



Deutsches Schifffahrtsmuseum

Karl von Bremen



Der Baggerführer in der Baugrube eines neuen Hotels an der Wachtstraße in Bremen legte am Mittwoch, dem 29. März 1989, ein hölzernes Schiff frei, 10 m unter Straßenniveau in einem ehemaligen Weserlauf. Ein Ende des Schiffes verschwand in der Betonwand der Baugrube.

Das Schiff hatte keine Eisennägel oder Nieten, nur Holzdübel. Die äußeren Planken des Bodens waren im Querschnitt L-förmig: Mit solchen Planken verband man vor Jahrhunderten den Boden eines Schiffes mit seinen Seitenwänden. Wir konnten 12 m des Schiffes bergen, 5 bis 8 m stecken heute noch außerhalb der Baugrube unter der Straße.

Die **dendrochronologische Datierung** zeigte später, dass das Schiff im Jahr **808 n. Chr.** gebaut wurde, also zur Regierungszeit Karls des Großen. So taufen wir es **Karl**. Das Flussschiff **Karl** ist ein sehr wichtiger Fund: Aus karolingischer Zeit kennen wir in Europa nur drei weitere aus Planken gebaute Schiffe.



Wir hatten nun ein Schiff, doch Geld war aus Bremen nicht mitgekommen. Aus unserem Museumsetat konnten wir **Karl** nicht konservieren.

Wir stellten ihn in ein Zelt, installierten eine Sprinkleranlage und besprühten ihn Tag und Nacht mit Wasser. Wir hätten ihn lieber im Hafen vor dem Museum versenkt. Aber wir mussten Geld für ihn einwerben und ihn deshalb vorzeigen können.

Ein nervenaufreibendes Jahr verging. Wir warben von über einhundert Firmen, Privatpersonen und der Stiftung Wohnliche Stadt 180.000,- DM ein. Nach langer Suche fanden wir einen Stellplatz in einer Halle unter einer Brücke und ließen ein Konservierungsbecken bauen. Das Geld reichte nicht für alle Installationen, aber **Karl** ging es gar nicht gut in seinem Zelt. Der Sommer war lang und heiß, und wir mussten das Schiff in Konservierungsflüssigkeit legen, damit es nicht zerfiel.

Wir haben **Karl** mit dem gleichen 2-Stufen-Polyethylenglykol-Tränk-verfahren konserviert, das wir für die Kogge entwickelten. Die Tränkung dauerte acht Jahre.



Wir müssen das Schiff neu aufbauen. Alle Bauteile sind lose: Spanten zerbrochen, die Holzdübel in den Seitenplanken abgeschert und abgebrochen, teils schon im Boden vor der Bergung, teils während der Transporte nach der Bergung.

Hier legen wir die drei Bodenplanken auf eine Grundplatte, damit sie nicht im Laufe der Zeit durchhängen. Die Platte ist der Wölbung der äußeren Planken angepasst.

Die **Konservierung** der Hölzer ist aufgrund des Geldmangels nicht so gut gelungen, wie erhofft. Planken, die sich im Tränkbad leicht verworfen haben, erhitzen wir und pressen sie in ihre ursprüngliche Form.

Wir bauen Hilfsspanten, um die Seitenplanken befestigen zu können. Später werden wir ein System von Stahlspanten entwickeln, die das Schiff von innen in Form halten.

Die Backbordseite des Schiffs ist weitgehend erhalten, von der Steuerbordseite fehlt ein Teil. Jede Seite besteht aus drei in Klinkerbauweise gesetzten Planken.

Die größte Breite des Schiffes betrug wohl 220 – 240 cm, die Höhe der Seitenwände mittschiffs ca. 75 cm.



Acht Männer passen die zweite Backbord-Planke so an die erste an, dass die Dübellöcher in der Überlappung sich decken. Mit Hilfe der Dübellöcher können wir auch die Steuerbordseite aufbauen, deren zerbrochene Planken vor der Bergung aus ihrem Verband gefallen sind.



Mittschiffs sind die Planken ca. 30 cm breit und 5 cm dick, zum Ende des Schiffes werden sie schmaler und dünner. Die Überlappungen der Planken sind sehr breit und waren mit Moos kalfatert.



Wir stecken neue Dübel in alte Löcher. Vermutlich haben Schiffbauer vor 1200 Jahren gerade an der Verdübelung der Spanten gearbeitet, als **Karl** unterging, vielleicht durch ein Hochwasser: Viele der alten Dübel standen bei der Bergung auf der Unterseite des Schiffes 1 – 2 cm hervor und waren noch nicht zu Dübelköpfen zurechtgeschnitzt.



Wir finden weitere Anzeichen dafür, dass **Karl** gerade umgebaut wurde: Einige Dübellöcher sind mit Moos zugestopft, andere passen zwar aufeinander, fluchten aber nicht. Einen Hinweis, wie **Karl** angetrieben wurde, finden wir nicht. Wahrscheinlich konnte man ihn staken oder im Stehen mit Stoßrudern vorwärtsbewegen.



Nach exakten Holzschablonen lassen wir 10 mm starke Stahlspanten anfertigen. An diese sind über den originalen Dübellöchern Flansche geschweißt.



Die Stahlspanten verschrauben wir gegen Stahlplatten unter der Grundplatte. Kurze Stücke Stahlrohr in den Dübellöchern dienen als Abstandhalter und verhindern, dass Druck auf die hölzernen Planken ausgeübt wird, wenn die Schrauben angezogen werden.



Die Bordwandplanken werden an den Spanten mit Muttern an befestigt, die wie umgekehrte Zylinderhüte aussehen: Das Gewinde ist im Deckel des Hutes, der Rand hält die Planke. In die Öffnung des Hutes stecken wir für die Optik kurze Dübelstücke. Wir verwenden die originalen Dübellöcher. Die originalen Halbspanten stellen wir neben die Stahlspanten.



Die hölzerne Grundplatte ruht auf zwei stählernen Längsstringern, die der aufgehenden Wölbung des Schiffes angepasst sind. Eine Stahlplatte stützt die breite Bugplatte des Schiffes, die die Enden der Seiten- und Bodenplanken zusammenhält. Dort, wo die Oberkante der Schiffsseiten fehlt, haben wir sie mit einem schmalen Stahlprofil angedeutet. So bekommt der Betrachter einen Eindruck von Volumen und Fassungsvermögen des großen Flussschiffes.





Karl war leer, und wir wissen nicht, welche Güter seine Schiffer nach oder von Bremen brachten. Aber wir haben zusammen mit einem Historiker am Bremer Staatsarchiv überlegt, welche Transportgüter in Frage kämen.

Um 800 nach Chr. war Bremen eine wachsende Stadt mit Bischofssitz und kirchlicher Verwaltung. Dazu gehörten Adlige, Soldaten, Handwerker. Diese Menschen brauchten Essen. Grundnahrungsmittel war vor allem Getreide – für Brot und Grütze und zum Bierbrauen. Wer es sich leisten konnte, kaufte Schmalz und Butter, Fleisch und Wurst, Honig und Salz. Die Bremer wollten auch gut wohnen, und der Bischof baute seinen Dom aus. Ziegel, Fundamentsteine, Kalk und Dachschindeln mussten die Flussschiffer heranschaffen. Bauholz und Feuerholz kam wahrscheinlich in Flößen die Weser herunter.

Weitere Importe waren damals Schwerter, Messer, Äxte, Mühlsteine, feine Stoffe und Gläser, Wein und ein sehr kostbares Handelsgut – Sklaven.



Fotos: Per & Gabriele Hoffmann
Ansicht Bremen: © bremen online
Text: Per Hoffmann
Redaktion: Gabriele Hoffmann und Erik Hoops

[Zurück zur Mittelalterflotte](#)