

Flaggschiff und Stolz des Königs Gustav II. Adolf (rechts) sollte das Regalschiff „Vasa“ sein. Es kam anders. Das „Königliche Schiff“ wurde – neben der „Titanic“ – zum berühmtesten Wrack der Welt. Geborgen, restauriert und ausgestellt im Vasa-Museum



Als sich am 10. August 1628 gegen 16 Uhr der Stolz des schwedischen Königreiches von der Stockholmer Hafenanlage löst und langsam Fahrt aufnimmt, dringt ein Knarren aus dem Holz von 1000 Eichen. Langsam dreht die „Vasa“ ihren Bug zum offenen Wasser. Was für ein Schiff! Das größte, das jemals in Schweden gebaut wurde – 69 Meter lang, und vom Kiel bis zur Spitze der Flaggenstange misst es 52,50 Meter. Das prächtigste, verziert mit 500 bemalten und vergoldeten Skulpturen, auf leuchtend rotem Holz. Das stärkste, mit 64 Kanonen aus Bronze auf zwei Decks, jede Breitseite kann 366 Kilogramm Eisenkugeln in gegnerische Schiffe schmettern. Ein Raunen dringt aus dem Menschenpulk am Ufer. Zwei Jahre hat die Nation auf die Jungfernfahrt des Flaggschiffs der Flotte von König Gustav II. Adolf gewartet. Matrosen winken herüber, ihren Frauen weht das Haar im sanften Wind aus Südwest.

Etwa 150 Menschen hat die „Vasa“ an Bord, als sie die ersten 700 Meter aus dem Hafen gewarpt wird: Ruderboote legen mehrmals einen Anker aus, immer weiter ins offene Wasser, und an der Ankertrosse zieht sich die „Vasa“ nach und nach vorwärts. Dann setzen die Matrosen vier der zehn Segel und feuern einen Salut als Abschiedsgruß. Im schwachen Wind gleitet die „Vasa“ dahin. Geradewegs in den Untergang.

Es ist nur eine schwache Bö, die das Schiff ins Schaukeln bringt. Zunächst richtet es sich schnell wieder auf. Dann erfasst eine zweite Bö die „Vasa“ und drückt sie auf die Backbordseite. Wasser dringt durch die offenen, mit Löwenköpfen verzierten Geschützluken des unteren Decks. Wie ein nasser Sack hängt die „Vasa“ in Ufernähe, kommt nicht wieder hoch. Immer mehr Wasser dringt ins Schiff, macht es schwerer und schwerer, lässt es in die Ostsee sinken. Schließlich erreicht das Wasser die Reling. Das Schicksal der „Vasa“ ist besiegelt. Nach nur 1300 Metern versinkt das Königsschiff im kalten Nass und reißt etwa 50 Menschen in den Tod. An Land mag man seinen Augen nicht trauen. Wie kann es sein, dass solch ein Prachtstück so schnöde absäuft?

„Unverstand und Unachtsamkeit“ seien die Gründe, meint Gustav Adolf, als er zwei Wochen später von dem Unglück erfährt. Ein herber Rückschlag für den schwedischen König mit seinem ehrgeizigen Flottenprogramm. „Nächst Gott beruht das Wohlergehen des Reichs auf seiner Flotte“, so lautet sein Motto. Als er 1611 den Thron besteigt, besteht seine Seemacht aus alten

TEXT: CHRISTIAN SYWOTTEK

Die „Vasa“ hisste die Segel und schoss Salut. Wenig später versank sie im Hafen. Wie konnte das geschehen, und wer waren die Schuldigen?

Der Untergang



Lorgnon und Handschuh aus dem Besitz des königlichen Kriegsherrn, der zur Zeit des Baus der „Vasa“ gegen Polen kämpfte. Wegen des Fortschritts der Arbeiten war er brieflich mit dem Reichsrat ständig in Kontakt

Kleine Schiffe zu bauen führt bloß zur Vergeudung von Jungholz

(König Gustav II. Adolf)

und kleinen Schiffen, doch für das wasserumspülte Schweden ist die Ostsee immer ein möglicher Kampfplatz. Er ficht Kriege aus mit Dänemark und Russland. Vor allem aber steht er im Konflikt mit Polen, wo sein katholischer Vetter Sigismund III. regiert und Anspruch auf den schwedischen Thron erhebt. Sigismund rüstet seit 1622 eine eigene Flotte aus und bietet Spanien 1625 ein Bündnis an, um gemeinsam gegen das protestantische Schweden vorzugehen.

Gustav Adolf baut ab 1617 in Schweden mit Hilfe holländischer Schiffbauer an einer eigenen, schlagkräftigen Flotte. Soldaten sollen die Schiffe transportieren, feindliche Schiffe am Auslaufen aus ihren Heimathäfen hindern, Häfen blockieren und Wegezoll von Frachtschiffen erzwingen. Darum erteilt er schließlich Aufträge für fünf große Kampfschiffe mit zwei Decks, gestopft mit Kanonen. Das erste ist die „Vasa“. Ein Prestigeobjekt. Und ausgerechnet das geht unter in einem nur lauen Lüftchen.

Bis heute streiten die Fachleute über die Gründe für den Untergang. Waren die Schiffbauer schuld oder der Kapitän? Hat die Admiralität versagt, die den Bau schließlich beaufsichtigen sollte? Und was ist mit dem Bauherrn, also dem König selbst? Der Untersuchungsausschuss des Reichsrats konnte keinen Schuldigen ermitteln. Es scheint, als hätten alle Beteiligten ihren Teil zum Unglück beigetragen.

Das Problem der „Vasa“ war ihre mangelnde Stabilität. Ein Schiff funktioniert wie ein Stehaufmännchen. Vereinfacht gesagt, liegt ein Schiff umso stabiler im Wasser, je breiter es ist und je tiefer sein Schwerpunkt liegt. Der Teil, der aus dem Wasser ragt, sollte deshalb nicht schwerer sein als der, der unter Wasser liegt. Die Kunst des Schiffbaus besteht darin, die Balance zu finden zwischen Stabilität und Leichtgängigkeit – denn diese leidet, wenn ein Schiff zu schwer im Wasser liegt. Aber die Stabilität hängt nicht nur vom Schiff selbst ab, sondern auch davon, was sich auf dem Schiff wo befindet. Menschen, Ballast, Kanonen. All dies hat Gewicht und deshalb Einfluss. Und fällt in verschiedene Zuständigkeiten.

Moderne schiffstechnische Berechnungen zeigen, dass die „Vasa“ schon bei mäßigem Wind kippen musste. Das ist auch eine Konstruktionsfrage. Vergleicht man die „Vasa“ mit anderen Schiffen der damaligen Zeit, fällt auf, dass sie mit einer maximalen Breite von 11,70 Metern außergewöhnlich schlank war. Gepaart mit einer Heckhöhe von 19,30 Metern und einem Tiefgang von nur 4,80 Metern ist das bei einem Kampfschiff

nicht ohne Risiko. Wie aber kann es sein, dass erfahrene Schiffbauer ausgerechnet beim Königschiff ins Risiko gingen?

Sie konnten nicht anders. Als der niederländische Schiffbauer Henrik Hybertsson 1626 mit dem Bau der „Vasa“ begann, hatte er keinen genauen Konstruktionsplan. So etwas gab es damals einfach nicht. Schiffbauer verwendeten das „Besteck“, eine Zahlentabelle für die ungefähren Maße eines bestimmten Schiffstyps, und die eigenen Proportionsregeln, die sie im Laufe ihres Berufslebens im Kopf abspeicherten. Es gab keine Bücher zum Nachlesen, nur Wissen, das der Vater auf den Sohn übertrug. Spanten und andere formgebende Teile des Schiffes wurden aus entsprechend krummen Holzstämmen gesägt – da glich kein Teil dem anderen. Schiffbau war damals eine Arbeit, die sich Stück für Stück aus dem Teil des Schiffes entwickelte, der bereits fertig war.

Das war eigentlich kein Problem – bei der „Vasa“ allerdings wurde es eines. Henrik Hybertsson starb 1627 mitten in der Bauzeit – sein Schiffbaumeister Hein Jacobsson übernahm die Arbeit, und möglicherweise hatte ihn sein Vorgänger nicht mehr in all seine Überlegungen einweihen können. Ohnehin sprengte die „Vasa“ alle bislang erprobten Maße, so dass ihre Erbauer nur bedingt aus ihrem Erfahrungswissen schöpfen konnten.

Und sie hatten einen Bauherrn, der vor allem Wert legte auf Pracht und Feuerkraft: Gustav II. Adolf. Dass beides nicht einherging mit einer guten Stabilität des Schiffes, schien ihn nicht zu stören. Oder er wusste es nicht. Sicher ist jedoch: Einem König widersprach man damals nicht.

So nahm das Unglück seinen Anfang, schon lange bevor die „Vasa“ überhaupt mit Wasser in Berührung kam. Der König wollte ein schlankes Schiff. „Ich habe nach den Maßen gebaut, die der König befohlen hatte“, verteidigte sich Hein Jacobsson beim Verhör vor dem Reichsrat. Doch er hatte gewusst, wie gefährlich das war – und seine Konsequenzen gezogen: „Ich habe das Schiff sogar einen Fuß und fünf Zoll breiter gebaut als vorgeschrieben.“ Das machte einen halben Meter Unterschied.

Vielleicht wäre es gut gegangen mit der „Vasa“, hätte der König nicht noch eins draufgelegt. Wenn ein Schiff schon schlank ist, sollte es nicht zu hoch aus dem Wasser gucken – bei der „Vasa“ war das Gegenteil der Fall. Zum einen war es das königliche Prunkschiff – es musste prächtig aus dem Wasser ragen, und die 500 geschnitzten Skulpturen mussten ja irgendwo Platz finden auf

1 Die „Vasa“ auf ihrem letzten Liegeplatz im Vasa-Museum. Sie ist der bedeutendste touristische Magnet Schwedens, 69 Meter lang inklusive Bugspriet und mit 11,70 Meter Breite auffallend schmal

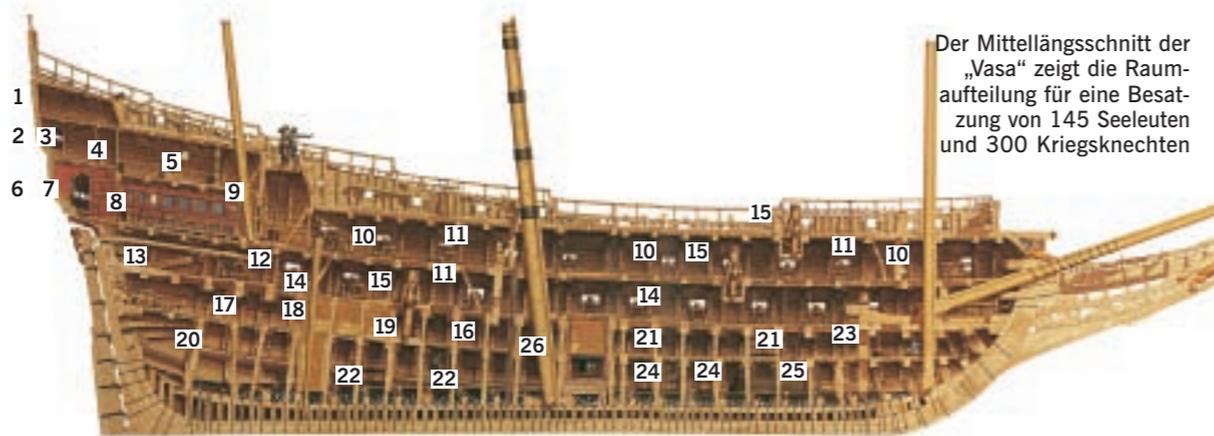


2 Stahltrossen wurden unter dem Rumpf der „Vasa“ hindurchgezogen, ehe die beiden Pontons der Bergungsgesellschaft Neptun mit einer Hebekraft von 2400 Tonnen das Wrack liften



3 Am 24. April 1961, nach 333 Jahren auf dem Hafengrund, kommt die „Vasa“ wieder an die Oberfläche. Zehn Tage später schwimmt sie selbstständig im Bergungsgerüst. Viele Jahre der Konservierung schließen sich an





Der Mittellängsschnitt der „Vasa“ zeigt die Raumaufteilung für eine Besatzung von 145 Seeleuten und 300 Kriegsknechten

- 1 Obere Hütte (für Arrestanten)
- 2 Achterner Hütenteil mit Tür zur oberen Galerie
- 3 Treppe zur Achterkajüte
- 4 Größter Teil der Hütte
- 5 Vorderteil der Hütte mit zwei Niedergängen vom Deck über dem Steuerstand
- (2-5 waren dem Kapitän, den Steuer-
männern und höheren Offizieren vorbehalten)
- 6 Achterkajüte
- 7 Mit Paneelen verkleidetes Schott
- 8 Admiralskajüte
- 9 Steuerstand mit zwei Niedergängen vom Oberdeck
- 10 Oberes Batteriedeck
- 11 Balken zur Bedienung der Schoten
- 12 Große Lenzpumpe
- 13 Achterteil des unteren Batteriedecks
- 14 Unteres Batteriedeck
- 15 Gangspills
- 16 Kleine Lenzpumpe
- 17 Kajüte des Gefangenaufsehers
- 18 Segellast
- 19 Behandlungsraum für Schwerverwundete („Schreikammer“)
- 20 Pulverkammer
- 21 Trossendeck
- 22 Proviantlast
- 23 Takelwerklast
- 24 Orlopedeck
- 25 Vorratslast
- 26 Kochplatz

Außer von Gott hängt das Wohl des Reiches von der Flotte ab

(König Gustav II. Adolf)

dem Schiffsrumpf. Mit jedem Meter Höhe und mit jeder Schnitzerei aber stieg das Gewicht über der Wasserlinie und machte aus der „Vasa“ eine gigantische Schiffsschaukel.

Und der Stolz der Flotte sollte eine Kampfmaschine sein, eine kanonenstarrende Burg auf dem Wasser. Auch diese Kanonen mussten irgendwo Platz finden. Die „Vasa“ war zwar nicht das erste Kampfschiff mit zwei geschlossenen Kanonendecks, unterschied sich jedoch in ihrer Bewaffnung erheblich. Normalerweise wurde ein Schiff mit schweren und leichten Kanonen bestückt. Aus Stabilitätsgründen kamen die schweren ins untere Deck, die leichten ins obere. Für das Königsschiff aber wollte Gustav Adolf möglichst viele identische, schwere Kanonen. Zum einen aus Gründen der Feuerkraft, zum anderen, weil standardisierte Kanonenkugeln und Lafetten das Laden erleichtern, schnelle und koordinierte Breitseiten ermöglichen.

Die schlanke „Vasa“ wurde zum feuermächtigsten Schiff Nordeuropas – das wurde ihr zum Verhängnis. Immer wieder änderten König und Admiralität während des Baus ihre Pläne für die Armierung. Unmöglich war es den Schiffbauern, die „Vasa“ darauf abzustimmen, denn was einmal gebaut war, ließ sich nicht mehr ändern. Am Ende musste das Kriegsschiff 64 Kanonen tragen, davon 48 sogenannte 24-Pfünder, jede mit einem Gewicht von etwa 1,3 Tonnen. Insgesamt wogen alle Kanonen an Bord über 71 Tonnen, und die schweren standen auch im oberen Deck, das ohnehin schon hoch über dem Wasser lag. Heikel wurde die Sache, weil die „Vasa“ tief in ihrem Bauch nur Platz für 130 Tonnen Ballast bot – das Verhältnis zwischen dem Gewicht unter der Wasserlinie und der Masse hoch oben im Schiff geriet aus dem Ruder.

So dümpelte am Ende ein Schiff im Stockholmer Hafen, das so eigentlich nie hätte auslaufen dürfen. Und das war der schwedischen Admiralität durchaus bewusst. Wie unsicher die „Vasa“ im

Wasser lag, war ihrem Kapitän schon etwa einen Monat vor der Jungfernfahrt aufgefallen. Admiral Klas Fleming ordnete daraufhin einen Krängungsversuch an. Dreißig Matrosen mussten mehrmals gleichzeitig quer übers Deck zwischen Steuerbord- und Backbordseite hin- und herlaufen. Schon beim dritten Mal neigte sich die „Vasa“ um drei Plankenbreiten. Fleming brach den Versuch ab. „Das Schiff wäre unverzüglich gekentert, hätte ich weitere Läufe über das Deck zugelassen“, sagt er später.

Anscheinend hat die Admiralität es nicht gewagt, ihren König von den Problemen mit der „Vasa“ zu unterrichten. Denn Gustav II. Adolf kämpfte gerade in Polen gegen seinen Vetter Sigismund und sandte immer wieder Mahnbriefe nach Stockholm. Das Schiff müsse endlich auslaufen, forderte der Herrscher. Als treuer Untergebener erfüllte Admiral Fleming den Wunsch seines Königs und schickte die „Vasa“ auf ihre erste Reise. So wurde zugleich die letzte daraus. □

Christian Sywottek ist freier Journalist in Köln. Nach einer Ausbildung zum Stahlschiffbauer auf der Volkswerft in Stralsund wechselte er vom Schweißen zum Schreiben.

MERIAN | TIPP Regalschiff Vasa

(G 4) Vasa-Museum

Außer der Schiffspräsentation gibt es gute Ausstellungen, u. a. zu den Themen Funde, Werft, Leben an Bord, Bergung, Schiffe in der Schlacht, Bildsprache der Macht, Schweden 1628. Juni-Aug. tgl. 8.30-18, Sept.-Mai 10-17 Uhr, Mi bis 20 Uhr, 1. Jan. u. 23.-25. Dez. geschl., 10 €, Studenten 5,30 €, Jug. bis 18 Jahre freier Eintritt, Sept.-Mai Mi ab 17 Uhr 8 €, Führungen auch auf Deutsch (siehe Website) Gålarvarvsvägen 14, Tel. 519 548 00 www.vasamuseet.se