

# Einbäume des Chiemsees

TOBIAS PFLEDERER

## Zusammenfassung

Die jahrtausendealte Tradition der Einbaumnutzung ist am Chiemsee durch einige Exemplare belegt. Im Mai 2003 konnte ein weiterer Chiemsee-Einbaum im Bereich des Kailbacher Winkels in ca. 12 m Wassertiefe mittels unterwasserarchäologischer Methoden dokumentiert werden. Der aus einem Eichenstamm gefertigte Einbaum misst 6,45 m in der Länge sowie 70–90 cm in der Breite. Die Bordwände sowie der ehemalige Bootsboden des kieloben liegenden Wasserfahrzeuges wurden wahrscheinlich durch angrenzendes Hangsediment verdrückt und vom Heck abgerissen. Insgesamt acht unterschiedliche Netzsenker aus dem Umfeld des Bootes sowie vertikale Netzspuren an der Außenseite der ehemaligen Backbordwand belegen die Nutzung dieses Einbaumes beim Fischfang. Radiometrische Analysen lieferten ein Entstehungsdatum zwischen 1301 und 1408. Im Mai 2004 gelang darüber hinaus die Dokumentation von drei weiteren Einbäumen aus dem Heimatmuseum in Prien am Chiemsee. Das sicherlich jüngste Exemplar weist neben einer Länge von 7,40 m, einer Breite von 85–96 cm sowie neben senkrecht aufgehenden Bordwänden von ca. 60 cm Höhe zahlreiche mit Eisenspangen fixierte Reparaturstellen auf, die den Wert des Einbaumes am Chiemsee eindrücklich unterstreichen. Die ältesten Hinweise auf den Gebrauch von Einbäumen stellen das latènezeitliche Exemplar von Feldwies (395–210 v. Chr.) sowie der Spielzeugeinbaum von Seebruck, römisch ehemals Bedaium, aus dem ersten Jahrhundert dar.

## Abstract

There are many different examples of the use of log-boats over thousands of years on Lake Chiem (Chiemsee). In May 2003 another log-boat was excavated, at a depth of about 12 m, in the Kailbacher Winkel of Lake Chiem using underwater archaeological methods. The 6.45 m long and 70 to 90 cm wide log-boat was built of oak. The sides as well as the floor of the up-side-down lying vessel had been torn off the stern – probably by the pressure of large amounts of sediment. Eight different net stones as well as vertical traces of a net on the outer part of the port side prove the use of this log-boat in fishing activities. The date of the vessel – revealed by a radiocarbon assay – ranges from 1301 to 1408 AD. In addition three more log-boats, stored in the local museum of Prien/Lake Chiem, were also investigated in May 2004. The most recent example is 7.40 m long, 85–96 cm broad and about 60 cm high on both sides. Many parts of this vessel have been repaired by using different iron-clamps. The earliest evidence of the use of log-boats on Lake Chiem in Bavaria comes from Feldwies (395–210 BC) additionally there is a model-sized log-boat from the former Roman settlement of Bedaium (Seebruck) from the first century AD.

Es ist geradezu bezeichnend, dass die Bevölkerung des Chiemsees lediglich ihren Einbäumen den Titel eines „Schiffes“ zugestand, nicht jedoch den übrigen Bootsformen wie den Plätten oder Zillen (HÖFLING 1987). Fischer und Anwohner bezeichneten ihre Einbäume stets respektvoll als „Schüff“, „Schöff“, „Schiffl“, „Scheff“ oder „Schöfl“. Sogar für den Einbaum der Äbtissin von der Fraueninsel im Chiemsee existierte eine eigene Bezeichnung, das sog. „Landschöff“. Die Achtung vor dieser urtümlichen Bootsform ist sicherlich zum einen darin begründet, dass der Einbaum häufig durch den späteren Nutzer selbst und daher – wie man annehmen darf – mit größter Sorgfalt hergestellt wurde. Zum anderen galt der Einbaum als

äußerst betriebssicher und diente damit als traditionelles Wasserfahrzeug für die Fischerei. Es wird davon berichtet, dass sich der Einbaum nach dem Kentern aufgrund des mit Wasser vollgesogenen Bootsbodens und der trockenen und damit leichteren Bootswände, wieder von selbst aufrichtet.

Voller Begeisterung berichtet der kurfürstliche Sekretär des Münchener Hofes, Domenico Gisberti, im Jahre 1670 über die zu dieser Zeit am Chiemsee eingesetzten Einbäume (HÖFLING 1987, Übersetzung ST. HIRSCH München): „... und im See bemerkte ich, dass die Barken aus einem Stück mit ungewöhnlicher Kunstfertigkeit herausgearbeitet sind. Es sind Eichklötze, die durch Axthieb ausgehöhlt werden, sich dem Rei-

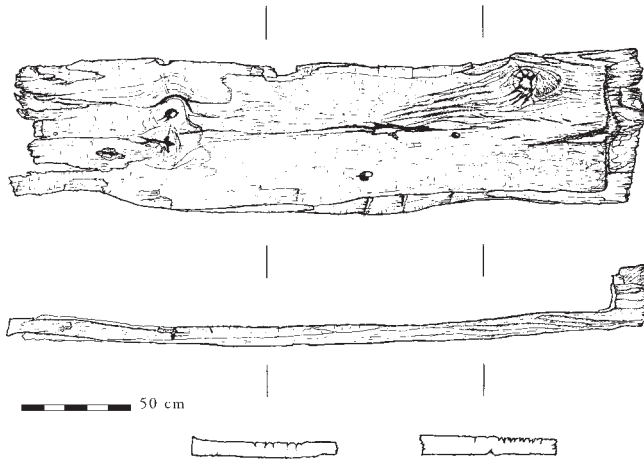


Abb. 1: Einbaum 1 aus dem Heimatmuseum Prien am Chiemsee (Grafik T. Pflederer u. H. Beer). Mit freundlicher Genehmigung des Heimatmuseums Prien a. Chiemsee.

senden und dem Führer öffnen, ohne sich in einem Vorder- oder Hinterteil zu unterscheiden, ohne Geländer und Kielraum aufzuweisen (alles überflüssige Dinge, wo sich hier der ganze Verkehr nur zwischen den beiden Ufern abspielt), denn bequem kann sich der Reisende niederlassen und rasch kann sich der Rudernde bewegen. Aber auch hier fehlt es ihnen nicht an Meisterschaft, ihre Schiffe fest zusammenzufügen, als auch darin, wie sie aus Baumstämmen ihre Barken aushöhlen...“. Abgesehen von der ausgereiften Technik der Einbaumherstellung belegt dieses Zitat



Abb. 2: Der Fundort des Einbaumes 1 in Prien am Chiemsee (Foto T. Pflederer). Mit freundlicher Genehmigung des Heimatmuseums Prien a. Chiemsee.

auch das Baumaterial, das am häufigsten bei der Fertigung dieser Bootsform zur Verwendung kam: den Eichenstamm. Paul Höfling führt an, dass die Einbäume des Chiemsees – oft auch als die „Aichenen“ bezeichnet – „seit jeher ausschließlich aus Eichenstämmen“ gefertigt wurden (HÖFLING 1987) und sich damit beispielsweise von derjenigen am Mondsee im Salzkammergut unterscheiden, die bevorzugt aus Tannenstämmen hergestellt wurden (SALLEMKE 1972). Die Eiche als Baumaterial erfüllte wichtige Anforderungen, die an das geplante Wasserfahrzeug gestellt wurden, wie z. B. eine ausreichende Widerstandsfähigkeit gegen Pilzbefall und Temperaturschwankungen sowie, im Vergleich zu den Nicht-Eichenhölzern, eine höhere Nutzungsdauer. Daher scheint es nicht verwunderlich, dass sich die Eiche seit dem Ende des Neolithikums immer mehr als das ideale Baumaterial für Einbäume durchsetzte und dass in einer Zusammenstellung von Hirte (1987) ca. 86 % der in Deutschland inventarisierten Einbäume aus Eichenstämmen hergestellt wurden (PFLEDERER 2001a). Andererseits dürfte die Suche nach ausreichend großen Eichenstämmen mit einem gewissen Mindestumfang sehr schnell zu einem Mangel des begehrten Baumaterials und damit auch zu einer Kostensteigerung bei der Fertigung der Einbäume geführt haben. So geht aus einem Kostenvoranschlag eines „Schiffbauers“ am Chiemsee aus dem Jahre 1819 hervor, dass ein Einbaum zu dieser Zeit 56 Gulden und eine Arbeitszeit von 24 Tagen in Anspruch nahm, während eine vergleichbare Platte aus Fichtenholz nur 5 Gulden 17 Kreuzer kostete und innerhalb von 2 Tagen fertiggestellt werden konnte. Der Mangel an geeigneten Eichenstämmen sowie die hohen Beschaffungs- und Herstellungskosten dürften am Verschwinden des Einbaumes als traditionelle Bootsform gegen Ende des 19. Jahrhunderts maßgeblich beteiligt gewesen sein. Eine Auflistung aus dem Jahre 1881 gibt lediglich noch 3 Einbäume an, die zu dieser Zeit auf dem Chiemsee eingesetzt wurden (HÖFLING 1987). Welche Belege existieren nun für die jahrtausendealte Tradition des Einbaumes am Chiemsee? Begehungen durch M. Hell und H. Diel im Jahre 1930 (HELL 1951/1952) sowie Prospektionen der Bayerischen Gesellschaft für Unterwasserarchäologie e. V. (PFLEDERER 2001b) lieferten spätneolithische Siedlungsspuren auf der Krautinsel im Chiemsee. Einzelfunde konnten der neolithischen Altheimer Gruppe bzw. der Mondseekultur zugeordnet werden. In diesem Zusammenhang ist es durchaus vor-

stellbar, dass Einbäume zum Übersetzen auf die Krautinsel zum Einsatz kamen.

Walter Torbrügge führt diesbezüglich zwei Einbäume an, die am Westufer des Sees bei Prien am Chiemsee entdeckt wurden, jedoch „*nicht sicher in die Kupferzeit zu datieren*“ sind (TORBRÜGGE 1959, 26). Beide Wasserfahrzeuge befinden sich seit ihrer Auffindung zu Beginn des 20. Jahrhunderts im Heimatmuseum Prien a. Chiemsee. Hier konnten sie im Frühjahr 2004 vom Verfasser in enger Zusammenarbeit mit dem Heimatmuseum Prien (Herrn Aß) erstmals genauer dokumentiert werden. Das erste Exemplar – Einbaum 1 (Abb. 1) – wurde beim „Grundaushub für einen Neubau in mehreren Metern Tiefe“ (TORBRÜGGE 1959) in der Priener Ortsmitte (BERGER o. J.) entdeckt (Abb. 2). Er ist nur im Heckbereich vollständig erhalten, weshalb die ursprüngliche Gesamtlänge des Wasserfahrzeuges leider nicht mehr zu ermitteln ist. Die Restlänge beträgt 2,90 m, die noch messbare Breite ca. 70 cm, die Stärke des Bootsbodens ca. 9 cm. Die Bordwände sind nicht mehr erhalten. Aufgrund von noch andeutungsweise vorhandenen Ansätzen der Bordwände im Heckbereich dürften diese eine Breite von ca. 5 cm aufgewiesen haben und dem Bootsboden nicht unmittelbar senkrecht entsprungen, sondern in leicht gekrümmter Form nach außen verlaufen sein. Unklar ist weiterhin, ob das Heck mit seinem dreieckigen Querschnitt und seiner Höhe von 28 cm den ursprünglichen Abschluss der Bootsoberkante darstellt. Dies scheint in Anbetracht der geringen Wandhöhe sowie aufgrund des fragmentarischen Erhaltungszustandes mehr als fragwürdig. Interessanterweise sind im Bereich der backbordseitigen Heckhälfte und einer konvexen Fläche in Heckrichtung auf der Innenseite noch Spuren der Bebeilung des Bootskörpers mit einer Breite von jeweils ca. 3 cm erkennbar. Diese könnten darauf hinweisen, dass der Einbaum vom Heck ausgehend mit Beilschlägen in Richtung Bug ausgehöhlt wurde. Der restliche Einbaumkörper ist vor allem auf der Steuerbordseite von zahlreichen Trockenrissen durchzogen. Ob sich darin der Zustand vor Auffindung widerspiegelt und damit möglicherweise Anhaltspunkte für eine „seitenungleiche“ Lagerung im Sediment gegeben sind oder ob die Trockenrisse bei fehlender Konservierung erst im Laufe des letzten Jahrhunderts entstanden, kann aufgrund von fehlenden Grabungsberichten oder Fundskizzen nicht mehr entschieden werden. Mithilfe einer kleinen radiometrisch untersuchten Holzprobe, durchgeführt am

Leibniz-Labor für Altersbestimmung und Isotopenforschung der Christian-Albrechts-Universität Kiel, erfolgte eine grobe zeitliche Einordnung des Wasserfahrzeuges in die Zeit zwischen 1660 und 1955 AD. Eine genauere Datierung war aus verfahrenstechnischen Gründen leider nicht möglich. Mehrere Astanätze weisen den zur Verwendung gekommenen Baumstamm (wohl Eiche) außerdem als nicht optimales Bauholz aus. Ein geeigneter Stamm von ausreichender Länge und Breite dürfte zur Zeit der Einbaumfertigung am Chiemsee Mangelware gewesen sein, so dass man auf Baumaterialien geringerer Qualität zurückgreifen musste.

Besonders deutlich wird die Verwendung von ungeeigneten Stammhölzern anhand des zweiten Exemplars (Abb. 3). Einbaum 2 weist auf einer noch erhaltenen Länge von 3,75 m, einer Breite von ca. 60–70 cm sowie im Bereich beider Bordwände von bis zu 40 cm Höhe insgesamt mehr als 15 Astanätze auf, die als potentielle Schwachstellen des Bauholzes anzusprechen sind. Der im Jahre 1912 im Bereich der alten Badeanstalt entdeckte Einbaum (TORBRÜGGE 1959; BERLEB/OPPERER 1995) ist eben-

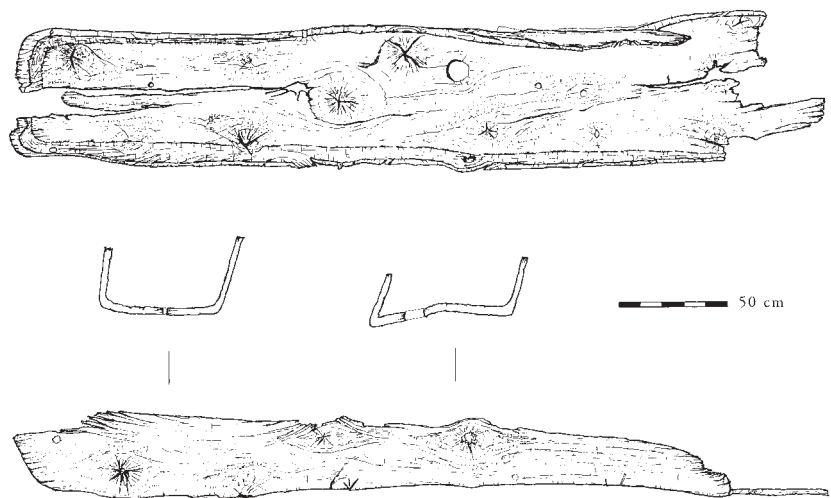


Abb. 3: Einbaum 2 aus dem Heimatmuseum Prien am Chiemsee (Grafik T. Pflederer u. H. Beer). Mit freundlicher Genehmigung des Heimatmuseums Prien a. Chiemsee.

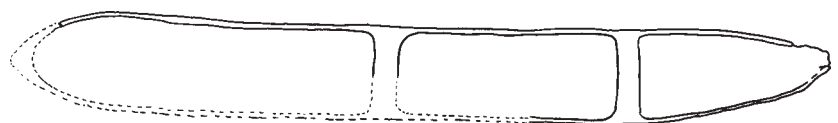
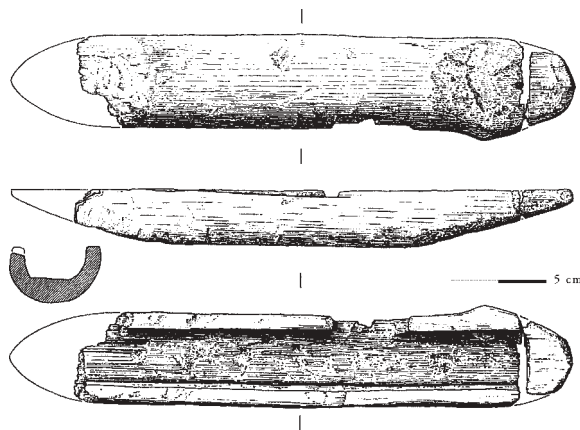


Abb. 4: Oberflächenskizze des Einbaumes von Feldwies am Chiemsee. Angedeutet sind die zwei Querrippen. Länge ca. 3,10 m (Grafik H. Beer u. T. Pflederer).

Abb. 5: Der römische Spielzeugeinbaum von Bedaium, Seebruck am Chiemsee (aus WINGHART 1985, Abb. 26).



falls nicht in seiner ursprünglichen Länge erhalten und gibt leider keinen endgültigen Hinweis darauf, ob das vorliegende Bootsteil tatsächlich als Heck anzusprechen ist. Im Gegensatz zu Einbaum 1 weist dieses Exemplar wesentlich dünnere Bordwände von maximal 3 cm Wanddicke auf, deren oberer Abschluss trotz einer noch feststellbaren Höhe von bis zu 40 cm nicht erhalten zu sein scheint. Ebenfalls im Gegensatz zu Einbaum 1 bilden die Bordwände mit dem Boden des Einbaumes nahezu einen rechten Winkel. Auffällig sind weiterhin eine ca. 3 x 3 cm messende und rundliche Ausparung im Bereich der heckseitigen (?) Steuerbordseite sowie zwei lochartige Elemente im Einbaumboden, jeweils ca. 0,62 m bzw. 2,42 m vom erhaltenen Heckbereich (?) entfernt. Aufgrund fehlender Konservierungsmaßnahmen sowie der langen Lagerungszeit im Museum, weist auch dieses Wasserfahrzeug eine Reihe von Trockenrissen auf. Insgesamt wurde der vorliegende Bootskörper wohl durch Austrocknungsvorgänge extrem verformt. Dies zeigt sich vor allem im Querschnitt des Bootskörpers in Bootsmittle. Die ebenfalls begleitend durchgeführten radiometrischen Untersuchungen an der Christian-Albrechts-Universität Kiel lieferten ein grobes Entstehungsdatum des Wasserfahrzeuges zwischen 1308 und 1426 AD und weisen dem Einbaum damit eine mittelalterliche Zeitstellung zu. Die von Torbrügge postulierte Verwendung der angesprochenen Einbäume in vorgeschichtlicher Zeit (TORBRÜGGE 1959) konnte damit nicht bestätigt werden.

Der früheste Beleg für die Nutzung von Einbäumen auf dem Chiemsee stellt ein Exemplar dar, das 1994 am Südufer des Sees entdeckt wurde und mithilfe radiometrischer Analysen in die Zeit zwischen 395 und 210 v. Chr. datiert werden konnte. Trotz seines nur noch frag-

mentarischen Erhaltungszustandes und einer Restlänge von 3,10–3,20 m (Abb. 4) konnten innerhalb des Bootskörpers zwei Querrippen festgestellt werden – ähnlich dem etwa zeitgleichen, latènezeitlichen Einbaum von Kempfenhausen im Starnberger See (PFLEDERER 2002). Aus der römischen Siedlung Bedaium, dem heutigen Seebruck, am Nordufer des Sees gelegen, stammt ein ca. 30 cm langer und aus einem Stück gefertigter „Spielzeugeinbaum“, der anhand der vergesellschafteten Terra-Sigillata-Scherben in das erste Jahrhundert datiert werden konnte (WINGHART 1986). Er zeigt in erstaunlicher Detailgenauigkeit sämtliche Konstruktionsmerkmale des als Vorbild dienenden Einbaumes (Abb. 5). Der Querschnitt ahmt die Form des halbierten Baumstammes nach; die Bordwände stehen nahezu rechtwinklig zum Boden des Bootsmodells. Der Bug könnte dem Rekonstruktionsversuch entsprechend spitz zugelaufen sein, während das breite Heck eher plump und abgerundet ausgearbeitet ist.

Zu Beginn des Jahres 2003 entdeckten Mitglieder der Wasserwacht Breitbrunn im Kailbacher Winkel des nördlichen Chiemsees in ca. 12 m Wassertiefe einen weiteren Einbaum. Im Mai 2003 erfolgte die unterwasserarchäologische Ausgrabung und Dokumentation des Wasserfahrzeuges durch die Bayerische Gesellschaft für Unterwasserarchäologie e. V. im Auftrag des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege (PFLEDERER 2004). Nach Errichten einer Arbeitsplattform und Installation eines Grabungsrahmens konnte durch Sedimentbohrungen im Umfeld des Einbaumes festgestellt werden, dass dieser in keine organischen bzw. anthropogen geprägten Schichten, sondern lediglich in ein steriles Seekreidepaket eingebunden war. Nach Freilegung zeigte sich, dass das Wasserfahrzeug in mehrere Einzelteile zerbrochen war (Abb. 6). Der Einbaum war „kieloben“ auf dem Seegrund zu liegen gekommen, die Bordwände schienen durch eine gleichgerichtete Krafteinwirkung verdrückt und vom Heckteil abgerissen worden zu sein. Dementsprechend zeigte nach Freilegung die ehemalige Backbordseite (in der Grafik unten) mit der Außenseite plan nach oben, während die ehemalige Steuerbordseite (in der Grafik oben) mit der Innenseite nach oben wies und vom Einbaumboden bedeckt wurde. Die Bruchkante der ehemaligen Backbordseite ist im Heckbereich noch deutlich zu erkennen. Da sich an die Backbordwand ein relativ steil ansteigender und etwa 10 m hoher Hang in Richtung See-

ufer anschließt, ist es durchaus denkbar, dass sich größere Mengen an Seesediment von diesem Hang lösten und mit großer Geschwindigkeit und Energie auf den Einbaum rutschten. Die z. T. nur 2–3 cm dicken Bordwände hielten dem Druck der Sedimentmassen nicht stand und brachen daher vom robusteren Heck ab. Im Profil eines in diesem Bereich quer zum Einbaum angelegten Sondierschnittes (Abb. 7) wird deutlich, dass auch die Bordwände des noch erhaltenen Hecks derselben Krafteinwirkung ausgesetzt waren und um jeweils 40° in Richtung der ehemaligen Steuerbordseite verdrückt wurden.

Aufgrund der erhaltenen Bug- und Heckpartien konnte eine ehemalige Einbäumlänge von ca. 6,45 m ermittelt werden. Die Breite dürfte, ausgehend vom Heck sowie von erhaltenen Abschnitten des Bootsbodens, zwischen 70 und 90 cm betragen haben. Als wichtige Details sind vier rundliche bzw. ovale Aussparungen an der ursprünglichen Oberkante der Backbordseite hervorzuheben, die teils komplett in das Holz der Bordwand integriert sind und teils Anschluss an die Oberkante der Backbordseite haben. Sie könnten zur Aufnahme von Rudern bzw. zur Führung von Netzleinen verwendet worden sein. Die Nutzung dieses Einbaumes als Fischerboot wird darüber hinaus durch insgesamt acht Netzsenker belegt, die in unmittelbarem Umfeld – meist direkt neben der ehemaligen Bordwand – dokumentiert werden konnten (Abb. 8). Vertikale Schnittlinien an der Außenseite der ehemaligen Backbordseite stellen möglicherweise Zugspuren dar, die durch das Einholen der Netze entstanden sind.

Begleitende Holzanalysen durch Franz Herzig

vom Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege ergaben, dass der Einbaum aus dem Kailbacher Winkel ebenfalls aus Eichenholz gefertigt wurde. Hervorzuheben sind hier auch mehrere Astansätze, die die Holzstruktur des Wasserfahrzeuges prägen und als potentielle Schwachstellen anzusprechen sind. Dies zeigt, dass geeignete Eichenstämme zur Zeit der Herstellung des Einbaumes Mangelware waren. Radiometrische Analysen lieferten ein Entstehungsdatum zwischen 1301 und 1408 AD. Somit konnte hier ein Exemplar dokumentiert werden, das die Nutzung der Einbäume auf dem Chiemsee ebenfalls während des Mittelalters belegt und ungefähr zur gleichen Zeit wie der Einbaum 2 des Heimatmuseums Prien entstanden sein dürfte. Abgesehen von der relativ dünnen Bordwand (ca. 3 cm) und von fehlenden An- oder Einbauten konnten jedoch keinerlei übereinstimmende typologische Merkmale zwischen beiden Einbäumen beobachtet werden.

Der im nahe des Chiemsees gelegenen Langbürgner See bereits 1973 entdeckte Einbaum steht möglicherweise in Beziehung zu einer frühmittelalterlichen Ringwallanlage. Das Fahrzeug konnte jedenfalls mittels <sup>14</sup>C Datierung in die Zeit zwischen 710 und 810 AD datiert werden (PFLEDERER 2001b).

Ein Aquarell des Chiemseemalers Prof. Karl Raupp (1837–1918) aus dem Jahre 1881 zeigt die Verladung sowie den Abtransport „des letzten Einbaumes des Chiemsees“, von dem der Chronist der Chiemseemaler Folgendes berichtet: „Fürerst ist es Meister Raupp gewest, von dem der Chronist vermeldten muss. Seynd nemlich in

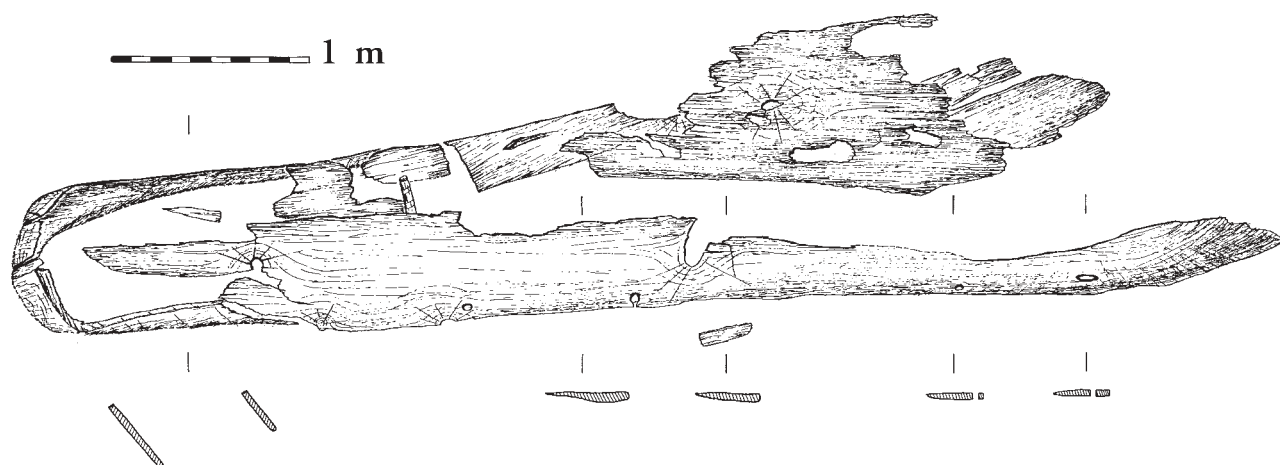
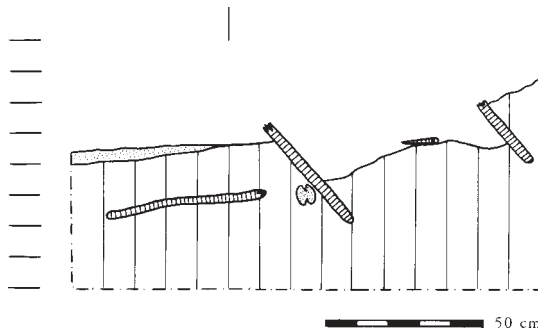


Abb. 6: Der Einbaum aus dem Kailbacher Winkel /Gde. Breitbrunn a. Chiemsee (Grafik T. Pflederer u. H. Beer).

Abb. 7: Querprofil vom Heckbereich des Einbaumes aus dem Kailbacher Winkel / Gde. Breitbrunn a. Chiemsee (Grafik T. Pflederer).



selbige Zeit die Ainbäum ausgangen und hat derohalben der bemeldte Meister den schoensten Ainbaum, so noch vorhanden gewest, in Sicherheit bracht und in ein Museo verborgen, damit die Maler noch nach tausend Jar Ainbäum malen moegen, sovil sie gelüsted. "Mit dem „Museo“ ist letztlich kein geringeres als das Germanische Nationalmuseum in Nürnberg gemeint. Ein weiterer der drei letzten im Jahre 1881 aufgeführten Einbäume wurde durch Vermittlung des berühmtesten „Chiemseemalers“, Josef Wopfner (1843–1927), dem Bayerischen Nationalmuseum in München im Jahre 1890 übergeben (HOLZ/RAUCH 1989, 20 ff.). Ein kurz zuvor im Jahre 1887 durch Josef Wopfner gefertigtes Bild mit dem Titel „Der letzte Einbaum“ könnte vielleicht den erwähnten Einbaum darstellen. Dieses „letzte Exemplar“ der Chiemsee-Einbäume ist nun als Leihgabe des Bayerischen Nationalmuseums auf dem Dachboden des Heimatmuseums in Prien untergebracht (Abb. 9). Es misst 7,40 m in der Länge sowie 85–96 cm in der Breite, wurde ebenfalls aus Eichenholz gefertigt und besteht lediglich

noch aus dem Rumpf, während die Sitzbretter fehlen. Noch vorhandene Dübel- bzw. Nagellöcher im Bereich des Gansen (Bug) belegen, dass diesem ursprünglich ein Schiffsschnabel aufgesetzt war, der das von vorne einfallende „Spritzwasser“ reduzieren sollte. Der Spiegel (Heck) ist eingesetzt, ca. 8,5 cm dick und wird durch eine kräftige, das Heck umgreifende Eisenklammer sowie durch mehrere Eisennägel an beiden Bordwänden befestigt. Die Eisenklammer selbst besitzt einen triangelgförmigen Haft-ring, der beispielsweise zum Vertäuen des Wasserfahrzeuges gedient haben könnte. Die 60–62 cm hohen und ca. 4 cm dicken Bordwände ragen senkrecht aus dem ca. 5 cm mächtigen Bootsboden empor. Auch der Einbaum von Prien besitzt vier lochartige Aussparungen auf der Backbordseite, die der Aufnahme von sogenannten Widrudern gedient haben könnten (HÖFLING 1987). Diese wurden von außen durch einen aus starken Weiden- oder Eichenzweigen geflochtenen Ring gesteckt, der wiederum durch eines der Löcher an der Bordwand gezogen wurde (BRUNNER 1903). Ein Beispiel für einen derartigen Weidenring zeigt ein Bootswandfragment unklarer Herkunft, das heute ebenfalls noch im Heimatmuseum von Prien zu sehen ist (Abb. 10). Der Fahrer selbst stand während des Rudervorgangs im Heck des Fahrzeugs mit Blick in Fahrtrichtung und drückte das lange Widruder (gekreuzt oder ungekreuzt), welches mit einer Krücke („Oarl“) versehen war, mit Hilfe seines Körpergewichts von der Brust weg (HÖFLING 1987). Beim Rudern scheinen darüber hinaus auch ein oder mehrere Hilfsruderer beteiligt gewesen zu sein.

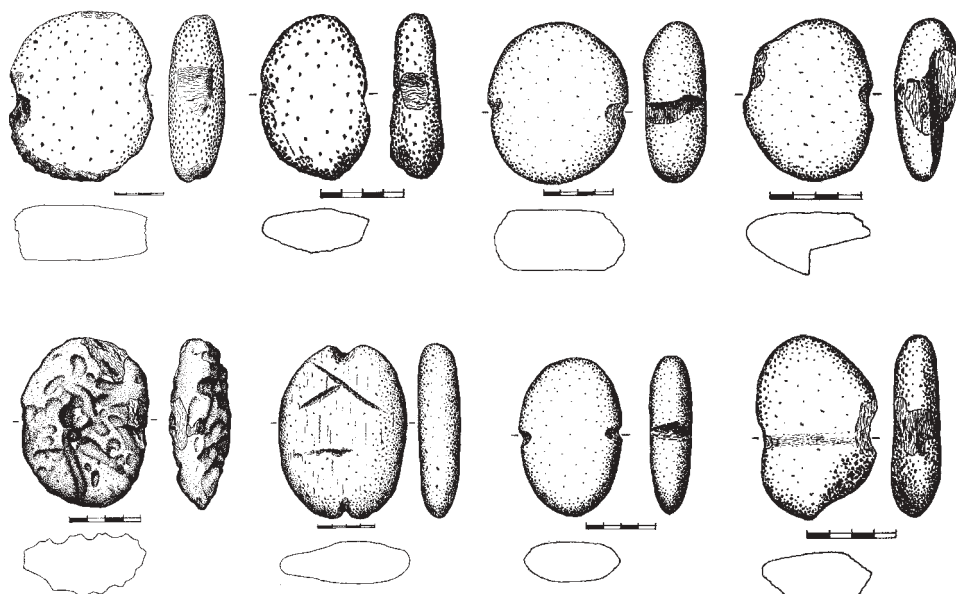


Abb. 8: Netzsenker aus dem Umfeld des Einbaumes aus dem Kailbacher Winkel / Gde. Breitbrunn a. Chiemsee. Länge der Maßstabsleisten: 4 cm (Grafik A. May).

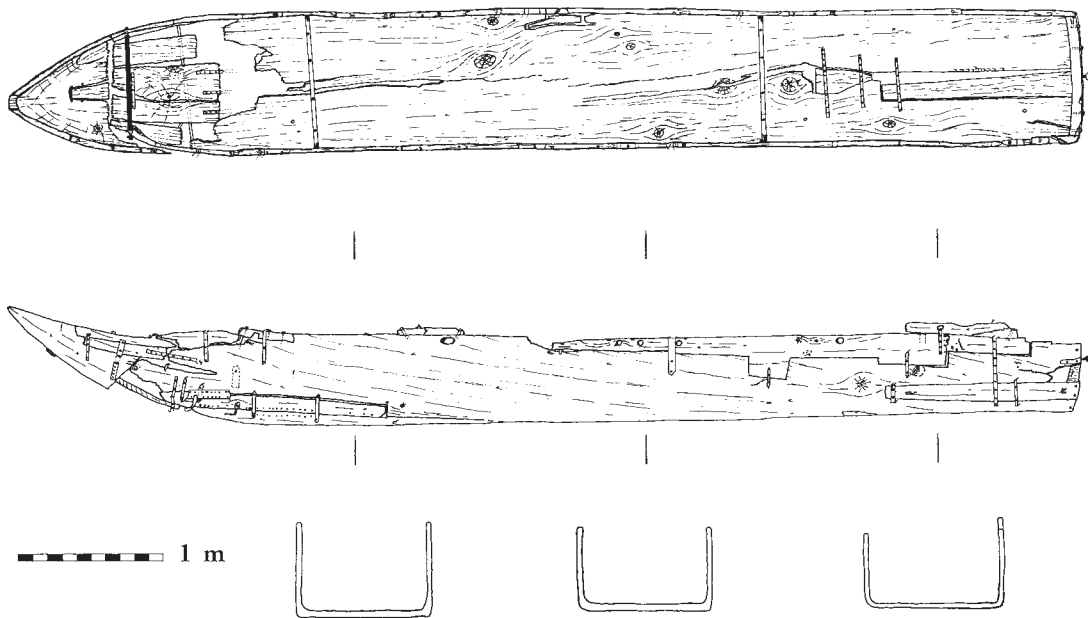


Abb. 9: Der neuzeitliche Einbaum aus dem Heimatmuseum Prien a. Chiemsee (Grafik T. Pflederer u. H. Beer). Mit freundlicher Genehmigung des Bayerischen Nationalmuseums München.

Diese Vermutung leitet sich für Paul Höfling aus einer im Bugteil der Backbordseite vorhandenen Halterung für eine Querstange ab. Hier könnten auch sog. „Ziehruder“ verwendet worden sein, die durch die Helfer mit dem Rücken in Fahrtrichtung und meist im Sitzen bedient worden waren. Besonders auffällig sind darüber hinaus die zahlreichen Reparaturstellen des Einbaumes und belegen damit nochmal eindrücklich den hohen Gebrauchswert dieses Bootstypus am Chiemsee. Zahlreiche Bretter wurden vor allem im Bug- und Heckbereich sekundär eingebracht und mit diversen Eisenklammern und Nägeln fixiert. Zur weiteren Versteifung und Stabilisierung der Bordwände dürften zwei große Eisenklammern gedient haben, die im Innenraum an den Wänden bzw. am Bootsboden befestigt wurden. Aus einem Schriftverkehr vom 11. Dezember 1852 ist ersichtlich, dass ein Einbaum mit derartigen Abmessungen für ca. 8 Fahrgäste und einen Fahrer zugelassen war (HÖFLING 1987). Mit dem Einbaum von Josef Wopfner erlischt letztlich die jahrtausendealte Tradition des Einbaums am Chiemsee. Der Mangel an geeigneten Eichenstämmen sowie die teure Herstellungsweise dürften dazu geführt haben, dass von nun an andere Bootstypen, wie z. B. Plätten oder Zillen, in den Vordergrund traten.



Abb. 10: Bordwand unklarer Herkunft mit Weidenring zur Aufnahme eines sog. Widruders. Durchmesser des ovalen Objektes: 20 und 25 cm (Foto T. Pflederer).

Mitarbeitern des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege in München, Prof. Bauer vom Bayerischen Nationalmuseum in München, Herrn Aß vom Heimatmuseum Prien a. Chiemsee, ferner den Mitgliedern der Wasserwacht sowie der Gemeinde Breitbrunn a. Chiemsee, und besonders allen, die an der unterwasserarchäologischen Dokumentation des Einbaumes aus dem Kailbacher Winkel direkt und indirekt beteiligt waren: H. Beer, M. Prell, D. Leeb, A. May, R. Schnell, M. Thier, A. Sabisch, J. Goldhammer.

#### Anschrift des Verfassers

Dr. TOBIAS PFLEDERER  
Bayerische Gesellschaft für  
Unterwasserarchäologie e. V.  
Brüchlings 49  
D-87724 Ottebeuren

#### Danksagung

Für die konstruktive Zusammenarbeit sowie für tatkräftige Unterstützung danke ich den

## KUWA – Personalie

Die Kommission für Unterwasserarchäologie hat ein neues Mitglied. Im Juni 2005 wurde Dr. Sönke Hartz vom Schleswig-Holsteinischen Landesmuseum, Schloß Gottorf, Schleswig, in die Kommission berufen. Er wird hier vor allem Belange der Meeres- und Feuchtbodenarchäologie im Küstenbereich vertreten. Die Kommission für Unterwasserarchäologie beim Verband der Landesarchäologen in der Bundesrepublik Deutschland hat somit folgende neue Zusammensetzung: S. Hartz, J. Obladen, J. Königer, F. Lüth, M. Mainberger, H. Schlichtherle, T. Weski.

### Anzeige



**Erleben  
Sie die  
Vorgeschichte**  
in unserem Museum  
mit Freilichtbereich  
und auf dem archäologischen  
Moorpfad.

**Federseemuseum**

Tel.: 075 82/83 50  
Fax: 075 82/93 38 10

Öffnungszeiten:  
1. April – 1. November  
täglich 10 – 18 Uhr  
2. November – 31. März  
sonntags 10 – 18 Uhr

### Literatur

BERGER o. J.: G. BERGER (Hrsg.), Heimatmuseum Prien am Chiemsee (Rosenheim o. J.) 15 ff.

BERLEB/OPPERER 1995: A. BERLEB/G. OPPERER, Chiemseeschiffe, Arbeit und Vergnügen. Ausstellung zum 150-jährigen Jubiläum der Chiemsee-Schiffahrt in Prien am Chiemsee, Galerie im Alten Rathaus (Prien 1995).

BRUNNER 1903: K. BRUNNER, Zur Forschung über alte Schiffstypen auf den Binnengewässern und Küsten Deutschlands und der angrenzenden Länder. B. Donaugebiet. Korrb. Dt. Ges. Anthr. 34, 1903, 4.

HELL 1951/1952: Fundchronik für das Jahr 1951–52. In: Bayer. Vorgeschbl. 18–19, 1951–52, 228 f.

HIRTE 1987: C. HIRTE, Zur Archäologie monoxyley Wasserfahrzeuge im nördlichen Mitteleuropa. Eine Studie zur Repräsentativität der Quellen in chorologischer, chronologischer und konzeptioneller Hinsicht. Ungedr. Dissertation (Kiel 1987).

HÖFLING 1987: P. HÖFLING, Die Chiemsee-Fischerei. Beiträge zu ihrer Geschichte. Beitr. Volkstumsforsch. 24, 1987, 88 ff.

HOLZ/Rauch 1989: I. HOLZ/A. Rauch, Josef Wopfner (1843–1927) (Rosenheim 1989) 20 ff.

PFLERER 2001a: T. PFLERER, Eiche – das Holz der Einbäume. In: Ein Baum wie ein Denkmal: Die Eiche. Eine kleine Kultur- und Naturgeschichte. Jexhof-Hefte 17 (Fürstfeldbruck 2001) 19 ff.

PFLERER 2001b: T. PFLERER, Aktuelle Forschungen in bayerischen Seen. Nachrichtenbl. Arbeitskreis Unterwasserarch. NAU 8, 2001, 21 ff.

PFLERER 2002: T. PFLERER, Ein Einbaum der Latènezeit aus dem Starnberger See. Nachrichtenbl. Arbeitskreis Unterwasserarch. NAU 9, 2002, 17 ff.

PFLERER 2004: T. PFLERER, Ein mittelalterlicher Einbaum aus dem Kailbacher Winkel. Jahresber. Bayerische Ges. Unterwasserarch. 4, 2003 (2004) 1 f.

SALEMKE 1972: G. SALEMKE, Der Einbaum vom Mondsee. Das Logbuch 8, 1972, 4 ff.

TORBRÜGGE 1959: W. TORBRÜGGE, Vor- und Frühgeschichte in Stadt und Landkreis Rosenheim. Quellen und Darstellungen zur Geschichte der Stadt und des Landkreises Rosenheim 1 (Rosenheim 1959).

WINGHART 1986: St. WINGHART, Bronzezeitliche und römische Bootsmodelle aus Südostbayern. 2. Ein hölzernes Spielzeugboot aus der römischen Siedlung Bedaium, Gemeinde Seon-Seebruck, Landkreis Traunstein, Oberbayern. Arch. Jahr Bayern 1985 (1986) 60 f.