

Abb. 205 Winzlar FStNr. 10, Gde. Stadt Rehburg-Loccum, Ldkr. Nienburg (Weser) (Kat.Nr. 273). Hammeraxt. M. 1:2. (Zeichnung: T. Scholz)

der breitesten Stelle ist die Schneide 5 cm breit und das Bohrloch hat einen Innendurchmesser von 2,1 cm (Abb. 205).

F, FM: R. Reimann, Hohnhorst; FV: zzt. Komm.Arch. Schaumburger Landschaft J. Berthold / D. Lau

Nordsee

274 Jadebusen-Wesermündung FStNr. 75, Küstenmeer Region Weser-Ems, Nordsee Neuzeit:

Die Meldung des Wasserstraßen- und Schifffahrtsamts Jade-Weser in Bremerhaven (WSA), am Südufer eines südöstlichen Nebenarms der Kaiserbalje im Hohen-Weg-Watt vor Langwarden müsse ein hölzernes Schiffswrack (Abb. 206) geräumt werden, erreichte im April des Berichtsjahres das NLD in Oldenburg. Es drohte in den Priel und damit in das Nebenfahrwasser abzurutschen.

Die Position des Wracks ließ sich im Juni bei günstiger Witterung und während des ablaufenden Hochwassers direkt mit dem Arbeitsschiff des WSA „Franziusplate“ ansteuern, das sich dann vor Ort trockenfallen ließ, sodass für die Untersuchung und

Dokumentation gut drei Stunden rund um Niedrigwasser zur Verfügung standen.

An der Fundstelle lagen Wrackreste in erhaltener Länge von 16,3 m und Breite von 3,7 m. Vorhanden waren noch die Bodenplanken, die Bodenwrangen (Querhölzer, mit denen die Bodenplanken verbunden sind), einige Spantteile, die Wegerung (innere Beplankung, auf der die Ladung lag), der Innenkiel und der Hecksteven. Auch fand sich noch ein Teil der Ankerkette. Im vorderen Drittel des Kielschweins wurde ein runder Mastfuß dokumentiert. Das Schiff dürfte über die Steven ca. 17–18 m lang und 4,1–4,5 m breit gewesen sein und war in niederländisch-friesischer Bauweise als Plattbodenschiff fast vollständig aus Eiche gezimmert worden. Allerdings zeigten einige Details, dass offensichtlich an einigen Stellen gespart wurde: Es wurde teilweise Holz minderer Qualität (Drehwuchs, Ästigkeit) benutzt, sodass es schon beim Verzimmern zu Rissbildungen kam. Ebenso wurden einige der Krummhölzer für die Spanten aus gerade gewachsenen Hölzern in die benötigte Form gesägt – ein Nachteil gegenüber entsprechend gewachsenen Hölzern. Dies spricht für einen stark rationalisierten Schiffbau, der auf eine kurze Bauzeit oder Kostenersparnis zielte. Gravierender war noch, dass statt Holznägeln überwiegend Eisenbolzen für die Verbindungen benutzt wurden, die im Kontakt mit dem Seewasser und der Gerbsäure im Eichenholz stark korrodierten, sich dabei aufblähten und die Verbindungen destabilisierten. Wieder verschlossene Bolzenlöcher und zusätzlich eingeschlagene Eisennägel zeugen von kontinuierlichen Instandsetzungsmaßnahmen.

Reste der letzten Ladung aus Mauersteinen im Oldenburger Maß fanden sich vor allem mittschiffs, wo teilweise noch die ursprüngliche Anordnung in hochkant gestellten Ziegelstapeln angetroffen wurde. In der 2. Hälfte des 19. Jhs., in der Gründerzeit, entwickelte sich ein enormer Bedarf an Backsteinen, Klinkern und Mauersteinen und an vielen Orten entlang der Unterläufe von Ems, Weser und Elbe sowie an der Küste entstanden kurzfristig Ziegeleien. Das Geschäft mit dem Transport wurde für viele Fischer lukrativ, aber auch für Kleinunternehmer, die mit ihrem Schiff auf eigene Rechnung und eigenes Risiko unterwegs waren.

Dennoch gibt es auch Hinweise, die einem vermeintlichen „Wegwerfrtransporter“-Charakter des Schiffes, gebaut, um einen plötzlich erhöhten Bedarf an Transportkapazitäten für Ziegel zu befriedigen, widersprechen. Einige Steinkohlebrocken, die in

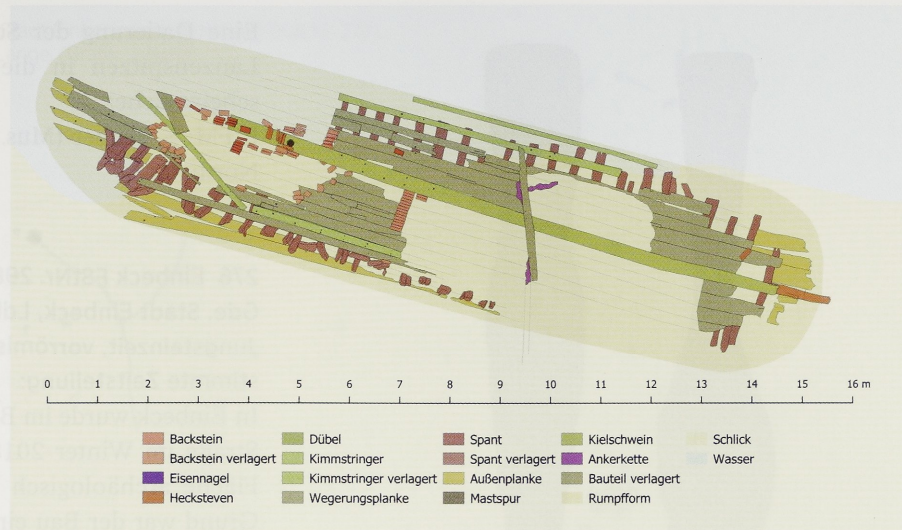


Abb. 206 Jadebusen, Wesermündung FStNr. 75 (Kat.-Nr. 274) Plan des Wracks auf der Grundlage der Fotogrammetrie. (Grafik: M. Wesemann)

dem Wrack gefunden wurden, stellen möglicherweise Reste einer anderen Ladung dar. Auch kann die Sorgsamkeit, mit der die Wegerung lückenlos instandgehalten wurde, für sensible Ladungen wie etwa Getreide sprechen.

Einige Scherben des Schiffgeschirrs, die bei der Dokumentation geborgen werden konnten, belegen eine Nutzungszeit bis in das frühe 20. Jh. Immerhin war es also rund ein halbes Jh. in der Wattensee unterwegs, bevor ihm die Tücken dieses schwierigen und gefährlichen Fahrwassers – wohl bei ungünstiger Witterung – zum Verhängnis wurden.

Das WSA räumte kurze Zeit nach der Untersuchung die Wrackteile und verbrachte sie nach Blexen zum dortigen Betriebshof. Dort konnte aufgrund der umsichtigen Vorgehensweise bei der Bergung, bei der praktisch keine weiteren Beschädigungen entstanden waren, noch eine Vielzahl von Schiffsbauanteilen genauer untersucht, vermessen und fotografiert werden, sodass weitere Aussagen zum Schiffstyp möglich wurden. Eine Reihe von Dendroproben konnte gesägt werden, um Auskunft über die Bauzeit und Lebensdauer des Schiffs zu erhalten.

Das Eichenholz des Schiffs wurde an der Universität Kopenhagen dendrochronologisch untersucht. Die Bäume für seinen Bau wurden im dritten Viertel des 19. Jhs. im niedersächsischen Küstensaum geschlagen.

Entsprechend der Datierung des Schiffs ist von einer Gaffeltakelung auszugehen. Es kann sich somit bei dem Schiffsfund aus dem Watt um eine Tjalk gehandelt haben. Dieser Schiffstyp wurde in der süd-

lichen Nordsee sehr erfolgreich als Transport- und Arbeitsschiff eingesetzt. Mit der Verbreitung des Stahlschiffbaus im späten 19. Jh. und frühen 20. Jh. wurde er dann sogar ohne Formveränderung auch in diesem Material ausgeführt; so findet man ihn auch heute noch in vielen Nordseehäfen.

F, FV, FM: M. Wesemann (NLD, Regionalreferat Oldenburg) M. Belasus / M. Wesemann

Landkreis Northeim

275 Bühle FStNr. 7, Gde. Stadt Northeim, Ldkr. Northeim Vorrömische Eisenzeit:

Im April 2019 wurde der Bereich der „Alten Burg“ bei Bühle probeweise mit zwei Metalldetektoren abgesehen. Vorausgegangen war eine Meldung über Zerstörungen an dem noch gut erkennbaren äußeren Wall und Graben, welche sich jedoch als falsch herausstellten, aber dennoch Anlass gaben, sich mit der Anlage erneut zu beschäftigen. Die letzte Maßnahme, eine Vermessung der Burganlage, wurde 1998 durchgeführt (s. Fundchronik 1998, 136–138 Kat. Nr. 212).

Bei der halbtägigen Begehung fanden sich nur sehr wenige Metallobjekte. Neben etwa zwölf modernen Objekten im Kontext der Waldbewirtschaftung und modernen Projektilen von Jagdwaffen konnten nur zwei mutmaßlich vorgeschichtliche Artefakte gefunden werden. Es ist wohl davon auszugehen, dass