

Manfred Rech, **Das Bremer Schlachte-Schiff. Eine Proto-Kogge mit Heckruder aus der Zeit um 1100.** Schriften des Deutschen Schiffahrts-museums [sic!] [Bremerhaven], Band 76. Verlag Oceanum, Wiefelstede 2016. 264 Seiten, zahlreiche Abbildungen und Farbfotos.

Im hier besprochenen Band stellt der seit 2007 pensionierte ehemalige Landesarchäologe von Bremen Manfred Rech rückblickend einen der bedeutendsten Wrackfunde seiner Stadt vor, der fünfundzwanzig Jahre zuvor zutage kam: die mittelalterlichen Schiffsreste einer aus einem ausgehöhlten Baumstamm bestehenden Rumpfschale mit einer der ältesten Nachweise für ein Heckruder – ein Novum in Nordeuropa, wo das Seitenruder bis in das frühe Hochmittelalter dominierte. Obwohl dieser Fund bereits kurze Zeit nach der Entdeckung durch den Autor und die Ausgräber vorgestellt wurde (vgl. Kapitel 3), stellt dieses Buch nunmehr das umfangreichste Werk zum Wrackfund dar, das auch sehr detailliert die Fundgeschichte der 1991/92 stattgefundenen Rettungsausgrabung aus Sicht seiner Dienststelle beleuchtet.

Im zweiten Kapitel werden die Fundumstände beschrieben, die schwierige Situation der Rettungsausgrabung und das Zusammenspiel zwischen Dienststelle, Bauherren, Politik und Museumsforschern, und dies alles zudem unter den Bedingungen eines engen Zeitfensters, der Unsicherheit hinsichtlich der Finanzierung und dem begrenzten rechtlichen Rahmen zum Schutz des Bodendenkmals. Dazu kamen die technischen Herausforderungen in einem eigens angelegten Bergungsschacht, für den Rech einen maximalen Kostenrahmen von 610.000 Mark von einer städtischen Stiftung und aus Mitteln des Senators für Umweltschutz einwerben konnte, um »das finanzielle Opfer für eine das wissenschaftliche Ansehen Bremens förderliche Sache zu bringen«. Die hohe Summe erklärt sich aus der Tiefe des Bergungsschachts von vierzehn Meter unter dem Straßenpflaster und 2,8 Meter unter Normalnull mit entsprechend großem Wassereintrag. Anerkennend muss erwähnt werden, dass diese Aktion noch vor dem Inkrafttreten der Valetta-Konvention stattfand, durch welche das bis dato rudimentär angewandte Verursacherprinzip erst nachdrücklich in den Denkmalschutzgesetzen verankert wurde. Es kann bezweifelt werden, dass unter normalen Umständen eine derartig hohe Summe für das Anlegen eines einfachen Bergungsschachtes zur Verfügung gestellt worden wäre: Das Wrack ragte kaum in die eigentliche Baugrube hinein.

Die Dankbarkeit des Verfassers für das hohe finanzielle Opfer seiner Stadt ist aber spätestens in der Danksagung verfliegen und seinem Zorn gewichen, weder Autorenhonorar noch Druck- oder Reisekostenzuschüsse bekommen zu haben. Darüber hinaus verleiht er seinem Unmut durch Schmähung seiner Stadt Ausdruck: »Armes Bremen – gefördert werden offenbar nur noch Spiel und Tanz« (S. 263). Gehört eine solche Entgleisung in eine Fachpublikation? Der Leser kann sich wenige Seiten später selbst ein Urteil bilden, ob die wissenschaftliche Qualität dieser Arbeit einen höheren Stellenwert genießen sollte als Spiel und Tanz.

Im dritten Kapitel werden sämtliche Publikationen, Konferenzbeiträge und Pressemitteilungen aufgelistet, in denen das Schlachte-Schiff Erwähnung fand. Wie in diesem Teil fast apologetisch ausgeführt wird, sei das Wrack trotz der Vielzahl an Veröffentlichungen in der Wissenschaft kaum wahrgenommen worden, was Rech auf die begrenzte Wahrnehmung deutschsprachiger Publikationen im internationalen Raum und dem mangelnden Verständnis für schiffbauliche Details in der Mittelalterarchäologie zurückführt. Auffallend ist bei dieser Auflistung, dass das Wrack in der Vergangenheit durchweg als ›Schlachte-Kogge‹ bezeichnet wurde. Von dieser Bezeichnung hat der

Verfasser nunmehr Abstand genommen, versucht aber die Identifizierung des ursprünglich postulierten Schiffstyps im elften Kapitel doch noch zu rechtfertigen.

Das vierte Kapitel gibt einen kurzen Überblick zur Geologie und Geomorphologie der Wrackfundstelle im Bereich der Einmündung der Balge, einem ehemaligen Seitenarm der Weser, der im Frühmittelalter schiffbar war und in der Folgezeit kanalisiert und letztendlich zugeschüttet wurde. Für den Autor steht fest, dass das Schiff abgewrackt und bei einer gewaltigen Flut von seinem Abwrackplatz fortgeschwemmt wurde, kann dies aber nicht nachvollziehbar anhand des Befundes selbst oder der Stratifikation nachweisen. Rech mutmaßt, dass dieses Hochflutereignis mit der um 1219 datierten Julianenflut zusammenhängen könnte, da dies zeitlich zur auf das Jahr 1222 zu datierenden Spaltbohle unter dem Wrack passen würde, die im Zusammenhang eines Hebeversuches gedeutet wird (diese Theorie verwirft der Verfasser in einem Folgekapitel auf S. 95 allerdings selbst mit dem Hinweis, dass es sich lediglich um eine frühere Vermutung gehandelt habe). Die Aneinanderreihung hypothetischer Einlassungen erscheint aber bereits hier wenig überzeugend, nicht nur aufgrund der Ungereimtheit im zeitlichen Verhältnis zwischen Flut und Bohle, sondern auch weil das Schichtprofil selbst offenbart, dass ein großes Flutereignis erst nach der Einlagerung des Wracks stattfand. Die Flut scheint vielmehr dazu beigetragen zu haben, dass das Wrack und seine »Erosionsrinne« (Auskolkungstrichter) von einer grobkörnigen Sedimentschicht bedeckt wurde. Auch erscheint es fraglich, warum von Zeitgenossen ein so großer Aufwand zur Hebung betrieben worden sein soll, um die Überreste eines bereits in Teilen abgewrackten und mindestens drei Jahre zuvor (mit Hinblick auf die Datierung der Spaltbohle) gesunkenen Schiffes zu bergen.

Im fünften Kapitel beschreibt der Autor die schwierigen Bedingungen bei der Übergabe der Wrackteile an das Deutsche Schiffahrtsmuseum zur Konservierung und Lagerung, in dessen Folge die Hölzer von Mikroorganismen und Pilzen befallen wurden, sowie bei der offensichtlich unkoordiniert durchgeführten Inventarisierung, bei der Holzteile nach Umstrukturierungsmaßnahmen nicht mehr auffindbar waren, falsch deklariert oder unsachgemäß gelagert wurden. Damit sei das Konservierungsergebnis – wie der Verfasser lamentierend ausführt – sehr enttäuschend.

Obwohl sich der Autor mit offenen Schulzuweisungen zurückhält, liest sich dieser Abschnitt wie eine Rechtfertigung in eigener Sache, aus welcher der Leser wohl schließen soll, dass das beschriebene Durcheinander nicht durch Rech selbst verursacht wurde. Der ungewisse Verbleib

der Schiffshölzer, die nicht an das Schifffahrtsmuseum übergeben worden waren, scheint er auf den Umzug seiner Dienststelle 2011 unter seiner Amtsnachfolgerin zurückzuführen. Dies wirft die Frage auf, warum die Schiffshölzer – immerhin 1991/92 ausgegraben – bis zu seiner Pensionierung im Jahre 2007 nicht schon längst dokumentiert worden waren? Und die Entscheidung, das Wrack mit Zucker anstelle mit Polyethylenglykol (PEG) zu konservieren, führt der Autor auf die Kosten und den gewünschten Erhalt von Metallteilen zurück, die durch PEG angegriffen werden. Dies erscheint vor dem Hintergrund, dass die meisten Eisenbeschläge zur Einzelkonservierung abgebaut wurden (vgl. S. 48), nicht schlüssig. Wie ich in Erfahrung bringen konnte, wurden dem Museum vom Landesarchäologen lediglich fünftausend Mark zur Konservierung zur Verfügung gestellt, was den eigentlichen Ausschlag für die günstigere und in diesem Fall letztendlich misslungene Zuckerkonservierung gab.

Immerhin ist dem Verfasser nicht die Diskrepanz entgangen, dass einerseits mit beträchtlichen Steuermitteln und unter größtem Aufwand diese Wrackteile geborgen, andererseits diese dann aufgrund des Mangels an Personal und Finanzmitteln dem Verfall preisgegeben wurden. Dies möchte er aber resümierend als allgemeines Problem verstanden wissen: »Es zeigt sich hier einmal mehr, was für den archäologischen Bereich schon immer beklagt wird, dass Funde zwar oft mit großem Arbeitseinsatz geborgen und dokumentiert werden, die Finanzierung der ›Nachsorge‹, wie etwa die Konservierung von Metallfunden oder eben – wie im vorliegenden Fall – jene von Holz, dann jedoch ganz hinten ansteht und hierfür zunächst keine Mittel zur Verfügung stehen. Die Gefahr der Verschlechterung der Grabungsfunde ist weiterhin dann umso größer, wenn deren Bearbeitung erst nach Jahrzehnten erfolgt« (S. 36).

Die seltsam anmutende Überschrift zum sechsten Kapitel ›Beschreibung der sicher oder sehr wahrscheinlich zum Wrack gehörenden Teile‹ ist dem im vorangegangenen Kapitel beschriebenen Durcheinander geschuldet, der sich nun wie ein roter Faden durch die Beschreibung zieht. Es gibt Formulierungen wie »ein recht labiles weiteres Stevenstück, das 2011 nicht mehr vorhanden war und unter den als Einzelfunden überlieferten Fundstücken nicht identifiziert wurde; es gibt wohl ein ähnlich aussehendes Stück, jedoch ohne Fundzettel« (S. 39 f.).

Aber noch bevor er sich der eigentlichen Beschreibung widmet, präsentiert der Autor seine eigenwillige Begrifflichkeit und lehnt die allgemein anerkannte Terminologie ab. Bootsbauerische Fachbegriffe möchte er zur »Gemeinverständlichkeit« nicht nutzen, da dies die »Lektüre [...] für

nicht Vorgebildete« erschwere. Im folgenden Absatz zeigt der Autor unwillkürlich, dass er sich selbst zum Kreis der nicht Vorgebildeten zählen darf, denn durch eine ganze Reihe von Fehlannahmen demonstriert er, dass er die Funktion von Bauteilen nicht verstanden hat. So möchte er den Begriff ›Holznagel‹ durch ›Dübel‹ ersetzen, ohne zu wissen, dass es sich bei Dübel im Holzschiffbau lediglich um blind endende Steckverbindungen zur Ausrichtung von Holzteilen handelt, also keine Holznägel, die eine feste Verbindung zwischen der Beplankung und Spanten herstellen. Auch am Begriff ›Bodenwrange‹ stört sich der Autor und er möchte diesen lieber durch ›Spant‹ oder ›Halbspant‹ ersetzen. (Spant ist der Oberbegriff für das Gesamtbauteil, das aus Bodenwrange und Auflängern besteht.) Aus diesem Unverständnis heraus ist dann auch die unsinnige Behauptung zu erklären, dass die meisten Schiffe des Mittelalters keine Bodenwrangen gehabt hätten (S. 57). Auch zeigt der Verfasser mangelndes Verständnis der Herstellungsprozesse, da tangential aus dem Baumstamm gewonnene Planken nicht »gespalten« wurden (vgl. S. 71; 117). Spaltung setzt voraus, dass man den Stamm entlang der Holzstrahlen (also radial) aufspaltet. Im Gegensatz dazu werden tangentielle Planken entweder gesägt oder zugebeilt. Zu allem Überfluss gibt er sowohl die dänische wie auch die englische Übersetzung des Begriffs für Bodenwrange falsch als ›bundstock‹ (richtig: bundstok) und ›timber-wood‹ (richtig: floor-timber) wieder. Im folgenden Teil werden nun alle Schiffshölzer – von der ›Einbaumwanne‹ bis zum kleinsten Holzfragment detailliert mit Abmessungen, Erhaltungszustand, Dübellöchern (sic!) und Resten von Kalfatklammern beschrieben. Die Beschreibungen an sich sind begrenzt aussagekräftig und wären als Kataloganhang sinnvoller gewesen. Selbst für eingefleischte Schiffsarchäologen, die sich an Details ergötzen können, dürfte dieser Abschnitt schwer verdaulich sein, da man wiederkehrende Merkmale besser zusammengefasst hätte, anstatt sie an jedem einzelnen Holzfragment neu zu beschreiben, zumal ein Großteil der textlichen Beschreibung auch durch einheitliche Umzeichnungen obsolet geworden wäre.

Die Qualität der Bebilderung variiert stark. Während die Arbeitsfotos in den Kapiteln zuvor noch einen interessanten Einblick in die schwierigen Umstände der Bergung bieten, enttäuschen die Abbildungen zu den Wrackteilen. Obwohl diese an sich hervorragend vom Ausgräber Michael Wesemann unter schwierigsten Bedingungen dokumentiert wurden, mit allen wichtigen Beobachtungen wie Holzmaserung, Werkzeugspuren, Verbindungselementen, Kalfatrückständen und anderem, wurden diese nicht in publikationsfähige Pläne umgezeichnet. In den Abbildungen

finden sich noch die charakteristischen leichten Verwischungen von einer mit Bleistift auf Transparentpapier angefertigten Zeichnung mitsamt den vom Millimeterpapier übertragenen Messraster und handschriftlich eingefügten Anmerkungen. Das Kapitel macht insgesamt einen unsauberen und unstrukturierten Eindruck.

Im siebten Kapitel setzt sich die Beschreibung von weiteren Holzfragmenten fort, die in gleicher Tiefenlage zum Wrack gefunden wurden, aber nicht notwendigerweise zu diesem gehörten. Dieser Teil ist überwiegend deskriptiv. Mutmaßungen werden vereinzelt eingestreut, und auf eine zusammenfassende Bewertung baulicher Merkmale wird in diesen Kapiteln ganz verzichtet und erst wieder im zehnten Kapitel Bezug genommen.

Das achte Kapitel gibt einen kurzen Überblick zu weiteren Funden im Umfeld des Wracks, das von hochmittelalterlicher und frühneuzeitlicher Keramik, Schlachtabfällen bis hin zu interessanten Einzelfunden reicht, die chronologisch stark durchmischt in Schluff- und Kiesbändern abgelagert waren.

Das neunte Kapitel widmet sich der Datierung und geht zunächst noch einmal auf die komplizierte Stratifikation ein, bei der sich durch Unterspülungen jüngere Funde unter älteren Sedimentschichten abgelagert hatten. Schilderungen des bereits im fünften Kapitel beschriebenen Durcheinanders werden wiederholt, da Rech versucht zu rekonstruieren, aus welchem Bereich des Befundes die ersten Probenentnahmen eigentlich stammten und warum die Radiokarbonergebnisse anfangs irreführende und stark voneinander abweichende Ergebnisse erzielten, wie zum Beispiel aufgrund von Kontamination durch Konservierungsflüssigkeiten oder wegen eines Verständnisproblems mit dem Labor. Als ausschlaggebend ist dann ein erst 2012 dendrochronologisch datiertes Plankenstück beschrieben, das exakt auf 1100 n. Chr. datiert werden kann und das definitiv vom Rumpf stammte. Leider wird nicht erwähnt, ob die Probe eine Waldkante oder zumindest Splintholz aufwies. Die Intention des Autors, die Datierungsversuche über den Umweg von den zum Teil irreführenden Radiokarbonergebnissen aufzuzeigen, erscheint nicht ganz klar, außer dieser Teil soll verdeutlichen, warum in den Vorberichten so unterschiedliche Ergebnisse präsentiert wurden. Dies stellt für den Leser einen unnötigen Umweg dar, ist aber vor dem Hintergrund der abschließenden Bewertung verständlich.

Im zehnten Kapitel werden die zuvor im sechsten und siebten Kapitel beschriebenen Beobachtungen zur Konstruktion in einen überregionalen und diachronen Kontext gestellt. Ähnlichkeiten werden über einzelne Bauteile und ihre Dimensionierung aus anderen europäischen Wracks von

römischer Zeit bis in die Gegenwart abgeleitet, wobei der Autor sehr weit ausholt und sich nicht als Freund von Ockhams Rasiermesser erweist. Einige Abschnitte legen die Vermutung nahe, dass sie einer Ansammlung aus sämtlichen Notizen entstammen, die Rech zu bestimmten baulichen Aspekten aus der Fachliteratur zusammengetragen hat, aber nicht zu einem organischen Text zusammenfügen konnte. Dem eigentlichen Anliegen dieses Kapitels – nämlich der vergleichenden Analyse anhand von Bauelementen – wird nicht zielführend entsprochen, da das Kapitel ein gewisses Eigenleben entwickelt und gelegentlich zu einer fundgeschichtlichen Einführung zur nordeuropäischen Schiffsarchäologie zu mutieren scheint, allerdings ohne erkennbare Struktur, da die Aneinanderreihung von Aspekten des mittelalterlichen Schiffbaus und mittelalterlicher Seeschifffahrt willkürlich erscheint, angefangen von Plankenbreiten, dann Kalfatklammern, dann bestimmten Ladungsgütern, dann wieder zurück zu Kalfatklammern, um schließlich – auf dem denkbar umständlichsten Wege – zu der Erkenntnis zu gelangen, dass eine Kalfaterung mit Kalfatklammern auch am Schlachte-Wrack nachzuweisen sei. Nach dem gleichen Schema wühlt sich der Text durch Partikularthemen mit vereinzelt eingestreuten Vergleichen zum Schlachte-Schiff, die geeignet sind, dem Leser Aha-Effekte in Zeitlupe abzurufen.

Wirklich interessant hingegen ist die Diskussion zum Heck- beziehungsweise Stevenruder, welche gewissermaßen ein Kernstück des Befundes und somit auch dieses Buches bildet. Dieses stellt der Autor in den Zusammenhang mit vielen Vergleichen aus der Schiffsarchäologie, ikonographischen Darstellungen, historischen Quellen und einer ausgewogenen Diskussion basierend auf der fragmentarischen Quellenlage. Fragestellungen zur eigentlichen Herkunft und Entstehung des Heckruders werden aufgeworfen, denen Rech in einer sehr ausgiebigen Diskussion nachgeht, die sogar in den Nahen Osten sowie nach Indien und China führt. Da viele der Fragestellungen mit Bezug auf die Herkunft des Heck- oder Stevenruders nicht oder eher negativ beantwortet werden können, schließt sich der Verfasser der bereits von Walther Vogel Anfang des zwanzigsten Jahrhunderts aufgestellten These einer Innovation aus dem südlichen Nordseebereich an.

Ein Manko dieses Unterkapitels ist die Bezeichnung völlig unterschiedlicher Ruderformen mit demselben Begriff, wie zum Beispiel das Seitenruder, das der Autor zwar richtig mit Bezug auf das im nordeuropäischen Raum verbreitete, an der Steuerbordseite befestigte Ruder anwendet, aber auch auf das Steuerruder des Mittelmeerraums. Außerdem sind die Bezüge auf Darstellungen von Rudern äußerst sparsam gesät und somit sind die

Mutmaßungen des Verfassers für den Leser nicht visuell nachvollziehbar. Insbesondere dieser Teil hätte von einer reicheren Bebilderung erheblich profitiert. Neben dem Heckruder wird anhand der mutmaßlichen Überreste des Kielschweins und weiterer baulicher Eigenheiten versucht, weitere Details einzuordnen, wobei – wie anfangs erwähnt – die Diskussion in eine generelle Fundvorstellung abgeleitet, die wenig direkten Bezug zu tatsächlich beobachteten Details hat und dann in einem besonders skurrilen Ansatz (S. 154) aus vermeintlich unerklärbaren Nagelresten in der Hecksektion auf das Vorhandensein von Fendern schließt, wobei die Dimensionierung und Platzierung am Rumpf (unter der Wasserlinie und am Heck, wo der Rumpf sich schon verjüngt) völlig außer Acht gelassen wurde. Rech offenbart einen typischen Bestätigungsfehler, einen Confirmation bias, der sich aus seinem Wunschdenken ergibt, das Schlachte-Wrack mit möglichst vielen Beobachtungen aus anderen mittelalterlichen Wracks – speziell mutmaßlichen Koggen – in Bezug zu setzen, obwohl klare Übereinstimmungen fehlen.

Ein weiteres Manko, das insbesondere in diesem Kapitel auffällt, ist eine gewisse Schludrigkeit im Umgang mit zitierter Fachliteratur. Dies ist mir zunächst hinsichtlich meiner eigenen Arbeit aufgefallen (so S. 110; 127). So stellt der Autor meine Annahme als nicht richtig hin, dass es sich bei drei Löchern im Boden um Bohrungen zur Messung der Wandstärke gehandelt haben könnte. Hierbei unterschlägt er allerdings, dass die Bildunterschrift des hier zitierten Rezensenten sich tatsächlich so liest »Holznagellöcher zur Aufnahme der Halbspanten oder Löcher zur Messung der Dickwandigkeit während des Herstellungsprozesses« (D. Zwick, Variationen in der mittelalterlichen Schiffbautechnik anhand von Wrackfunden in Bremen. *Holzbau in Mittelalter und Neuzeit*. Mitt. Dt. Ges. Arch. Mittelalter u. Neuzeit 24, 2012, 283–298). Und in der Wiedergabe des dendrochronologischen Untersuchungsergebnisses zu den Holzproben vom Kuggmaren-Wrack (Schweden) macht der Verfasser gleich zwei Fehler: Er bezieht sich auf eine angebliche Kraweelbeplankung, die eigentlich keine ist, denn die untersten Plankengänge liegen nur mittschiffs bündig, aber sie überlappen einander (wie bei der »Bremer Kogge«) zunehmend zu den beiden Stevenenden hin. Auch gibt Rech die Datierung der Beplankung mit einem Zeitraum von 1138–1186 (S. 150) irreführend wieder, denn die hier erwähnten Eckjahre beziehen sich auf den jeweils letzten Jahresring, weshalb der entscheidende Termin post quem unter Berücksichtigung des Splintholzanteils noch einige Jahre nach 1186 ansetzen müsste, also höchstwahrscheinlich in das frühe dreizehnte Jahrhundert, wie die Autoren des zitierten Artikels selbst erwähnen

(J. Adams / J. Rönby, Kuggmaren 1. The first cog find in the Stockholm archipelago, Sweden. Intern. Journal Nautical Arch. 31 H. 2, 2002, 172–181, hier 176). Mittlerweile liegt dank Aoife Dalys Dissertation (Timber, Trade and Tree-Rings. A dendrological analysis of structural oak timber in northern Europe, c. AD 1000 to c. AD 1650 [Esbjerg 2007]) ein exakteres Ergebnis vor – nämlich um oder nach 1215 – das dank des Splintholzanteils einer weiteren Probe ermittelt wurde.

Obwohl im elften Kapitel eigentlich auf den Schiffstyp eingegangen werden soll, dem das Wrack zuzuordnen ist, hebt es sich vom vorhergehenden Kapitel nicht wesentlich ab, denn abermals verliert sich Rech in langwierige Vergleiche, diesmal zum Beispiel zu unterschiedlichen Holzspezies bei »Dübeln« (sic!), bis hin zu einer Diskussion über den Flusstransport von Tuffsteinen. In der für das Kapitel relevanten Diskussion spiegelt sich eine sehr statische Wahrnehmung zur Etymologie historischer Schiffstypenbezeichnungen wider, denn in diesem Teil wird pauschal versucht, Schiffe des Mittelalters und der Neuzeit – von Koggen, Ewern bis sogar Haikuttern – an bestimmten baulichen Kriterien festzumachen. Ganz in der forschungsgeschichtlichen Tradition des frühen zwanzigsten Jahrhunderts werden Details beziehungsweise deren Fehlen in Darstellungen und schriftlichen Quellen überinterpretiert und reine Hypothesen als Ergebnisse präsentiert. Obwohl der Verfasser einräumt, dass jede Typendefinition ihre Schwächen hat und man daher eher von einem Grundtyp ausgehen sollte, stellt sich für ihn nicht die Aufgabe, die am Schlachte-Wrack beobachteten baulichen Merkmale einer objektiveren Klassifikation beziehungsweise Typenbezeichnung zuzuführen. Im Gegenteil, er will das Wrack an einen bereits historisch konnotierten Begriff binden, nämlich an den der »Kogge«, deren bauliche Eigenheiten in keiner einzigen Schriftquelle festgehalten ist (diese wurden vielmehr indirekt abgeleitet).

Damit begibt sich Rech in den breit ausgetretenen Pfad der »Koggenforschung« der sechziger und siebziger Jahre, als noch fast jedes mittelalterliche Wrack im südlichen Nordseeraum als Kogge bezeichnet wurde. So wird dann die Bezeichnung des Schlachte-Schiffs als Kogge beziehungsweise Proto-Kogge zu einer selbsterfüllenden Prophezeiung, die an erstaunlich wenig Kriterien festgemacht ist, von denen keine ein Exklusivmerkmal für die vermeintlichen Koggen darstellt, selbst wenn man willens wäre, die vom Autor zugrunde gelegte Definition anzuwenden. Eine Verwandtschaft zu den konzeptionell ähnlich konstruierten Wrackfunden vom Utrecht-Typ, die ebenfalls aus einer mit Planken erweiterten Bodenschalenkonstruktion bestehen, schließt Rech mit dem Hinweis aus, dass der Utrecht-Typ ein reines Flussfahrzeug sei und die

Bodenschale im Schlachte-Wrack als eigenständige technische Innovation gelten müsste, »um das neu eingeführte Heckruder sicher am Schiffskörper zu befestigen« (S. 168). Dieses Argument ist faden-scheinig, denn es setzt voraus, dass Zeitgenossen eine normale Stevenkonstruktion als zu fragil für die Aufhängung eines Ruders betrachteten, was jeglicher Grundlage entbehrt.

Die Art, wie der Begriff »Kogge« mit Hinblick auf archäologische Wrackfunde angewendet wurde, ist in der Schiffsarchäologie seit den späten neunziger Jahren in die Kritik gekommen und in letzter Zeit vermehrt auch seitens der Historiker. Auf diese Kritik wird zwar eingegangen, allerdings äußerst halbherzig, denn dieser wird durch *Reductio ad absurdum* Argumente und Auslassungen nicht wirklich Rechnung getragen. So wird Reinhardt Paulsens Postulat (Die Koggen-diskussion in der Forschung, *Hansische Geschl.* 128, 2010, 19–112, hier 61), dass es im Mittelalter »keine definierten Schiffstypen« gab, vom Verfasser ohne Umschweife abgelehnt, wobei dieser lediglich die Kapitelüberschrift zitiert, nicht aber auf die eigentliche Essenz des Arguments eingeht. Paulsen hebt hervor, dass es im Mittelalter keine definierten Schiffstypen im Sinne des modernen Schiffbaus gab, da Schiffbau noch ein reines Handwerk war, das von Generation zu Generation weitergegeben wurde und sich folglich unter einem Schiffstypenbegriff keine einheitliche Bauform wie im heutigen Sinne etablieren konnte. So vehement Rech die Kritik – meist ohne sie gedanklich durchdrungen zu haben – vom Tisch fegt, so unkritisch übernimmt er die Meinung vom vielfach zitierten Detlev Ellmers, den er auf einer Konferenz einmal als den »Papst der Schiffsarchäologie« bezeichnet hat. Es ist folglich kaum verwunderlich, dass dem Kapitel ein *Argumentum ad verecundiam* zugrunde liegt, bei dem ein blinder Autoritätsglaube der objektiven Neubewertung im Wege steht.

Das dreizehnte Kapitel geht der Frage nach der Herkunft des Schiffes nach. Da die Provenienz der einzig datierten Planke nur sehr grob auf ein Ursprungsgebiet zwischen Niedersachsen und dem südlichen Teil der jütischen Halbinsel deutet und weitere Probenentnahmen für den Autor nicht in Frage kommen, da dies einem »weiteren Malträtieren des geschundenen Schiffes« gleichkäme (S. 179), ist die weitere Diskussion rein hypothetisch. Der schon im vorausgehenden Kapitel konstruierte Bezug zu anderen sogenannten Kogge-Wracks wird nun a priori als gegeben angesehen, um anhand aller anderen vermeintlichen Koggenfunde einen gemeinsamen Ursprungsort zu bestimmen. Dabei stellt sich Rech den neueren Erkenntnissen der dendrochronologischen Forschung entgegen und bezweifelt sogar grundsätzlich die dahinterstehende Methodik zur Erstellung von Regionalkurven.

Während die Provenienz der zitierten Wrackfunde alle mehr oder weniger Richtung südliche jütische Halbinsel deutet, soll der frühe »Koggenbau« nach Auffassung des Autors trotzdem im südlichen Nordseeraum stattgefunden haben. Somit kommt eine Entwicklung auf der jütischen Halbinsel für den Verfasser überhaupt nicht in Frage, da er dort ausschließlich den nordischen Klinkerschiffbau verortet sehen will. Die Möglichkeit, dass sich unterschiedliche schiffbauliche Traditionen in bestimmten Gebieten überlappt haben könnten, will er partout nicht in Betracht ziehen. Insbesondere hier manifestiert sich eine sehr unwissenschaftliche Vorgehensweise, wobei sich mangelnde Falsifizierbarkeit und zur Gewissheit erhobene Klischees gegenseitig bedingen.

Das vierzehnte Kapitel geht der Frage der Hafenenwicklung an Balge und Weser nach und somit den geomorphologischen Änderungen der mittelalterlichen Flusslandschaft, die sich von dem heutigen Flusslauf drastisch unterscheidet. Anhand von archäologischen, historischen und geologischen Quellen versucht der Autor, Verläufe und Tendenzen der Hafenenwicklung aufzuzeigen. Es werden viele einzelne Befunde beschrieben, die von datierten Uferbefestigungen über Schiffbauplätze mit den charakteristischen Kalfatklammern bis zu zugeschütteten Kanalabschnitten führen, die räumlich auf einem Plan von 1796 mit unterlegtem modernen Katasterplan verortet werden. Dieser gibt leider nicht annäherungsweise den mittelalterlichen Flussverlauf und das Stadtbild wieder, mit Ausnahme von einigen Straßenverläufen, auf dessen – für die Stadtopografie – aufschlussreiche Namensgebungen gar nicht hingewiesen wird (etwa »Balgebrückstraße« oder »Stintbrücke«). In diesem Kapitel wäre eine Rekonstruktion des mittelalterlichen Stadtplans auf Grundlage der erwähnten Befunde sinnvoll gewesen. Der hypothetischen Diskussion zur Hafenenwicklung liegt die Annahme zugrunde, dass Bremen durchweg ein reiner Seehafen war. Gänzlich unerwähnt bleibt die Umstellung auf den Leichterverkehr im frühen fünfzehnten Jahrhundert, als Bremen kaum noch von Seeschiffen angelaufen werden konnte, die stattdessen in der Wesermündung ankerten, um von Leichtern be- und entladen zu werden.

Abschließend werden noch die Kalfaterungen und Moos-Seile durch Michael Wesemann (Kapitel 15) und der Bau eines Teilmodells des Schlachte-Schiffs durch Wilhelm Voigt (Kapitel 16) vorgestellt. Ersterer war unmittelbar an der Ausgrabung beteiligt und kann als Biologe die Eigenschaften der unterschiedlichen Moosarten beleuchten, die im Zusammenhang mit dem Wrackfund stehen. Und Letzterer gibt Einblicke in die praktische Holzbearbeitung anhand eines im Maßstab eins zu zehn gebauten Teilmodells.

Resümierend beinhaltet das Werk ein paar sehr interessante Details zum Wrack selbst und zur Hafens- und Stadtentwicklung Bremens, aber Aufbereitung und Diskussion sind äußerst mangelhaft. Die zuweilen langatmigen Ausführungen, die oftmals irrelevant für die Themenvorgabe der einzelnen Kapitel sind, lassen oft keinen roten Faden erkennen. Das Einzige, was sich als roter Faden durch fast sämtliche Kapitel schlängelt, sind die Auswirkungen des Durcheinanders nach der Ausgrabung. Die autobiographischen Einschläge,

mit welchen Manfred Rech den Leser anscheinend zum Komplizen seiner Entscheidungsfindungen, Rechtfertigungen und Ansichten machen will, wirken in einem Fachbuch deplatziert. Erfreulich ist einzig der Umstand, dass noch rund zwei Drittel des Wracks unter dem Straßenpflaster an der Balge in situ erhalten geblieben sind und somit nicht für eine Erforschung unter besseren Voraussetzungen verloren gegangen sind.

Schleswig

Daniel Zwick