

Ein historisches Schiffswrack vor Niederzell, Insel Reichenau

Martin Mainberger

Das geistige, wirtschaftliche und kulturelle Leben auf der Klosterinsel Reichenau war seit der Gründung der ersten Klosteranlage im 8. Jahrhundert eng mit der Schifffahrt verbunden. Vor der Errichtung des Fährdammes im 19. Jahrhundert war die Klosterinsel nur mithilfe von Wasserfahrzeugen zu erreichen. Landeanlagen, Hafeneinrichtungen und nicht zuletzt die Wasserfahrzeuge selbst finden Erwähnung in zahlreichen Archivalien und sind immer wieder auf Bildquellen des Mittelalters und der frühen Neuzeit zu finden. Archäologische Belege dieser reichen Geschichte sind hingegen bislang selten geblieben. Während die seit einigen Jahren durch die UNESCO als Kulturerbestätte anerkannte Klosterinsel selbst archäologisch intensiv erforscht ist, blieben die Ufer- und Flachwasserzone und erst recht die Seeteile rund um die Insel archäologisch bislang weitgehend unbekannt. Dass wir dennoch einige Fundstellen im Flachwasser rund um die Insel kennen, ist unter anderem der Aufmerksamkeit Reichenauer Anwohner zu verdanken. Eine erste Meldung zu einem Schiffsfund ging Mitte der 1990er Jahre ein und führte zur Dokumentation eines bislang noch undatierten Schiffswracks vor Oberzell.



Abb. 1: Taucher an W341. Im Vordergrund Spanten. Foto: LAD/ G. Knepel

Ein zweites Wrack wurde im Winter 2006 gemeldet. Das Schiff liegt unweit des Ufers in einer Bucht bei Niederzell (Abb. 1). Die Überprüfung dieser Meldung und die im Frühjahr 2007 durchgeführte archäologische Aufnahme durch die Arbeitsstelle Hemmenhofen des Landesamts für Denkmalpflege im RP Stuttgart erbrachte, dass es sich um ein vollständig aus Eiche gebautes Schiff handelt. Die teilweise noch eingesunkenen, teilweise frei am Seeboden liegenden Konstruktionsteile des Wracks erstrecken sich bei einer Breite von 1,5 m über etwa 11 m Länge. Wie eine „Mastspur“, ein in zwei Spanten eingelassene, rechteckige Lochung zur Aufnahme des Masts belegt, hat es sich um ein Segelschiff gehandelt (Abb. 2).

Alle beobachteten konstruktiven Verbindungen sind ausschließlich als Holzverbindungen und ohne die Zuhilfenahme von Eisen hergestellt. Dabei wurden in großem Umfang zylindrische, lange Stifte oder Dübel aus Eichenholz eingesetzt. Entsprechende Verbindungselemente wurden sowohl bei Spant-Plankenverbindungen als auch im Übergang zwischen Seitenbeplankung und Boden beobachtet.



Abb. 2: Mastspur. Foto: LAD/ M. Mainberger



Abb. 3: (unten) Durch Erosion der Holzoberfläche in der Breitseite einer Planke sichtbarer Holzdübel. Foto: LAD/ W. Tegel

Die freiliegenden Teile des Schiffes sind rapidem, fortschreitendem Zerfall ausgesetzt. Eine Rolle dürften hier die vermehrt aufgetretenen Niedrigwasserstände der letzten Jahre und besonders der mit Eisgang verbundene Extremniedrigwasserstand im Winter 2006 gespielt haben. Ein weiteres Problem stellt der Sportbootverkehr und damit verbundene Ankerschäden dar. Um den drohenden Totalverlust des Schiffes zu verhindern, hat das Landesamt für Denkmalpflege nun damit begonnen, Teile des Schiffes mit Geotextilmatten und Sandsäcken abzudecken.

Wie geborgene Bauteile belegen, wurden Holzdübel außerdem in großem Umfang zur Verbindung kraweel aufeinander verbauter Planken verwendet. Die Zapfen stecken hier vertikal in den Schmalseiten der Planken (Abb. 2).

Letzteres stellt eine wichtige Beobachtung dar. Zwar gilt Kraweelbau unter Verwendung von Bolzen oder Nägeln für den Schiffsbau des Bodensees als geradezu kennzeichnend. Aber es sind bei den entsprechenden, frühneuzeitlichen Konstruktionen bislang nur Eisenbauteile als Verbindungselemente nachgewiesen worden. In dieser Hinsicht stellt W341 also ein Unikat dar. Die dendrochronologische Datierung der gewonnenen Proben scheiterte bislang an einer zu geringen Anzahl von Jahrringen der tangential aus den Stämmen geschnittenen Hölzer. Ob die eigentümliche Bauweise also mit einem höheren Alter des Schiffes zu tun hat, bleibt abzuwarten.

Literatur:

M. MAINBERGER, A. MÜLLER, H. SCHLICHOTHERLE, Schiffswracks im Bodensee. Arch. Ausgr. Baden-Württemberg 1994, 325– 330. –<http://www.ufig.uni-freiburg.de/d/publ/wracks.html>

M. MAINBERGER, A. MÜLLER, H.G. SCHRÖDER, Neue Schiffsfunde im Bodensee. Archäologische Ausgrabungen in Baden-Württemberg 1998, 291–294.

Landesdenkmalamt Baden-Württemberg (Hrsg), Klosterinsel Reichenau im Bodensee. Unesco-Weltkulturerbe. Arbeitsheft 8 (Stuttgart 3001).

M. MAINBERGER, H. SCHLICHOTHERLE, Ein Schiff am Ufer der Klosterinsel Reichenau. Arch. Ausgr 2006 (im Druck).