



## Ein mittelalterliches Schiff

von  
Detlef Ellmers und Renate Pirling



Abb. 1 Flußboot des Schiffers Blussus.  
Ausschnitt aus einem Mainzer Grabstein des 1. Jahrhunderts n. Chr.  
(nach einem kolorierten Abguß im Römisch-Germanischen Zentralmuseum)

Am 20. Januar 1972 stieß ein Bagger der Firma Trapp aus Wesel beim Ausschachten eines weiteren Beckens für den Rheinhafen der Stadt Krefeld in **ca. 10 m** Tiefe überraschend auf bearbeitete Holzreste von beträchtlicher Größe. Der Mitarbeiter einer im Hafenbereich etablierten Mineralölfirma, Herr *Armin Denz*, hörte durch Zufall davon, begab sich an Ort und Stelle und sah, daß es sich vermutlich um die Reste eines alten Schiffes handelte. Glücklicherweise verständigte er sogleich das Landschaftsmuseum des **Niederrheins auf Burg Linn**. Deren Leiterin, die Verfasserin dieser Zeilen, stand dem ganzen Problem zunächst etwas hilflos gegenüber. Aus der schlammigen, halb gefrorenen Brühe des zukünftigen Hafenbeckens ragten nur einige bizarre Balken und Bretter hervor, der riesige Bagger stand daneben und wartete darauf, seine Tätigkeit fortzusetzen, wodurch in wenigen Minuten die hölzernen

## ARCHAEOLOGIE IN KREFELD

Trümmer spielend beseitigt worden wären. Daß es sich bei diesen Trümmern wirklich um die Reste eines Schiffes handelte, war unschwer zu erkennen. Über das Alter des Fundes lieferten einige bei den Holzresten aufgelesene Tonscherben einen ersten Anhaltspunkt: sie stammten alle aus dem Mittelalter und ließen sich ungefähr dem **13. oder 14. Jahrhundert** zuweisen.

Zunächst ging es darum, den Bagger am Weiterarbeiten an dieser Stelle zu hindern. Es war ein großes Glück, daß die Mitarbeiter der *Firma Trapp*, allen voran der örtliche Bauleiter, Herr Koppenburg, viel Verständnis für die Männer der Technik sicher recht seltsame Anliegen einer Archäologin zeigten. Sie zogen den Bagger zunächst ab und setzten ihn an anderer Stelle ein.

Inzwischen war der Direktor des **Deutschen Schiffahrtsmuseums in Bremerhaven**, *Dr. Detlev Ellmers*, telephonisch von dem Fund benachrichtigt worden. Er opfer-



Abb. 2 Goldenes Votivboot aus dem Fürstengrab vom Dürrnberg bei Hallein, 5. Jahrhundert v. Chr., Länge 6,6 cm

te ein freies Wochenende, um sogleich nach **Krefeld** zu fahren und sich das Wrack anzusehen. Sein Urteil: ein sensationeller Fund! Nach seiner Meinung musste unbedingt versucht werden, das Schiff zu bergen. Das war freilich leichter gesagt als getan. Dem Landschaftsmuseum stehen in den Wintermonaten keine Grabungsarbeiter zur

Verfügung und es fehlten vor allem sämtliche technischen Hilfsmittel, die für die Bergung eines so umfangreichen Objekts notwendig sind. Zu den vielen Glücksfällen dieser ungewöhnlichen Unternehmung gehörte es, daß am **Krefelder Rheinhafen** eine Kompanie von Flußpionieren der **Bundeswehr** liegt und daß deren Chef, Major *Fournier*, sofort begeistert zustimmte, als er um Hilfe gebeten wurde. So rückte am 26. Januar, einem eiskalten Tag, eine Bundeswehreinheit in Zugstärke und mit allem notwendigen Gerät versehen, zu der Fundstelle. Eine dringend benötigte Planierraupe stellte uns die *Firma Trapp* kostenlos zur Verfügung. Bis zu den Knien im eiskalten, schlammigen Wasser watend, pumpten und schabten die Soldaten drei Tage lang unermüdlich, bis das Schiffswrack, soweit überhaupt noch vorhanden, freigelegt war (*Abb. 3*).

(Dankbar sei hier vermerkt, daß ein einziger Anruf bei der *Firma Dujardin* im nahen **Uerdingen** genügte, und schon wurden mehrere Kartons voll kleiner Flaschen mit jenem bekannten, nach seinem Ursprungsort benannten hochprozentigen Gewässer gespendet, das für die innere Erwärmung aller Beteiligten sorgte und die schlimmsten Erkältungen verhüten half. Die Brauerei *Tivoli* sorgte darüber hinaus dafür, daß die Soldaten am Abend ihren bei der Bergungsarbeit erworbenen Durst mit „Pils“ und „Alt“ löschen konnten.)

Die Bergungsarbeiten, die vom Restaurator des **Landschaftsmuseums**, *Joachim Hamacher*, geleitet wurden, zogen auch ein Team des **Deutschen Fernsehens** an,

## ARCHAEOLOGIE IN KREFELD

und an zwei Abenden wurde in der Sendung „Hier und Heute“ darüber berichtet. Leider zeigte sich beim weiteren Fortschreiten der Arbeit, daß das ganze Heck des Schiffes bereits dem Bagger zum Opfer gefallen und unwiederbringlich verloren war. Die Bergung des noch vorhandenen Teils war aber noch schwierig genug. Nach der Freilegung hatten wir zunächst versucht, das verbliebene Wrack im Ganzen zu heben. Es wurden in mühevoller Arbeit Stahlrosse unter den Schiffsplanken befestigt und der riesige Bagger der *Firma Trapp* kam wieder angefahren, um das Ganze auf einen daneben in Bereitschaft stehenden LKW. zu heben. Es erwies sich jedoch, daß das Holz bereits zu brüchig war, um diese Aktion heil zu überstehen und so musste das Unternehmen wieder abgebrochen werden. Wir versahen nun die Planken und Spanten durchgehend mit Nummern, zerlegten das Schiff in viele Teile und verfrachteten es so zur **Burg Linn**. Nun war Eile geboten, denn erfahrungsgemäß fängt Holz, das lange im Wasser gelegen hat, sehr schnell an zu schrumpfen und zu reißen, sobald es trocken wird. Herr *W. Lahn* vom **Deutschen Schiffahrtsmuseum** kam dankenswerterweise für rund zwei Wochen nach **Krefeld**, sichtete, ordnete und vermaß

fachmännisch die Schiffsteile, bis schließlich auf dem Hof neben dem **Landschaftsmuseum** der Rheinkahn, oder vielmehr das, was von ihm noch erhalten geblieben ist, originalgetreu wieder aufgebaut war (*Abb. 4*). Nachdem alles genau registriert, fotografiert und gezeichnet war, wurde das Schiff erneut in seine Einzelteile zerlegt und trat auf einem Lastwagen die Reise nach Bremerhaven an. Die Holzplanken und Spanten müssen mehrere Jahre lang mit einer Holzschutzlösung getränkt werden um sie auf die Dauer erhalten zu können, und das Landschaftsmuseum besitzt



Abb. 3 Flußpioniere bei der Bergung des mittelalterlichen Rheinkahns

keinerlei Einrichtung für eine solche Konservierung, die nicht nur teuer und zeitraubend ist, sondern auch beträchtlichen Raum beansprucht. Das **Deutsche Schiffahrtsmuseum in Bremerhaven**, wohin das Wrack gebracht worden war, besitzt eine vor etlichen Jahren in Bremen entdeckte Hansekogge, ebenfalls rund **600 Jahre alt**, und dafür mußte ein Bassin von entsprechender Größe geschaffen werden. In dieses wurden jetzt auch die Überreste des Krefelder Rheinkahns gebracht und beide schwimmen jetzt in derselben Holzschutzlösung. Es sind freilich zwei recht un-

## ARCHAEOLOGIE IN KREFELD

gleiche Schwestern, die da nebeneinander im Bade liegen, die elegante **Hansekogge** und der plumpe Lastkahn vom Rhein, von dem ein Mitarbeiter des Schiffahrtsmuseums beim ersten Anblick ironisch geäußert hatte, er dürfte wohl hauptsächlich deshalb geschwommen sein, weil Holz eben leichter sei als Wasser.... Genauere Berechnungen haben dann aber doch ergeben, daß der Kahn trotz seiner wenig gefälligen Form sehr geeignet war, seine Aufgabe, den Transport von Lasten über den Rhein, zu erfüllen. Er trägt die Spuren fleißiger Benutzung und blieb wohl erst dann

am Rande eines Rheinarmes liegen, als das Holz nach vielen Jahren brüchig geworden war und die Schiffer nasse Füße bekamen, wenn sie damit über den Fluss setzten. Der Schiffsfriedhof muss gleichzeitig als Schuttabladeplatz gedient haben, denn nur so lassen sich die großen Mengen von Tierknochen, Scherben und anderen Abfällen erklären,



Abb. 4 Vorläufiger Zusammenbau der Fundstücke

die wir rings um und auf dem Kahn angetroffen hatten. Die Scherben waren für uns äußerst wichtig, liefern sie uns doch den einzigen Anhaltspunkt für die Datierung. Sie stammen, wie schon gesagt, aus dem **13. oder 14. Jahrhundert** und da sie z. T. auf dem Schiff lagen, kann dieses auf keinen Fall später an diese Stelle gelangt sein. Nicht lange danach muß der Rheinarm, vermutlich infolge Hochwassers, zugeschwemmt, der Kahn mit Schwemmsand überdeckt worden sein. So blieb er über rund **sechs Jahrhunderte** erhalten. Wenn in einigen Jahren die Restaurierung beendet ist, wird der Bug des Schiffes nach **Krefeld** zurückkehren und im **Landschaftsmuseum des Niederrheins** zu sehen sein. Das **Deutsche Schiffahrtsmuseum in Bremerhaven** wird als Lohn für seine Mühe den Mittelteil behalten und später in seinen Räumen ausstellen. Dort repräsentiert er dann als vorläufig einziges im Original erhaltenes Schiffsteil die Rheinschiffahrt des Mittelalters **R. P.**

Von dem Schiff war kaum mehr als das vordere Drittel verhältnismäßig unversehrt erhalten. Dazu kamen noch einige aus dem Baggergut aufgelesene Teile. Es gelang **W. Lahn (Deutsches Schiffahrtsmuseum Bremerhaven)**, daraus eine in allen wesentlichen Teilen gesicherte Rekonstruktion wiederzugewinnen (**Abb. 6**), über deren Grundlagen an anderer Stelle ausführlich berichtet wird. Dem an den schnittigen Linien der Wikingerschiffe geschulten Auge wird der schwere Frachtkahn von wenigstens **14,50 m Länge, 3,36 m größte Breite** und mittschiffs **0,82 m Höhe** reichlich plump erscheinen, vermochte er doch bei **5 t Eigengewicht** nur noch etwa **5 - 7 t** Ladung zu tragen.

## ARCHAEOLOGIE IN KREFELD

Mit seinem leicht trapezförmigen flachen Boden, dem **Spiegelheck**, den weit ausladenden Seitenwänden und dem nur gering angehobenen Bug gleicht er eher einer riesigen Schaufel als einem Schiff. Ausgerechnet am Bug, wo andere Schiffe zum



Abb. 5 Fischerboote auf der Regnitz bei Bamberg, 1972

Schutz gegen Wellen besonders hoch gebaut werden, hat dieses durch die fehlende Bordwand im unbeladenen Zustand seine niedrigste Stelle. Dennoch war diese Konstruktion keineswegs so unpraktisch, wie es auf den ersten Blick erscheint. Die Berechnungen zeigen, daß die Fracht hauptsächlich im hinteren Schiffsteil gestapelt wurde, das Schiff hier also tiefer im Wasser lag als vorne. Bei allen Beladungszuständen ergab sich dadurch ein ausreichender Überhang des Bugs von mehr als einem Meter. Das Schiff konnte allerdings nur auf Binnengewässern mit geringer Wellenhöhe fahren; für die bewegte See oder auch nur für die Fahrt durch Stromschnellen war es ungeeignet. Es konnte aber mit seinem leicht aufgeboogenen Bug wie heute noch viele Fähren auf jedes schräg ins Wasser abfallende Ufer auflaufen und über den breiten Bugbalken entladen werden, auf dem die Spuren reichlicher Abnutzung noch heute zu sehen sind. Besondere Hafeneinrichtungen wie Kaimauern oder Verladeanlagen waren für dieses Schiff weder zum

Landen noch zum Beladen nötig. Selbst schwere Fässer (**bis zu 1 000 l Fassungsvermögen**) konnten ohne weiteres von Land an Bord gerollt werden. Das war ganz besonders praktisch, denn Fässer waren die **Container** des **Mittelalters**. Beim Entladen tauchte das Heck zwar immer weiter aus dem Wasser heraus, gleichzeitig neigte sich aber der Bug nach unten, so daß das Schiff auch weiterhin relativ fest an seinem einmal eingenommenen Landeplatz liegen blieb. Etwa **2 m** vor der Schiffsmittle stand ein Mast. Wahrscheinlich war an seiner Spitze die Treidelleine befestigt, die man verhältnismäßig hoch anbringen mußte, damit sie beim Durchhängen nicht ins Wasser tauchte. Möglicherweise hat der Mast aber auch ein Segel getragen. Aus derselben Fundschicht stammt nämlich ein hölzernes Seitenschwert, wie es bei flachbodigen Segelschiffen verwendet wird. Leider ließ sich seine Zugehörigkeit zu dem ausgegrabenen Schiff nicht sichern. Die Bedeutung des bisher einzigartigen Schiffsfundes liegt einerseits in dem umfassenden Einblick, den er in die Bedingungen **mittelalterlicher Rheinschifffahrt** und Hafenbetriebe gewährt. Andererseits ist er ein bisher noch fehlendes Glied in der langen Kette einer Schiffbautradition, die sich bis tief in vorgeschichtliche Zeiten zurückverfolgen lässt. Schon die Kelten haben Boote dieses Typs gefahren. Das kleine Goldmodell eines Bootes vom **Dürrenberg** bei Hallein aus dem **5. Jahrhundert v. Chr.** zeigt den charakteristischen trapezförmigen Grundriss mit dem breiten Heck (**Abb. 2**). Wer sich über den eigenartigen Schiffgrundriss wundert, braucht sich nur vor Augen zu halten, daß die Vorbilder für den Schiffstyp Einbäume waren, bei denen sich diese Form aus dem natürlichen kegelförmigen Wachstum des Baumstammes von selbst ergibt. Im Gebiet der oberen Donau sind solche Einbäume bereits aus dem **10. bis 7. Jahrhundert v. Chr.** bekannt. Trotz der geringen Größe (Länge nur **6,6 cm**) ist am Dürrenberger Modell auch eindeutig der schaufelförmig offene Bug zu erkennen, der das Landen und Beladen so einfach macht. Als das



## ARCHAEOLOGIE IN KREFELD

Rheinland Teil des Römerreiches wurde, baute die einheimische Bevölkerung ihre Schiffe unverändert in der altgewohnten Technik weiter. Das zeigt besonders eindrucksvoll der Grabstein des Mainzer Schiffers **Blussus** aus der Zeit der Romanisierung der **Kelten**. **Blussus** selbst trägt noch einen keltischen Namen, aber seinem Sohn hat er bereits den römischen Namen **Primus** gegeben. Auch sein Schiff gehört derselben Typenreihe mit kantigen Formen und schwerem Heck an, in dem außer dem Steuermann auch noch vier Ruderknechte Platz fanden (**Abb. 1**). Nur der zum Landen so bequeme offene Bug ist hier durch einen steileren, noch über die Bordwand hinaufgebogenen, sog. Heven ersetzt. Gut zu erkennen ist auch der kurze, weit nach vorne gerückte Treidelmast. Nicht wesentlich anders hat man sich das Krefelder Schiff des **13 - 14. Jahrhunderts** vorzustellen (**Abb. 6**). Es zeigt, daß die **keltische Schiffbautradition** nicht nur das Ende der politischen Selbständigkeit der Kelten überlebt hat, sondern ebenso das Ende des Römischen Reiches. Auch nach der **fränkischen Landnahme** muß es am Rhein noch genügend römische Bootsbauer und Schiffer gegeben haben, die solche Schiffe bauen und handhaben konnten und ihr Können an Kinder und Kindeskinde weitergaben, die bald mit den Franken zu einer einheitlichen Bevölkerung verschmolzen, Wie ihre keltischen Vorgänger hatten auch die Zimmerleute des **mittelalterlichen** Boots zuerst die Eichenbretter des Bodens nebeneinander gelegt und an zwei bis drei Stellen mit einem Querbrett zusammengeheftet. Mit Hilfe von Feuer und Wasser bogen sie die etwa **7 cm** dicken Bodenbretter für den Bugteil hoch, bis sie den unteren Plankengang mit Holzdübeln daran befestigen konnten. Noch zwei weitere Plankengänge wurden Kante auf Kante daraufgesetzt, die zunächst auch wieder nur von wenigen **Spanten** gehalten wurden. Die meisten Spanten wurden erst nach Fertigstellung der Bootshaut eingepasst. Sie bestanden aus naturkrummem Eichenholz, liefen über die gesamte Breite des Bodens, stützten aber jeweils nur eine Bordwand, und zwar wie in keltischer Zeit immer abwechselnd die eine oder die andere. Nur mit Eisennägeln war der mittelalterliche Zimmermann viel sparsamer als der keltische. Fast alle Verbindungen zwischen Spanten und Planken führte er mit Holzdübeln aus. Nur an wenigen Stellen verwendete er die in typisch **keltischer** Weise umgebogenen großen Eisennägel. Eine mittelalterliche Erfindung waren nur die eisernen Kalfatklammern, durch die das in die Plankennähte gestopfte Moos daran gehindert wurde, aus den Fugen herauszurutschen. Mit dem **mittelalterlichen Frachtkahn** vom Niederrhein reißt aber die Geschichte dieses Schiffstyps keineswegs ab. Auf niederrheinischen Stadtansichten des **19. Jahrhunderts** ist er ab und an noch zu finden. Ja, selbst in unseren Tagen ist er noch nicht völlig ausgestorben. Die Schweizer Pioniere fahren mit ihm auf den Alpengewässern und die Bamberger Fischer auf der Regnitz, wobei das Spiegelheck zum Aufhängen eines Außenbordmotors verwendet wird (**Abb. 5**). Die heute noch benutzten Boote sind nicht halb so lang wie das **Krefelder Schiff**, wesentlich schlanker und auch sehr viel leichter gebaut. Sie dienen ja auch nicht mehr dem Frachttransport. Aber in Form und Bauweise sind sie die letzten Zeugen einer über dreitausend Jahre verfolgten Schiffbautradition, in der das **Krefelder Schiff** das Mittelalter vertritt. **D. E.**

## ARCHAEOLOGIE IN KREFELD

---

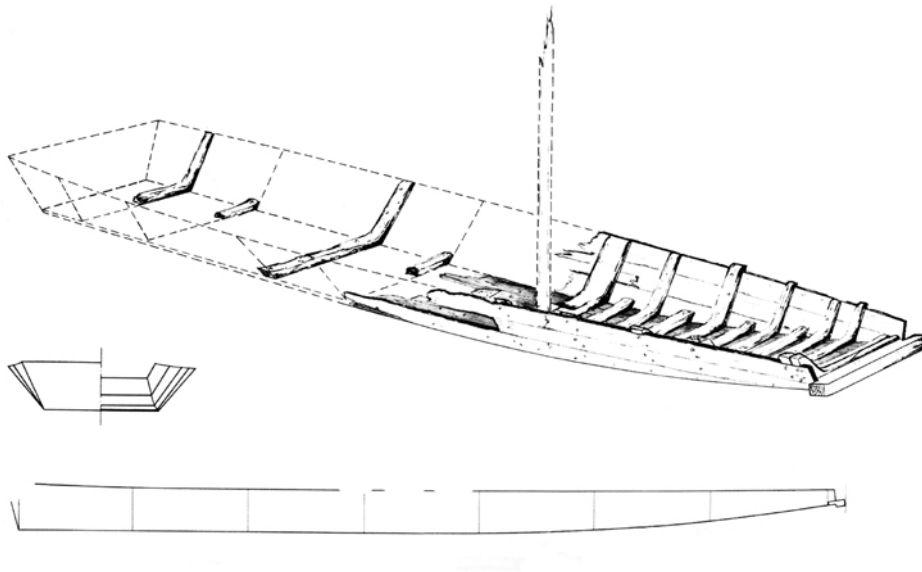


Abb. 6 Die Zeichnung: Flußboot von Krefeld, 13. bis 14. Jahrhundert, Länge 14,5 m  
(Rekonstruktionszeichnung W. Lahn)

D. Ellmers, Keltischer Schiffbau. Jahrbuch des Römisch-Germanischen Zentralmuseums 16. 1969, 84 ff.