCHUNGSTAUCHER BEI VERMESSUNGSARBEITEN AM WRACK (U. KUNZ).

tet (Abb. 8). Aufgrund einer Werftvergrößerung wurde das Wrack jedoch im Sommer 2007 mit Hilfe von Schwimmbaggern versetzt, wobei es weiter zerstört wurde. Die Wrackteile liegen jetzt etwa 100m nordöstlich der ursprünglichen Position.

Die »James C. Hamlen« ist am 11. September 1920 bei der Cumberland Shipbuilding Company in Portland im US-Bundesstaat Maine vom Stapel gelaufen (Abb. 9). Bereits im folgenden Monat lief der stattliche Viermaster unter dem Kommando von Kapitän G. W. Torrey zu seiner ersten Reise nach Lissabon aus. Auch über eine Westindienreise, die der Schoner 1922/1923 machte, liegen einige Angaben vor. So wurden unter anderem Häfen in Barbados und Turks Island angelauft, bevor man im Hafen von New York wieder heimische Gewässer aufsuchte.

1934 kaufte der estnische Reeder Kristjan Jurnas die beiden Viermaster »James C. Hamlen« und »Josiah B. Chase« und holte sie von der Ostküste Amerikas direkt in ihren neuen Heimathafen in die 1241 vom Deutschen Orden gegründete Stadt Pernau (heute Pärnu) nach Estland. Dort angekommen, wurde die »James C. Hamlen« in »Jaan« umgetauft und bis

Kriegsbeginn in der Frachtfahrt auf Ost- und Nordsee eingesetzt. Was mit der »Jaan« danach passierte, lässt sich aus der »Beilage zum Deutschen Reichsanzeiger und Preußischen Reichsanzeiger« vom 22. Oktober 1942 entnehmen. Darin ist zu lesen, dass der Prisenhof in Berlin bekannt gibt, dass »der Viermastschoner der Union der Sozialistischen Sowjetrepubliken Jaan; 1142,22 BRT, Unterscheidungssignal: ESTU, Heimathafen Pernau, Eigentümer: Union der Sozialistischen Sowjetrepubliken, ohne Ladung am 2. Oktober 1941 in Pidula (Estland), in Ausübung des Prisenrechts aufgebracht worden ist«. Am 2. Mai 1945 wurde das Schiff in Kiel (Tirpitzhafen/Hindenburgufer) von Fliegerbomben getroffen und auf Grund gesetzt. Danach diente der Segler noch bis 1946 als Wachschiff und wurde später zum Abwracken nach Kiel-Friedrichsort geschleppt (Abb. 10). Während des strengen Winters 1946/1947 sollen die Kieler Anwohner mit Äxten und Sägen den damals noch fast vollständig erhaltenen Rumpf zerschlagen haben, um mit dem Holz der Decks und Bordwände ihre Wohnungen zu heizen.



ABB. 8 BIS VOR KURZEM WAR DAS WRACK DER »JAMES C. HAMLEN« BZW. »JAAN« NOCH GUT AUS DER LUFT ZU SEHEN (GOOGLE EARTH).





ABB. 9 DIE »JAMES V. HAMLEN« UNTER VOLLEN SEGELN (SAMMLUNG DORGEIST).



ABB. 10 TROTZ VERBOT KONNTE
DIESES FOTO DER ENTMASTETEN
»JAN« VOR BELLEVUE AM HINDE-
BURGUFER IM SOMMER 1945 AUF-
GENOMMEN WERDEN (J. MEYER).

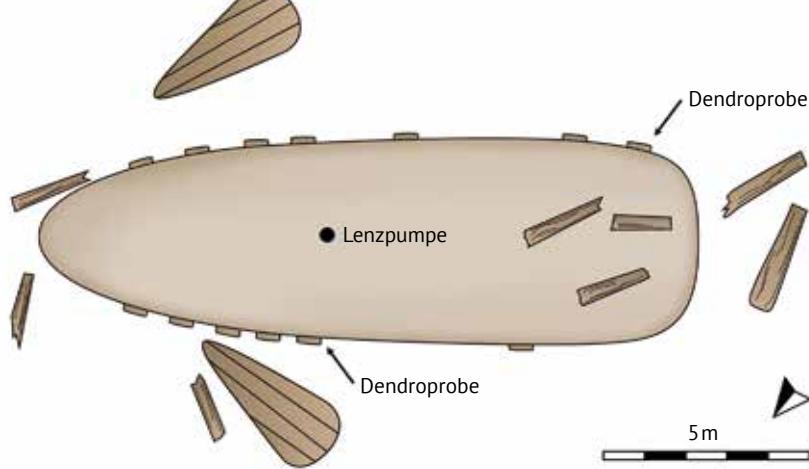


ABB. 11 ERGEBNIS DER ÜBERSICHTSVERMESSUNG DES PLATTBODENSCHIFFS (U. ULRICH).

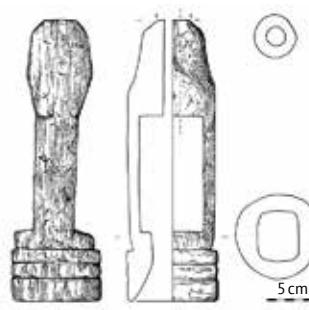


ABB. 12 MITTSCHIFFS WURDE DER TEIL EINER HÖLZERNNEN LENZPUMPE GEFUNDEN (INSTITUT FÜR UR- UND FRÜHGESCHICHTE/CAU KIEL).

EIN UNBEKANNTES PLATTBODENSCHIFF AUS SCHWEDEN

Dieses Holzwrack liegt in 19m Tiefe auf schlickigem Grund, ist mindestens 16m lang und ungefähr 5m breit. Der größte Teil des Wracks befindet sich unter einem mächtigen Kalksteinhaufen (Ladung), an dessen Seiten eine Vielzahl von Spanten hervorragen (Abb. 11). Im gesamten Bereich des Steinhaufens verteilt sind hölzerne Blöcke sowie Außenscheiben von Blockrollen der ehemaligen Takelage zu sehen. Im direkten Umfeld des Wracks finden sich zahlreiche versprengte Hölzer, mittschiffs wurde der Teil einer hölzernen Lenzpumpe gefunden (Abb. 12). Sowohl backbords als auch steuerbords befindet sich ein jeweils mindestens 4m langes, hölzernes Seitenschwert. Steinproben der Ladung wurden an das Geomuseum Faxe nach Dänemark geschickt. Von dort kam die Bestätigung, dass es sich wie bei der Ladung der »Catharina Maria« um Faxe kalk der Insel Seeland handelt. Zur dendrochronologischen Bestimmung des Wracks wurden Holzproben entnommen. Ein Eichenspant aus dem Heckbereich der Steuerbordseite ergab ein Fälldatum von 1785. Die

Datierung beruht auf der Chronologie Westschwedens, und auch der feine Jahrringaufbau spricht für eine skandinavische Herkunft.

Bei dem Wrack handelt es sich also offensichtlich um ein Plattbodenschiff skandinavischer Herkunft, das Faxe kalk aus Dänemark geladen hatte und möglicherweise um oder kurz nach 1800 am Ausgang der Kieler Förde gesunken ist. Plattbodenschiffe sind Segelschiffe, die überwiegend für den Einsatz in den Wattenmeeren der Nordsee und am Ärmelkanal gebaut worden sind. Ihren Ursprung haben sie in Holland. Charakteristisch für diesen Schiffstyp sind der fehlende Balkenkiel, das flache Unterwasserschiff, die beiden Seitenschwerter sowie der extrem niedrige Tiefgang von nur etwa einem Meter. Dadurch können sie gut im Watt trockenfallen sowie seichte Kanäle, Priele und auch bei Niedrigwasser noch weite Teile des Wattenmeers befahren. Sie besitzen gute Segeleigenschaften und können zugleich große Ladungen transportieren. Um welche Art Plattbodenschiff – Tjalk, Ewer, Bojer oder Galiot – es sich bei dem Wrack genau handelt, ist noch ungeklärt. Neben dem schwedischen Kriegsschiff »Hedvig Sophia« (1715) ist es das älteste Wrack,



ABB. 13 DIE GESTRANDETE SCHWEDISCHE FLOTTE BEI DER SEESCHLACHT BEI FEHMARN. LINKS DAS SCHWEDISCHE FLAGGSCHIFF »HEDVIG SOFIA«.
GEMALDE VON ANDREAS HENRIK STIBOLT (1739 – 1821).

das im Bereich der Kieler Förde lokalisiert und dokumentiert werden konnte.

DAS KRIEGSSCHIFF »PRINSESSAN HEDVIG SOFIA«

Es muss ein imposanter und gleichzeitig beängstigender Anblick gewesen sein, als die »Hedvig Sofia«, eines der größten Kriegsschiffe seiner Zeit, zusammen mit fünf weiteren Schiffen am 25. April 1715 wenige Kilometer vor Bülk im flachen Wasser strandete (**Abb. 13**). Als Flaggschiff eines aus vier Linienschiffen und zwei Fregatten bestehenden schwedischen Verbandes kreuzte sie noch kurz zuvor nahe der dänischen Küste in der Ostsee.

Im Norden Europas tobte zur Zeit des Untergangs bereits seit Jahren der Große Nordische Krieg (1700 bis 1721), und die Kriegsgegner Schweden und Dänemark-Norwegen mit ihren Verbündeten Russland, Sachsen-Polen und später auch Preußen lieferten sich heftige Gefechte. Nun sollte das schwedische Geschwader verhindern, dass Verstärkungen aus Eng-

land Russland erreichten. Am 24. April wurden die Schweden plötzlich von einem aus elf Schiffen bestehenden dänischen Verband gestellt und in die verlustreiche Seeschlacht bei Fehmarn verwickelt. Dabei wurden sowohl die »Hedvig Sofia«, bewaffnet mit 75 Kanonen, als auch die anderen schwedischen Schiffe schwer beschädigt. Sie flohen daraufhin nach Westen, wo sie am nächsten Tag vor Bülk absichtlich auf Grund ließen und kapitulierten. Gleich nach dieser spektakulären Kapitulation der Schweden begannen die Dänen mit Bergungsarbeiten. Im Laufe des nächsten Monats wurde alles darangesetzt, die gestrandeten schwedischen Schiffe wieder flott zu machen, denn die Möglichkeit, gleich mehrere feindliche Linienschiffe und Fregatten zu erobern und für die eigene Marine zu verwenden, ergab sich äußerst selten. Das zeigt sich auch darin, dass der dänische König am 18. Mai 1715 nach Bülk kam, um sich die schwedischen Schiffe höchstpersönlich anzusehen und seine Offiziere auszuzeichnen. Nur die »Hedvig Sofia« blieb als wertloses Wrack zurück und geriet bis zu ihrer Wiederentdeckung in Vergessenheit. Heute liegt das Wrack in einer Tiefe von 6 m (**Abb. 14**). Zwischen 2009 und 2011 wurde es in Zusammenarbeit zwischen

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek

*Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in
der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische
Daten sind im Internet über <https://portal.dnb.de> abrufbar.*

*Das Werk ist in allen seinen Teilen urheberrechtlich geschützt.
Jede Verwertung ist ohne Zustimmung des Verlages unzulässig.
Das gilt insbesondere für Vervielfältigungen, Übersetzungen, Mikroverfilmungen
und die Einspeicherung und Verarbeitung durch elektronische Systeme.*

© 2022 Verlag Ludwig
Holtenauer Straße 141
24118 Kiel
Tel.: 0431-85464
Fax: 0431-8058305

info@verlag-ludwig.de
www.verlag-ludwig.de

*Redaktion: Fritz Jürgens, Ulrich Müller, Nils Müller-Scheeßel,
Leonie Sticke und Rowena Winterhalder, Kiel
Satz & Layout: Janine Cordts, Kiel
Titelgestaltung: Janine Cordts, Kiel
Druck: druckhaus köthen*

Gedruckt auf säurefreiem und alterungsbeständigem Papier

Printed in Germany

ISBN 978-3-86935-435-4