

Die „Gaarden“

Untergang und Wiederentdeckung eines Kruppschen Motorschoners

HENRIK POHL

Zusammenfassung

Im Jahre 2000 wurde ein Stahlseglerwrack in der Nähe der Kadetrinne (Ostsee) entdeckt. Es folgten unterwasserarchäologische Untersuchungen des Landesverbandes für Unterwasserarchäologie M-V. Das Schiffswrack kann als ein 57m langer, stählerner Dreimastschoner mit Hilfsmotor beschrieben werden. Archivrecherchen ergaben eine sehr wahrscheinliche Identifizierung des Wracks mit dem Kruppschen Motorschoner „Gaarden“.

Die „Gaarden“ sank 1922 südlich Gedser und stimmt in ihren konstruktiven Details, der Ladung, dem Untergangsort und –ursache mit dem vorgefundenen Stahlseglerwrack überein.

Abstract

In 2000 the wreck of a sailing vessel was discovered near the Cadet channel in the Baltic Sea. A number of surveys has been carried out by the Society for Underwater Archaeology in Mecklenburg-Vorpommern. As result the wreck can be described as a 57 m long, three-masted steel schooner with a supporting engine. Archive documents suggest that this wreck is the „Gaarden“, which sank in 1922 south of Gedser (Denmark). Her features correspond to the investigated sailing vessel in terms of construction, cargo, location and the cause of sinking.

Entdeckung

Im Jahre 2000 wurde ein bis dahin unbekanntes fast 60 m lange Stahlseglerwrack in der Nähe der Kadetrinne entdeckt. Die Kadetrinne ist eine stark befahrene Schifffahrtsstrasse in der Mecklenburger Bucht (Ostsee). Es ist schon erstaunlich, dass ein so großes und gut erhaltenes Schiffswrack bisher unerkannt in der dunklen Tiefe von 20 m ruhte.

Die Gesellschaft für Seevermessung mbH OSAE hatte in diesem Gebiet Sonaruntersuchungen für eine geplante Gasleitungstrasse durchgeführt. Kurze Zeit später erfolgte eine Begutachtung durch das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie. Das Vermessungsbüro Weigt, Rostock erstellte sehr aussagekräftige Sonarbilder (Abb. 1).

Untersuchung

Seit dem Sommer 2001 fanden regelmäßig unterwasserarchäologische Untersuchungen durch den Landesverband für Unterwasserar-

chäologie Mecklenburg-Vorpommern e.V. an diesem Schiffswrack (Arbeitsname: „Stahlsegler“) statt. Als Zusammenfassung dieser Prospektionen kann folgender Befund vorgestellt werden:

Der Rumpf des Schiffes besteht aus genieteten Eisenplatten. Die Länge über alles, d.h. vom Heck bis zum Bugspriet beträgt 57 m (Abb. 2).

Abb. 1: Sonarbild des „Stahlseglers“ vom Mai 2002. Mit freundlicher Genehmigung des Vermessungsbüros Weigt (Rostock-Warnemünde).



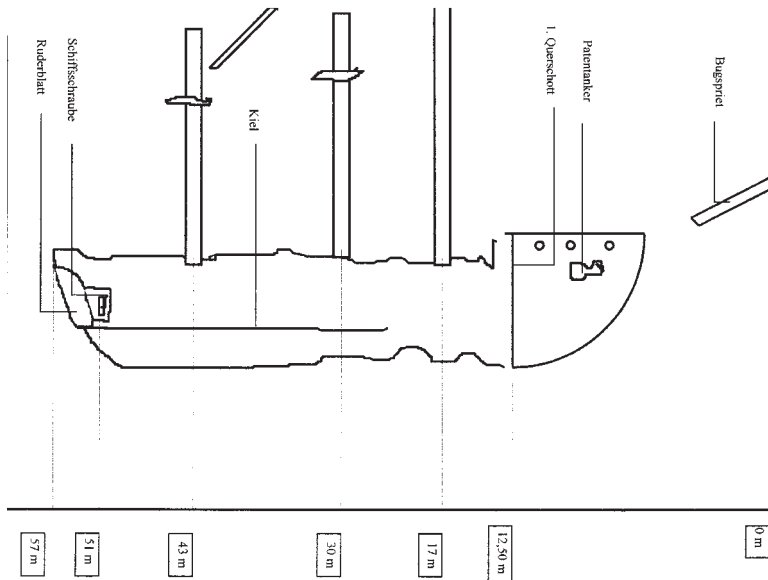


Abb. 2: Überblicksskizze des „Stahlseglers“ (Zeichnung H. Pohl).



Abb. 3: Motorwinde auf der Back (Foto A. Duerst).

Das Wrack liegt auf der Backbordseite und ist dabei fast kielen gedreht. Der hölzerne Bugspriet selber ragt einige Meter vor dem Bug aus dem sandigen Untergrund heraus. Ein eiserner Patentanker steckt noch in seiner Ankerklüse. Dicht daneben befindet sich ein intaktes Bullauge. Auf dem Deck der Back befindet sich eine große Motorwinde (Abb. 3).

Kurz hinter dem ersten Querschott (Kollisionsschott) wurde im Jahr 2001 ein verbogener Kiel mit ersten Rissen in der Rumpfhülle bemerkt. Ansonsten war der gesamte Rumpf intakt. Später nahm von dieser Stelle der Zusammenfall des Rumpfes seinen Lauf.

Insgesamt 3 Masten konnten noch in ihrer Originallage festgestellt werden. Allerdings sind sie kurz über dem Deck abgeknickt, so dass ihre exakte Länge nicht mehr feststellbar ist. Auch die Masten bestehen aus Stahl. Sie sind bis zu den Eselshauptern erhalten, d.h. die Stengen fehlen. Nur einige Rundhölzer liegen in der Nähe und können als Gaffel bzw. Rahe angesprochen werden. Zwischen Vor- und Groß-

mast befinden sich Teile des Riggs, wie Wanten, Stahlstropp und Stahlblöcke. Auffällig sind die in situ befindlichen, weit und ausladend geschwungenen Salinge (Abb. 4).

Zwischen den Masten befinden sich 2 Ladeluken. Vor der achterlichen Ladeluke konnte ein weiteres Spill bzw. Motorwinde erkannt werden.

Ansonsten waren keine Aufbauten mehr auf den Decks vorhanden.

Das Heck ist vor allem durch das Ruderblatt und den Schiffspeller gekennzeichnet (Abb. 5). Hier hat sich eine tiefe Kolk gebildet, so dass sich das Wrack vom Untergrund bis zum Kiel eindrucksvolle 6 m hoch erhebt.

Der Schiffspeller weist das Wrack als ehemaligen Motorsegler aus. Die Propellerflügel und die Spitze besteht aus Messing; die Nabe aus Stahl (Abb. 6).

Im achterlichen Bereich des Schiffsinners sind die Handspaken des Steuerruders gut zu erkennen (Abb. 7). Der Ansatz eines halbkreisförmigen Ruderhauses lässt sich nachweisen.

Weiter im Wrackinneren steht die Schiffsmaschine noch in ihren Fundamenten. Es handelt sich wahrscheinlich um ein Dieselaggregat.

Anhäufungen von Kohlebrocken konnten im gesamten Umfeld des Schiffswracks mit Konzentrationen im Bugbereich beobachtet werden (Abb. 8). Einige Stücke wurden zu Probezwecken geborgen.

Fragestellung

Relativ schnell konnte eine ungefähre Datierung um 1900 bis 1930 auf Grund der Schiffskonstruktion vorgenommen werden.

Aber die Grundfrage blieb bestehen:

Wie konnte der archäologische Befund mit historischen Daten in Verbindung gebracht werden ?

Um was für ein Schiff handelte es sich ?

Welches Schicksal hat das Schiff und seine Besatzung erfahren ?

Identifizierung

Die allgemeine taucherische Untersuchung erbrachte keine weiteren Identifizierungshinweise. So war die Suche nach den Namenszügen am Heck und Bordwand leider vergeblich. Es wurden auch keine bestimmbareren Funde gemacht.

Den entscheidenden Hinweis verdanken wir

Herrn Kapitän H. Karting. Nach Vorlage einiger Fotos des Schiffswracks sprach er die Vermutung aus, dass es sich um den Krupp-Segelschoner „Gaarden“ handeln könnte.

In den Jahren 2002 und 2003 konnte von uns gezielt nach Merkmalen gesucht werden, die diese Vermutung verifizieren sollten. Bis heute konnten genügend Indizien für die Feststellung zusammengetragen werden, dass es sich bei dem „Stahlsegler“ mit sehr hoher Wahrscheinlichkeit um den 1922 gesunkenen Dreimastschoner „Gaarden“ handelt.

Bevor diese Behauptung bewiesen werden kann, soll an dieser Stelle kurz auf die schriftlich und bildlich überlieferte Geschichte der „Gaarden“ eingegangen werden:

Geschichte der „Gaarden“

In den Jahren 1920/21 sind von der Friedrich Krupp-Germaniawerft 5 rheingängige Motorschoner gebaut worden (Kruppsche Monatshefte, 1921). Nr. 4 lief im November 1920 vom Stapel und wurde auf den Namen „Gaarden“ getauft. Sie war ein Dreimasttopsegelschoner mit Hilfsmotor (Abb. 9). Die Tragfähigkeit betrug 645 t.

Das Rigg bestand aus drei Gaffelsegel an den gleich hohen Masten, Rahtopsegel am Fockmast und Gaffeltopsegel an den beiden hinteren. Die Vorsegel bestanden aus einer Stagfock sowie zwei Klüver. Als Besonderheit ist das Klapprigg zu bezeichnen (Abb. 10). Es konnte bzw. musste während der Rheinfahrt heruntergeklappt werden.

Die Einrichtung dieses Schoners entsprach der moderner Großsegler (Abb. 11). Als Hilfsmotor ist ein MAN Dieselmotor mit 160 PS Lei-

stung eingebaut worden. Drei Motorwinden, eine auf dem Vordeck, zwei jeweils hinter den Masten, halfen der Mannschaft beim Beladen und Segelsetzen. Es waren 2 relativ große Lade-



Abb. 5: Heck mit Ruderblatt und Schiffspropeller (Foto A. Duerst).

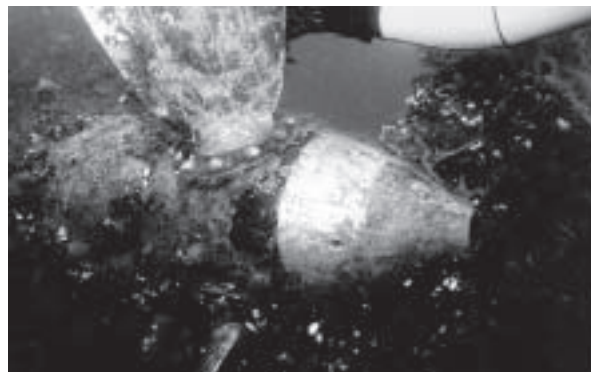


Abb. 6: Schiffspropeller (Foto H. Pohl).



Abb. 7: Reste des Steuerruders (Foto H. Pohl).

Abb. 4: Saling des „Stahlseglers“ (Foto A. Duerst).



Abb. 8: Ladungsreste: Steinkohlebrocken (Foto H. Pohl).



Abb. 9: Das baugleiche Schwesterschiff „Annen“ unter vollen Segeln (Foto Sammlung H. Karting).

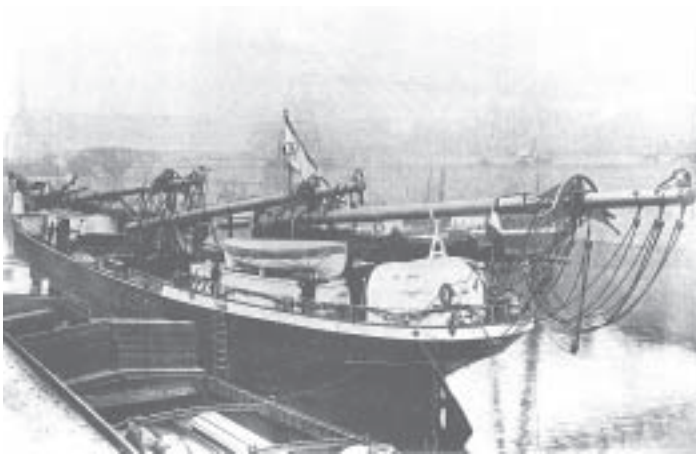


Abb. 10: Das heruntergeklappte Rigg der „Annen“ (Foto Sammlung H. Karting).

luken vorhanden. Als weitere Besonderheit kann der mit einem reichen Scrollwork verzierte Bugspriet genannt werden. Er war Teil eines weit überfallenden Klipperstevens.

Das halbkugelförmige Deckshaus für den Rudergänger bildete den Abschluss des Achterschiffes.

Nach mehreren Reisen auf der Nord- und Ostsee, vor allem mit Holzladung, wurde die „Gaarden“ an die Hamburger Reederei von C.F. Hildebrand verkauft. Ihre letzte Reise führte sie von West-Hartlepool (Großbritannien) mit einer Ladung Steinkohle am 8. August 1922 durch den Nord-Ostseekanal. Ziel war Vestervik in Schweden, das allerdings nie erreicht werden sollte. Über den Untergang berichtete eine Zeitungsmeldung folgendes (BLAS, 1983): „ Ein schweres Schiffsunglück hat

sich in der Ostsee ereignet. Der Kruppsche Motorschoner „Gaarden“, Kapitän Rudolf Prenzel, Hamburg, ist bei starkem Südwestwind bei Gjedser auf Grund geraten. Das Schiff sprang leck und sank bald darauf“.

Ausführlicher befasste sich H. Karting mit den Verhandlungen vor dem Hamburger Seeamt (KARTING, 1987): „...Danach lief die „Gaarden“ ohne Motor unter vollen Segeln vor steifer achterlicher Brise ostwärts durch den Fehmarnbelt. Die Gedser-Riff-Tonne, die man gut an Backbord erwartete, wurde plötzlich weit an Steuerbord, also auf der falschen Seite gesichtet. Trotz sofort eingeleiteter Wende stieß das Schiff gleich darauf mehrmals auf, ohne jedoch festzukommen. Da die Peilungen kein Wasser zeigten, beschloss Kapitän Prenzel, die Fahrt fortzusetzen. Nachdem man eine Stunde später aber doch Wasser im Schiff feststellte, wurde der Kurs auf die deutsche Küste abgesetzt, um gegebenenfalls einen Nothafen anzulaufen. Während dessen sank der Schoner bedenklich tiefer, und als dann auch noch eine plötzliche Bö in das Großsegel fiel, legte sich die „Gaarden“ auf die Seite, die Ladung ging über – und innerhalb einer Minute war das Schiff gekentert und gesunken!...“.

Von den 14 Mann Besatzung konnten 5 durch den schwedischen Schoner „Grundick“ gerettet werden. 9 Personen, einschließlich des Kapitäns, sind ertrunken.

Soweit zum Bau und Schicksal des Kruppschen Motorschoners „Gaarden“.

Vergleich

Anschließend soll versucht werden, diejenigen Indizien zusammen zu tragen, die die Übereinstimmung zwischen dem „Stahlsegler“ und der „Gaarden“ belegen können:

- Das gefundene Wrack ist ein stählerner Dreimastschoner mit Motor. Die allgemeinen Konstruktionsmerkmale stimmen mit den Plänen der „Gaarden“ überein (siehe Abb. 11).
- Es ist eine Schiffsmaschine, wahrscheinlich Dieselaggregat vorhanden.
- Der Anker entspricht in Form und Größe den auf den Fotos der Schwesterschiffe sichtbaren Ankern.
- Der genaue Untergangsort der „Gaarden“ ist nicht bekannt. Aber der Fundplatz des Stahlseglers in unmittelbarer Nähe zur Kadettrinne entspricht der möglichen Un-

glückspostion der „Gaarden“ auf dem Weg von Gedser nach Warnemünde.

- Der verbogene Kiel und die Rumpfrisse im Vorschiffsbereich lassen eine Grundberührung als Untergangsursache als sehr wahrscheinlich erscheinen.
- In Übereinstimmung mit den Konstruktionsplänen ließen sich 2 Motorwinden sowie 2 Ladeluken an den vorgegebenen Orten finden.
- Die Rahe des Vormastes war mit einem sogenannten Gardinensegel ausgestattet. Am Fundplatz konnte diese spezielle Rah mit der dreifachen Umschlingung des Rahbaumes gesehen werden.
- Der Achtersteven mit Ruder, Schraube, Schraubenbrunnen und Ruderhacke des „Stahlseglers“ zeigen Übereinstimmung mit der Konstruktionszeichnung der „Gaarden“.
- Auf den Fotos der Schwesterschiffe sowie im Originalbefund lässt sich die spezielle halbkreisförmige Form des Ruderhauses erkennen.
- Die vorgefundene Form der Salinge des Stahlseglers (s. Abb. 4) ist sehr selten. Sie zeigt sich deutlich bei den Krupp-Schonern.
- Die Ladung des „Stahlseglers“ als auch der „Gaarden“ war Steinkohle.
- Laut Prüfbericht von Herrn G. Bieg (BIEG, 2001) handelt es sich um Steinkohle aus dem oberen Westfal B. Als Lagerstätten kommen England und Deutschland in Frage. Damit ist die Herkunft der Ladung aus England zwar nicht zwingend bewiesen, aber doch sehr eingegrenzt.

Das reich verzierte Scrollwork am Bugspriet der „Gaarden“ wäre eine weiteres gutes Identifizierungsmerkmal. Leider ist dieser Bereich zu tief im Sand verborgen und konnte nicht beachtet werden.

Schluss

Auch wenn kein absolut sicheres Identifizierungsmerkmal gefunden werden konnte, ist die Fülle und Qualität der zusammengetragenen Indizien derartig hoch, dass die Übereinstimmung von „Stahlsegler“ als Wrack und der „Gaarden“ als historisch bekanntes Schiff angenommen werden kann.

Auffällig und bedenkenswert ist der rasch fortschreitende Zerfall des Schiffswracks. Innerhalb der letzten 2 Jahre konnte eine rapide Zustandsverschlechterung dokumentiert werden: von den ersten Rissen im Vorschiffsbereich 2001 bis zum fast vollständigen Zusammen-

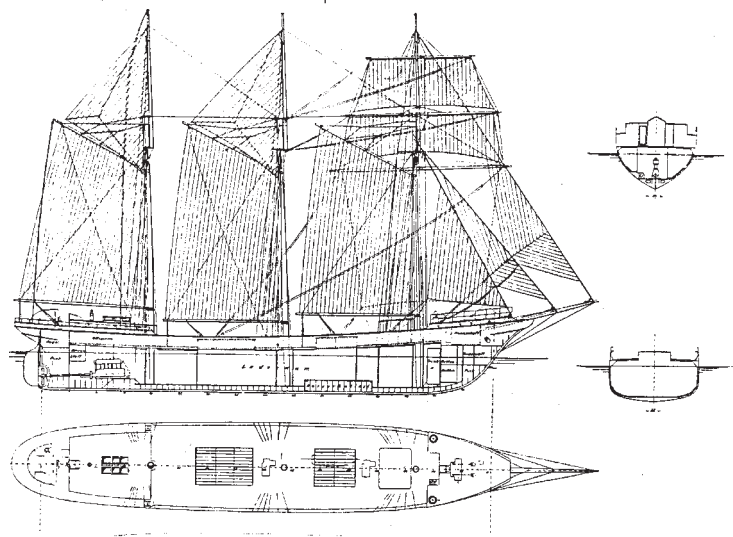


Abb. 11: Planzeichnung der Krupp'schen Motorschoner Nr. 376-380 (Sammlung H. Karting).

sturz der Laderäume im Jahre 2003. Bedenkenswert ist dies insofern, als das Wrack bisher relativ intakt die letzten 79 Jahre überdauert hat.

Danksagung

Mein herzlicher Dank gilt allen, die an der Wiederentdeckung der „Gaarden“ teilgenommen haben, vor allem Herrn H. Karting für die wertvollen Hinweise, dem Vermessungsbüro Weigt für die Überlassung der Sonarbilder sowie den Mitgliedern der Gesellschaft für Schiffsarchäologie e.V. für die unermüdlichen Taucheinsätze.

Anschrift des Verfassers

HENRIK POHL M. A.
Seeweg 6a
D-23996 Hohen Viecheln
E-mail: henrik.pohl@gmx.de

Literatur

- BIEG, 2001: G. BIEG, Prüfbericht, Abt. Mikroskopie und Petrographie, Ruhranalytik GmbH (Herne 2001).
- KARTING, 1987: H. KARTING, Bark, Schoner und Galeass, Die Motorsegler der Krupp-Germaniawerft (Rendsburg 1987).
- Kruppsche Monatshefte, 1921: Kruppsche Monatshefte, Mai 1921, Bekanntmachung des Direktoriums, Nr. 52 v. 31.12.21, mitgeteilt v. Historischen Archiv der Fa. Krupp.
- BLAAS, 1983: F. C. BLAAS, Das Schicksal der Gaarden. SSR Hamburg Nr. 5493, Kartei des Seemtes Hamburg, Schifffahrt international, 12/1983.