

Die britische Brigg Water Nymph oder: "... dass solche [...] Verhönungen von Beamten auf deutschem Boden auch selbst einem Engländer nicht gestattet sind ..."

Auer, Jens; Belasus, Mike

Veröffentlichungsversion / Published Version

Zeitschriftenartikel / journal article

Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Auer, J., & Belasus, M. (2010). Die britische Brigg Water Nymph oder: "... dass solche [...] Verhönungen von Beamten auf deutschem Boden auch selbst einem Engländer nicht gestattet sind ...". *Deutsches Schiffsarchiv*, 33, 51-69.

<https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-65968-0>

Nutzungsbedingungen:

Dieser Text wird unter einer Deposit-Lizenz (Keine Weiterverbreitung - keine Bearbeitung) zur Verfügung gestellt. Gewährt wird ein nicht exklusives, nicht übertragbares, persönliches und beschränktes Recht auf Nutzung dieses Dokuments. Dieses Dokument ist ausschließlich für den persönlichen, nicht-kommerziellen Gebrauch bestimmt. Auf sämtlichen Kopien dieses Dokuments müssen alle Urheberrechtshinweise und sonstigen Hinweise auf gesetzlichen Schutz beibehalten werden. Sie dürfen dieses Dokument nicht in irgendeiner Weise abändern, noch dürfen Sie dieses Dokument für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, aufführen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Mit der Verwendung dieses Dokuments erkennen Sie die Nutzungsbedingungen an.

Terms of use:

This document is made available under Deposit Licence (No Redistribution - no modifications). We grant a non-exclusive, non-transferable, individual and limited right to using this document. This document is solely intended for your personal, non-commercial use. All of the copies of this documents must retain all copyright information and other information regarding legal protection. You are not allowed to alter this document in any way, to copy it for public or commercial purposes, to exhibit the document in public, to perform, distribute or otherwise use the document in public.

By using this particular document, you accept the above-stated conditions of use.

SCHIFFSARCHÄOLOGIE

► JENS AUER UND MIKE BELASUS

Die britische Brigg *WATER NYMPH* oder: »... dass solche [...] Verhönungen von Beamten auf deutschem Boden auch selbst einem Engländer nicht gestattet sind ...«

Der Darß ist eine schmale Halbinsel an der Küste Mecklenburg-Vorpommerns. Er liegt zwischen den Hafenstädten Rostock und Stralsund und trennt die flache Boddenlandschaft von der Ostsee (Abb. 1). Die Lage im Bereich der viel befahrenen Schifffahrtsrouten zwischen West und Ost hatte in vergangenen Jahrhunderten zahlreiche Schiffsstrandungen an seiner Küste zur Folge. Vor allem die flachen Sandbänke vor der Nordspitze des Darß im Bereich des Darßer Ortes haben viele Opfer gefordert, aber auch an der Westküste der Halbinsel gingen Schiffe verloren. Allein im Bereich des damaligen Fischerdorfes Ahrenshoop strandeten zwischen 1872 und 1900 fünf Schiffe (Vorpommersches Landesarchiv Greifswald, REP 80, 149).

Die weißen Sandstrände des Darß waren schon immer ein beliebtes Touristenziel, jedoch machte die in den letzten Jahren zunehmende Erosion an der Westküste der Halbinsel Strandaufspülungen notwendig. Im Vorfeld einer solchen Aufspülung wurde 2002 ein Küstenstreifen von

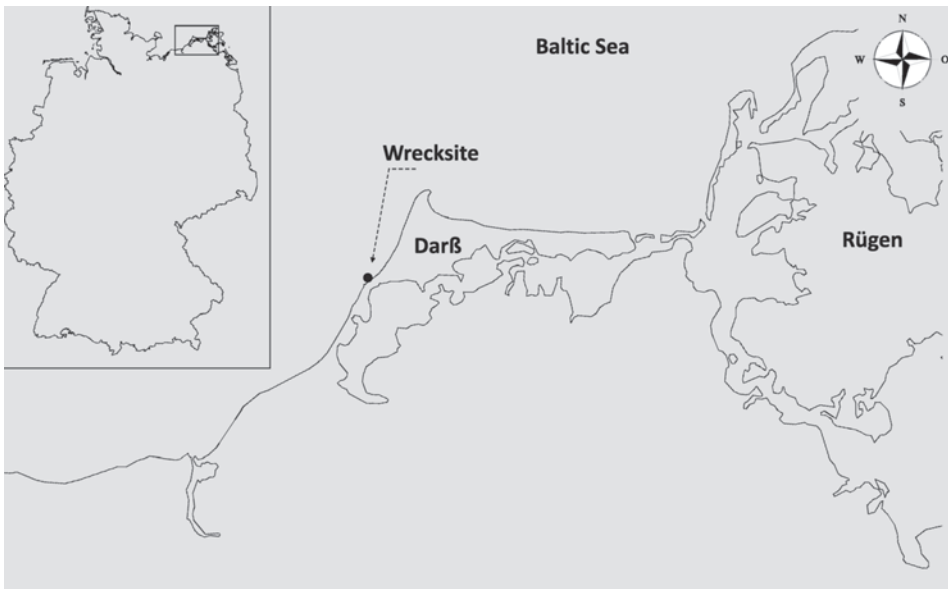


Abb. 1 Der Fundplatz des Ahrenshoopwracks. (Grafik: Jens Auer, 2007)



Abb. 2 Luftbild des Fundplatzes vor Ahrenshoop, aufgenommen 1994. (Foto: Otto Braasch für das Landesamt für Kultur und Denkmalpflege Mecklenburg-Vorpommern)

4300 m Länge und 150 m Breite durch Taucher des Landesamtes für Bodendenkmalpflege Mecklenburg-Vorpommern untersucht. Bereits vor den Arbeiten waren im Arbeitsgebiet durch Luftbildaufnahmen und geophysikalische Prospektionen mehrere Anomalien geortet worden. Darunter befand sich auch eine schon bekannte Wrackstelle, das sogenannte Wrack von Ahrenshoop.

Der Fundplatz

Das Wrack von Ahrenshoop wurde 1976 von örtlichen Rettungsschwimmern entdeckt. 1994 konnte der Fundplatz mit Hilfe von Luftbildaufnahmen wiedergefunden werden (Abb. 2). Im Jahr 1995 folgte eine detaillierte Untersuchung des Wracks durch den Verein für Unterwasserarchäologie, Rostock. Als Resultat dieser Untersuchung wurde angenommen, dass es sich bei dem Schiffsfund um die Überreste der Rostocker Schmach *DIE GUTEN FREUNDE* handle, die 1844 vor dem Darß strandete (Landesamt für Kultur und Denkmalpflege Mecklenburg-Vorpommern, Ortsakte Ostsee IV, Fischland, Fpl. 26).

Der Fundplatz befindet sich etwa 125 m vor der Küste nahe dem Dorf Ahrenshoop. Das Wrack liegt in 3 m Wassertiefe in Nordwest-/Südostausrichtung, wobei das Heck zum Ufer zeigt (Abb. 3). Der Grund besteht in diesem Küstenabschnitt aus feinem Sand, der bei den hier oft auftretenden starken küstenparallelen Strömungen und bei Stürmen in sehr großen Mengen entlang der Küste transportiert wird. So wechselte der Zustand des Fundplatzes zwischen einem frei liegenden Wrack und vollkommener Abdeckung durch wandernde Sandbänke. Dabei konnte das Wrack im freien Zustand bis zu 1,5 m über den Grund aufragen. Diesen Verhältnissen entsprechend, variierten die Sichtverhältnisse am Fundplatz von 4 m in ruhiger See bis zu wenigen Zentimetern zu Zeiten starken Sedimenttransportes.

Innerhalb und über dem Wrack wurden einige massive Pfähle aus tropischem Hartholz gefun-



Abb. 3 Plan des Fundplatzes. (Grafik: Jens Auer, 2007)

den, die offensichtlich nicht dem Schiff zuzuordnen waren. Laut der Aussage einiger Einheimischer wurden diese Pfähle während eines Sturms vom Strand in die See gespült. Sie unterstreichen die hohe Küstendynamik in diesem Bereich.

Die Untersuchung 2002

Da das Wrack sehr wahrscheinlich durch die geplanten Aufspülungsarbeiten in Mitleidenschaft gezogen worden wäre, entschloss man sich zu einer detaillierteren Untersuchung und Dokumentation des Fundplatzes sowie einer sich anschließenden Abdeckung mit Sandsäcken. Ein weiteres Ziel des Projektes war die Verifizierung der 1995 erfolgten Identifikation des Schiffes. Die Arbeiten wurden von vier Berufs- und Forschungstauchern zwischen dem 28. Oktober und dem 21. November 2002 durchgeführt (Auer 2002). Da der nächstgelegene geschützte Hafen etwa 16 km vom Arbeitsgebiet entfernt liegt, wurde das 6 m lange Arbeitsboot vom Strand aus zu Wasser gelassen und nur während längerer Schlechtwetterperioden in diesen Hafen verholt. Aufgrund von Problemen, die das Zuwasserlassen des Arbeitsbootes vom Strand mit sich brachte, stellte es sich jedoch als unmöglich heraus, bei mehr als fünf Windstärken zu arbeiten.

Alle Arbeiten wurden, mit Leichttauchgeräten ausgerüstet, mit Vollgesichtsmasken durchgeführt. Für das Anlegen der Grabungsschnitte wurden mit einer TS 8-Dieselpumpe betriebene Saugrohre (Airlift) eingesetzt (Abb. 4). Bei Beginn der Untersuchung wurde ein Vermessungsnetz über dem Fundplatz eingerichtet mit einer zentralen Messachse über beide Steven des



Abb. 4 Taucher bei der Ausgrabung am Fundplatz mit einem durch eine Wasserpumpe betriebenen Saugrohr (»water dredge«). (Foto: Jens Auer, 2002)

Wracks. Dieses Netz wurde mit Vermessungsnadeln markiert, um Maßbänder für die Zeichnung spannen zu können.

Als einer der ersten Arbeitsschritte wurde ein Offset-Plan des Wracks im Maßstab 1:50 erstellt (Abb. 5). Während der Dokumentation wurden alle sichtbaren Spanten und Konstruktionshölzer mit Markierungen versehen. Anschließend wurden drei Grabungsschnitte in Bereichen angelegt, in denen wichtige Informationen zur Konstruktion des Schiffes erwartet wurden, um eine Identifikation zu ermöglichen (Abb. 5). Der 1,5 m tiefe Grabungsschnitt A wurde entlang des erhaltenen Achterstevens und Schiffsruders auf der Backbordseite angelegt. Die Schnitte B und C waren jeweils 2 m tief und wurden im inneren Bug- und Heckbereich des Wracks angelegt. Der Plan, einen vierten Schnitt im Mittschiffsbereich anzulegen, musste aus Zeitgründen aufgegeben werden. Der unter Wasser leicht bewegliche Sand erwies sich auch während der Ausgrabung als sehr problematisch. Relativ große Bereiche mussten freigesaugt werden, um die Menge des nachrutschenden Sandes so gering wie möglich zu halten und die Konstruktion möglichst weit verfolgen zu können. Zusätzlich wurden die Schnitte mit zahlreichen Sandsäcken stabilisiert, um das Einbrechen der Grabungsschnitttränder zu verhindern. Nach der Hälfte der für das Projekt zur Verfügung stehenden Zeit wurden während eines schweren Sturmes die Schnitte B und C zugespült. Dies warf das Projekt zeitlich zurück, da mit der Freilegung der Schnitte von vorn begonnen werden musste. Trotz all dieser Probleme war es möglich, wichtige technische Details durch Zeichnungen, Skizzen und digitale Fotografien zu dokumentieren.

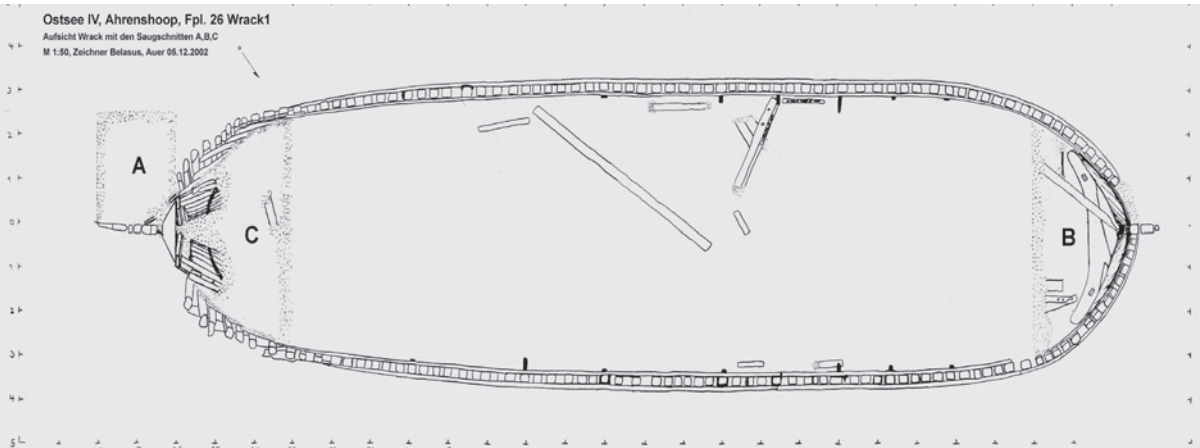


Abb. 5 Plan des Wracks mit den Grabungsschnitten A, B und C. (Grafik: Mike Belasus und Jens Auer, 2002)

Die Konstruktion des Schiffes

Das Schiff liegt tief im Sand begraben auf ebenem Kiel. Die Länge des Wracks von der Außenkante des Vorderstevens bis zur Außenkante des Achterstevens beträgt 26,26 m bei einer maximalen Breite von 7 m. Die ursprünglichen Dimensionen des Schiffes konnten auf der Grundlage der archäologischen Überreste nicht ermittelt werden. Das Schiff ist bis zur Höhe der unteren Decksbalken, von welchen immer noch einer mit der Backbordseite verbunden ist, erhalten. Ein Luftbild aus dem Jahr 1994 zeigt diesen Balken noch in seiner ursprünglichen Position im Wrack (vgl. Abb. 2), was zum Zeitpunkt der Untersuchung 2002 nicht mehr der Fall war.

Der Rumpf des Schiffes wurde kraweel gebaut. Sowohl die äußere als auch die innere Beplankung sind in situ erhalten. In den oberen Bereichen vor allem am Bug weisen die Planken und Spanten stellenweise einen Befall mit der Bohrmuschel (*Teredo navalis*) auf und zeigen Spuren starker Erosion der Oberflächen. In den tieferen Grabungsschnitten sind die Hölzer des Schiffes hingegen sehr gut erhalten. Die Backbordseite ist dabei etwas besser erhalten als die Steuerbordseite. Der Vorderstevan wie auch die Heckkonstruktion wurden in bemerkenswert intaktem Zustand vorgefunden. Direkt hinter dem Achterstevan befindet sich das Ruder noch immer an seiner ursprünglichen Position.

Die Spanten

In allem sind über Grund 78 Spantköpfe auf der Steuerbordseite und 75 auf der Backbordseite sichtbar. Alle wurden aus Eiche gefertigt. Ihre durchschnittlichen Dimensionen betragen 22 cm in der Breite bei 15 cm in der Tiefe. Der Abstand zwischen den Spanten beträgt auf der Höhe der Decksbalken durchschnittlich 8 cm. Da die äußere und innere Beplankung unter dem Sediment erhalten sind, konnte die Konstruktion der Spanten nicht untersucht werden.

Die Beplankung

Die äußere Eichenbeplankung ist kraweel gebaut. Die Planken der einzelnen Gänge sind stumpf auf Stoß gesetzt, also in der Form sogenannter Butten aneinander gefügt. Die oberen erhaltenen Planken der Steuerbordseite sind 6,5 bis 7 cm stark und durchschnittlich 25 cm breit. Obwohl es sich als schwierig herausstellte, die einzelnen Planken im Sediment zu vermessen,



Abb. 6 Holznagelverbindung. (Foto: Jens Auer, 2002)



Abb. 7 Plankenenden der Außenplanken am Achtersteven. (Foto: Jens Auer, 2002)

konnte eine durchschnittliche Länge von 6,5 m festgestellt werden. Die Mehrzahl der untersuchten Planken ist mit Holznägeln von 3,5 cm Durchmesser an den Spanten befestigt, ohne aufgespaltet worden zu sein, um die Verbindung zu fixieren (Abb. 6). Die auf Stoß gesetzten Enden der Planken wurden zusätzlich mit durchgehenden Bolzen aus einer Kupferlegierung von 1,6 cm Durchmesser gesichert, die auf der Innenseite des Rumpfes vernietet wurden. Die Plankenenden wurden an den Steven mit blinden Kupferbolzen befestigt (Abb. 7). Auf der Backbordseite sind die unteren Barkhölzer erhalten. Diese sind ebenfalls aus Eiche hergestellt und haben eine durchschnittliche Stärke von 10 cm im Mittschiffsbereich und von 9 cm an Bug und Heck.

Für die Wegerung im Inneren des Schiffes wurden 4,5 cm starke Eichenplanken verwendet. Die Breite dieser Planken variiert zwischen 9 und 25 cm. Sie sind, wie die Außenplanken, mit nicht aufgespaltenen Holznägeln befestigt. In der Wegerung wurden einige Flickstellen, sogenannte Spunde oder Dutchmen, beobachtet. Auf der Steuerbordseite im Bugbereich wurde in der Wegerung, die auf den Binnensteven trifft, eine Anzahl unterschiedlicher, kürzerer Plankenstücke verwendet, welche die Aufgabe der verloren gegangenen Gänge übernahmen und den anderenfalls frei gebliebenen Raum zwischen den einzelnen Wegerungsgängen ausfüllten. Es ist jedoch nicht eindeutig, ob diese Konstruktion den ursprünglichen Bauzustand darstellt oder ob es sich dabei um Reparaturen handelt (Abb. 8).

Die Bugkonstruktion

Die starke Erosion der Oberflächen im Bugbereich erschwerte die Differenzierung einzelner Bauelemente. Trotzdem war es möglich, den Aufbau des Vorderstevens zu ermitteln. Demnach ist die erhaltene Vorderstevenkonstruktion aus einem oberen und einem unteren Vorderstevenelement und einem Binnensteven zusammengesetzt. Der Binnensteven ist 25 cm breit. Die

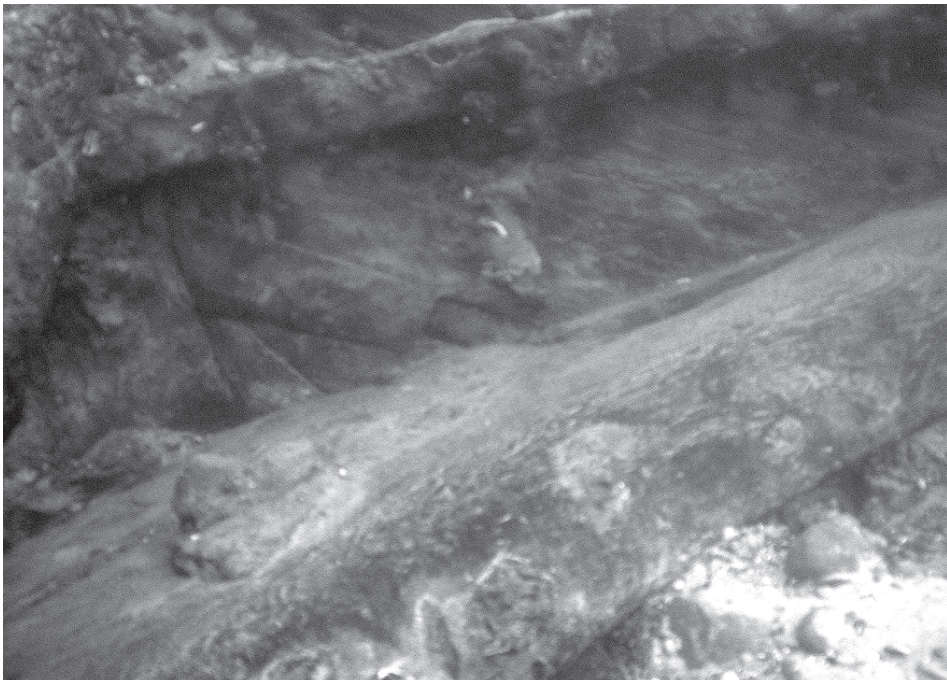


Abb. 8 Eiserne und hölzerne Bugbänder im vorderen Bereich des Schiffes. (Foto: Jens Auer, 2002)



Abb. 9 Vernietete Kupferbolzenbefestigung des eisernen Bugbandes. (Foto: Jens Auer, 2002)

gesamte Stevenkonstruktion ist etwa 65 cm tief. Auf der Innenseite ist der Bug mit Bugbändern verstärkt, von denen zwei in Schnitt B dokumentiert wurden. Das obere erhaltene Bugband ist aus Eisen gefertigt. Es ist 12 cm breit und verläuft von einem Punkt etwa 80 cm hinter dem Binnensteven im Winkel quer über die Innenseite des Bugs. Das Bugband ist mit vernieteten Bolzen aus einer Kupferlegierung befestigt, deren Köpfe einen Durchmesser von 5 cm haben (Abb. 9). Unter jedem der Bolzen befinden sich kleine Eisenverstärkungen.

Im Abstand von 38 cm unter dem eisernen Bugband ist ein hölzernes Bugband angebracht. Dieses wurde aus drei Teilen zusammengesetzt, die alle aus Eiche angefertigt wurden. Das größte Stück wurde aus einer Astgabel gearbeitet. Lücken, die durch die unregelmäßige Form der Astgabel entstanden sind, wurden mit kleineren Eichenholzstücken gefüllt (vgl. Abb. 5 und 8). Beide Bugbänder liegen unterhalb der Decksbalken.

Die Heckkonstruktion

In Schnitt A wurde der äußere Teil des Hecks ausgegraben. Obwohl auch hier die Hölzer stark durch Erosion abgebaut worden waren, konnten ein innerer und ein äußerer Achtersteven unterschieden werden. Beide Bauelemente sind aus Eiche gefertigt. Der äußere Achtersteven besteht aus zwei hintereinander angeordneten Elementen, die 25 bzw. 20 cm tief sind. Der innere Achtersteven ist 30 cm tief und mit Bolzen aus einer Kupferlegierung am äußeren Achtersteven befestigt. Der innere und der äußere Steven sind zwischen 16 und 20 cm breit. Am Steven sind die Enden der Planken mit Blindbolzen aus einer Kupferlegierung befestigt (vgl. Abb. 7). Mehrere stark erodierte Löcher mit unterschiedlichen Durchmessern im oberen Bereich des erhaltenen Stevens stehen vermutlich in Verbindung mit der Befestigung einer Ruderöse. Die Oberfläche des inneren Teils des äußeren Achterstevens weist zahlreiche, dicht nebeneinander liegende Vertiefungen von Eisennägeln auf. Solche Nägel wurden als sogenannte



Abb. 10 Tiefgangsmarkierungen am äußeren Achtersteven. (Foto: Jens Auer, 2002)

Füllnägel interpretiert, die in das Holz geschlagen wurden, um eine einfache Form von schützender Metallschicht zu schaffen (Bingeman u.a. 2000). Dies erscheint jedoch aufgrund der zu erwartenden chemischen Reaktion zwischen dem Eisen der Nägel und dem Kupfer der Bolzen als eher ungewöhnlich.

In den Steven geschnittene Tiefenmarken, die sich an der Backbordseite befinden, sind in britischen Fuß abgemessen (Abb. 10). Die Römischen Ziffern IX, VIII und VII waren im Grabungsschnitt deutlich zu erkennen. Sie zeigen an, dass mindestens noch sieben Fuß (2,13 m) des Schiffsrumpfes im Sand erhalten sind. Eine der Ruderösen blieb ebenfalls erhalten. Sie ist durch ein 10 cm breites Eisenband am Rumpf befestigt, das über beide Teile des Achterstevens und die Außenplanken zwischen der 8- und der 7-Fuß-Tiefenmarke verläuft. Das noch immer in situ befindliche Ruder ist aus zwei hintereinander befestigten Teilen zusammengesetzt. Dabei ist nur das dem Steven zugewandte Element aus Eiche gefertigt, während das äußere aus Kiefer hergestellt wurde. Der erhaltene Teil des Ruders ist 70 cm breit und 10 cm stark. Einer der Ruderzapfen befindet sich etwa 15 cm oberhalb der erhaltenen Ruderöse und zeigt an, dass das Ruder nach oben gedrückt wurde. Ein einzelner Holznagel aus Kiefernholz, der aus dem hinteren Ruderelement ragt, kann zurzeit noch nicht eingeordnet werden.

Auf der Innenseite des Hecks wurde der Schnitt C teilweise ausgegraben. In diesem Bereich sind drei quer liegende Füllstücke mit Eisenbolzen von 4 cm Durchmesser am inneren Achtersteven befestigt worden (Abb. 11). Das obere Füllstück ist 34 cm tief, 110 cm breit und 24 cm dick. Das mittlere Füllstück befindet sich 12 cm unterhalb des oberen Füllstückes und hat eine Dicke von 23 cm. Das untere freigelegte Füllstück ist 8 cm unter dem darüber befindlichen Füllstück angebracht und u-förmig. Es ist mit den zwei hinteren Kantspanten verbunden, die beide nicht von Wegerungsplanken bedeckt sind. Der Backbordspant ist 9 cm breit und 25 cm tief. Er ist aus zwei Teilen zusammengesetzt, die miteinander durch eine einfache Lasche verbunden sind. Der Steuerbordspant hat ähnliche Abmessungen, ist aber aus einem einzelnen Stück herge-



Abb. 11 Die innere Heckkonstruktion, die im Grabungsschnitt C freigelegt wurde. (Foto: Jens Auer, 2002)

stellt. Die Heckkonstruktion ist mit aus Eichenholz angefertigten Verstärkungsbändern und einer eisernen Stütze verstärkt. Die Verstärkungsbänder sind mit Bolzen aus einer Kupferlegierung befestigt, die auf der Innenseite vernietet wurden. Sie verlaufen auf beiden Seiten des Rumpfes in einem Winkel zum unteren Teil des Achterstevens. Die eiserne Stütze verläuft tiefer im Rumpf parallel zu den hölzernen Verstärkungsbändern. Auch sie ist mit vernieteten Bolzen aus einer Kupferlegierung befestigt.

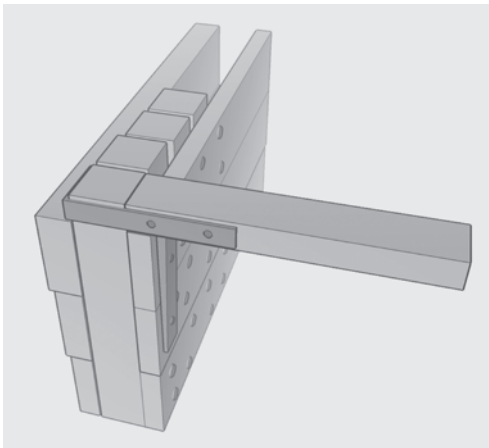


Abb. 12 Rekonstruktion der Befestigung der unteren Decksbalken. (Grafik: Jens Auer, 2007)

Das Innere des Rumpfes

Da es aus zeitlichen Gründen nicht möglich war, einen Grabungsschnitt im mittleren Bereich des Wracks anzulegen, konnte hier nur der Aufbau der Decksbalkenkonstruktion genauer untersucht werden.

Die Verbindung der Decksbalken mit dem Schiffskörper wurde durch eine Kombination aus eisernen hängenden Knien und Eisenbändern hergestellt. Die Balken stoßen auf beiden Seiten des Rumpfes stumpf gegen die Auflager, um die jeweils ein eisernes Band gelegt ist, das mit dem Balken durch durchgehende Eisenbolzen verbunden ist. Anstatt die Eisenbänder im Auflager entsprechend zu versenken, wie es z.B. in den Niederlanden an dem Wrack



Abb. 13 Ein eisernes hängendes Knie stützt den Deckbalken von unten. (Foto: Jens Auer, 2002)

einer englischen Brigg beobachtet wurde (Adams u.a. 1990), wurde die dahinter liegende Außenplanke entsprechend vertieft (Abb. 12). Die eisernen hängenden Knie sind 11 cm breit und weisen bis zu 40 cm lange vertikale Arme auf (Abb. 13). Die Länge der horizontalen Arme konnte nicht ermittelt werden. Ein einzelner stark erodierter Balken von etwa 20 x 20 cm Stärke ist auf einer Länge von 2 m erhalten. Er zeigt keinerlei Anzeichen einer Decksbeplankung.

Funde

Einige der Funde aus den drei Grabungsschnitten, wie z.B. die Fragmente einer Bierflasche aus Glas, sind wesentlich jünger als das Schiffswrack selbst. Sie wurden sehr wahrscheinlich lange nach dem Untergang des Schiffes in den Fundplatz eingespült. Der einzige Fund, der mit Sicherheit dem Wrack zugeordnet werden kann, ist das Fragment der Scheibe eines Blocks, die vermutlich aus Pockholz angefertigt wurde. Dieses Stück wurde zwischen zwei Spanten im Bugbereich gefunden. Die Scheibe mit einem Durchmesser von 9,5 cm verfügt über ein zentrales Loch von 2,5 cm Durchmesser.

Interpretation und Identifikation

Die Annahme, dass es sich bei dem Wrackfund vor Ahrenshoop um die Rostocker Schmack DIE GUTEN FREUNDE handle, konnte bereits nach den ersten Tagen der Untersuchung widerlegt werden. Schiffe dieses Typs wurden in den Niederlanden und im deutschen Raum für flache Küstengewässer entwickelt. Es sind relativ kleine und flachbodige Fahrzeuge. Die Durchschnittslänge einer Schmack betrug im 19. Jahrhundert etwa 20 m (Menzel 1997). Das Wrack von

Ahrenshoop hat hingegen eine Gesamtlänge von 26,6 m und eine maximale Breite von 7 m auf Höhe der untersten Decksbalken. Der Rumpf ist breit, mit einem relativ breiten Bug, aber sonst feinen Linien. Zusätzlich zum nicht erhaltenen Oberdeck war der Laderaum des Schiffes durch nicht gedeckte Raumbalken unterteilt. Die Tiefenmarken am Heck lassen auf einen tiefen Schiffskörper schließen, wie er eher für seegehende Handelsschiffe als für flachbodige Küstenschiffe typisch ist. Das Verhältnis der Breite zur Länge des Schiffes beträgt 3:8. Die Dimensionen und die Form des Schiffsrumpfes stimmen somit vielmehr mit denen der für das 19. Jahrhundert typischen Handelsbriggs von 200 bis 300 t überein (MacGregor 1984).

Die Verwendung von Bolzen aus einer Kupferlegierung sowie Knien, Stützen, Bugbändern und Balkenbändern aus Eisen weisen auf den Bau des Schiffes im frühen bis mittleren 19. Jahrhundert hin. Die Tiefenmarken am Achtersteven in britischen Fuß lassen eine britische Herkunft vermuten. Die Befestigungsmethode der stumpfen Plankenenden der Außenbeplankung mit Holznägeln und Bolzen aus Kupferlegierung wird unter anderem von englischen Schiffen berichtet, die in Sunderland gebaut wurden (Adams u.a. 1990). Dasselbe gilt für die Befestigung der Decksbalken mit eisernen Bändern.

Die archäologischen Informationen, die während der Untersuchung 2002 gesammelt werden konnten, legen nahe, dass das Wrack von Ahrenshoop die Überreste einer britischen Handelsbrigg oder Handelsbark des frühen bis mittleren 19. Jahrhunderts repräsentiert. Ähnliche britische Handelsschiffe aus dieser Zeit wurden im Bereich des Slufter an der Rhein-Maas-Mündung in den Niederlanden (Adams u.a. 1990), am Strand von Sutton-on-Sea in Lincolnshire/Großbritannien (Burglass 1997) und bei Steaton Carew nahe Hartlepool/Großbritannien (Green/Pritchard 2007) untersucht.

Das Wrack von Ahrenshoop liegt etwa 125 m vor der Küste in flachem Wasser. Das Heck zeigt dabei zum Strand. Diese Lage deutet auf den Verlust des Schiffes durch Strandung hin, jedoch scheint die Ausrichtung des Wracks mit dem Heck in Strandrichtung dafür eher ungewöhnlich zu sein. Die meisten strandenden Schiffe treiben seitlich oder mit dem Bug zuerst auf den Strand (Bölk 1996). Eine Erklärung für diese Ausrichtung des Wracks kann daher der (gescheiterte) Versuch sein, das Schiff nach der Strandung wieder frei zu bekommen.

Auf der Basis der archäologisch ermittelten Informationen wurden Nachforschungen im Vorpommerschen Landesarchiv in Greifswald betrieben. Unter den Berichten von Schiffsuntergängen an der deutschen Ostseeküste zwischen Ahrenshoop und der Insel Rügen befanden sich auch Unterlagen zum Verlust der englischen Brigg *WATER NYMPH* im Jahre 1875 (Vorpommersches Landesarchiv Greifswald, REP 80, 149). Die in den Aufzeichnungen beschriebene Position der Strandung stimmt mit der des Wracks vor Ahrenshoop überein. Eine endgültige Bestätigung der vorläufigen Identifikation des Wracks als *WATER NYMPH* durch den Vergleich der Abmessungen konnte mit Hilfe des »Lloyd's Register« von 1875 erfolgen. Der Bericht von Lloyd's über eine Sondervermessung, die während des Baus der *WATER NYMPH* durchgeführt wurde, listet Materialstärken und Details der Konstruktion auf, wie z.B. die Befestigung der Decksbalken mit Bändern und hängenden Knien aus Eisen, die mit denen des Wracks übereinstimmen (National Maritime Museum, Lloyd's Survey Report 1419; hier abgedruckt im Anhang).

Die Geschichte der *WATER NYMPH*

Im Folgenden sollen die Geschichte und der Verlust des Schiffes auf der Grundlage von Dokumenten aus deutschen und englischen Archiven wiedergegeben werden.

Die *WATER NYMPH* wurde 1840 für die Eigner Clark und Dunn von einem Mr Reay in Newcastle-upon-Tyne gebaut. Sowohl im »Lloyd's Register« als auch im »Lloyd's Survey Report« wird die *WATER NYMPH* als *snow* gelistet, während die deutschen Quellen sie als Brigg ansprechen. Im Februar 1840 wurde der Kiel des Schiffes gelegt, der Stapellauf erfolgte im

August desselben Jahres. Auf der Grundlage einer während des Baus durchgeführten Vermessung wurde das Schiff am 6. Oktober 1840 von Lloyd's als 9A1 klassifiziert. Der Vermesser Mr Poppelwell erhielt dafür eine Gebühr von £ 3. Die WATER NYMPH wurde in Newcastle registriert und segelte unter Kapitän Edward Reed auf ihrer ersten Fahrt nach London.

Die weitere Geschichte des Schiffes kann zum Teil aus Informationen rekonstruiert werden, die »Lloyd's Register«, der »Times«, »Lloyd's List« und »Lloyd's Survey Report« entnommen wurden. 1840 und 1841 wurde die WATER NYMPH im Nord- und Ostseehandel eingesetzt. Ab 1841 fuhr sie dabei unter ihrem neuen Kapitän T. Clark. Die Sparte »Shipping News« der »Times« berichtet am 24. August 1841 von der Ankunft des Schiffes, von Rotterdam kommend, in Gravesend. Diesen Hafen verließ die WATER NYMPH am 8. September mit dem Ziel Königsberg. 1842 wurde das Schiff im Unterwasserbereich mit einem Kupfermantel ausgestattet. Dies geschah vermutlich als Vorbereitung für den Mittelmeerhandel. Zwischen 1842 und 1850 segelte das Schiff unter verschiedenen Kapitänen von London und anderen Häfen der englischen Ostküste zu unterschiedlichen Zielen im Mittelmeerraum, darunter auch Livorno und Konstantinopel. Die WATER NYMPH wurde alle zwei Jahre neu gekupfert, und der »Lloyd's Survey Report« des Jahres 1848 erwähnt den Austausch der Halsbolzen der hängenden Knie, der Plankenscheerbolzen wie auch der gesamten Kalfaterung (National Maritime Museum, London, Lloyds Survey Report 14704).

Die Fahrtziele des Schiffes zwischen 1850 und 1852 sind nicht bekannt, und in den Jahren 1853 und 1854 war die WATER NYMPH bei Lloyd's nicht registriert. 1855 lag sie mit dem Bestimmungshafen London in Shields und wurde vermessen. In der Folgezeit segelte sie unter den Kapitänen T. Proctor und P. Cleet mehrmals in die Ostsee. 1858 wurde sie in Newcastle repariert und erhielt zum Teil ein neues Deck, bevor sie wieder ins Mittelmeer segelte. Zwei Jahre später verließ das Schiff Newcastle mit dem Ziel Archangelsk in Russland. 1861 wurde die WATER NYMPH bei einem ungenannten Zwischenfall stark beschädigt, sodass in *Brodie's Dock* in London umfangreiche Reparaturen durchgeführt werden mussten (National Maritime Museum, Lloyd's Survey Report 24294). Ein stark zerstörter Bereich der Backbordseite, möglicherweise die Folge einer Kollision, wurde dabei vom Hauptbarkholz aufwärts erneuert. Weitere Reparaturen, die auch die Auswechslung eines Teils des Kielschweins beinhalteten, wurden 1863 in Shields durchgeführt.

Im Jahr 1865 wurde die nun 25 Jahre alte WATER NYMPH von J. Lowson Jr. aus Sunderland gekauft und von ihm bis 1874 als Küstenfrachter zwischen Shields und dem Humber eingesetzt. Anschließend wurde das nun bereits 34 Jahre alte Schiff von dem 63-jährigen Kapitän William Peck aus Withby/Yorkshire erstanden (Lloyd's Register, 1865–1874; Vorpommersches Landesarchiv Greifswald, REP 80, 149). Peck setzte das Schiff in der Ostsee als Kohlenfrachter ein und segelte im Mai 1875 von Newcastle nach Lübeck. Am 26. Mai des Jahres berichtete die »Times«, dass die WATER NYMPH nach einer Kollision mit dem russischen Dampfer ALEXANDRA leck geschlagen war und von dem Dampfer SEDAN in den Hafen von Swinemünde hatte geschleppt werden müssen. Dies war das letzte Mal, dass die WATER NYMPH erwähnt wurde, bevor sie am 29. August 1875 an der deutschen Ostseeküste vor Ahrenshoop verloren ging.

Der Verlust des Schiffes

Ein Bericht von der Strandung der WATER NYMPH und Briefe, die vom zuständigen Strandhauptmann geschrieben wurden, sind im Archiv von Greifswald erhalten. Der Strandhauptmann und sein Untergebener, der Strandvogt, waren die für Schiffswracks und Schiffbrüchige verantwortlichen Beamten eines Küstenabschnittes. Der Strandhauptmann des Darß hatte sein Büro im Fischerdorf Prerow im Norden der Halbinsel und berichtete direkt der kaiserlichen Regierung in Stralsund.

Die WATER NYMPH strandete am 29. August 1875 gegen 23.30 Uhr bei starkem Wind etwa 100 m vor der Küste nahe dem Fischerdorf Ahrenshoop und kam mit ihrer Backbordseite dem Strand zugewandt zum Liegen. Das Schiff war mit einer siebenköpfigen Mannschaft in Ballast unterwegs von Lübeck nach Vyborg. Nachdem das Schiff um 6.30 Uhr des folgenden Tages entdeckt worden war, wurde der Strandvogt durch einen Arbeiter aus Ahrenshoop von der Strandung in Kenntnis gesetzt. Um 11.00 Uhr wurde die Mannschaft durch Prerower Fischerboote an Land gebracht. Nach der Einschätzung des Strandvogts schien es möglich, das Schiff wieder frei zu bekommen. In einem Brief, der auf den 15. September 1875 datiert ist, informierte Strandhauptmann Bathke die Regierung in Stralsund über die Geschehnisse, die der anfänglichen Rettung folgten. Danach akzeptierte Kapitän Peck die Hilfe des Strandvogts und wurde nach Prerow gebracht, um einige Briefe absenden zu können. Als er am 31. August nach Ahrenshoop zurückkam, musste er feststellen, dass der Strandvogt das Schiff unter Zuhilfenahme zweier schwerer Anker gedreht hatte und nunmehr keine Zweifel bestanden, dass das Schiff freikommen würde, sobald der Ballast von Bord war. Bathke zufolge war Kapitän Peck über die Situation sehr unglücklich und begann sich zu beschweren und später sogar jeden, der an der Rettungsaktion beteiligt war, zu beleidigen. Er widersetzte sich, den Anweisungen des Strandvogts Folge zu leisten, und erlaubte es nicht, den Ballast von Bord nehmen zu lassen. Auf die Frage, wie er weiter verfahren wolle, antwortete er, dass er auf eine Antwort seiner Versicherer aus Scarborough warte. Der Strandvogt musste daraufhin mit seinen Helfern nach Ahrenshoop zurückkehren, und auch seine gesamte Mannschaft schickte Peck von Bord.

Als keine weiteren Informationen von Peck kamen, kehrte der Strandvogt am 6. September an den Strand von Ahrenshoop zurück, nur um dort die WATER NYMPH, welche die Strandung in schwerer See ohne Schäden überlebt hatte, als wassergefülltes Wrack in ruhiger See anzutreffen. Derweil war Peck nach Rostock gereist und beschuldigte nach seiner Rückkehr am 7. September den Strandvogt, an Bord seines Schiffes gewesen zu sein. Er verweigerte auch die Zahlung der Rettungskosten von 444 Mark und 30 Pfennigen. Sein Argument war, dass er nicht nach der Hilfe gefragt habe, die man geleistet hatte, und er daher keinen Grund sehe, den Betrag zu zahlen. Ferner erklärte er die WATER NYMPH zum Wrack und begann das stehende Gut und die Ausrüstung des Schiffes zu bergen. Am 13. September traf sich der Strandvogt mit einem von Pecks Versicherern in Ahrenshoop, welcher ihn darüber informierte, dass das Wrack und sein Inventar durch den englischen Konsul in Rostock verkauft würden.

Es ist nicht klar, was anschließend mit dem Wrack geschah, da nicht alle Antworten der kaiserlichen Regierung in Stralsund erhalten sind. Es wurden auch keine Hinweise, eine Versteigerung des Wracks und seines Inventars betreffend, in den lokalen Zeitungen gefunden. Der momentane Zustand des Wracks lässt vermuten, dass das Schiff bis zur Wasserlinie abgewrackt wurde. Vermutlich verhinderte der eindringende Sand die Bergung der unteren Rumpfhälfte von den Raumbalken abwärts. Die Briefe, die der Strandhauptmann in Ahrenshoop schrieb, legen nahe, dass Kapitän Peck nicht unglücklich über den Verlust der WATER NYMPH war und tatsächlich alles daran setzte, die Rettung seines Schiffes zu verhindern. Die Gründe für sein Verhalten liegen auf der Hand: 35 Jahre waren ein relativ hohes Alter für ein Handelsschiff dieser Epoche, und wahrscheinlich wären nach der Kollision im Mai 1875 teure Instandsetzungsarbeiten erforderlich gewesen. Die Strandung der WATER NYMPH war daher eine willkommene und kosteneffiziente Möglichkeit, um sich von dem Schiff zu trennen.

Strandhauptmann Bathke hingegen war weniger glücklich über das Resultat des Geschehens. Sein Brief vom 17. September 1875 an die kaiserliche Regierung in Stralsund endet mit dem Satz: *Empfehlen dürfte es sich, wenn K. Peck klar gemacht würde, dass solche Willkürhandlungen, und ich möchte sagen, Verhöhnungen von Beamten auf deutschem Boden auch selbst einem Engländer nicht gestattet sind.*

Fazit

Die Untersuchung des Schiffswracks vor Ahrenshoop hat wichtige Informationen erbracht und konnte eine archäologische Fehlinterpretation korrigieren. Mit der Identifikation der WATER NYMPH wurde ein neuer Teil Schifffahrtsgeschichte des 19. Jahrhunderts erschlossen, der nun der archäologischen und historischen Forschung zur Verfügung steht. Die Konstruktion des Schiffes, in der viele stabilisierende Elemente, die man ursprünglich gewöhnlich aus Holz anfertigte, durch Eisen ersetzt wurden, ist ein wichtiges technisches Denkmal des Zeitalters der Industrialisierung. Es kennzeichnet einen Schritt vom vorherrschenden Werkstoff Holz zum schon bald im Schiffbau dominierenden Eisen.

Das Wrack der WATER NYMPH vor Ahrenshoop ist nur ein Beispiel von weit über 1000 bekannten Schiffsfunden, die als riesiges schiffsarchäologisches Archiv vor der Küste Mecklenburg-Vorpommerns ruhen. Sie repräsentieren alle Epochen der europäischen Geschichte vom Mittelalter bis in die Gegenwart. Sie sind daher von unschätzbarem Wert für die kulturhistorische Forschung. Bis heute wurde nur ein sehr geringer Teil dieser Wracks untersucht. Dank engagierter Menschen und intensiver Luftprospektion wächst dieses Archiv stetig weiter, gleichzeitig gehen jedoch undokumentierte Informationen durch Stürme, den Schiffsbohrwurm *Teredo navalis* oder Raub verloren. Auch wenn für die Luftbildarchäologie an der Küste Mecklenburg-Vorpommerns äußerst günstige Bedingungen herrschen, hat die Vergangenheit gezeigt, dass die Bestimmung und zeitliche Einordnung von Schiffsfunden aus der Luft nicht möglich ist. Nur durch eine direkte archäologische Untersuchung der Schiffsfunde unter Wasser können verwertbare Informationen gesammelt werden. Das Wrack von Ahrenshoop hat aber auch deutlich gemacht, von welcher Bedeutung ein systematisches Vorgehen bei der Identifikation eines Schiffsfundes vor Ort ist. Ohne eine entsprechende Dokumentation technischer Merkmale hat die spätere Archivarbeit wenig Aussicht auf Erfolg.

Das Projekt hat gezeigt, wie mit relativ geringem Aufwand wertvolle Informationen gewonnen und ein unschätzbar wertvolles Archiv nutzbar gemacht werden können. Die archäologischen Eingriffe am Wrack der WATER NYMPH können als äußerst gering bezeichnet werden. Dank der starken Sedimentationsprozesse in diesem Bereich der Küste haben sie kaum Spuren am Wrack hinterlassen. Die hierdurch gesammelten Informationen hingegen sind umfangreich genug, um diesen Fund der Forschung zur Verfügung zu stellen. Die systematische Untersuchung weiterer Wracks in dieser Form wäre wünschenswert und würde die internationale Forschung bereichern. Trotz der sehr begrenzten Mittel, die im Land Mecklenburg-Vorpommern der Archäologie zur Verfügung stehen, ist zu hoffen, dass dieses einmalige Potenzial sehr bald erkannt und nutzbar gemacht wird.

Anhang

Lloyd's Survey Report No. 1419

Survey held at Walker Tyne

Date 1st Sept. 1840

On the Snow WATER NYMPH, Master Edward Reed

Tonnage 220 New, 225 Old, built at Newcastle in 1840

Built by Mr Reay, Owners Misters Clark & Dunn

Port belonging to Newcastle, Destined Voyage London

Surveyed during building, laid down Feb. 1840, launched August 1840

Total Dimensions ft in

Length aloft 86 5

Extreme breadth 21 4

Depth of Hold 15

Scantlings of timber

Timber and Space (average) each 14 in
sided moulded moulded (inches) (in middle) (in end)

Floors (11-13 1/2") 11.13 1/2 12

1st Foothooks (9-10") 9.10 10

2nd Ditto (8-10") 8.10 9 1/2

3rd Ditto (8-11") 8.11 8

Top Timbers (8-11") 8.11 8 5

Deck Beams (17) 9 9 5

Hold Beams (13) 10.5 11 8

Keel 10 9 1/2

Keelsons 12 1/2 24

Thickness of plank Outside (inches) Inside (inches)

Keel to Bilge (3 & 2 1/2") 3 Foot Waling 3

Bilge Planks 4 Bilge Planks 4

Bilge to Wales 3 Ceiling in Flat 2 1/2

Wales 4 Ditto Bilge to Clamp (3 & 2 1/2") 3

Topsides 2 3/4 Hold Beam Clamps 2 1/2

Sheer Strakes 3 Deck Beam Ditto 3

Plank Sheers 3 Ceiling 'twixt Decks 2 1/2

Water Ways 4 Hold Beam Shelves 4

Upper Deck 3 Deck Beam Ditto

Size of Bolts in Fastenings

Copper (inches)

Heel Knee, and Deadwood abaft 0

Scarpns of Keel (8) 3/4

Floor Timber Bolts 0

Kelson Ditto 0

Transom and throats of Hooks 0

Arms of Hooks 7/8

Bolts thro' the Bilge and Foot Waling 3/4

Butt End Bolts 5/8

Lower Pintle of the Rudder 2 3/4

Iron (inches)

Hold Beam 7/8

Deck Beam 3/4

Arms of Hooks 7/8 (same in iron above the Copper)

Timbering. The Space between the Floor timbers and lower Foothooks in this Vessel is average 3 in (76,2mm).

The Space between the Top Timbers is 4 1/2 in (0,114 m).

The Stem, Stern Post are composed of English Oak, the Transom, Aprons, Knight Heads, Hawse Timbers of English Oak and are free from all defects.

The Floors and first Foothooks are composed of English & French Oak with Baltic Oaks. The other Foothooks and Top Timbers of English & French Oak, mostly English.

The shifts of the first and second Foothooks are not less than 3ft 9in to 4ft (1,143 m - 1,21 m).

The rest of the Shifts of the frame are good.

The frame is mostly squared from the first Foothook heads upwards and mostly free from sap and from thence downwards the frame is generally bears a good square, but for a few [...] in places.

The alternate frames are well bolted together.

N.B. If not, state how bolted. [...]

The Butts of the timbers are well close together, their thickness not less than 1.23 of the entire moulding at that place.

The frame is well chocked with 1 in butt at each end of the chock.

The main keelson is composed of American oak and the false keelson of American oak.

The scarphs of the keelson are not less than 5 feet 4 inches.

The deck and hold beams are of English oak.

Planking Outside. From the keel to the first foothook heads the plank is composed of American elm.

From the first foothook heads to the light water mark of Foreign Oak.

From the light water mark to the wales of Foreign Oak.

The wales and black strakes are of English Oak and African Oak 3/10/40.

The topsides of Pitch Pine.

The sheer strakes and plank sheers of English Oak.

The Waterways of Pitch Pine.

The decks of Yellow Pine.

State of 6 in. board, copper nail.

The shifts of the planking are not less than 4 feet, 0 inches. (5 ft, 0 inches).

The planking is wrought 3 between.

Planking inside. The limber strakes are composed of Foreign Oak.

The Bilge planks of Foreign Oak.

The Ceiling, Lower Hold of Foreign Oak.

Between Decks of Pitch Pine.

Shelf pieces of Foreign Oak. Clamps of Foreign Oak.

Fastenings. To Hold Beams Iron strap round one timber with 9 p of Iron hanging.

Deck beams Single Oak lodging knees with 12 p of iron hanging and buttes

Number of breasthooks 5 (2 Oak, 3 Iron) above Pointers 2 Oak Crutches 1 Iron.

Butt Ends and Bolts are of 2. Copper in the Bottom and one Bolt in each Butt end through and clenched.

Bilge well bolted through and clenched

General quality of workmanship Good.

We certify that the preceding is a correct description of the above named vessel.

Surveyors Name: Mr Poppelwell

Her Masts, Yards, &c, are in good condition, and sufficient in size and length.

She has sails.

2 Fore sails, 2 Fore Top Sails, 2 Fore Topmast stay sails, 1 Main sail, 2 Main top sails and fairly found.

Cables, &c.

100 fathoms Chain 1 3/16 inches, 100 fathoms Hempen stream cable 1 3/16 inches,

80 fathoms Hawser 7/8 inches, 80 fathoms towlines from 5 1/4 to 4 1/2 inches.

All of good quality.

Anchors and their weights.

3 Bower 11 - 0 - 0

11 - 0 - 0

12 - 0 - 0

1 Stream 3 - 2 - 10

1 Kedge 1 - 1 - 0

Sufficient in weight.

Her standing and running Rigging well sufficient in size and good in quality.

She has one Long boat and one skiff

The present state of the windlass is 16 ½ in {..yzake. and Dobe...son patent purchase} capstan and rudder sound.

General Remarks Statement and Date of Repairs.

This vessels keel is one length of English and two of American Elm,— the Transom run bold and well seated at port,— sufficiently secured in Knees & Pointers,— the frames large timbering and run healthy,— the planking well skin'd too, and of reasonable good qualities clear of defects, — and well edged part cutt out of logs in this country,— Eng. Oak trenails used and the proportion p. Rule put thro' the ceiling & wedged,— has good coaming, decks are well laid run 6 in board,— the Hooks, Kelson, Knees,— may be considered well seated and efficiently bolted and generally well lincked,— the Hull proves tight having sailed load,

If Sheathed, Doubled, Felted or Coppered Single Bottom When last done -"-

I am of the opinion this vessel should be classed 9 A 1.

The Amount of the Fee....£ 3 is received by me, Mr. Poppelwell

Committees's Minute 2nd October 1840

Character assigned 8 A 1, 6th October 1840 to 9 A 1

Literatur:

- Adams u.a. 1990: J. Adams, A.F.L. van Holk, Th.J. Maarleveld: Dredgers and Archaeology. Shipfinds from the Slufter. Alphen aan den Rijn.
- Auer 2002: J. Auer: Archäologische Untersuchungen im Vorfeld zur Strandaufspülung Ahrenshoop (3544–1493 und 1520). Bericht zu den Voruntersuchungen im Unterwasserbereich sowie zur Dokumentation von Wrack 1, Fpl. 26. Lübstorf.
- Bingeman u.a. 2000: J.M. Bingeman, J.P. Bethell, P. Goodwin, A.T. Mack: Copper and other Sheathing in the Royal Navy. In: International Journal of Nautical Archaeology 29.2, 2000, S. 218–229.
- Bölk 1996: W. Bölk: Strandungen an der vorpommerschen Küste vom Dar bis Swinemünde, Pommern. In: Zeitschrift für Kultur und Geschichte 34.2, 1996, S. 1–15.
- Buglass 1997: J. Buglass: The Remains of Six Sailing Ships and other Archaeological Features in the Intertidal Zone between Sutton-On-Sea and Mablethorpe, Lincolnshire (Site Code MSS97). Lincoln.
- Green/Pritchard 2007: G. Green, P. Pritchard: The Seaton Carew Shipwreck. The Recording of a 'Chance' Maritime Find near the Mouth of the River Tees. Website www.teesarchaeology.com/projects/seaton_wreck/reports.html.
- MacGregor 1984: D.R. MacGregor: Merchant Sailing Ships 1815–1850. Supremacy of Sail. London.
- Menzel 1997: H. Menzel: Smakken, Kuffen, Galioten. Drei fast vergessene Schiffstypen des 18. und 19. Jahrhunderts. (= Schriften des DSM, Bd. 47). Hamburg.

Danksagung:

Die Autoren danken Katrin Auer für all ihre Unterstützung und Hilfe bei der Aufarbeitung der Ausgrabungsergebnisse. Umfangreicher Dank gilt auch der Grabungsmannschaft: Jan Ullmann, Jana Heinze, Svea Rathje, Stefanie Kloöß, Norbert Riechmann und René Riech, welche den Stürmen im kalten Ahrenshoop trotzten. Die Autoren sind ferner dem Landesamt für Kultur und Denkmalpflege Mecklenburg-Vorpommern zu großem Dank verpflichtet.

The British Brig WATER NYMPH or: “... that no official, even an Englishman, is permitted such [...] derisiveness on German soil ...”

Summary

In 2002, in the period preceding the realization of extensive coastal protection measures on the west coast of the island of Darß in Mecklenburg–Western Pomerania, archaeological investigations of a nineteenth-century shipwreck were carried out off the village of Ahrenshoop. In several excavation sections, important details of the ship’s construction were recorded and documented. On the basis of the investigation, intensive archival research led to the identification of the vessel as the British brig WATER NYMPH and shed light on interesting facts concerning life on board a typical nineteenth-century merchant vessel as well as its later loss off the coast of the German empire.

Le brick britannique WATER NYMPH ou : «... que de telles [...] railleries de fonctionnaires sur le sol allemand ne soient pas autorisées, même à un Anglais ...»

Résumé

Préalablement à d’importantes mesures de sauvegarde côtière sur la côte ouest de la presqu’île de Darß dans le Mecklenbourg-Poméranie, des investigations archéologiques furent entreprises en 2002 devant le village d’Ahrenshoop sur une épave du XIX^e siècle. Dans plusieurs sections de fouilles, d’importants détails de la construction du navire furent répertoriés et documentés. Grâce à cet examen, des recherches intensives dans les archives permirent l’identification du navire : il s’agissait du brick britannique WATER NYMPHE. Ces recherches mirent également à jour des faits intéressants sur la vie à bord d’un navire de commerce typique du milieu du XIX^e siècle, ainsi que sur sa perte ultérieure sur la côte du Reich allemand.