

Historisches

Alte Schiffsbalken geben Rätsel auf

Von Schiffstrümmern und Wracks im Kies der Rheinaue

Von Dr. Hugo Döbling

Beim Ausbaggern des Gelsenberg-Ölhafens in Emmelsum (Inbetriebnahme am 27. November 1957) kamen außer einer Anzahl bis 12 m langer Eichenstämmen drei bogig geformte Balken zum Vorschein, die für den Schiffsbau bestimmt sein dürften. Sie waren ungefähr 9 m tief in den Kies eingebettet. Die Balken befinden sich jetzt im Museum „Haus der Heimat“. Sie sind naturgewachsen und bearbeitet. Sie zeigen einzelne Bohrlöcher. Die Länge des dicken Balkens (siehe Abb.), offenbar ein Stamm – Ast – Stück, beträgt 2,10 m, die der beiden anderen 2,25 und 1,30 m. Man hielt den dicken Balken für den Achtersteven eines Schiffes. Ein Besuch im Museum für Schiffsarchäologie in Ketelhaven bei Kampen (Niederlande), das Einblick gewährt in die zahlreichen Schiffsfunde, die bei der Trockenlegung der Zuidersee gemacht wurden, ermöglichten die Deutung der im Gelsenberghafen gefundenen Schiffsbalken. Bei dem dicken Balken handelt es sich um das Rohstück einer Wrange.¹⁾ Die kleineren Balken sind Spanten. Sie werden quer zum Kiel eingebaut und dienen der Querversteifung des Schiffsbodens. Eine ähnliche Aufgabe haben die Wrangen. Außer den Stämmen und Balken wurde ein an einem Stiel befestigter Eisensporn gefunden (Hebebaum, Holzwender?).²⁾

Eine kurze Bemerkung über das Alter der im „Haus der Heimat“ befindlichen Balken. Auf Grund geologischer Erwägungen sind sie wahrscheinlich im 16. oder zu Beginn des 17. Jahrhunderts in die Sand- und Kiesmassen eingebettet worden. Gegen ein höheres Alter spricht schon der gute Erhaltungszustand.



Abb. 1: Im Gelsenberg-Ölhafen ausgebaggerte Schiffsbalken.



Abb. 2: Ausgebaggertes Arbeitsgerät (Länge etwa 1 m).

Die Deutung der Stämme und Balken hat manche Diskussion ausgelöst. So wurde die Meinung vertreten, daß an oder in der Nähe der Fundstelle eine mittelalterliche Werft gewesen sein könnte, eine Auffassung, die sich im einzelnen nicht vertreten läßt. Nach einer anderen

Deutung könnten die Eichenstämme und das bearbeitete Holz auch von dem Holzhandel herrühren, der in früheren Jahrhunderten in Wesel eine große Rolle spielte. Um 1644 soll es in Wesel 15 bis 20 Holzgroßhändler gegeben haben. Das Eichenholz, „der Hauptausfuhrartikel des Lippegebietes“, wurde auf Schiffen oder Flößen die Lippe herunter befördert. „Dabei mußte noch das für den Floßbau nötige Kiefern- und Tannenholz erst vom Rhein die Lippe heraufgeführt werden, weil an den Holzladeplätzen bei Dahl, Antrup und Haltern solches nicht zu haben war.“ In der Lippemündung wurden die Lippeflöße zu größeren, für den Transport auf dem Rhein geeigneteren Flößen umgebaut. Was zu Schiff ankam, mußte in größere Schiffe umgeladen werden. Das Holz war in den Niederlanden für den Schiffsbau sehr begehrt, und so holten die Holländer das Holz zu einem großen Teil selbst in Wesel ab. Neben den Stämmen wurde auch zugeschnittenes Holz gehandelt sowie gebogene Holzbalken, sog. Krummholz. Diese wurden in dieser Form aus den Eichenstämmen herausgeschnitten (siehe Abb. 3).³⁾ Auch vermochte der Schiffszimmermann Balken unter Dampf zu biegen. In den Zoll-Listen werden ausdrücklich „Planken, Krumbholz, Klabbreder und Ribben“, in anderem Zusammenhang wird auch „Kantholz“ als Ladegut erwähnt. Wie Strotkötter in seinem Buche schreibt, „lieferten auch Gahlen und Gartrop Holz aus den dortigen sehr ausgedehnten Waldungen, Krudenburg Klafter- und Krumbholz. Schermbeck schickte Eichenholz, besonders aus dem Staatlichen Dämmerwald per Schiff und Floß nach Holland . . . Obrighoven (Fusternberg) entsandte Kalk, Holz und Bretter“.

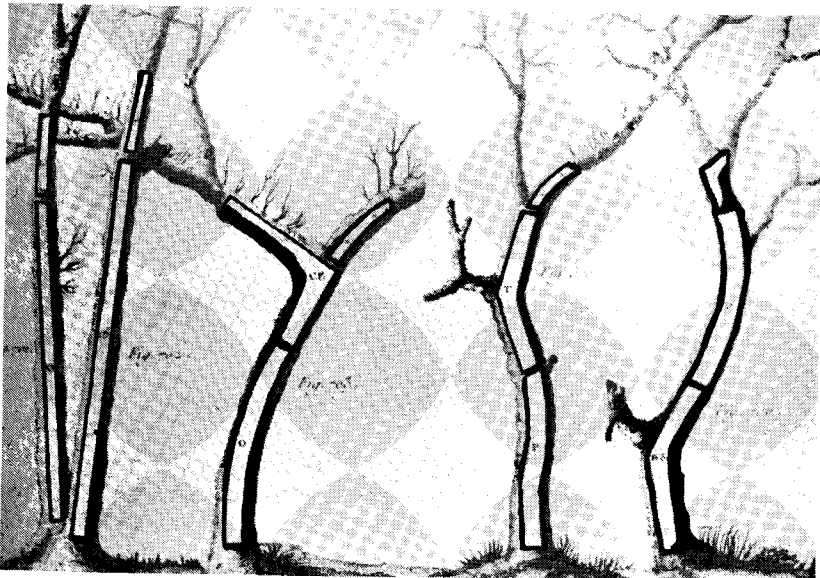


Abb. 3

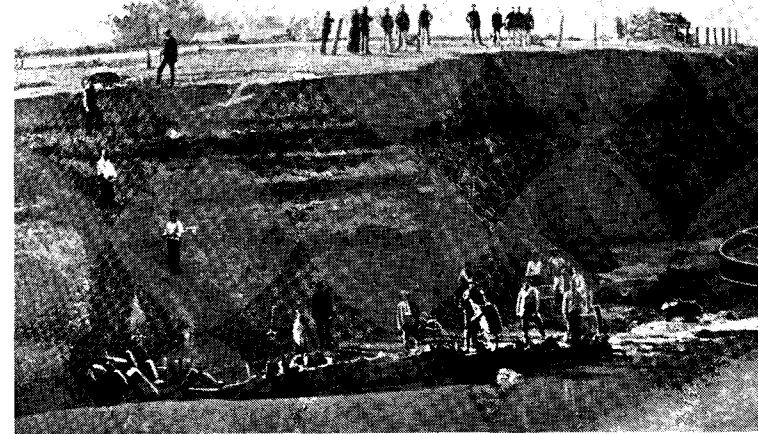


Abb. 4: Aufdeckung eines spanischen Kriegsschiffes bei der Erweiterung des Budericher Kanals 1893.

Der Flößereibetrieb läßt sich vom 15. Jahrhundert an nachweisen. Er war zeitweise so stark, daß mehrere Hundert Flöße im Jahr die Lippe herab kamen. 1526 passierten im ganzen 225 Flöße die Zollstätte in Dorsten.

Außer der eben gegebenen Deutung über die Herkunft der Balken besteht natürlich auch die Möglichkeit, daß es sich um Schiffstrümmer handelt. Es sind ja auch Schiffe untergegangen, bei Zusammenstößen oder im Sturm gesunken. Die Mehrheit der Schiffstrümmer dürfte, soweit sie nicht zur Freihaltung der Fahrinne beseitigt wurden, im Laufe der Zeit abgetrieben worden sein. Manche wurden auch durch Sand und Kies eingebettet. Als eine Regulierung des Stromlaufs noch nicht erfolgte, vollzogen sich Stromverlagerung und Aufschüttung von Kies- und Sandmassen ziemlich schnell. So kommen denn auch gelegentlich ganze Schiffswracks bei Baggerarbeiten wieder zum Vorschein. 1893 wurde bei der Verbreiterung des Budericher Kanals in schätzungsweise 7,50 m Tiefe das Wrack eines spanischen Kriegsschiffes aus dem Mittelalter freigelegt. Dieser Kanal durchschnitt die von Buderich her auf Wesel zu sich erstreckende Halbinsel. Er sollte als Hochwasser-Entlastungskanal dienen, um zu verhindern, daß die Fluten des Rheins an den Festungswerken der Stadt Wesel Schaden anrichteten. Der Kanal wurde später zum Rheinlauf, während das bisherige Strombett versandete. — Wie mir ein Ingenieur der Firma Hül-

kens in Wesel mitteilte, sei in länger zurückliegender Zeit auf der Gravinsel, 4 km westlich von Wesel, das Wrack eines mit Ziegelsteinen beladenen Schiffes ausgebaggert worden. Auch die gußeiserne Herdplatte konnte geborgen werden. Unterhalb der Gravinsel fand man die Trümmer eines Nachens. — Im Januar 1972 wurde bei Ausbaggerungsarbeiten für die geplante Erweiterung des Rheinhafens in Krefeld-Uerdingen das Wrack eines wahrscheinlich aus dem 13. oder 14. Jahrhundert stammenden Holzschiffes entdeckt. Das etwa 2 m breite und 12 m lange Schiffswrack lag in einer Tiefe von 10 m. Mit Hilfe einer in Krefeld stationierten Flußpionier-Einheit der Bundeswehr wurde das Wrack geborgen. Es befindet sich gegenwärtig zur Restaurierung und Konservierung im Deutschen Schiffahrtsmuseum in Bremerhaven und wird später Aufstellung im Landschaftsmuseum des Niederrheins in Krefeld-Linn finden.

Im Frühjahr 1972, als der Rhein einen außerordentlich tiefen Wasserstand hatte, kam durch Presse und Fernsehen die Nachricht, daß bei Schenkenschanz (5½ km nordnordwestlich von Kleve, dicht vor der holländischen Grenze) Schiffstrümmer zum Vorschein gekommen seien. An dieser Stelle hat sich im Frühjahr 1895 eine schwere Sprengstoffexplosion ereignet. Drei mit Dynamit und Sprenggelatine beladene Schiffe hatten bei Schenkenschanz festgemacht. Die Ladung sollte auf kleinere Schiffe umgeladen werden. Der Sprengstoff war für die Regierung von Transvaal bestimmt und sollte von Antwerpen aus auf einem Seeschiff weiterbefördert werden. Infolge widriger Stromverhältnisse — Eisgang und Gefahr der Eisstauung — mußten die Schiffe auf Anordnung der Behörden entladen werden. Der Sprengstoff wurde an Land gebracht. Beim Wiederverladen flog aus nicht geklärtem Grunde eines der Schiffe in die Luft. Die Explosion zerriß das Schiff in Stücke und richtete auch in der weiten Umgebung schweren Schaden an. Ein dem Unglücksschiff benachbartes Schiff fing Feuer und brannte bis zur Wasserlinie ab. Seine Trümmer sind es, die bei extremem Niedrigwasser wieder zum Vorschein kommen.

Es ist bekannt, daß auch in der Lippeaue bei Baggerarbeiten oder dadurch, daß der Fluß bei Hochwasser die Ufer abträgt, häufig alte Eichenstämme zum Vorschein kommen. Im Volksmund werden sie gelegentlich als Mooreichen bezeichnet. Diese Stämme haben mit der Schifffahrt und der Holzflößerei nichts zu tun. Sie sind wahrscheinlich in der früher von Eichenwald bedeckten Aue durch Stürme umgerissen worden. Genaue Altersbestimmungen dieser Eichenstämme sind meines Wissens bisher nicht durchgeführt worden. In Schätzungen werden für das Alter 1000 und mehr Jahre angenommen.

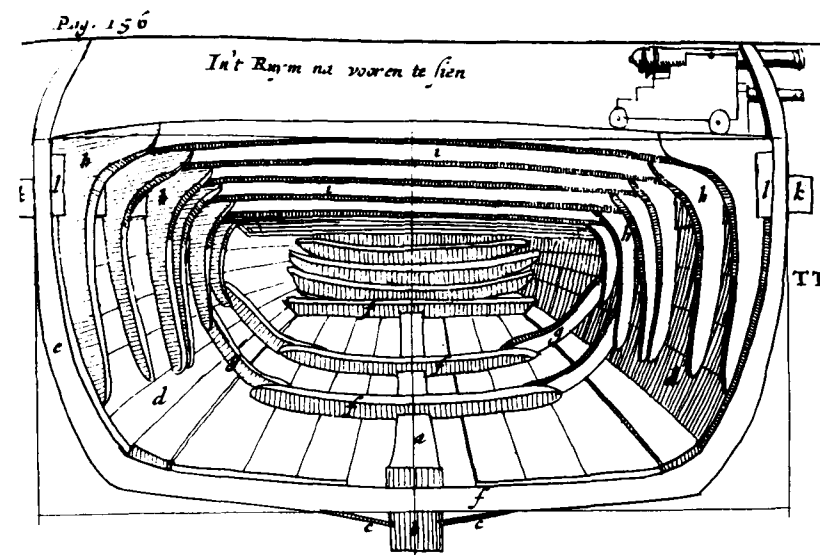


Abb. 5: Blick ins Innere eines mittelalterlichen Schiffes.
Entnommen aus: Aeloude en Hedendaegsche Scheeps-Bouw en Bestier von **Nicolas Witsen**. Amsterdam 1671.

Anmerkungen

1. Nach einer ursprünglichen Deutung sollte es sich um ein Kniestück handeln. Die Kniestücke dienten als Auflager für das Deck. Sie wurden im Innern des Schiffes ringsum senkrecht an der Bordwand befestigt, so daß der Aststumpf nach dem Schiffsinne gerichtet war. Das Schiffsdeck konnte nunmehr auf den passend geschnittenen Aststümpfen aufgelagert werden.
2. Der Verbleib des Werkzeuges, das sich zunächst im „Haus der Heimat“ befand, konnte nicht ermittelt werden. Die Abbildung ist aus dem Gedächtnis gezeichnet.
3. Photographie einer Tafel im Schiffsmuseum Ketelhaven.

Schrifttum

- H. Döbbling: Betrachtungen zum Bau des Ölhafens im Norden des Kreises Dinslaken in „Der Niederrhein“ 37, 140-145 (1970).
- L. Gies: Dynamitexplosion auf dem Rhein (Manuskript). Veröffentlicht im Frühjahr 1972 in der Rhein. Post (Klevert Ausgabe).
- R. Jasmund: Die Arbeiten der Rheinstrom-Bauverwaltung 1851-1900. Denkschrift anlässlich des 50jährigen Bestehens der Rheinstrom-Bauverwaltung. Ohne Jahr. Gedruckt: Halle a. S.
- H. Münker: Die Weseler Schifffahrt vornehmlich zur Zeit des spanisch-niederländischen Krieges, Wesel 1908.
- Rheinmuseum Emmerich: Darstellung der Explosionskatastrophe auf dem Rhein.
- G. Strotkötter: Die Bestrebungen zur Verbesserung der Schiffbarkeit der Lippe im 15., 17. und 18. Jahrhundert. Münster i. W. 1895.