

Martin Mainberger,
 Marcus H. Hermanns,
 Michael Baales

Ein Schiffswrack aus der Lippe zwischen Lippetal-Herzfeld und Lippstadt-Eickelborn

Kreis Soest, Regierungsbezirk Arnsberg

Im August 2019 führten Peter Ferlemann und Luise Hauswirth für die Arbeitsgemeinschaft Biologischer Umweltschutz im Kreis Soest in einem bisher noch nicht renaturierten Abschnitt der Lippe Tauchgänge durch. Etwa

chäometrie gGmbH in Mannheim vor: 11. bis 12. Jahrhundert (MAMS 44628: 952 ±16 BP). Eine Präzisierung dieses Datums gelang auf dendrochronologischem Wege an einem geborgenen Holzspant. Als Fälldatum konnte im Dendroarchäologischen Labor der Universität zu Köln an dem ausgezeichnet erhaltenen Holz eine Splintgrenzdatierung auf 1151 ±5 Jahre AD ermittelt werden. Somit war am Grund der Lippe ein etwa 870 Jahre altes, aus der Mitte des 12. Jahrhunderts datierendes Wrack und das älteste aus Planken und Spanten gebaute westfälische Schiff entdeckt worden. Es gibt zwar ältere Einbaumfunde aus der Lippe und auch jüngere Plankenboote, doch füllt dieses neue Wrack eine große zeitliche Lücke, aus der wir in Westfalen bisher keine Nachweise von Wasserfahrzeugen kannten.

Ausschlaggebend für eine unterwasserarchäologische Untersuchung war aber nicht nur die sich abzeichnende landesgeschichtliche Bedeutung. Die freiliegende Konstruktion lag quer zur Strömung, die in diesem Flussabschnitt bis 0,7 m/s beträgt. Um genauere Beobachtungen zu schiffbaulichen Eigenheiten, aber auch zum Grad der Gefährdung zu erhalten, fand eine erste taucharchäologische Erkundung im Sommer 2020 statt. Eine mit Structure from Motion (SfM) durchgeführte Dokumentation ließ ein mindestens 7 m langes Schiffsskelett aus vier Plankengängen und mehreren quersitzenden Spanten erkennen (Abb. 1). Das Vorderteil der Konstruktion lag unter Sedimenten und losen Holztrümmern verborgen. Das Heckteil war hingegen teilweise bereits unterspült und ragte mehr als 50 cm über der Flusssohle auf (Abb. 2). An vielen Stellen hatten sich Holzverbindungen bereits gelöst, sodass das unter der Böschung des Südufers liegende Heckbrett sofort mit Einbauten gesichert werden musste. Angesichts der offenkundig hochdynamischen Verhältnisse am Gewässerboden reifte bei der LWL-Archäologie für Westfalen der Entschluss, die noch vorhandenen Relikte im Rahmen einer Rettungsgrabung zu bergen.

Die entsprechende Geländeaktion fand im November statt. Da sich aufgrund der Corona-

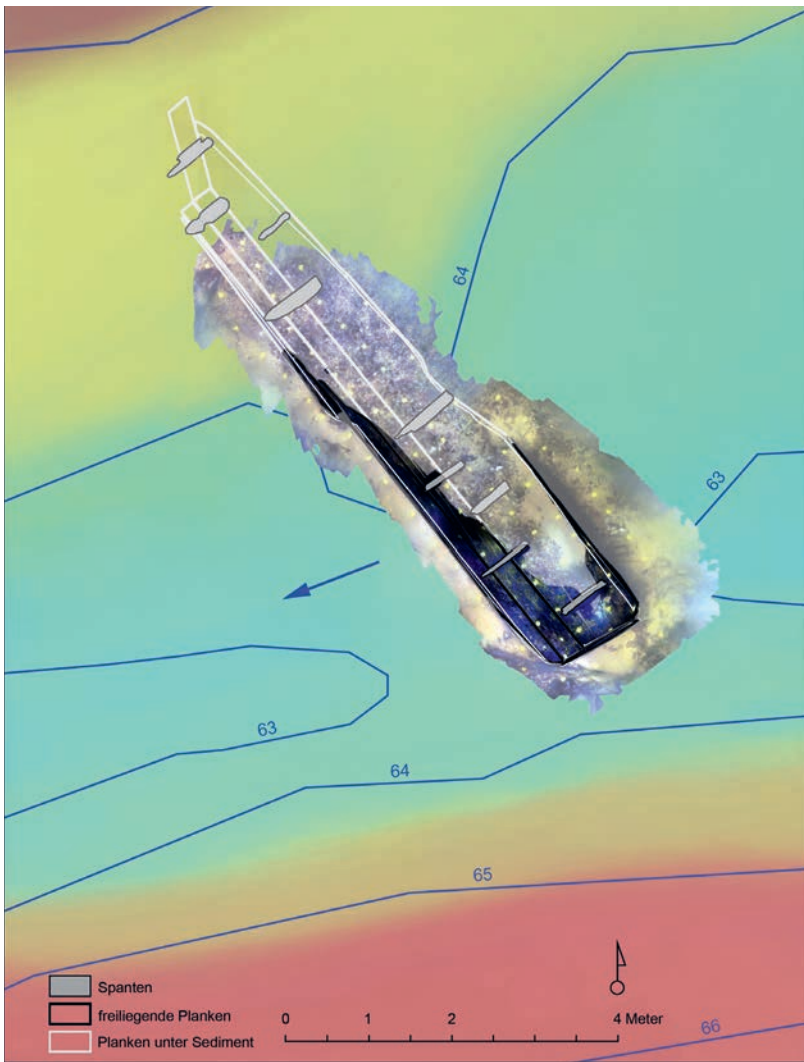


Abb. 1 »Unterwasserplan« des Schiffswracks in der Lippe basierend auf dem SfM-Modell der ersten Begutachtung und späteren Vermessung nach der Freilegung (Heck rechts unten) (Grafik: UwArc/M. Mainberger; Bearbeitung: LWL-Archäologie für Westfalen/A. Müller).

3 km östlich von Lippetal-Herzfeld fielen ihnen am Gewässerboden in etwa 2,5 m Tiefe massive Hölzer auf, die sie als Überreste eines Bootes oder Schiffes identifizierten. Ihre Fundmeldung gelangte an die zuständige Fachbehörde, die Außenstelle Olpe der LWL-Archäologie für Westfalen. Wenig später lag für ein kleines, abgetrenntes Holzstück die AMS-¹⁴C-Datierung vom Curt-Engelhorn-Zentrum Ar-

Pandemie nicht alle im Herbst 2019 geplanten Projekte hatten realisieren lassen, standen hierfür Mittel aus dem NRW-Denkmalförderungsprogramm zur Verfügung. Aus technischen Gründen musste die Bergung (die wie die Erkundung im Sommer ein großes Medienecho hervorrief) in mehreren Schritten erfolgen. Zunächst wurden die einzelnen Bauteile mit einer »Dredge«, einem leistungsstarken Unterwassersaugapparat, freigelegt. Dann wurden die noch intakten Holzverbindungen durchtrennt und die Konstruktionsteile schließlich einzeln an Land gebracht. Bei den über 7 m langen, bis 50 cm breiten und 7 cm dicken Eichenplanken war das nur mit Maschineneinsatz möglich (Abb. 3); hier konnten wir auf die Unterstützung der örtlichen Landwirte zurückgreifen. Ein mächtiges, wohl über eine halbe Tonne wiegendes Bauteil – die Steuerbord-Seitenplanke – drohte jedoch zu zerbrechen; wir mussten es noch an der Wasserlinie durchtrennen (Abb. 4). Da bei Sichtweiten unter 1 m und ständig nachrutschenden Ufersedimenten an eine konventionelle unterwasserarchäologische Befundaufnahme nicht zu denken war, erfolgte die Dokumentation der geborgenen Bauteile an Land. Auch hierbei wurde wieder SfM eingesetzt.

Die hier vorgelegte Modellierung der Schiffsumrisse (Abb. 5) resultiert im Kern aus diesen Dokumentationsarbeiten. Die Positionierung und grafische Anordnung der einzelnen Teile erfolgte dabei mithilfe der Unterwasserdokumentation, vor allem aber über die in



Abb. 2 Das Heck des Holzschiffes ragte hoch vom Gewässerboden auf. Nach der Freilegung sind im Vordergrund der hinterste erhaltene Spant, dahinter das erodierte Heckbrett sowie links die Kehl- und rechts zwei Bodenplanken zu erkennen (Foto: UwArc/M. Mainberger).

den SfM-Dokumenten festgehaltenen Holzverbindungen, die am Computerbildschirm in Deckung gebracht wurden. Der vorgelegte, modellhaft ergänzte Plan stellt also keineswegs eine direkt am Gesamtobjekt vorgenommene Aufnahme dar. Es handelt sich vielmehr um einen ersten Rekonstruktionsschritt, der nach erfolgter Konservierung an den archäologischen Funden selbst überprüft werden muss.

Alle geborgenen Hölzer bestehen aus Eiche. Die Hauptelemente stellen Planken und Spanten dar, die mit etwa 3 cm starken Dübeln miteinander verbunden wurden. Die



Abb. 3 Die Bergung der schweren Bauteile (hier eine Bodenplanke) erfolgte mithilfe eines Frontladers (Foto: P. Ferlemann, Lippstadt).

Stöße der Planken liegen direkt aufeinander; das Schiff ist also »kraweel« gebaut. Sie sind sowohl innen wie außen mit Moos kalfatert, wobei zahlreiche kleine eiserne Kalfatklammern die Dichtungsmasse sichern. Dasselbe geschah an mehreren Schad- und Flickstellen. Bei den Spanten, die bei annähernd rechteckiger Grundform Kantenlängen von etwa 15 cm aufweisen, sind gerade, ebene Stücke von gebogenen zu unterscheiden. Mehrere der planen Spanten lassen an ihrer Unterseite rechteckig ausgearbeitete Nuten erkennen. Es handelt sich offenkundig um Durchflussöffnungen für das Bilgenwasser am Schiffsboden. Bei den gebogenen Objekten handelt es sich um »Krümmlinge«, also aus Ästen oder Astansätzen am Stamm geschnittene Stücke. Sie sind als Seitenspanten anzusprechen, die am Übergang von Boden und Wand der Steuerbordseite angebracht waren.

Die Planke der Steuerbordseite stellt eine Besonderheit dar. Es handelt sich um ein mächtiges, fast 8 m langes, einbaumartig gehöhlted Monoxyl, das zum Heck hin nur wenig gekehrt und 0,85 m breit ist. Am entgegengesetzten Ende ist dieser gehöhlte Halbzylinder aufwendig zu einer Spitze umgearbeitet worden. Im unterwasserarchäologischen Befund lag hier eine etwa 1,75 m lange und 0,45 m breite, mit einer Rast versehene

Planke auf. Am unteren Ende war sie mit dem Schiffsboden verdübelt. Es handelt sich somit um das schräg aufragende Bugende, also um eine »Kaffe«.

Damit werden die Dimensionen und die Grundform dieses Wasserfahrzeugs klar: ein Schiff mit flachem, leicht aufgeschwungenem Boden, einem steilen Heck, einer Bugkaffe und runden, einbaumartigen Seitenborden. Insgesamt kann die Länge des Schiffes auf etwas über 8 m rekonstruiert werden. Einen guten Hinweis auf die Schiffsbreite gibt eine Bodenwrange im vorderen Schiffsboden, die zudem eine Kerbe, möglicherweise zur Aufnahme eines Treidelmastes, aufweist. Dies stellt einen Anhaltspunkt für die Längsachse des Wasserfahrzeugs und damit auch für seine ehemalige Gesamtbreite dar. Letztere läge somit bei etwa 2,6 m.

Es ist vor allem die urtümlich, exotisch anmutende Übergangsplanke zwischen Boden und Seite an der Steuerbordseite, die das Schiff mit anderen Schiffsfunden in Mitteleuropa verbindet. Übergangsplanken stellen ein typisches Merkmal der Binnen- und vor allem der Flussschiffe dar. Sie sind ab römischer Zeit nachgewiesen und dienen nicht nur der Verstärkung der in Bezug auf Leckagen empfindlichsten Teile der Schiffskonstruktion, sondern auch der Stabilität des Schiffes (Längs-

Abb. 4 Das überlieferte Monoxyl (Kehlplanke) der Steuerbordseite drohte im Bereich einer alten Reparaturstelle zu zerbrechen und musste für die Bergung zerteilt werden (Foto: LWL-Archäologie für Westfalen/ D. Riemenschneider).



steifigkeit). Zusammen mit dem steilen Heck verbindet sie diesen Neufund mit sehr wenigen weiteren, etwa gleich alten Schiffsfunden im Einzugsbereich des Rheins. Zu nennen ist insbesondere das um 1000 n. Chr. datierende Schiff von Krefeld-Gellep II. Zugleich verweist das Monoxyl des Lippeschiffs, zusammen mit den anderen massiven Eichenbauteilen, auch auf seine Funktion: den Transport schwerer Lasten.

Summary

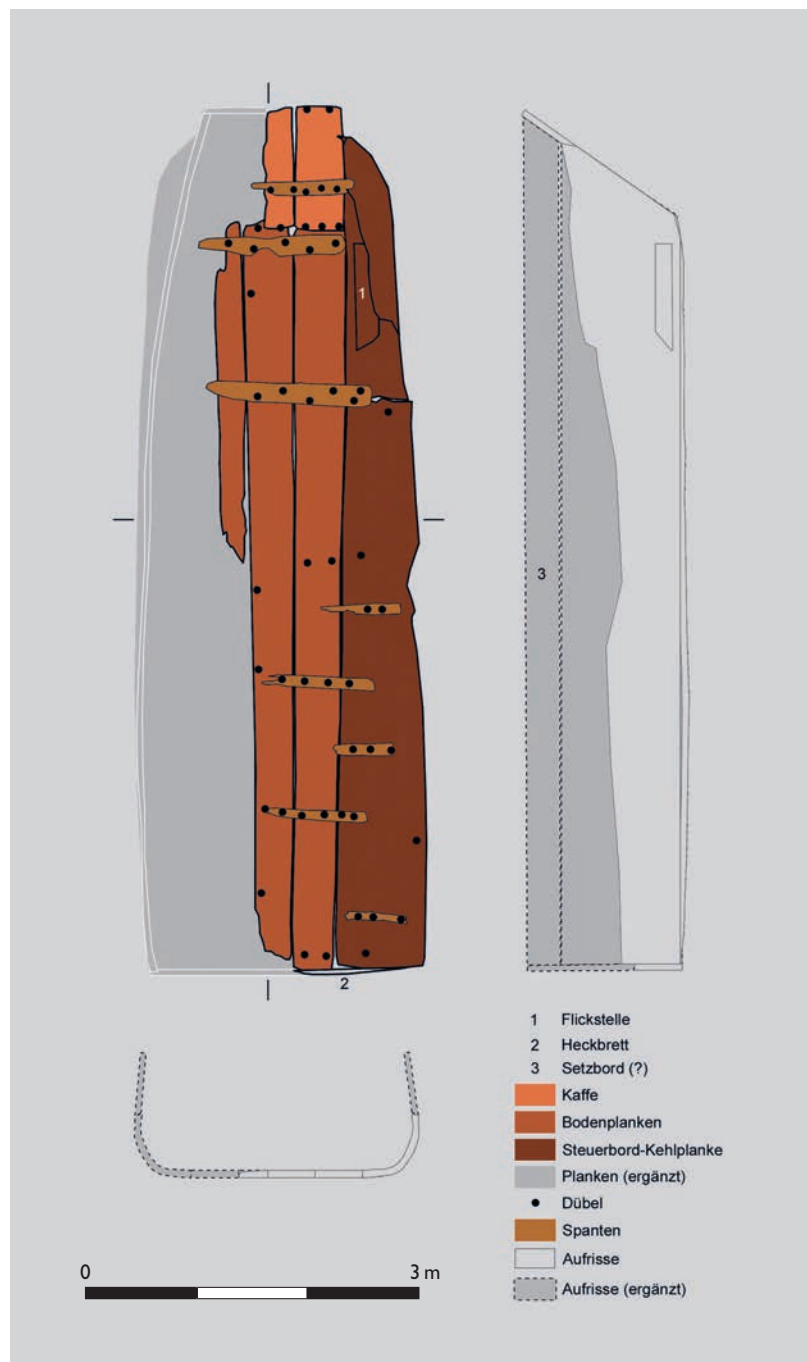
During a dive for a limnological survey, a high medieval shipwreck was discovered on the Lippe riverbed east of Lippetal-Herzfeld. Similar finds have not been found in Westphalia so far and are generally very rare in northwestern Europe. Initial steps towards the analysis of the underwater archaeological record and of nautical archaeological observations made on land point to a vessel with a flat-bottomed caravel construction, a steep stern, a kaffe type bow and rounded sideboards made of hollowed tree trunks.

Samenvatting

In het kader van een aquatisch-ecologische duikgang is op de bodem van de Lippe ten oosten van Lippetal-Herzfeld een scheepswrak uit de volle middeleeuwen ontdekt. Vergelijkbare vondsten zijn in Westfalen onbekend en zeldzaam in heel Noordwest-Europa. De eerste beoordeling van de opgravingsdocumentatie wijst op een kraweel met een gladde scheepshuid: een vrachtschip met platbodem en een steile achtersteven, een oprijzende boeg en afgeronde, van uitgeholde boomstammen vervaardigde scheepzijden.

Literatur

Detlef Ellmers, Baumschiff und Oberländer. Archäologie, Ikonografie und Typenbezeichnungen einer mittelalterlichen Binnenschiffsfamilie. In: Konrad Elmshäuser (Hrsg.), Häfen. Schiffe. Wasserwege. Zur Schifffahrt des Mittelalters. Schriften des Deuten Schiffahrtsmuseums 58 (Hamburg 2002) 97–106. – **Marcus H. Hermanns**, Zum vor- und frühgeschichtlichen Wasserverkehr im Gebiet von Nordrhein-Westfalen. Bonner Jahrbücher 208, 2008 (2010), 73–89. – **Werner Koppe**, Die Lippewasserstraße. Schifffahrt auf Lippe und Lippe-Seitenkanal im Rahmen der nordwestdeutschen Binnenschiffahrtsgeschichte. Schriften der He-



resbach-Stiftung Kalkar 10 (Kalkar 2004). – **Jeroen Vermeersch**, Meinerswijk 3 Revisited. Renewed Research into a 13th-Century River-going Vessel from Arnhem, The Netherlands. *Skyllis* 11, 2011, 108–113. – **Nils Wolpert/Sebastian Pechtold**, Jünger als gedacht – ein mittelalterlicher Einbaum aus der Lippe bei Werne. *Archäologie in Westfalen-Lippe* 2017, 2018, 207–209.

Abb. 5 Plan der Bauteile im Verbund und Rekonstruktionsvorschlag des Gesamtschiffes (Grafik: UwArc/M. Mainberger und M. H. Hermanns; Bearbeitung: LWL-Archäologie für Westfalen/M. Röring).