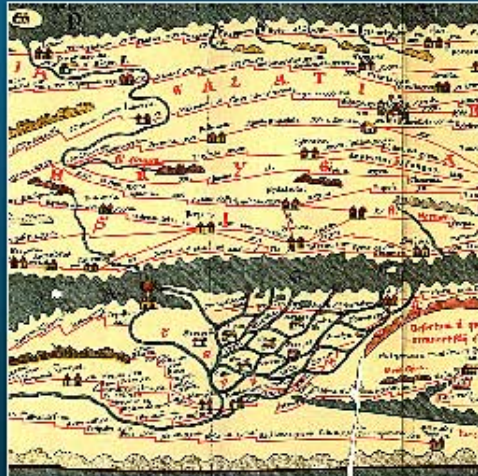


SKYLLIS

Zeitschrift für Unterwasserarchäologie

3. Jahrgang 2000
Heft 1



Herausgeber



Deutsche Gesellschaft zur Förderung
der Unterwasserarchäologie e.V.

Einzelpreis: 12,00 DM

Impressum

SKYLLIS erscheint halbjährlich.

Herausgeber: Deutsche Gesellschaft zur Förderung der Unterwasserarchäologie e.V. Erlangen (DEGUWA)

Redaktion: Prof. Dr. Christoph Börker, Dr. Olaf Höckmann, Dr. Hanz Günter Martin, Dr. Timm Weski, Peter Winterstein M.A.

Wissenschaftlicher Beirat: Carl Olof Cederlund (Stockholm), Piero A. Gianfrotta (Viterbo), Gerhard Kapitän (Syrakus), Anthony J. Parker (Bristol), Cemal Pulak (College Station, Texas), Avner Raban (Haifa), Josef Riederer (Berlin), Helmut Schlichtherle (Gaienhofen-Hemmenhofen)

Satz und Layout: Dipl.-Ing. Markus Haist

Druck: Druckhaus Oberpfalz, Wernher-von-Braun-Straße 1, 92224 Amberg

Vertrieb: Deutsche Gesellschaft zur Förderung der Unterwasserarchäologie e.V., Hetzelsdorf 33, 91362 Pretzfeld, E-Mail: skyllis@deguwa.org

Verkaufspreis: Einzelheft 12,00 DM, Jahrgang (2 Hefte) 20,00 DM, versandkostenfrei bis einschließlich 2. Jahrgang.

ISSN 1436-3372

© Soweit nicht anders angegeben, Reproduktionen des Inhalts ganz oder teilweise nur mit schriftlicher Genehmigung. Von Lesern verfaßte Beiträge können aus redaktionellen Gründen geändert oder gekürzt werden. Namentlich gekennzeichnete Beiträge müssen nicht mit der Meinung der Redaktion übereinstimmen. Für unverlangt eingesandte Manuskripte oder sonstiges Material übernimmt die Redaktion keine Haftung. Alle in diesem Heft enthaltenen Angaben, Daten, Ergebnisse usw. wurden von den Autoren nach bestem Wissen erstellt und sorgfältig überprüft. Gleichwohl können inhaltliche Fehler nicht ausgeschlossen werden. Daher erfolgen die gemachten Angaben, Daten, Ergebnisse usw. ohne jegliche Verpflichtung oder Garantie der Autoren oder der Redaktion.

SKYLLIS ist auch als gedruckte Zeitschrift erschienen.

Zur Bestellung des Abonnements (jährlich 2 Hefte, DM 20,00) benutzen Sie bitte das Bestellformular im Internet http://www.deguwa.org/publikation/zeitung/SKYLLIS_Abo_Bestellung.pdf oder fordern Sie eines bei der DEGUWA an, per Post: DEGUWA Sekretariat · Hetzelsdorf 33 · D-91362 Pretzfeld, per Fax: +49-9197-1684 oder per Telefon: +49-9194-5965.

Als Zitatnachweis für Artikel aus SKYLLIS verwenden Sie bitte:

<Name des Autors>, <Titel des Artikels>, Skyllis 3.1, 2000, <Seitennummern>.

Untersuchung eines neuzeitlichen Wracks in der Ostsee

Ute Bartelt – Gerd Knepel

Im Juli 1999 konnten die Verfasser dank der Vermittlung des DEGU-WA-Mitglieds Christian Schramm für zwei Wochen an unterwasserarchäologischen Ausgrabungen unter der Federführung des Centralne Muzeum Morskie Gdańsk (Polnisches Schifffahrtsmuseum Danzig) in der Ostsee teilnehmen. Die Unterbringung erfolgte an Bord des Forschungsschiffes *Kaszubski Brzeg*, das zugleich als Basis für die unterwasserarchäologischen Untersuchungen diente. Die archäologische Gesamtleitung des Projektes trug Waldemar Ossowski vom Polnischen Schifffahrtsmuseum.

Ursprünglich war geplant, in dem Zeitraum vom 19. bis 30. Juli 1999

mit der *Kaszubski Brzeg* verschiedene Wracks in der Ostsee anzu steuern, um Holzproben für die dendrochronologische Analyse zu entnehmen. Ungünstige Strömungsbedingungen hatten jedoch in den vorangegangenen Monaten die für die Probenentnahme vorgesehenen Wracks bis zu 3 m hoch einsanden lassen, so daß die beabsichtigten Bergungsarbeiten zu aufwendig und riskant geworden wären.

Aufgrund dessen wurden die in den Jahren 1990 – 95 begonnenen Untersuchungen an einem Wrack, das beim Polnischen Schifffahrtsmuseum unter der Registriernummer W-28 läuft, wieder aufgenommen. Es handelt sich hier um ein neuzeit-

liches Wrack, das etwa vier Seemeilen nördlich des Ortes Dębki in einer Tiefe von 20 – 23 m liegt (**Abb. 1**). Der Schiffsrumpf ist aus Stahl, etwa 32 m lang und 7 m breit. Er steckt zum größten Teil im Sand und ragt im Durchschnitt nur etwa 1 m, mit Bug und Heck rund 2 m heraus. Er ist vollkommen mit Muscheln zugewachsen. Die Aufbauten sind zum größten Teil zerstört oder nicht mehr vorhanden (**Abb. 2**). Das Schiff liegt in Nord-Süd-Richtung, wobei der Bug zum Land weist.

Seit der letzten Kampagne kann das Schiffswrack mit hoher Wahrscheinlichkeit eindeutig benannt werden. Im Jahr 1995 befand sich unter den geborgenen Funden eine Stahlkas-

Abb. 1 (links): Wrackstelle der »Arngast«. Umsetzung der Karte Th. Reinecke / U. Bartelt

Abb. 2 (rechts): Schematische Skizze der »Arngast«. Auf dem Achterdeck ist im Bereich der Mannschaftsquartiere die Demontage des Oberdecks und einer der Stahlträger angedeutet.

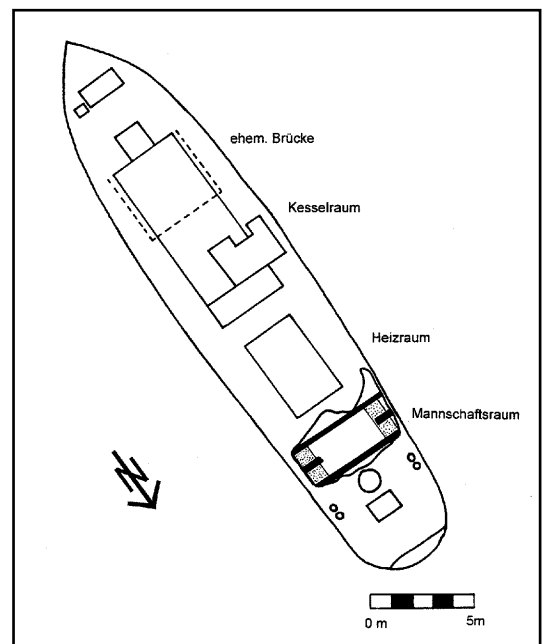
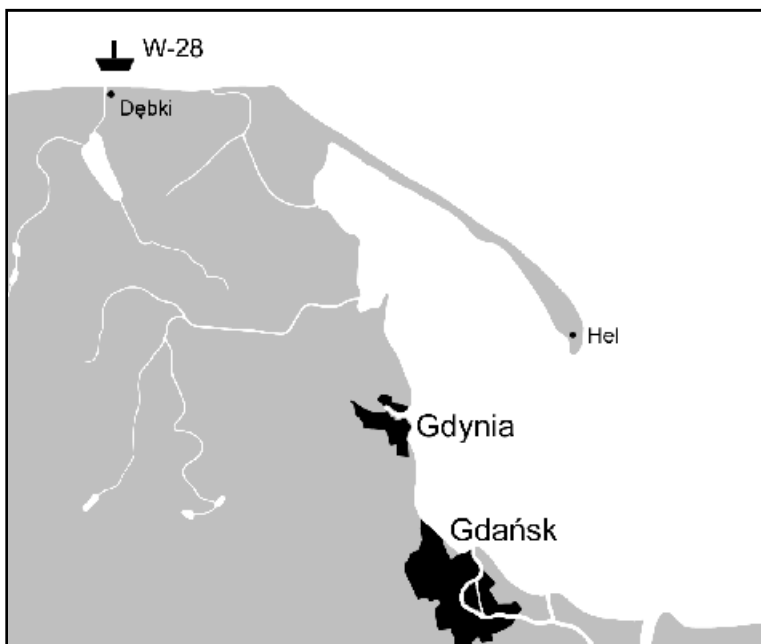




Abb. 3: Schuhe und Schusterleisten gehörten zu den häufigsten Funden der Kampagne. Im Hintergrund sind bereits gereinigte Fundstücke in einem Behälter mit Meerwasser zwischengelagert.

Abb. 4: Das Schloss dieses gut erhaltenen Lederkoppels zeigt im Bildfeld eine Krone, die Legende lautet »Gott mit uns«, im unteren Feld sind zwei Lorbeerzweige dargestellt.

Abb. 5: Neben dem Koppelschloss lassen Knöpfe dieser Art vermuten, daß die Kleidungsstücke der Kaiserlichen Marine auch noch nach Ende des 1. Weltkrieges weiter in Benutzung waren. Der Knopf zeigt eine Krone über einem unklaren Anker mit durchgezogenem Tauwerk.



sette, die u.a. eine Quittung über den Einkauf von Fleisch enthielt. Sie ist auf ein Schiff namens **Argast** ausgestellt und datiert in den Herbst des Jahres 1921. Neben der Benennung des Schiffes ergibt sich somit auch ein terminus post quem für dessen Untergang, der Ende 1921 oder Anfang 1922 erfolgt sein dürfte. Andere Quellen, die über den Zeitpunkt des Unglücks Aufschluß geben könnten, gibt es bislang nicht. Bei der **Argast** handelt es sich um einen Dampfschlepper, der 1908 von der Kaiserlichen Marine-Werft in Kiel gebaut wurde. Seit 1909 fungierte die **Argast** als Bergungsschlepper.

Der Rumpf der **Argast** hat sich im Laufe der Jahre überwiegend mit zähem, schwarzem Sediment verfüllt, das während der Untersuchungen mit einem Airlift entfernt werden mußte. In diesem Sediment haben sich die Funde hervorragend erhalten. So bietet das nahezu anaerobe Milieu beste Voraussetzungen für die Erhaltung von Holz, Leder, Textilien und sogar Papier.



Bereits in den vorangegangenen Kampagnen waren Teile des Achterdecks entfernt worden, um mit den Untersuchungen des Mannschaftsquartiers beginnen zu können (**Abb. 2**). Diese Arbeiten wurden während der Kampagne 1999 fortgesetzt. Bis zu dreimal täglich tauchten drei bis fünf Gruppen von je zwei Tauchern zur **Argast**, um das Sediment mit Hilfe des Airlifts aus dem Mannschaftsquartier zu entfernen und

Abb. 6: Eine Lenzpumpe, die unter einer der Kojen im Mannschaftsraum gefunden werden konnte, gehörte zu den schwererwichtigeren Funden der Kampagne.



Funde zu bergen. Dabei fanden sich neben Alltagsgegenständen und Schiffsinventar in großen Mengen Lederschuhe, Schuhsohlen und Schusterleisten (**Abb. 3**), schließlich auch ein Schuhmacherhammer. Des weiteren konnten neben Resten von Kleidungsstücken eine goldene Uhrkette, ein Mützenband mit der Aufschrift »2. I. Werft-Division I. 2.«, mehrere Ledergürtel, ein Lederkoppel (**Abb. 4**) und Knöpfe der Bekleidung mit dem Emblem der Kaiserlichen Marine (**Abb. 5**) geborgen werden. Bei einem der Knöpfe ließ sich noch dessen Produktionsort Lüdenscheid entziffern. Unter den geborgenen Glas- und Porzellanobjekten befanden sich ferner ein fragmentierter Lampenschirm und ein noch verkorktes Glasfläschchen. Der gelbbraune, ölige Inhalt des Fläschchens konnte aufgrund des intensiven Geruchs noch vor Ort als Lysol erkannt werden, das in starker Verdünnung als Desinfektionsmittel dient. Zu den herausragenden Fundstücken dieser Kampagne gehören jedoch die Fragmente eines Akkordeons, eine Lenzpumpe (**Abb. 6**), ein punzverziertes Messingschälchen und eine Ledertasche mit einem Fernglas.

Die Funde wurden noch an Bord der *Kaszubski Brzeg* mechanisch gereinigt und bis zum Transport in die Restaurationsstätten des Polnischen Schiffahrtsmuseums in Meerwasser gelagert. Nach der abschließenden Restaurierung werden die

Fundstücke magaziniert, um in zukünftigen Ausstellungen des Museums der Öffentlichkeit präsentiert werden zu können.

Neben der täglichen Arbeit an Bord des Forschungsschiffes hatten die Verfasser die Gelegenheit, nicht nur die Ausstellungen, sondern auch die Werkstätten und Magazine des Schiffahrtsmuseums zu besichtigen. Den Aufenthalt an Bord der *Kaszubski Brzeg* und die Zusammenarbeit mit den polnischen Kollegen empfanden die Verfasser als sehr angenehm und erfreulich.

Abschließend sollte erwähnt werden, daß für DEGUWA-Mitglieder die Möglichkeit der Mitarbeit an unterwasserarchäologischen Projekten des Polnischen Schiffahrtsmuseums Danzig auch in den folgenden Jahren bestehen wird. Der Kontakt läuft wie die Jahre zuvor über Christian Schramm.

Zusammenfassung

Im Juli 1999 nahmen die Verfasser an der vom Polnischen Schiffahrtsmuseum Danzig durchgeführten Untersuchung des um 1921/22 gesunkenen deutschen Dampfschleppers *Arngast* teil. Während der zweiwöchigen Kampagne konnten der Bereich der Mannschaftsquartiere mit Hilfe des Airlifts untersucht und weitere Funde geborgen werden.

Summary

In July 1999 the authors took part in the investigation of a German tugboat. The *Arngast* sank around 1921/22 in the Baltic Sea. The research was carried out by the Polish Maritime Museum. During the two-week campaign the area of the quarters could be investigated with the aid of an airlift and further findings were recovered.

Abbildungsnachweis

Abb. 1: Umsetzung der Karte Th. Reinecke/U. Bartelt .

Abb. 2: Zeichnung H.-M. Sommer und U. Bartelt.

Abb. 3 und 5: Foto G. Knepel.

Abb. 4 und 6: Foto U. Bartelt.

Anschriften der Verfasser

Ute Bartelt
Sponheuerstr. 4
D - 45326 Essen

Gerd Knepel
Karlsbader Str. 29
D - 61440 Oberursel