

Nachrichten aus Niedersachsens Urgeschichte	Band	Seite	Stuttgart 1998
NNU	67	171–178	Konrad Theiss Verlag

Ein Schiffswrack mit Sandsteinladung in der Weser bei Rohrsen im Landkreis Nienburg

Von
Erhard Cosack

Mit 4 Abbildungen

Zusammenfassung:

In einem Seitenarm der Weser ist bei Baggararbeiten ein Lastenkahn mit einer Ladung Obernkirchner Sandsteinen angeschnitten worden. Über das auf den Rohlingen angebrachte Steinhauerzeichen konnte die Havarie des Schiffes in die zweite Hälfte des 18. Jh. datiert werden. Da das Schiff in seiner Lage auf Dauer nicht erhalten werden kann, soll es gehoben und als Beleg für den seit dem Mittelalter überaus wichtigen Handel mit Obernkirchner Sandsteinen im Weserrenaissance-Museum Schloß Brake/Lemgo museal aufbereitet werden.

Ende Juli 1995 ging beim Institut für Denkmalpflege ein Anruf des Wasser- und Schifffahrtsamtes Verden – Außenstelle Nienburg – ein, in dem das Auffinden mehrerer hölzerner Schiffsteile gemeldet wurde (COSACK 1997). Diese waren zusammen mit einigen schweren Sandsteinblöcken bei Baggararbeiten in der Weser zutage gekommen. Die Fundstelle befindet sich in einer engen, etwa 2 km nordwestlich der Ortschaft Rohrsen gelegenen Weserschleife (Abb. 1). Von der heutigen Frachtschiffahrt wird dieser Teil der Weser nicht mehr befahren, weil er durch den 1957 fertiggestellten Schleusen-Kanal umgangen werden muß.

Schon bei der ersten Untersuchung der Fundstelle zeigte sich, daß das Wasser- und Schifffahrtsamt umsichtig vorgegangen war und die Baggararbeiten sofort nach Auftreten der ersten eindeutig als Schiffsteile zu interpretierenden Hölzer hatte einstellen lassen. Die Entdeckung des Wracks muß in einem unmittelbaren Zusammenhang mit Ausbesserungsarbeiten in der Uferzone gesehen werden, wobei der dazu eingesetzte Bagger das Schiff zufällig bei der Kiesentnahme aus dem Flußbett erreicht hat (Abb. 2).

Da die überaus starken Schiffshölzer sowie die tonnenschweren Sandsteinladung vermuten ließen, daß es sich hierbei um einen speziellen Lastenkahn handeln müsse, wurde das Deutsche Schifffahrtsmuseum in Bremerhaven von dem Fund informiert und um eine Begutachtung gebeten. Bei der dann gemeinsam durchgeführten Untersuchung mußte zunächst der ursächliche Bezug der geborgenen Schiffsteile zueinander ermittelt werden. Darüber hinaus galt es aber auch, soviele Konstruktionsmerkmale als möglich von dem Wrack selber zu ermitteln, um so ein umfassendes Bild von dem vorliegenden Gesamtbefund zu bekommen. Dazu wurden zwei Taucher eingesetzt, deren Arbeit sich allerdings als recht schwierig erwies, weil die Weser trotz des Niedrigwassers eine starke Strömung hatte und so getrübt war, daß die noch im Flußkies steckenden Schiffsteile nur ertastet werden konnten.

Die Ermittlung des Schiffstyps gestaltete sich zunächst schwierig, da dieser – wie sich schnell herausstellte – dem Deutschen Schifffahrtsmuseum noch nicht bekannt war. Unter Einbeziehung vieler Einzelergebnisse ergab sich dann letztlich doch noch ein recht aufschlußreiches Gesamtbild (Abb. 3). Danach war das Schiff sehr flachbodig und wird wegen der relativ niedrigen Bordwand keinen großen Tiefgang gehabt haben. Die tonnenschwere Steinlast konnte es nur deshalb aufnehmen, weil dessen Gewicht auf einer größeren Bodenfläche verteilt worden ist. Um dabei das Durchbiegen des flachen Bodens zu verhindern, war das Schiff mit besonders starken Seitenwänden ausgestattet worden, die aus etwa 15 cm dicken Eichenbohlen bestanden. Wenigstens zwei solcher Bohlen waren hochkant zu

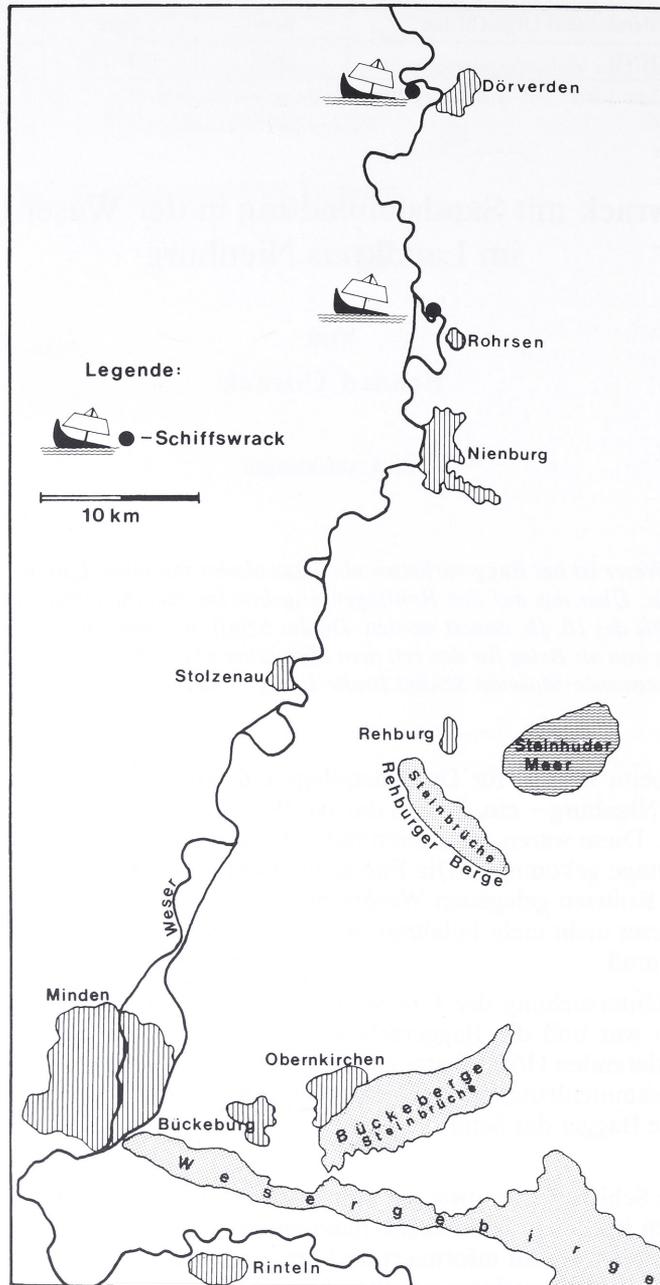


Abb. 1 Lage des Schiffswracks mit Obernkirchener Sandstein in der Weser.

einer Bordwand übereinandergesetzt worden. Dabei hatte man die so zwischen den Bohlen entstehende waagerechte Fuge nach außen noch mit einer ca. 5 cm starken Schiffsplanke abgedeckt, die für eine weitere Festigkeit des Schiffskörpers sorgte. Die Bohlen der Seitenwände sowie des Bodens waren an starken Spanten befestigt. Zur Verbindung der Holzteile hatte man dicke Holzdübel verwendet. Mit diesen Konstruktionsmerkmalen ergab sich ein außerordentlich robustes Binnenschiff, das für den Transport schwerer Lasten bestens geeignet gewesen sein muß.

Da das Schiff über keinen eigenen Antrieb verfügt hat, war man talwärts auf die natürliche Strömung des Flusses angewiesen. Bergauf mußte es hingegen getreidelt werden. Mehrere große Eisenringe könnten mit ihren starken Abnutzungsspuren auf die Befestigung der dazu erforderlichen Taue hinweisen. Zusätzlich zu diesen Fortbewegungsmöglichkeiten konnte man das Schiff bei günstigen Wind-



Abb. 2 Rohrsen, Ldkr. Nienburg.
Herausgebagerte Holzteile und Sandsteinblöcke vom Schiffswrack.

verhältnissen mit einem Segel ausstatten. Dieser Befund ergab sich aus einer starken Eichenbohle, in die man einen breiten, recht langen Schlitz eingearbeitet hatte. In diesen konnte ein Mast eingesetzt werden. Zu seiner Befestigung diente ein quer in der Bohle eingearbeitetes Bohrloch, in dem noch Reste eines dicken Holznagels steckten. Dies zeigt, daß der Mastbau einen Drehpunkt gehabt haben muß und so im Schlitz gekippt werden konnte. Nach mehreren starken in der Eichenbohle steckenden schmiedeeisernen Nägeln zu urteilen, muß sie auf dem Schiffsboden befestigt gewesen sein. Dies bedeutet, daß sich oberhalb eine Arretierungsmöglichkeit befunden haben muß, um den Mastbaum in die jeweils erforderliche Position zu bringen. Der kippbare Mastbaum war eine durchaus sinnvolle Einrichtung, weil er das ungehinderte Passieren von Brücken ermöglichte.

Nach den Meßergebnissen der eingesetzten Taucher hat das Schiff eine Breite von 4,50 bis 5,00 m gehabt. Seine Länge konnte nur auf 8 bis 9 m erfaßt werden, weil der andere Teil des Wracks von einer starken Kiesschicht bedeckt war. Die Gesamtlänge des Schiffskörpers läßt sich daher nur ziemlich grob auf 15 bis 20 m schätzen.

Zwei mächtige in ihrer Formgebung identische Eisenbänder, die ebenfalls vom Bagger erfaßt worden waren, dienten der Verstärkung der Heckkonstruktion. Dies bedeutet, daß das Schiff mit seinem Heck bergauf liegt, was auch plausibel ist, weil es sich logischerweise mit seiner Steinladung nur auf Talfahrt befunden haben kann.

Die Ladung des Schiffes bestand, wie bereits erwähnt, aus behauenen Sandsteinen unterschiedlicher Formgebung. Festgestellt werden konnten vier Blöcke von ca. 50 x 50 x 180 cm, drei bis vier große Platten von ca. 27 x 120 x 240 cm, drei kleine Platten von ca. 16 x 70 x 90 cm, acht Viertelschalen von 8 x 40 x 60 cm sowie eine Platte mit abgerundetem Kopf und nur grob zugehauenen Fußteil von ca. 13 x 53 x 86 cm. Da nur etwa 50 % des Wracks zugänglich war, die Ladung aber aus Stabilitätsgründen gleichmäßig auf dem Schiff verstaut gewesen sein muß, kann davon ausgegangen werden, daß sich auf seinem vorderen Teil eine etwa gleichgroße Last befunden haben wird. Das Gesamtgewicht der Steinladung wird demnach bei etwa 14 t gelegen haben.

Soweit festgestellt werden konnte, hatte das Schiff nur Rohlinge geladen, die für die Endfertigung von Fundamentquadern (?), Grabplatten und -steinen, Brunnenringen sowie eines Grenzsteines vorgesehen waren. Mit der Anlieferung von Rohlingen sollte bei den damals schwierigen Transportmöglichkeiten unnötiger Ballast vermieden werden. Dies bedeutet aber auch, daß der Kunde vor Ort seine ganz persönlichen Wünsche in das Endprodukt einbringen konnte. Auf diesem Hintergrund gesehen werden wohl bereits die Rohlinge auf spezielle Bestellung hin gefertigt worden sein.

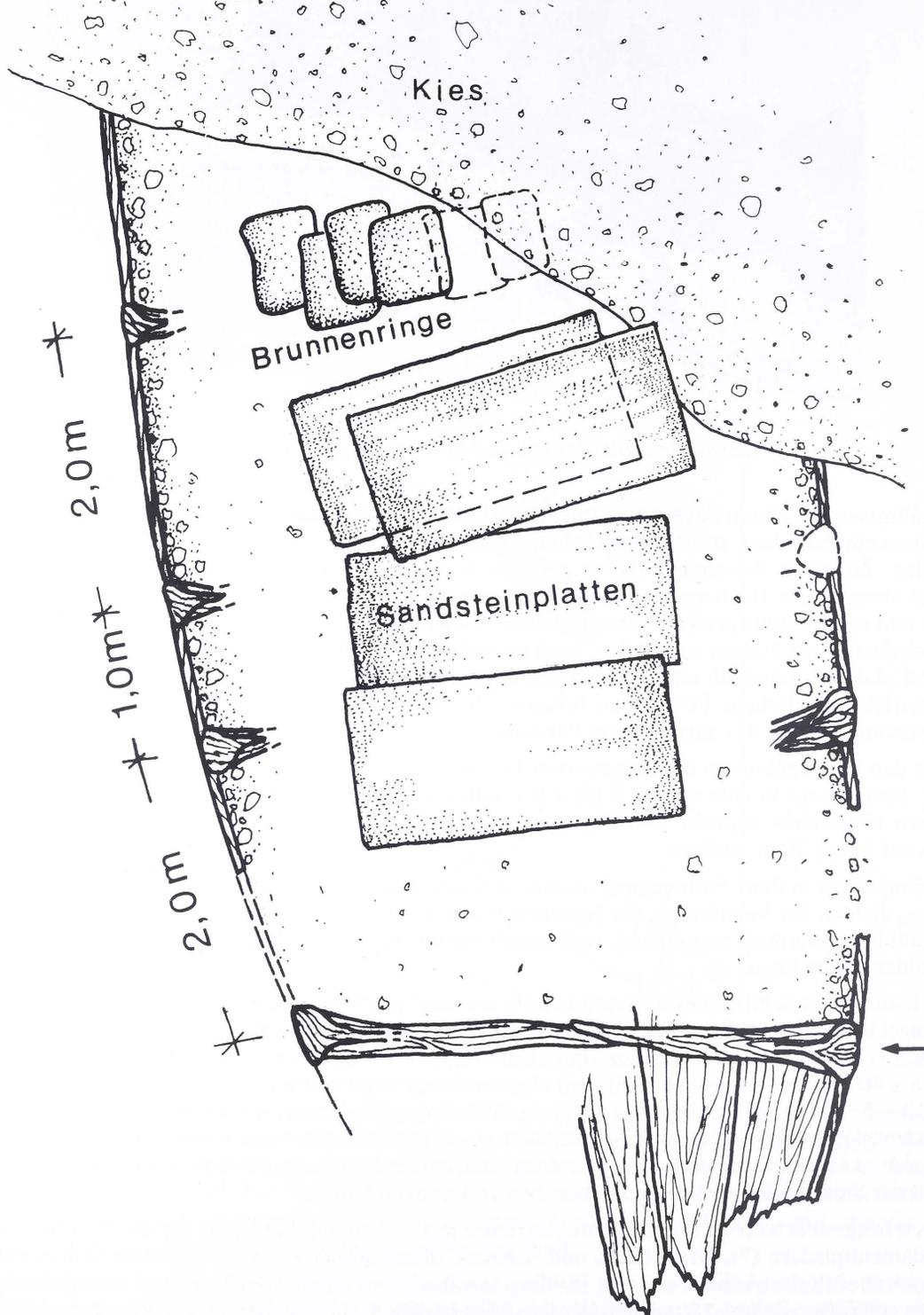


Abb. 3 Rohrsen, Ldkr. Nienburg.
Lage des Schiffswracks mit Teilen seiner Sandsteinladung in der Weser.

Bei der näheren Untersuchung der an Land zur Verfügung stehenden Sandsteinblöcke ergab sich, daß alle mit demselben Steinhauerzeichen versehen worden waren und daher aus einer einzigen Produktionsstätte stammen müssen (Abb. 4). Als Herkunftsgebiet der Rohlinge läßt sich das Gebiet um Obernkirchen lokalisieren. Die Steinbrüche liegen dort in den Bückebergen zwischen Stadthagen und Rinteln.

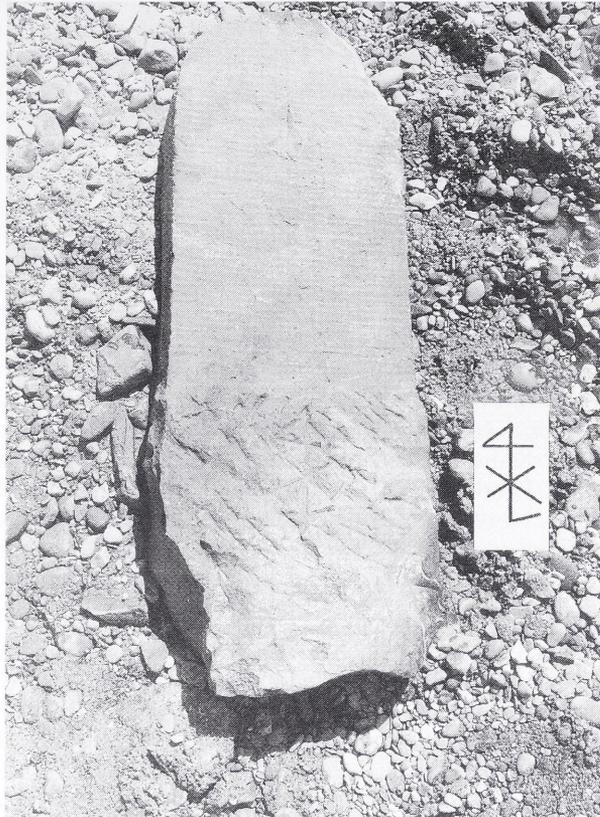


Abb. 4 Rohrsen, Ldkr. Nienburg.
Grenzsteinrohling mit Steinhauerzeichen vom Schiffswrack.

Der Obernkirchener Sandstein zeichnet sich durch große Härte, feines Korn und äußerste Wetterbeständigkeit aus. Mit diesen Eigenschaften hat er bereits um 1500 den Rehburger Sandstein vom Markt verdrängt. Von den Brüchen in den Bückebergen wurde der Stein auf Pferdefuhrwerken nach Rinteln geschafft und dort auf Lastenkähne verladen (Abb. 1). Obernkirchener Sandstein gelangte so in die deutschen Küstenstreifen an der Nordsee, aber auch nach Holland, Dänemark, Schweden, Norwegen und in die deutschen Ostseeprovinzen. Dieser weiträumige Handel wurde allerdings nicht von Obernkirchen, sondern von Bremen aus organisiert. Dort wurden die aus Rinteln kommenden Lastenkähne entladen und die Steine zunächst am Ziegelwerder, ab 1654 am Teerhof und in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts in der Gegend der heutigen Werderstraße zwischengelagert, bevor sie von den Steinmetzen, die zugleich auch die Steinhändler waren, weiter vertrieben wurden. Bremen konnte den Handel mit Obernkirchener Sandstein wegen seiner günstigen Lage an der Weser sowie seinen Außenverbindungen gänzlich an sich ziehen. So erklärt sich, daß der Obernkirchner Sandstein in seinem Absatzgebiet auch als „Bremer Stein“ gehandelt wurde (STEILEN 1938, 32–33).

Im Zuge der weiteren Nachforschungen ergab sich ein interessanter Hinweis aus der Nienburger Zeitung „Die Harke“ vom 24. August 1925. Dort wurde in einem knapp gehaltenen Artikel von der Auffindung eines alten Lastenschiffes in der Weser, nahe dem Gut Niederboyen bei Dörverden berichtet (Abb. 1). Dieses Schiff war 1923 beim Kiesabgraben zutage getreten und freigelegt worden. Das Schiff hatte eine Breite von ca. 3 m und eine Länge von 13–16 m und war ebenfalls mit mächtigen Sandsteinquadern beladen. Wegen des frühen Ansteigens des Wasserspiegels mußten die Freile-

gungsarbeiten allerdings unterbrochen werden. So hat man das erneut von Kies überlagerte Schiff im Sommer 1924 wieder freilegen müssen. Das Eichenholz des Lastenkahnes war schwarz verfärbt und morsch. Größtenteils fehlten auch die Ränder (Bordwand). Die Ladung bestand aus Obernkirchener Sandsteinen, von denen mehrere Quader von ca. 30 x 60 x 80 cm geborgen worden sind. Die einzelnen Sandsteinblöcke sollen mit unterschiedlichen Steinhauerzeichen versehen worden sein. Über den Zeitpunkt des Schiffsunterganges mutmaßte man, daß sich dieser in einer Zeitspanne von 150 bis 450 Jahren vor der Auffindung ereignet haben könnte. Das Wrack ist 1923 auch fotografiert und im folgenden Jahr von einer „Studienkommission des Verdener Heimatbundes“ inspiziert worden. Leider hat sich bisher zum Verbleib der Fotos kein Hinweis ergeben noch konnten Einzelheiten über die Studienkommission gewonnen werden. So lassen sich heute keinerlei Aussagen mehr zur Konstruktion dieses Schiffes machen. Man wird aber wohl davon ausgehen können, daß es in seinem Aufbau dem Rohrsener Schiff entsprochen haben wird.

Erfolgreicher verliefen hingegen die Recherchen zu den vom Lastenschiff geborgenen Sandsteinen. Diese konnten eigentlich nur im Bereich des Gutes Niederboyen verblieben sein und wurden dann dort auch tatsächlich in dem verwilderten Garten des heute vom THW Hoya genutzten Anwesens aufgefunden. Dort waren sie in ihrer ursprünglichen Form zu zwei Treppen verarbeitet worden. Während die eine zur Krone des Weserdeiches führt, ermöglicht die andere den Zugang zu einem Pavillion. Die Wangen dieser Treppe bilden zwei Sandsteinplatten, an deren Stirnseiten sich Steinhauerzeichen finden, die mit denen von der Schiffsladung aus Rohrsen identisch sind. Dies bedeutet, daß beide Schiffe innerhalb desselben Zeitraumes gesunken sein müssen. Wie dieser einzugrenzen ist, ergibt sich über einen Sandsteinbrunnen aus Mittelhuchting, Bremen, der mit der Jahreszahl 1777 und den Initialen J.M versehen ist. Diese sind dem Steinmetz Johann Maaß zuzuordnen, der damit auch die Endfertigung des Brunnens vorgenommen hat und nachweislich 1790 verstorben ist (KRAFT 1986, 32). Die beiden Lastenschiffe müssen demnach in der 2. Hälfte des 18. Jahrhunderts gesunken sein.

Zu den Gründen, die zum Untergang der Schiffe geführt haben, lassen sich nur noch hypothetische Überlegungen anstellen. D. Ellmers vom Deutschen Schiffahrtsmuseum geht dabei wohl mit Recht von der schwierigen Manövrierbarkeit der flachen, schwer beladenen Schiffe aus. Hier konnte nämlich am Steuerruder nur wenig Wasser entlang strömen, weil das Schiff durch sein zu Tal drückendes Gewicht immer etwas schneller als die Geschwindigkeit des Flusses ist. Um das Anströmen des Ruders noch zu verbessern, ließ sich das Segel setzen, um damit die Geschwindigkeit zu vergrößern. Dieses war auf der kurvenreichen Weser aber nicht ohne Risiko, weil das Schiff dadurch noch ein zusätzliches Abdriftmoment bekam und dann besonders bei böigen Winden nur schwer zu beherrschen war. Es ist gut vorstellbar, daß das Schiff in eine solche kritische Situation geriet, die dann zu einer plötzlichen Schräglage führte. Bei einem so schwer beladenen und nur mit einer niedrigen Bordwand versehenen Schiff mußte schon ein geringer Neigungswinkel zu einem schnellen flutartigen Wassereintritt führen, der das Schiff wie einen Stein wegsackeln ließ. In einer so plötzlich eintretenden Situation wird die Schiffsbesatzung alle Mühe gehabt haben, sich selbst in Sicherheit zu bringen. Für die Bergung des Havaristen bestand hingegen mit den damals zur Verfügung stehenden technischen Möglichkeiten keine Chance, so mußten Schiff und Ladung als Totalverlust abgeschrieben werden.

Ein weiteres Schiffswrack ist 1947 in der Nähe von Intschede, Verem, bei extremem Niedrigwasser der Weser entdeckt worden. Der Schiffskörper ist aus Eichenholz gefertigt und mit starken Holznägeln verbunden worden. Das Schiff hat Platten aus Buntsandstein geladen, die wohl aus dem Solling stammen. Einen Teil der Platten hat der Wirt der Hafenschänke von Intschede gehoben und damit den Zugang zu seiner Gaststätte ausgelegt. Die bei dieser Bergungsaktion sichergestellten hölzernen Schiffsteile werden dort ebenfalls aufbewahrt. Zur Datierung dieses Schiffes haben sich keine konkreten Anhaltspunkte ergeben. Von den vorliegenden Konstruktionsmerkmalen ist es zeitlich aber wohl den beiden anderen Schiffswracks zuzuordnen.

Die hier beschriebenen Wracks sind ganz sicher nicht die einzigen Zeugen von Schiffsunglücken bei einem über mehrere Jahrhunderte auf der Weser durchgeführten Transport von Sandsteinen. Wahrscheinlich liegt heute noch manch einer dieser plumpen Lastenkähne samt Ladung in den Kiesen der Weser verborgen. Die aufgefundenen Schiffswracks lassen mit ihrem relativ geringen Transportvolumen und den primitiven Fortbewegungsmöglichkeiten deutlich erkennen, wie mühsam und risikoreich der Transport von Obernkirchener Sandsteinen von seinen Brüchen bis zu den Abnehmern gewesen ist. Ein Sachverhalt, der uns heute bei der Beschäftigung mit aus Sandstein hergestellten Bauobjekten kaum in den Sinn kommt.

Das Schiffswrack von Rohrsen liegt heute in einer Weserschleife, die nicht mehr von der Frachtschiffahrt befahren wird. Es stellt daher kein unmittelbares Hindernis dar und ist nach Abtransport aller an Land gebrachten und leicht von Dritten als Souvenir zu entfernenden Teile zumindest soweit denkmalpflegerisch gesichert. Das Deutsche Schifffahrtsmuseum sieht allerdings auf längere Zeit im Verbleib des Wracks vor Ort eine ernste Gefahr für seine Erhaltung. Für eine Bergung, Präparierung und museale Aufbereitung des Schiffes sehen die dafür in Frage kommenden denkmalpflegerischen und musealen Institutionen des Landes Niedersachsen auch langfristig keinerlei Möglichkeit. In dieser Situation kam vom Weserrenaissance-Museum Schloß Brake der Vorschlag, das Wrack im Rahmen eines Expoprojektes zu heben und museal aufzubereiten. Ein solches Unternehmen liegt im Interessensbereich des erst 1986 gegründeten Museums, dessen Aufgabe es ist, die Renaissance im Weserraum zu dokumentieren und darzustellen. Dazu gehört nicht nur das Sammeln und Registrieren von historischem Quellenmaterial, sondern im gleichen Maße auch dessen wissenschaftliche Durchdringung unter kunst- und kulturgeschichtlichen Fragestellungen. Hierbei stehen die kirchliche, höfische und städtische Kunst und Architektur im Mittelpunkt. Als Grundlage vieler dieser Zeugnisse hat der Wesersandstein und besonders der aus Obernkirchen gedient. Ein Schiffswrack mit einer Ladung genau dieses Werkstoffes mußte unter kulturgeschichtlichen Aspekten das besondere Interesse des Weserrenaissance-Museums wecken.

Um das ins Auge gefaßte Unternehmen auf eine solide Basis zu stellen, war es zunächst erforderlich, sich ein umfassendes Bild von der Lage und dem Zustand des Wracks zu machen, als es mit der 1995 durchgeführten Grobdokumentation möglich gewesen ist. Da das Institut für Denkmalpflege bisher noch nicht über die dazu erforderliche technische Ausstattung zur Unterwasserarchäologie verfügt, ist das Archäologische Landesamt Schleswig-Holstein um Hilfestellung gebeten worden. Die dann im September 1997 durchgeführte Untersuchung des Wracks und seiner Lage in der Weser hat so positive Befunde erbracht, daß eine Hebung technisch möglich wäre. Es wird damit letztlich eine finanzielle Frage sein, ob das Unternehmen, das so positiv in der Zusammenarbeit zwischen den drei Bundesländern Niedersachsen, Schleswig-Holstein und Nordrhein-Westfalen in Form einer länderübergreifenden Fachkooperation bei diesem Projekt begonnen hat, auch zu einem einer alle Projektpartner zufriedenstellenden Lösung geführt werden kann, um diesen einzigartigen kulturgeschichtlichen Fund dauerhaft zu bewahren.

LITERATUR

- COSACK, E. 1997: Ein Schiffswrack in der Weser bei Rohrsen, Ldkr. Nienburg, mit einer Sandsteinladung aus Obernkirchen. *Berichte zur Denkmalpflege in Niedersachsen* 17(4), 1997, 188–189.
- KRAFT, J. 1986: Steinmetzzeichen in Oberkirchner Sandsteinbrunnen. *Der Holznagel. Mitteilungsblatt für Mitglieder der Interessengemeinschaft Bauernhaus e.V.*, Heft 6, 1986, 25–36.
- STEILEN, D. 1938: Norddeutsche Grabmalkunst. *Abhandlungen und Vorträge von der Bremer Wissenschaftlichen Gesellschaft* 11 (3/4). Bremen 1938.