

*Im Fluss. Bergung, Konservierung und Präsentation der historischen Weserschiffe.* Herausgegeben von Vera LÜBKES. Tübingen, Berlin: Edition J. J. Heckenhauer 2001. 72 Seiten mit 28 meist farbigen Abbildungen. Kartoniert 19,43 €. ISBN 3-9806079-5X.

Die erfolgreiche Bergung zweier Weser-Schiffe bei Rohrsen im Landkreis Nienburg 1998/99 hat ein gewaltiges Medienecho erfahren, denn nur selten werden im Binnenland derartig technisch aufwendige archäologische Unternehmen durchgeführt, die einer vorausschauenden Planung und Logistik bedürfen. 1995 ging beim Wasser- und Schifffahrtsamt die Fundmeldung über einen „*sehr alten Holzkahn*“ ein, der mit behauenen Sandstein aus den Bückebergen beladen war. Umgehend wurden die zuständigen Denkmalbehörden, als Gutachter das Deutsche Schifffahrtsmuseum Bremerhaven und auf Grund seiner Forschungskompetenz über „*Abbau, künstlerischer Verarbeitung und Verbreitung von Buntsandstein, insbesondere von Obernkirchener Sandstein*“ das Weserrenaissance-Museum Schloß Brake bei Lemgo (Nordrhein-Westfalen) hinzugezogen. 1997 fanden erste Voruntersuchungen in der Weser statt, die vom Bezirksarchäologen unter Hinzuziehung des Deutschen Schifffahrtsmuseum und des Archäologischen Landesamtes Schleswig-Holstein durchgeführt wurden. Dabei konnte auf Grund von Steinhauerzeichen schon eine Datierung in die zweite Hälfte des 18. Jahrhunderts vorgenommen werden. Auf Anregung des Weser-Renaissance-Museums startete im Rahmen der „Expo-Initiative-OstWestfalenLippe“ ein Vorhaben zur Bergung, Konservierung und musealen Präsentation des Wracks.

Im Sommer 1998 begann man nach Vorliegen der denkmalrechtlichen Genehmigung durch das Land Niedersachsen mit der Unterwasserfreilegung des Wracks. Dabei stellte sich heraus, dass neben dem bekannten Schiff noch ein zweites lag. Auf Grund der außergewöhnlichen hohen Wasserstände, die immer wieder für eine Übersedimentierung der Schiffe sorgten, entschlossen sich die Beteiligten für die Bergung als optimiertes Verfahren eine offene Baugrube anzulegen, die mit Spundwänden gegen das Wasser der Weser abgesperrt war. Unter hohem Zeitdruck legten im Spätsommer 1999 nach Einbringung der Spundwände und dem Auspumpen der Baugrube die Grabungshelfer die Schiffsreste frei, dokumentierten die Befunde und schufen damit die Voraussetzung für eine Hebung mittels eines Schiffskran. Vor der eigentlichen Hebung musste die schwere Ladung bearbeiteter Sandsteine (insgesamt wurden 1998/99 60t Steine gehoben) vollständig geborgen werden. Die Wrackteile wurden in einen festen Rahmen mit Unterliegern eingebunden, um so Stabilität beim Heben und weiteren Transport zu gewährleisten. In mehreren Huben lud man am 31.8. und 1.9.1999 die Wrackteile mittels eines Schwimmkrans auf einen fahrbaren Ponton und transportierte sie in den Mindener Hafen, um dann die Fracht mit LKW's nach Brake zum Weserrenaissance-Museum zu bringen. Für die Konservierung entschied man sich nach Fachberatung durch P. Hoffmann vom Deutschen Schifffahrtsmuseum für PEG (Polyethylenglykol) 200. Für die Konservierungsarbeiten errichtete das Weserrenaissance-Museum eine gesonderte Glashalle, in der die beiden Schiffe gereinigt und konserviert werden. Geplant ist ein fester Bau, der noch zu erstellen ist, um eine den Funden adäquate optimale Unterbringung und

Präsentation zu ermöglichen. Die Finanzierung des Projektes, das Vera Lübkes, die Direktorin des Weserrenaissance-Museums, mit Geduld und Nachdruck vorantreibt, ist fast gänzlich durch Sponsoren und Förderer des Museums erfolgt.

Da technologisch-wissenschaftlich gesehen keine niedersächsische Institution derzeit zur archäologischen Bergung von Schiffen unter schwierigen Verhältnissen in der Lage ist, hatte man das Archäologische Landesamt Schleswig-Holstein für das Projekt gewonnen, da es mit Willi Kramer die nötige Kompetenz für Unterwasserarchäologie besitzt. Für die Geschichte der Flussschifffahrt und des Handels mit dem weltweit vertriebenen Wesersandstein sind die Wrackfunde von besonderer Bedeutung. Bei den Schiffen handelt es sich um plattbodige Lastkähne, die für seichte Gewässer ausgelegt sind, sie können aber wegen des fehlenden Kiels leicht abdriften. Die gesamte Konstruktion besteht aus Eichenholz. Als Verbindungselemente dienten Holz- und Eisennägel, alle Fugen waren mit Kalfatermasse ausgefüllt, alle Holzteile eingeteert. Kahn A ist etwa 40 m lang gewesen, wobei noch über 24 m erhalten sind, Kahn B dürfte eine Länge von ca. 30 m gehabt haben, erhalten sind 17,22 m. Die Bordwandhöhen betragen noch 1,24 bzw. 1,02 m, die Bodenbreiten 2,10 bzw. 1,06 m.

Die vorliegende Broschüre – als Dokumentation für die Öffentlichkeit und die Sponsoren gedacht – hat eine ansprechende, professionelle grafische Aufmachung, die den Wert des Fundes unterstreicht, bietet gut lesbare Informationen über das Projekt, die wissenschaftlichen Methoden und musealen Konzepte. Mit 19,43 € ist sie leider im oberen Preisniveau für gleichartige Printmedien angesiedelt. Den beteiligten Autorinnen und Autoren (Michael VESPER, Vera LÜBKES, Holger BRYDDA, Erhard COSACK, Jörg DUENSING, Willi KRAMER, Eckhard DEICHSEL, Heinz Werner HELLWEG, Jörn-Peter SCHMIDT-THOMSEN) ist für die schnelle Vorlage eines Berichtes in ansprechender Form zu danken.

Hans-Wilhelm Heine