

Kreisfreie Stadt Wolfsburg

399 Ehmen FStNr. 8,

Gde. Stadt Wolfsburg, KfSt. Wolfsburg

Frühes, hohes und spätes Mittelalter und frühe Neuzeit:

In Ehmen soll unmittelbar südöstlich der St. Ludegerkirche als private Stiftung eine Kapelle mit Kolumbarium entstehen. Da dieser Bauplatz innerhalb des historischen Kirchhofes liegt, sollte im Vorfeld die archäologische Substanz im Boden verifiziert werden. Zu diesem Zweck wurden zwei Suchschnitte von 14 bzw. 4 m² Größe angelegt. Dabei zeigte sich, dass die ersten Bestattungen bereits 0,6m unter der heutigen Geländeoberfläche anzutreffen waren. In einem Profil, das bis zur geplanten Fundamentsohle abgetieft wurde, lagen die Bestattungen in drei bis vier Schichten übereinander. Aus diesen Erkenntnissen konnte hochgerechnet werden, dass zur Vorbereitung der Baumaßnahme ca. 150 Bestattungen dokumentiert und umgebettet werden müssten. Aus diesem Grund wurde eine Umplanung vorgenommen, um die vorhandenen historischen Begräbnisse möglichst wenig zu beeinträchtigen. Eine Bodenplatte, die oberhalb der Bestattungen liegt, soll auf Pfahlgründungen ruhen, die nur noch partiell in die archäologische Substanz eingreifen. Die dafür notwendigen Dokumentationsarbeiten sollen im Jahr 2014 durchgeführt werden.

F: M. Geschwinde (NLD); FM: U. Buchert / C. Kunze (ArchaeoFirm Poremba & Kunze GbR); FV: zzt. ArchaeoFirm Poremba & Kunze GbR U. Buchert

Nordsee

400 Nordsee-Emsmündung FStNr.13, ohne Gebietszugehörigkeit

Neuzeit:

Weniger substanziell, aber deutlich abenteuerlicher als die Wrackdokumentation am Strand von Langeoog (s. Kat.Nr. 391) gestaltete sich jene vor Borkum-Reede im Inselwatt am Alten Boesgatje. Schon das Timing, die Anfahrt und die genaue Lokalisierung sind im Watt immer eine Herausforderung. Dank der logistischen Unterstützung des Wasser- und Schifffahrtamts und der Erfahrung der Crew vom Tonnenleger „Norden“ gelang auch diese Aktion, und es konnte in der kurzen Zeit des Niedrig-

wassers ein Wrack dokumentiert werden, das durch Erosion und Kabelverlegungsarbeiten gefährdet war.

Ebendiese Erosion hatte bereits dafür gesorgt, dass alle Wrackteile, die über die Wattoberfläche hinausragten, verschwunden waren, sodass der Rest quasi im Planum erkennbar war (*Abb. 297F*).

Zu dokumentieren waren noch große Teile des Verlaufs einer Bordwand, sodass mit einiger Sicherheit auf die Lage und Form des gesamten Schiffs geschlossen werden konnte. Auch dieses war bei oder nach der Havarie umgeschlagen. Der Bug dürfte spitz zulaufend, das Heck wiederum stark abgerundet gewesen sein; es handelte sich also nicht um ein Plattbodenschiff. Die Länge des Rumpfes in Höhe der freiliegenden Holzteile dürfte rund 16–20 m, seine Breite etwa 3–4 m betragen haben (der ganze Rumpf war ursprünglich um einiges länger und breiter). Auffällig war die extrem dichte Setzung der sehr kräftigen Spanten und die ungewöhnlich dicke Innenbeplankung, die mit 2 Zoll genauso stark war wie die Außenhaut. Beide Merkmale weisen auf einen Schiffstyp hin, der als Holzschiff nur zwischen den Jahren 1904 und 1925 in Esbjerg gebaut wurde: einen Fischkutter, der mit seinem neuartigen, von nur einem Besatzungsmitglied bedienbaren Fangschirr so effektiv war, dass er den weniger wendigen und umständlicher zu bedienenden Kuttern der Konkurrenz buchstäblich die Fische wegging und daher mit dem treffenden Namen „Haikutter“ belegt wurde. Die außergewöhnlich kräftige Bauweise machte Fahrten bis in die Treibeisregionen des Nordatlantiks möglich. Die Untersuchung der Dendroproben im DAI Berlin blieb ohne Ergebnis, was durchaus mit dem sehr jungen Alter des Schiffes zusammenhängen könnte.

F, FM, FV: NLD, Gebietsreferat Oldenburg

Michael Wesemann