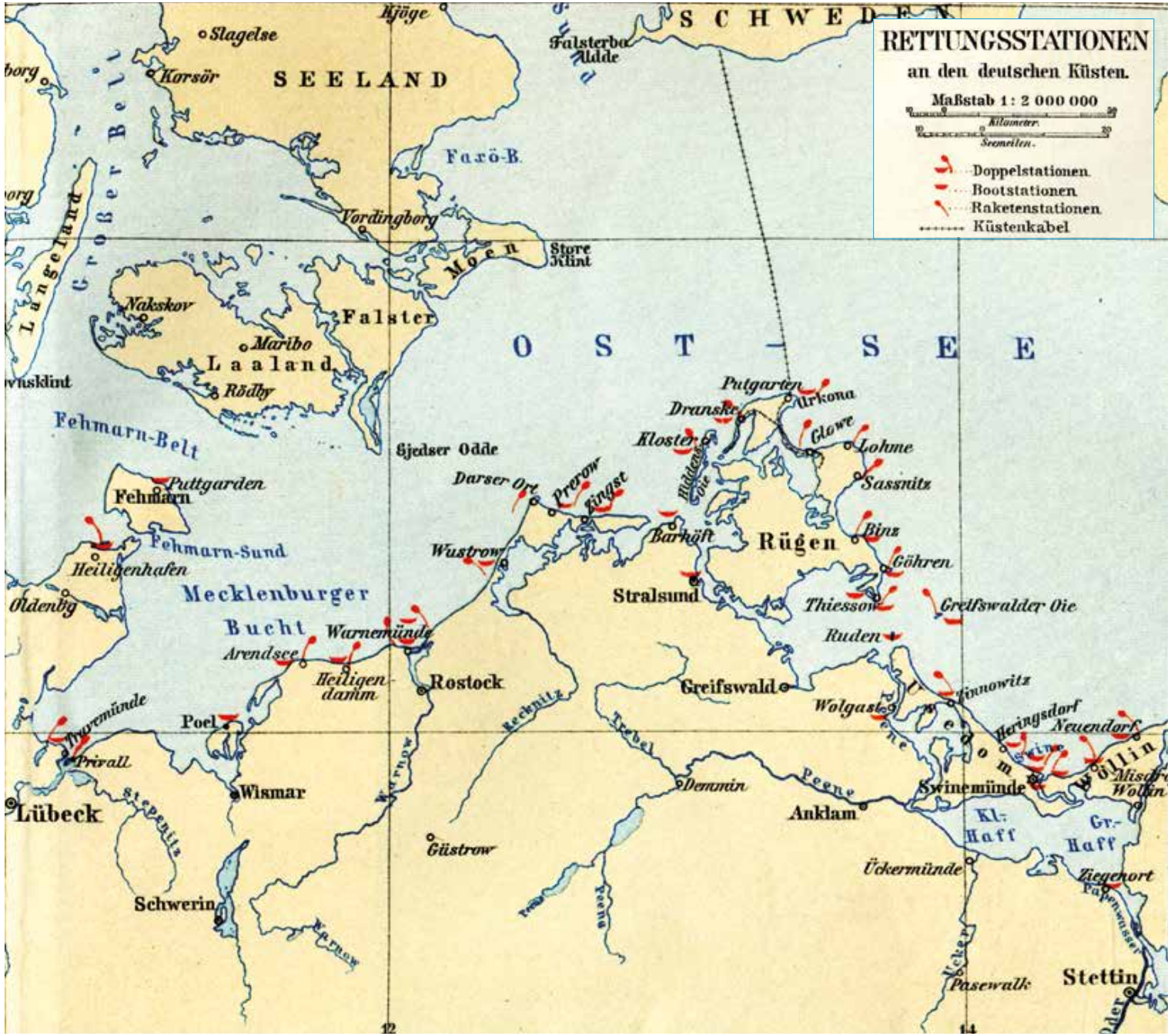
Thomas Förster

SCHIFFSWRACKS

Auf Spurensuche vor Rügen und Hiddensee

HINSTORFF

Für Nele, Adrian und Antonia


RETTUNGSSTATIONEN
an den deutschen Küsten.
Maßstab 1 : 2 000 000
Kilometer.
Seemeilen.
Doppelstationen.
Bootstationen.
Raketenstationen.
Küstenkabel
SCHWEDEN
SEELAND
Slagelse
Korsör
Kjöge
Falsterbo Udde
Faxö-B.
Vordingborg
Moen
Store Klint
Falster
Nakskov
Maribo
Laaland
Rödby
Langeland
Großer Belt
Fehmarn-Belt
Fehmarn
Puttgarden
Fehmarn-Sund
Heiligenhafen
Oldenbg
Mecklenburger Bucht
Warnemünde
Arendsee
Heiligendamm
Rostock
Poel
Wismar
Lübeck
Schwerin
Stepenitz
Wakenitz
Warnow
Güstrow
Recknitz
Trebel
Demmin
Peene
Anklam
Swinemünde
Kl. Haff
Gr. Haff
Wollin
Misdroy
Heringsdorf
Neuendorf
Finnowitz
Wolgast
Greifswald
Ruden
Thiessow
Stralsund
Barhöft
Rügen
Binz
Göhren
Greifswalder Oie
Sassnitz
Lohme
Glowe
Arkona
Putgarten
Dranske
Kloster
Hiddensö
Prerow
Darser Ort
Zingst
Wustrow
Sjedser Odde
Ückermünde
Ziegenort
Pasewalk
Stettin
Oder
Ucker
Pappenwasser
Peene
Tollense
Ostsee
12
14

7 Vorwort
9 Gestrandet, versunken, verschollen – Schiffbruch vor Rügen und Hiddensee
15 Vorstoß in die Tiefe – Von der Taucherglocke bis zur modernen Unterwasserarchäologie
21 Spurensuche in den Archiven und am Meeresgrund
29 Kogge, Holk und Schnigge – Auf der Suche nach den Schiffen der Hanse
37 Zerbrechliches Gut – Wohlbewahrt im Meeresgrund
37 Die Entdeckung im Nationalpark
39 Mineralwasser und englische Keramik – Ein Fund in großer Tiefe
45 Gescheitert zwischen Dornbusch und Gellen – Seeunfälle vor Hiddensee
47 Das Gellenwrack – Ein Schiffsfund narrt die Wissenschaft
53 Das Ende der Emdener Schmack Regent Door Zee
55 Strandung und Rettung vor Hiddensee
65 Mit Segel und Dampf über die Ostsee – Der Schraubendampfer Grossfürst Constantin
77 Strandung und Untergang vor Glowe – Der Schoner Auguste von 1894
87 Der »Schwan der Ostsee« – Das tragische Ende des Postdampfers Rex vor Lohme
95 Unterwegs mit schwerer Fracht – Die Gefahren der Küstenschifffahrt
97 Die Gefahren der Kreideschifffahrt
100 Holz – Ein wichtiges Handelsgut der Ostseeschifffahrt
103 Von Haffkähnen, Kuffen, Schonern und dem risikanten Ziegelsteintransport
115 Altpapier wird zum Verhängnis – Die letzte Fahrt der Amazone
127 Schiffshavarien in der modernen Seefahrt – Von der Jan Heweliusz bis zur Sophie Scholl
127 Strandung vor Dwasieden
130 Gesunken im Orkan »Verena« – Das Ende der Jan Heweliusz
132 Von der Friedrich Engels bis zur Sophie Scholl – Untergänge von Fischkuttern

Strandung der norwegischen Bark Skjold vor Stubbenkammer auf Rügen, 12. Dezember 1901.

Vorwort

Wenn man auf der Insel Rügen geboren wird und hier als wassersportbegeisterter Junge aufwächst, bleibt es nicht aus, dass man beim Schnorcheln auf die Überreste von Schiffen stößt, die vor der Küste scheiterten. Wie riesige Skelette liegen die Spanten und Planken der Wracks am Meeresgrund. Auf mich übten sie von Anfang an eine riesige Faszination aus, die mich nicht mehr loslassen sollte. Gefördert durch meinen Vater Horst Förster, der eine Tauchereinheit der Marine kommandierte, beschäftigte mich neben der Begeisterung für das Tauchen auch zunehmend die Frage nach dem Schicksal der Schiffe, die in den letzten Jahrhunderten vor den Küsten von Rügen und Hiddensee versanken. Das war für mich der Einstieg in die Geschichte der Ostseeregion. Auf dieser Zeitreise konnte ich an dem harten Leben der Seeleute und Fischer teilhaben, deren Schicksal untrennbar mit ihren Schiffen und Booten verbunden war.

Stürme, Eiswinter und andere Gefahren auf See sowie das häufig damit verbundene Versagen von Mensch und Technik führten dazu, dass Schiffe in Seenot gerieten. Im Kampf um den Erhalt von Schiff und Ladung riskierten die Seeleute ihr Leben und verloren dies oft genug. In ausweglosen Situationen erhielten die Schiffbrüchigen häufig selbstlose Hilfe von den Küstenbewohnern, die als Fischer und Matrosen die Widrigkeiten auf See gut kannten. Mit der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger, die 1865 gegründet wurde, entstand eine Organisation, die seit über 150 Jahren ein dichtes Netz an Rettungsstationen und Seenotfahrzeugen an der deutschen Küste unterhält.

Schnell wurde mir klar, dass sich die Schicksale rund um die versunkenen oder gestrandeten Schiffe nur mit den Methoden der Unterwasserarchäologie und der Geschichtsforschung ergründen lassen. Erste fachliche Unterstützung gaben Hans Lenck und Andreas Grüger vom Kulturhistorischen Museum Stralsund sowie Renate Schaarschuh vom Stadtarchiv Stralsund. Ein Studium am Institut für Museologie in Leipzig und die Promotion an der Ernst-Moritz-Arndt-Universität Greifswald boten mir die Möglichkeit, meine Forschungen zu intensivieren. Durch langjährige Arbeit als Dezernent für Unterwasserarchäologie am heutigen Landesamt für Kultur und Denkmalpflege in Schwerin und derzeit am Deutschen Meeresmuseum Stralsund war ich in der Lage, meine Untersuchungen zu vertiefen und fortzuführen.

Unterwasserarchäologie ist Teamarbeit, und so wurden die in diesem Buch vorgestellten Ergebnisse erst durch die Unterstützung zahlreicher Freunde und Kollegen ermöglicht. An erster Stelle möchte ich meiner Frau Dorit danken, die mit viel Verständnis und Geduld zahlreiche Tauchexpeditionen und die Arbeit an diesem Buch unterstützte. Ihr Vater, Prof. Klaus Liebers, unterzog die Texte einer ersten kritischen Begutachtung. Stellvertretend für die Mitglieder des Vereins archaeomare e.V. möchte ich meinen langjährigen Tauchfreunden Jens Pohland und Jenner Koch für ihre Unterstützung danken. Grundlage der erfolgreichen Arbeit auf See und an den Wracks bildete die Mannschaft des Forschungskutters Seefuchs um Kapitän Ole Schmidt. Bereits sehr früh erkannte Wolfgang Rudolph die Bedeutung der Unterwasserarchäologie für die

Gewässer um die Insel Rügen. Über viele Jahre hinweg unterstützte er mich und stellte sein umfangreiches Archiv zur Verfügung. Gedankt sei auch den Kollegen vom Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie und hier besonders der Besatzung des Vermessungs- und Wracksuchschiffes Deneb für eine jahrzehntelange gute Zusammenarbeit. Wichtige Informationen zum Seegebiet und zu seerechtlichen Fragen gaben Holger Brydda und Hannes Lutter vom Wasser- und Schifffahrtsamt Stralsund. Otto Braasch als Luftbildarchäologe trug mit seinen Beobachtungen zu vielen wichtigen Entdeckungen bei. Einen wesentlichen Anteil bei der Identifizierung der Wrackfunde hatte Karl Uwe Heußner vom Dendrochronologielabor des Deutschen Archäologischen Institutes in Berlin, der die Datierung von Holzproben durchführte. Hilfe erfuhr das Buchprojekt auch durch Gerhard Parchow vom Seefahrerhaus Sellin, durch Jana Leistner vom Heimatmuseum & Archiv Hiddensee, Bernhard Borrmann vom Heimatmuseum Dranske, Konrad Pusch vom Technikmuseum Magdeburg und Andreas Neumerkel vom Stadtarchiv Stralsund. Unterstützend und beratend standen mir Kapitän Horst Amelang als Altermann der Schiffer-Compagnie Stralsund, der »Steinmüller« (Peter Müller) und der »Wrackmüller« (Wolfgang Müller) sowie Heinz Mattkay, Reinhard Öser und die Rügener Taucher Wolfgang Frank, Uwe Lippek und Axel Lienert zur Seite. Informationen zu Fischkuttern lieferten Siegfried Möhrmann und Günter Dame. Einen wichtigen Beitrag bei der Erschließung russischer Quellen leisteten Egbert Lemcke und Holger Neidel. Informationen aus Großbritannien lieferte Angela Middleton. Inge Nordenholz und Theodor Janeczek bereicherten das Buch mit ihren spannenden Berichten zum Untergang der Amazone. Im Rahmen von Studienarbeiten untersuchten Sonja Arvidson, Michael Rohr und Christoph Bauch einzelne Schiffe, wofür ihnen an dieser Stelle mein Dank gebührt. Ein Buch lebt vielfach von Bildern und so bin ich sehr froh, dass ich Dokumentationen der Fotografen Roland Obst, Klaus Andrews, Wolf Wichmann und Johannes Schlorke verwenden darf. Danken möchte ich ebenfalls Verena Kulessa vom Kreidemuseum Rügen.

Das VASA-Museum in Stockholm und das Wikingerschiffsmuseum in Roskilde locken jedes Jahr hunderttausende Besucher an und zeugen von der Faszination, die Wracks als Symbol einer Epoche und der übergreifenden Schifffahrt ausüben können. Die vor Rügen und Hiddensee entdeckten und teilweise geborgenen Wracks stellen wichtige Zeugnisse unserer Geschichte dar, deren Schutz, Erforschung und museale Präsentation in Deutschland noch nicht die erforderliche Aufmerksamkeit genießt. Auch wenn die Wracks am Grund der Ostsee nur für Taucher sichtbar sind, so möchte ich auf ihre Bedeutung als Geschichtsdenkmale von europäischer Dimension hinweisen.

Thomas Förster

Gestrandet, versunken, verschollen – Schiffbruch vor Rügen und Hiddensee

»PER PERICULUM VIVO«

»Ich lebe durch die Gefahr«. Diese lateinische Inschrift stand auf einer kunstvoll geschnitzten Holzscheibe, die viele Jahre an einem Schuppen der Fischer von Neuendorf auf der Insel Hiddensee hing. Nach ihren Erzählungen stammte sie von einem Wrack, das im Sturm an der Küste der Insel scheiterte. Der Sinnspruch bezeichnet ein Lebensprinzip, mit dem sich Seeleute und Fischer auseinandersetzen mussten.

Früh erkannte der Mensch das verbindende Element des Meeres und nutzte es für den Austausch von Waren und Informationen. Mit Booten und Schiffen wurden Handelsgüter in weitaus größerer Zahl und meist schneller als an Land transportiert. Der damit einhergehende Prozess des wirtschaftlichen und kulturellen Austausches spielte – auch heute noch, in Zeiten der Globalisierung – eine wichtige Rolle. Neben dem Seehandel versuchte der Mensch auch die Ressourcen der Meere zu nutzen. Fischfang und die Jagd nach Meeressäugern und Seevögeln lieferten Nahrung. Am und im Meer konnten Rohstoffe gewonnen werden, wie der begehrte baltische Bernstein belegt. Die globale Schifffahrt, industrielle Fischerei und Fischzucht sowie die Förderung von Öl, Gas und zahlreichen anderen Rohstoffen haben für die Menschheit – häufig mit negativen Folgen – bis zum heutigen Tag eine große Bedeutung. Die See birgt für die dort arbeitenden Menschen aber auch vielfältige Unwägbarkeiten. Unwetter, gefährliche Untiefen, technische Defekte, menschliches Fehlverhalten, aber auch kriegerische Ereignisse führten seit Anbeginn der Schifffahrt zu ungezählten Schiffsverlusten.

Die Ostsee, und gerade die Gewässer um Rügen und Hiddensee, gelten als wrackreich. Seit über 8000 Jahren leben an diesen Küsten Menschen, die sich anfangs mit einfachen Booten, den Einbäumen, auf die See wagten, wie der Fund dieser steinzeitlichen Zeugnisse in der Nähe des Stralsunder Hansa-Gymnasiums belegt. Entwicklungen im Boots- und Schiffbau ermöglichten immer längere Reisen auf dem Wasser. Zur Zeit der Wikinger und Slawen wurde bereits die angrenzende Nordsee erreicht

➤ *Holzscheibe mit Inschrift, gefunden auf einem Wrack vor Hiddensee.*

Landung des Großen Kurfürsten am 23. September 1678 bei Neukamp auf Rügen. Zeitgenössischer Stich von Jan Luyken.

und es lassen sich Fahrten über den Atlantik und bis an die Küsten des Mittelmeeres und des Schwarzen Meeres nachweisen. Der slawische Seehandelsplatz Ralswiek, mit vier zum Teil hervorragend erhaltenen Bootsfunden des 10. Jahrhunderts, belegt, dass die Insel Rügen in dem damaligen Handelssystem bereits eine wichtige Rolle spielte.

Zu Zeiten der Hanse entstanden ab dem 12. Jahrhundert erste Hafenstädte entlang der Ostseeküste. Große Bedeutung erlangte das 1234 gegründete Stralsund, das in zentraler Lage innerhalb der Ostsee im Schutz von Rügen am fjordähnlichen Strelasund liegt. Der Seehandel gewann in den nachfolgenden Jahrhunderten ein immer größeres Gewicht für diese Stadt und die umliegende Region.

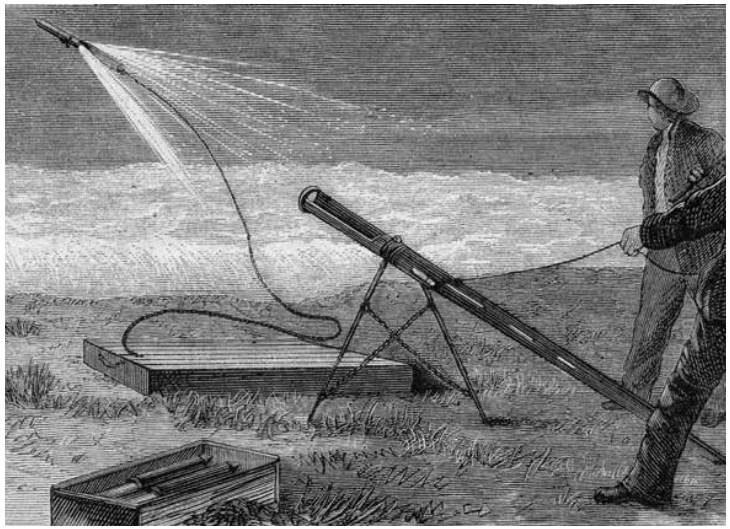
Mit den Entdeckungsreisen der Europäer wurden ab dem 15. Jahrhundert auch über den Ostseeraum zahlreiche Waren von und nach Übersee verschifft. In der Zeit der Industrialisierung nahm, u.a. durch die Erfindung von neuen und leistungsfähigeren Antriebsmaschinen, die Bedeutung der Schifffahrt auch für den Transport von Massengütern und Personen weiter rasant zu. Neben der Küstenschifffahrt wurden auch verschiedene Ostseehäfen Ausgangspunkt für Seereisen über alle Ozeane – eine bis heute anhaltende Entwicklung, die als der Motor der Globalisierung wirkt.

Die Insel Rügen ragt weit in die südliche Ostsee hinein, sodass ein Großteil des Schiffsverkehrs an ihr vorbeiführt. Vor der Zeit der modernen Verkehrsleittechnik auf See kam es gerade hier zu vielen Schiffshavarien, deren Ursachen vielfältig sind. Schiffe strandeten und versanken – vielfach blieben sie verschollen. Die geografische Lage Rügens besaß auch eine besondere strategische Bedeutung. Die Fahrrinnen zwischen der östlichen und westlichen Ostsee ließen sich in dem Seegebiet zwischen Rügen und den Küsten von Moen, Falster und Bornholm gut überwachen. Der Hafen Stralsunds mit der vorgelagerten Insel Rügen bildete zudem eine wichtige Verbindung zwischen Skandinavien und dem europäischen Festland. Über Jahrhunderte tobte hier ein Kampf um die Macht auf der Ostsee.

Viele Seeleute und Fischer, die auf Schiffen Dienst leisteten, stammten von Rügen, Hiddensee oder aus Stralsund. Von hier aus befuhren sie die Ostsee und die Ozeane. An der See aufgewachsen zog es die Jungen aufs Meer. Abenteuerlust und die Hoffnung auf wirtschaftliche Unabhängigkeit bei einer angemessenen Heuer bewog viele, sich auf einem Schiff zu verdingen. Auch bestand die Möglichkeit, sich über die Hierarchien an Bord vom Schiffsjungen bis zum Kapitän qualifizieren zu können. Doch der Dienst war von harter Arbeit bei Wind und Wetter geprägt. Häufig ereigneten sich schwere Havarien, die tödliche Unfälle nach sich zogen und oft mit dem Verlust eines Schiffes endeten. Grabsteine und Eintragungen in den Kirchenbüchern berichten oft über vermisste und verunglückte Seeleute aus den Gemeinden, aber auch über die angespülten Leichen unbekannter Schiffbrüchiger.

Schon Kaiser Friedrich II. verfügte im Jahre 1220, dass Schiffbrüchige am Leben und in Freiheit zu lassen seien und sie Anrecht auf ihr Eigentum haben. Auch die Hanse bemühte sich in verschiedenen Abkommen und gewährten Privilegien um die Erstattung der Güter von havarierten Schiffen. Im Stralsunder Stadtarchiv befindet sich eine Urkunde vom 23. Februar 1415, in der Kaiser Sigismund der gesamten Deutschen Hanse ein Privileg zum Schutz schiffbrüchiger Kaufleute und ihrer Waren erteilte.

Kam es vor der Küste zu einem Untergang, so versuchte man den Schiffbrüchigen mit allen Mitteln selbstlos zu helfen. Häufig waren die technischen Möglichkeiten dafür aber unzureichend und die Retter mussten hilflos zusehen, wie die Besatzungen bei Strandungen in den Wellen umkamen. Oder die Helfer verloren beim Rettungsversuch selbst das Leben. Ab dem ausgehenden 18. Jahr-



Darstellung eines Raketenapparats zur Rettung Schiffbrüchiger aus dem Jahre 1873.

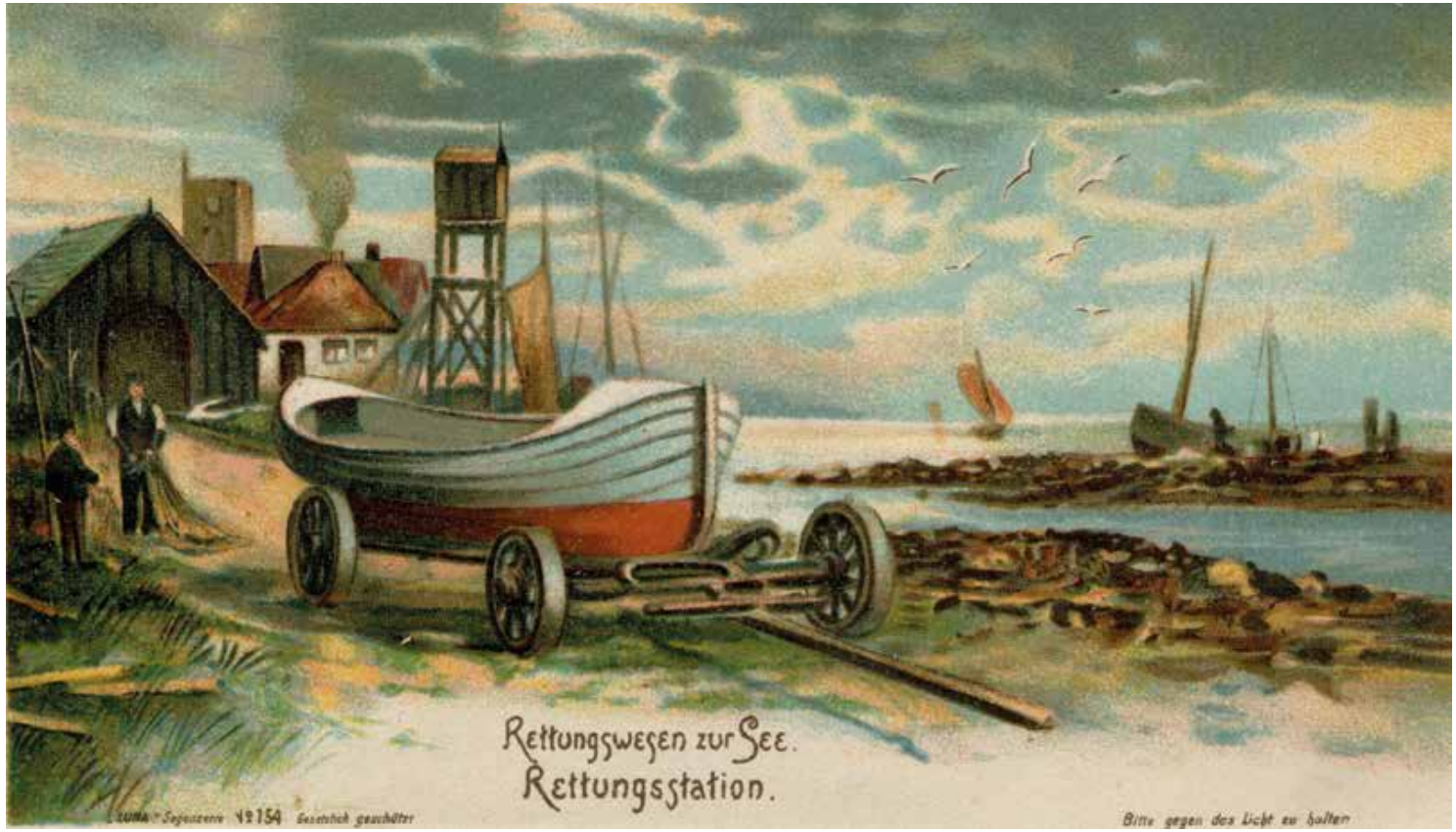
hundert gab es verschiedene Versuche, mit verschiedenen Schusswaffen Rettungstaue auf Boote zu befördern. Der britische Hauptmann George William Manby brachte ein solches Verfahren zur Anwendungsreife. Er entwickelte einen Mörser, mit dem die Rettungsleine mittels einer Kugel über havarierte Schiffe verschossen werden konnte. Das Gerät setzte man am 18. Februar 1808 erstmalig zur Rettung einer verunglückten Schiffsbesatzung ein. Im Jahre 1855 wurden auf Rügen auch die Rettungsstationen Göhren, Neu Mukran, Glowe und Kloster mit dem Manby-Mörser ausgerüstet.

Mit der Gründung der »Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger« (DGzRS) am 29. Mai 1865 folgte der weitere Aufbau von Rettungsstationen an den deutschen Küsten, die zielgerichtet mit geeigneten Booten und Leinenwurfgeräten ausgestattet wurden. Zahlreiche Berichte über die selbstlose Hilfe bei in Seenot geratenen Besatzungen sollten die häufig erzählten Geschichten über Strandraub und versetzte Leuchtfeuer in das Reich der Legenden verbannen.

Am 17. Mai 1874 wurde erstmalig für Deutschland eine zentrale Strandungsordnung erlassen. Für die Durchsetzung der Bestimmungen sorgten sogenannte Strandvögte und -reiter, ab 1874 die Strandämter. Jedoch besaßen Schiffshavarien für die Anwohner, die häufig nur karge Erlöse aus der Fischerei und Landwirtschaft bezogen, eine große wirtschaftliche Bedeutung. Zum einen waren in den Bestimmungen zum Strandrecht Bergelöhne vereinbart und zum anderen kam durch den Schiffbruch beschädigtes aber noch verwertbares Gut häufig gleich am Strand zu günstigsten Preisen zur Versteigerung. Viele Schiffe gingen mit ihren Ladungen jedoch unrettbar unter oder wurden durch die Macht der Wellen in Küstennähe zerschlagen.

Deren Reste überdauerten die Zeit, indem sie von Sedimenten überdeckt wurden. Oder sie versanken in größere Tiefen und waren so nicht der zerstörenden Kraft der Wellen ausgesetzt. Vor der Küste von Rügen und Hiddensee konnten in den letzten Jahren annähernd 350 Wracks entdeckt werden. Bislang ausgewertete Unterlagen in den Archiven geben für die letzten 250 Jahre Auskunft über 530 Havarien in diesem Seegebiet. 340 Schiffe wurden als Totalverlust registriert. Allerdings ist davon auszugehen, dass sich – unsichtbar für die moderne Ortungstechnik – weitaus mehr Wracks im Sand und Schlick verborgen am Grund der Ostsee und der angrenzenden Bodden befinden. Auch sind die Archivalien zu Seeunglücken noch nicht komplett erfasst oder, gerade bei älteren Schiffsuntergängen, gar keine Berichte niedergelegt worden. Häufig kamen auf der offenen See alle Besatzungsmitglieder um, sodass niemand mehr Zeugnis ablegen konnte.

Die Schiffswracks, schriftliche Überlieferungen und erhaltene Schiffsdarstellungen stellen in ihrer Gesamtheit einen wichtigen »historischen Schatz« für Archäologen und Historiker dar. Die Überreste von Schiffen und Booten sind wichtige Sachzeug-



Postkarte einer Seerettungsstation an der deutschen Küste.

nisse der Geschichte. Durch die erhaltene Konstruktion und die Ausrüstung geben sie Auskunft zum Leistungsstand der Technik der jeweiligen Zeit. Anhand ihrer Lage und der noch feststellbaren Ladungsgüter lassen sich Informationen zu den Handelsrouten oder zu einem konkreten historischen Ereignis gewinnen. Die persönliche Habe der Besatzung vermittelt Einblicke in das Alltagsleben an Bord. Ein Schiffswrack vermag, wie eine Zeitkapsel, Informationen zum Untergang regelrecht »einzufrieren« und stellt so für die Geschichtswissenschaft einen einmaligen Fundkomplex dar.

Unterwasserarbeit mit einem Helmtauchgerät. Der Taucher wird mittels eines Schlauches von der Oberfläche mit Atemluft versorgt.

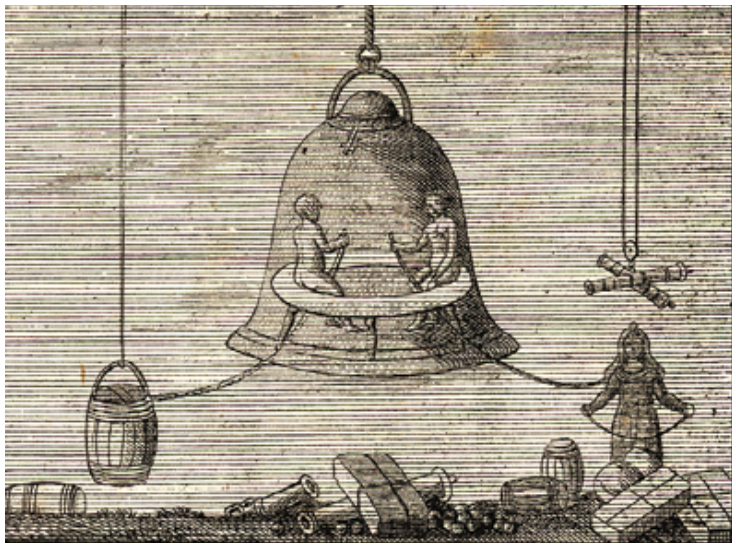
Vorstoß in die Tiefe – Von der Taucherglocke bis zur modernen Unterwasserarchäologie

Schiffsunglücke und Wracks sind seit jeher erschreckend und faszinierend zugleich. Zum einen ist es das Bewusstsein, welche Tragödien und welch grausamen Tod Katastrophen auf See nach sich ziehen können. Es ist das Leid von Besatzungen und Passagieren, die nur ihr nacktes Leben retten konnten oder im schlimmsten Fall auf See umkamen. Bei Schiffbruch war und ist der Mensch den Gewalten der See ausgeliefert. Zum anderen verloren die Eigner der Schiffe sowie die Kaufleute mit dem Untergang einen Großteil ihres Besitzes. Angeregt von den zahlreichen Schiffsverlusten in seiner Zeit gibt William Shakespeare in der 1597 erschienenen Tragödie »Richard III.« seine Empfindungen wieder:

> *»Mir däucht,*
> *ich seh das Graus von tausend Wracken,*
> *säh tausend Menschen angenagt von Fischen;*
> *Goldklumpen, große Anker, Perlenhaufen, Stein ohne Preis,*
> *unschätzbare Juwelen, zerstreut alles auf dem Grund der See ...«*

Die materiellen Werte, die mit dem Totalverlust auf den Grund der See gerieten, riefen aber auch schon früh Erfindungsreichtum und Wagemut hervor. Erste gelungene Bergungen in großer Tiefe sind für die Ostsee schon seit dem 17. Jahrhundert überliefert. Am 10. August 1628 versank die Vasa, ein Neubau der Königlich Schwedischen Marine, aufgrund eines Konstruktionsfehlers auf ihrer Jungfernfahrt. Mit dem Schiff gingen auch 58 wertvolle Bronzekanonen und sechs Mörser verloren. Zwischen 1663 und 1665 bargen Hans Albrecht von Treileben und Jacob Maule mit einer einfachen Taucherglocke 53 dieser Kanonen aus über 30 Metern Tiefe. Der ursprünglich nach unten offene Tauchapparat verfügte noch über keine Luftversorgung und ermöglichte je nach dem Volumen der Glocke und der Einsatztiefe Tauchzeiten von maximal einer Viertelstunde.

Mit dem ausgehenden 17. Jahrhundert gab es dann erste Versuche, die Taucherglocke über Fässer oder über einen angeschlossenen

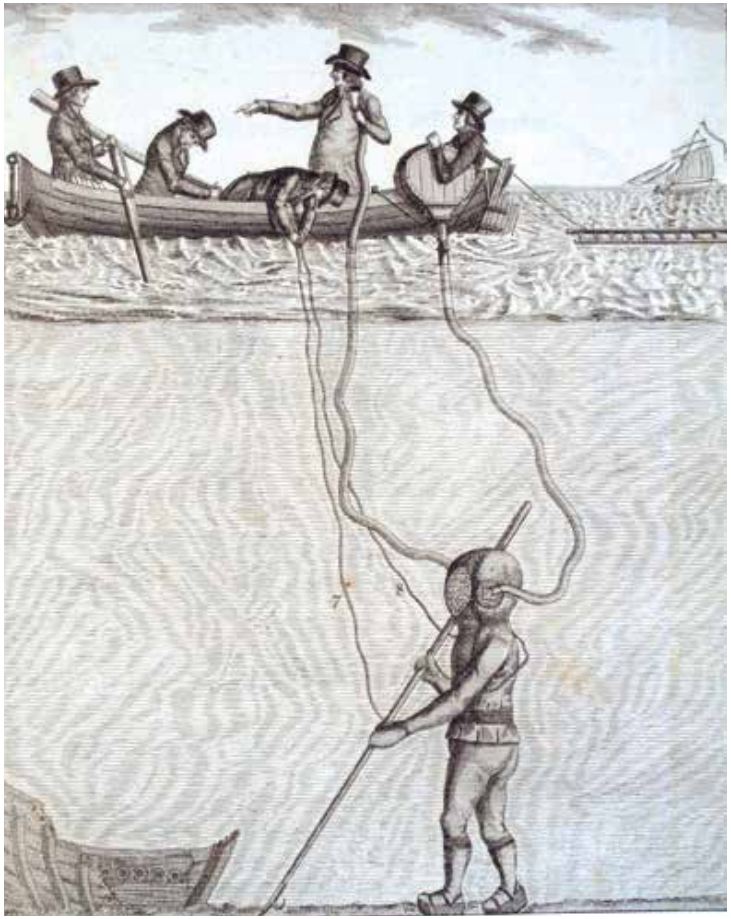


➤ *Taucherglocke um 1830, nach Voltz.*

Schlauch mit Luft zu versorgen. Im Stralsunder Stadtarchiv befindet sich eine Akte »Verordnung über das schwedische Tauchereij- und Bergungswesen von 1672«, die über das Bemühen und entsprechende Regeln zum Bergen von Schiffen berichtet. Eine bahnbrechende Erfindung stellte die vom Barther Kapitän und Reeder Peter Kreeft entwickelte Tauchmaschine dar, die er im Juli 1800 erfolgreich dem schwedischen König in Stralsund vorstellte. Die sogenannte Kreeftsche Tauchmaschine bestand aus einem mit Blei beschwerten ledernen Taucheranzug in den über einen Schlauch Luft zur Versorgung des Tauchers gepumpt wurde. Dieses Prinzip wurde vom Sachsen Auguste Siebe aufgegriffen, der 1819 in London das offene Helmtauchgerät entwickelte. 1838 stellte er dann ein geschlossenes System vor, bei dem der wasserdichte Anzug aus Leder mit dem Kupferhelm verbunden war.

Noch im selben Jahr wurde das Tauchgerät durch die Firma Siebe-Gorman patentiert und erstmalig erfolgreich an dem Wrack des 1782 vor Spithead gesunkenen Kriegsschiffes Royal George eingesetzt. Das Helmtauchgerät, damals auch Skaphander genannt, ermöglicht bis in unsere Tage in einem großen Maßstab die Untersuchung und Bergung von gesunkenen Schiffen.

Mit derartigen Skaphandern fanden auch vor Arkona die ersten wissenschaftlichen Sondierungen statt. Korvettenkapitän Hellmuth von Müller-Berneck suchte von 1933 bis 1938 auf dem Arkonariff nach den Überresten der sagenhaften Jomsburg. Auch wenn sein wissenschaftlicher Erfolg gering war und er natürliche geologische Strukturen fälschlicherweise als Hafenstrukturen interpretierte, so war sein Vorgehen doch fortschrittlich. Er setzte ein Vermessungsschiff der Kriegsmarine zur Erfassung des unterseeischen Profils und Helmtaucher zur Begutachtung von Anomalien ein. Bei seinen Untersuchungen stieß er auch auf Kanonen eines Wracks. Es zeigte sich jedoch, dass die ca. 100 Kilogramm schweren Helmtauchgeräte kaum für die filigrane Arbeit der Archäologie unter Wasser geeignet waren. Nur wenige Wissenschaftler verfügten über die Konstitution, mit derartigen Geräten tauchen zu können und waren auf die Berichte der Berufstaucher angewiesen. Den Durchbruch für das wissenschaftliche Tauchen brachte 1943 die Entwicklung eines autonomen Tauchapparates durch den



Kreeftsche Tauchmaschine im Einsatz an einem Wrack in der Ostsee.

französischen Marineoffizier Jaques-Yves Cousteau und den Ingenieur Émile Gagnan. Das Helmtauchgerät in moderner Ausführung basierte auf einer Druckluftflasche und einem Lungenautomaten. Mit dieser Technik konnte der Druck aus der Tauchflasche den Druckverhältnissen in der jeweiligen Tauchtiefe angepasst werden. So wurde Wissenschaftlern, aber auch einer großen Anzahl von Sporttauchern der Vorstoß in die Tiefe ermöglicht. Unterwasserarchäologen sowie engagierte Hobbyforscher konnten zahlreiche Wracks vor den Küsten aufspüren und das Schicksal der versunkenen Schiffe ergründen.

Erste Forschungen begannen 1966 vor Hiddensee. Auf Initiative von Karl Ebbinghaus, dem damaligen Direktor des Heimatmuseums in Kloster, führte Jörg Andreas von Oertzen Untersuchungen an zwei Wracks im Bereich der Hucke im Nordwesten der Insel durch. Im selben Jahr sondierte die gerade gegründete Arbeitsgruppe für Unterwasserforschung der Akademie der Wissenschaften der DDR im Süden der Insel vor dem Gellen. Unter Leitung von Martin Rauschert wurden dort fünf Schiffswracks entdeckt und dokumentiert. 1967 gelang bei den Grabungen am slawischen Handelsplatz in Ralswiek am Großen Jasmunder Bodden ein weiterer aufsehenerregender Fund. In einem verlandeten Uferbereich entdeckte der Archäologe Peter Herfert zwei Boote aus dem 10. Jahrhundert. Bei der Fortsetzung der Grabung wurden 1968 und 1980 noch die Überreste von zwei weiteren Fahrzeugen lokalisiert.

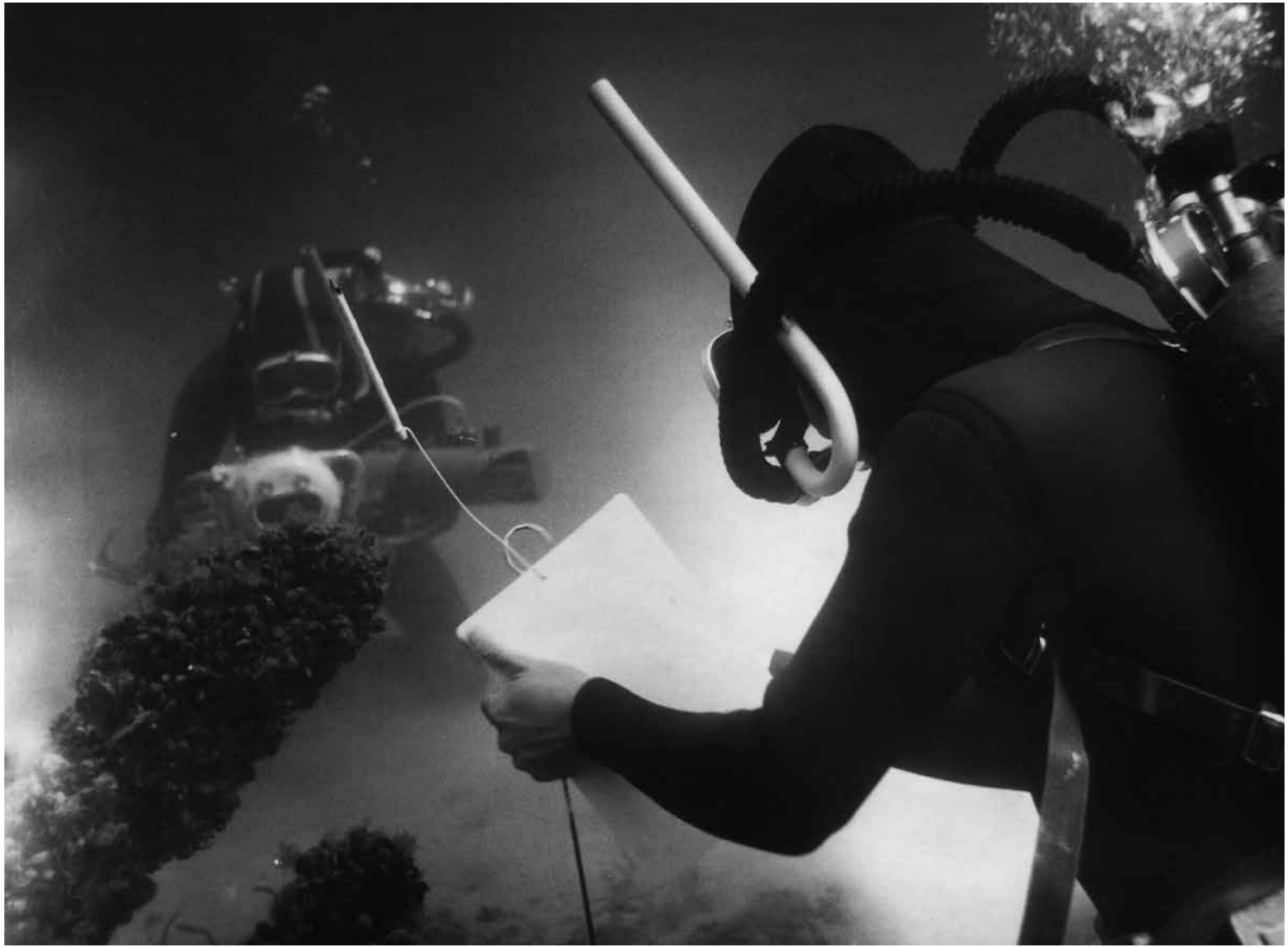
Ebenfalls beteiligten sich Tauchereinheiten der Marine unter der Leitung von Fregattenkapitän Horst Förster seit 1968 an der Sondierung von verschiedenen Schiffswracks an der Nordwestküste der Insel Rügen. Informationen zu den Wracks und geborgene Fundstücke gelangten in das Kulturhistorische Museum von Stralsund. Durch eine Verschärfung der Bestimmungen für die Seegrenze der DDR wurden wissenschaftlich motivierte Tauchgänge seit 1976 erschwert. Dennoch gründete sich auf Initiative des Autors 1982 in Dranske eine Interessengemeinschaft Meeresarchäologie der Marine- und Sporttaucher angehörten. Durch Unterstützung des Kulturhistorischen Museums in Stralsund und durch die Führung der in Dranske stationierten 6. Flottille waren ab 1986 in begrenzten Rahmen Tauchgänge an der Westküste der Insel Rügen zwischen Kap Arkona und dem Bug möglich.

Neben den Tauchuntersuchungen besitzen auch die Erfassung von Schiffsuntergängen aus den Erzählungen der Seeleute und die Aufarbeitung von schriftlichen Überlieferungen zu Seeunfällen eine große Bedeutung. Dieser Arbeit nahm sich Wolfgang Rudolph am Berliner Institut für Volkskunde an. Eine umfangreiche Kartei entstand, die bis zum heutigen Tag eine wichtige Grundlage zur Suche und Identifizierung von Schiffswracks bietet.

Nach der Friedlichen Revolution 1989 und dem Wegfall des Eisernen Vorhanges standen auch der Unterwasserarchäologie alle Möglichkeiten offen. Im Gegensatz zu den an die Ost- und Nordsee angrenzenden alten Bundesländern gab es für die Küste von Mecklenburg-Vorpommern bereits solide Grundlagen für weitere unterwasserarchäologische Forschungen. Die aktiven Taucher in diesem Bereich gründeten 1990 den Verein für Unterwasserarchäologie Mecklenburg-Vorpommern, der sich zu einem späteren Zeit-

Das **»Ralswiek, Boot II«** war eines der beiden sehr gut erhaltenen, 1967 gefundenen Boote. 1996 und 1998 wurden zwei Nachbauten Bialy Kon (Weißes Pferd) und Tichy Kon (Wildes Pferd) gefertigt, um die Fahreigenschaften zu testen.

Bauweise:	geklinkert, Schalenbauweise, Eichenholz, Verbindung der Plankenverbände und Spanten mit Holznägeln, Kalfaterung aus Tierhaar
Länge, Breite:	9 / 2,50 m
Erbaut:	9. / 10. Jahrhundert
Verbleib:	1993 geborgen und konserviert; Archäologisches Landesmuseum Mecklenburg-Vorpommern.



Taucher der Arbeitsgruppe für Unterwasserforschung der Akademie der Wissenschaften untersuchen 1966 ein Schiffswrack vor Hiddensee.

punkt als Landesverband umstrukturierte. 1992 fand im Rostocker Schiffbaumuseum eine Sonderausstellung zur Unterwasserarchäologie statt, mit der die Thematik verstärkt in die Öffentlichkeit gebracht wurde. Ab 1993 zeigte dann auch das Landesamt für Bodendenkmalpflege Mecklenburg-Vorpommern ein verstärktes Interesse an den Forschungen. Mit zeitlich befristeten Projektmitteln wurde an der Behörde ein Dezernat für Unterwasserarchäologie eingerichtet, dessen vornehmliche Aufgabe in der Registrierung von archäologischen Fundstellen im Bereich der Ostsee und Binnengewässer des Landes bestand. Einen Hauptschwerpunkt der Arbeit des Dezernates bildete die Erfassung von Schiffswracks, aber auch von vorgeschichtlichen Siedlungsplätzen um die Insel Rügen. Hierbei wurden die Mitarbeiter durch Sporttaucher und durch Studenten unterstützt. Zur Präsentation der Ergebnisse konnte 1998 in Sassnitz das Museum für Unterwasserarchäologie eingerichtet werden, in dem ein halbes Jahr später mit großem Erfolg der erste Internationale Kongress zur Unterwasserarchäologie durchgeführt wurde.

Missmanagement in der Denkmalpflege gekoppelt mit politisch verordneten Sparzwängen führte seit 2004 zu einer kontinuierlichen Auflösung des mit Zeitverträgen besetzten Dezernates für Unterwasserarchäologie. Infolgedessen kam es zur Schließung des Museums für Unterwasserarchäologie. In diese Zeit fielen im März 2009 auch Skandale über den Zerfall der steinzeitlichen Einbäume von Stralsund, dem desolaten Zustand der Boote von Ralswiek und anderer wichtiger archäologischer Fundkomplexe in Obhut des Landesamtes für Kultur und Denkmalpflege. Die submarine Denkmalpflege beschränkt sich seitdem fast ausschließlich auf die Begleitung von Baumaßnahmen, die durch deren Verursacher finanziell getragen werden muss. Es handelt sich dabei um Aufgaben, die im Auftrag des Landes durch Privatfirmen oder zeitlich befristet eingestellte Projektmitarbeiter wahrgenommen werden. Bauvorhaben werden dabei lediglich überwacht, wie z. B. der Bau der Erdgastrasse Nordstream, in deren Verlauf mehrere Schiffswracks im Greifswalder Bodden beräumt wurden. Eine kontinuierliche staatliche Erfassung und Untersuchung sowie der Schutz der Schiffswracks und anderer archäologischer Fundplätze unter Wasser sind derzeit leider nicht gegeben.

Taucher in moderner Ausrüstung bei der Dokumentation eines Wracks vor dem Königstuhl.

2005 gründete sich in Rostock der Verein archaeomare e.V., der in seinen Reihen Wissenschaftler sowie interessierte Sport-, Forschungs- und Berufstaucher vereint, die in ehrenamtlicher Arbeit Museen und Behörden durch marine Forschungen unterstützen. Im Rahmen dieser Arbeit wurden seit Bestehen des Vereins über 50 Wracks vor Rügen und Hiddensee erfasst, die nachfolgend auch Darstellung finden werden.

Es bleibt zu hoffen, dass sich neben einigen privaten Initiativen sowohl das Bundesland Mecklenburg-Vorpommern als auch die Bundesrepublik Deutschland verstärkt der Erschließung und dem Schutz der Schiffswracks, die zweifellos zum maritimen Erbe unseres Landes gehören, stellen werden.

DENEB