

## DIE BREMER HANSE-KOGGE

*Ein Schlüssel zur Schiffahrtsgeschichte  
Fund – Konservierung – Forschung*

UNTER MITARBEIT VON: H. ABEL, J. BAUCH, S. FLIEDNER, H. GENIESER, W.-D. HOHEISEL,  
H. LADEBURG, K. LÖBE, D. NOACK, R. POHL-WEBER

*Monographien der Wittheit zu Bremen Bd. 8 (Verlag F. Röver, Bremen, 1969) 209 S., 155 Abb.,  
2 Faltkarten und 1 Lageplan auf dem Vorsatzpapier, ausführliches Sach- und Stichwortregister*

Das Schiff war in fast allen Epochen der größte freibewegliche Gegenstand, den der Mensch schuf zur Eroberung eines ihm von Natur fremden Lebensraumes. Deshalb stellte der Bau eines Schiffes von Anfang an höchste Anforderungen an Erfindergabe und handwerkliches Können. Schon kleinste Fehler oder Nachlässigkeiten konnten den Benutzer hilflos dem fremden Element ausliefern. Schiffe sind deshalb besonders bedeutungsvolle Zeugnisse menschlichen Kulturschaffens. Aber kaum ein anderes Werk vergleichbarer Größe und Bedeutung ist so kurzlebig. In unseren Breiten ist Nelsons „Victory“ aus der Schlacht von Trafalgar (Baujahr 1765) das mit Abstand älteste Schiff, das – dank besonderer konservatorischer Maßnahmen – bis heute im Original über Wasser erhalten blieb. Gewöhnlich betrug die Lebensdauer eines großen hölzernen Seeschiffes viel weniger als ein Menschenalter. Was wüßten wir von den Meisterwerken der Architektur, wenn uns als ihr ältester Bau ein Spätbarockschloß und aus dem 19. Jahrhundert vielleicht noch ein paar Bahnhöfe erhalten geblieben wären, alles ältere hingegen nur aus mehr oder weniger zufälligen Nachrichten und bildlichen Darstellungen oder ausgegrabenen Grundmauern zu erschließen wäre? So aber ist der Überlieferungsstand für die Geschichte des Schiffbaus. Noch bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts fuhren große Schiffe, von denen es heute nicht einen Bauplan gibt, so daß nur der Spaten des Ausgräbers verlorene Dokumente zurückgewinnen kann.

Dabei lassen sich Schiffe nicht ausgraben wie Steinbeile oder Tongefäße. Machen schon die Größe und die Lage unter Wasser eine Bergung zu einer schwer lösbaren Aufgabe, so beginnen die eigentlichen Schwierigkeiten erst, wenn es gilt, wahre Berge weicher und nasser Holzteile zu konservieren. Immerhin trug das Wasser, in dem Schiffe untergegangen sind, nicht unwesentlich dazu bei, daß das Holz, aus dem sie gebaut sind, nicht vergangen ist.

Die im anzuzeigenden Buch von R. Pohl-Weber (S. 15–38) beschriebene, dramatische Bergung der Bremer Kogge ist das beste Beispiel dafür, daß nicht der Zufall einer Entdeckung, sondern die entschlossene Tatkraft der Ausgräber, die mit all diesen Problemen fertig werden müssen, über Erfolg oder Mißerfolg der Schiffsarchäologie entscheidet. Denn auf Wracks von Wasserfahrzeugen stieß man zu allen Zeiten bei vielerlei Bauarbeiten im Küstengebiet, in Mooren oder Flußauen. Soweit das Holz noch fest war, hat

man es gewöhnlich zum Feuern zerschlagen. Allenfalls erschien eine kuriose Notiz in der Zeitung. Erst der dänische Archäologe C. Engelhardt hatte 1863 den Mut und die Ausdauer, ein ungefügtes Schiff von 22,8 m Länge und 3,3 m Breite nicht nur freizulegen, sondern vollständig zu heben, zu konservieren und in einem Museum allen Leuten zugänglich aufzustellen (heute: Landesmuseum Schleswig). Er hat mit seiner Pioniertat ein einzigartiges Denkmal, das bisher für seine Zeit ohne Parallele ist, der Forschung zugänglich machen können. Norwegen folgte bald mit den aus Grabhügeln geborgenen, großen Wikingerschiffen (heute: Universitetets Oldsaksamling Oslo). Auch in den ehemals deutschen Ostgebieten hatte man sich schon vor der Jahrhundertwende mit großem Einsatz um die Erhaltung wichtiger Schiffsfunde in den Museen von Stettin, Danzig und Königsberg bemüht. Im Gebiet der heutigen beiden deutschen Staaten war bis zur Hebung der Bremer Kogge im Jahre 1962, also fast 100 Jahre nach Engelhardt, noch jeder derartige Bergungsversuch gescheitert. Lediglich zahlreiche Einbäume füllen die Keller von Heimatmuseen. Ein Holzschiff von der Größenordnung dieser Kogge ist bisher allerdings nur einmal mit der noch größeren „Wasa“ 1961 im Hafen von Stockholm gehoben worden. Aber die „Wasa“ konnte man im Verband und in aller Ruhe aus stehendem Wasser bergen. Die Kogge hingegen war ein Trümmerhaufen im Tidebereich (Tidenhub über 3 m) mit ständig strömendem Wasser. Die Einzelteile mußten schließlich mit einer Spezial-Taucherglocke aus dem fließenden Schlamm des Weserbodens mühsam herausgesucht werden. Zudem stand die Bergung des Wracks unter dem ständigen Zeitdruck dringender Hafenbauarbeiten und der späten Jahreszeit. Daß sie dennoch gelang und mit bewundernswerter Sorgfalt durchgeführt wurde, ist der Entschlossenheit und dem uneingeschränkten Einsatz S. Fliedners und seiner Mitarbeiter zu danken.

Aber damit war die Erhaltung dieses Schiffes noch keineswegs gesichert. D. Noack hat die von ihm erarbeiteten Pläne „Zur Verfahrenstechnik der Konservierung des Holzes der Bremer Kogge“ (S. 127–156) vorgelegt, die eine Naßverleimung der Holztrümmer nach einer eigens dafür entwickelten Methode vorsehen. Danach soll das zusammengebaute Schiff vollständig in ein Polyglykolbad eingetaucht werden. Das ist zweifellos das beste bisher bekannte Konservierungsverfahren für Hölzer, die jahrhundertlang im Wasser lagen. Aber bis zu seinem Abschluß werden Jahrzehnte vergehen, so daß man plant, das Becken wenigstens teilweise aus Glas zu bauen, damit das Schiff auch während der Konservierung von allen Seiten besichtigt werden kann. Nach meiner flüchtigen Überschlagsrechnung muß ein solches Becken weit über 1000 t Flüssigkeit fassen können. Wie man ein solches Bassin aus Glas bauen kann, bleibt eine offene Frage, an der die an sich elegante Lösung noch scheitern könnte.

Weniger problematisch ist die von H. Ladeburg beschriebene „Untersuchung und Konservierung der Eisenteile der Bremer Kogge“ (S. 157–168). Der Leser wird jedoch auf ein besonderes Verfahren zum Entzug von Chlorid-Ionen aus dem Eisen neugierig gemacht, dessen Prinzip wegen noch nicht abgeschlossener Versuche noch verschwiegen wird. Es sei aber der Hinweis gestattet, daß die Lagerung der unpräparierten Eisenteile

in einem Behälter mit Stickstoff die Einwirkungen der aggressiven Stoffe und der Feuchtigkeit der Atmosphäre viel sicherer ausschließt als Exsikkatoren.

Sofort einleuchtend erscheinen auch dem kritischen Leser die Vorschläge W.-D. Hoh-eisels zur „Aufstellung und Sicherung des Schiffskörpers im Haus der Kogge“ (S. 169 bis 179). Ein kombiniertes System von Auflagern für den Kiel und Aufhängevorrichtungen für die schweren Innenhölzer macht eine von Gerüsten unbeeinträchtigte, all-seitige Besichtigung des Objektes möglich. Man wird dieses Schiff freilich auch in einem eigens dafür konstruierten Gebäude ausstellen müssen, über dessen Standort bei Druck-legung des Sammelwerkes noch nicht entschieden war. Diese Entscheidung ist inzwi-schen gefallen: Die Kogge wird eines der bedeutendsten Schaustücke des neu errichteten Deutschen Schifffahrtsmuseums in Bremerhaven werden.

Man kann sich nach den bisherigen Angaben bereits eine gewisse Vorstellung davon machen, welcher Einsatz an Arbeit und Mitteln nötig war, um diesen einmaligen Schiffsfund der Nachwelt zu erhalten. Dazu wäre es nie gekommen, hätte nicht S. Fliedner von Anfang an die wissenschaftliche Bedeutung dieses Fundes erkannt und den entschei-denden Gremien verständlich machen können: Die Kogge bildet ja nicht nur das bislang noch fehlende Glied zwischen den jüngsten Schiffen der Wikingertradition und den neuzeit-lichen Schiffsfunden Skandinaviens. Mit der Bergung der Kogge wurde vielmehr ein neues Kapitel in der Geschichte der Seefahrt aufgeschlagen, das einer nicht-wikingischen Schiffbautradition, nämlich der friesisch-deutschen, die man bisher noch nicht richtig beschreiben konnte. Wohl hatte W. Vogel in seiner grundlegenden „Geschichte der deutschen Seeschifffahrt“ (1915) wenigstens einen Überblick über die Schifffahrt der Hanse-zeit zu geben vermocht, mußte aber noch viele Probleme offenlassen. Im Hinblick auf das anzuzeigende Werk sei besonders hervorgehoben, daß er den Unterschied zwischen Holk und Kogge, den beiden wichtigsten Schiffstypen der Hansezeit, nicht heraus-zuarbeiten vermocht hatte. Dies gelang erst P. Heinsius in seiner Dissertation „Das Schiff der hansischen Frühzeit“ (1956) anhand außerordentlich genauer Beobachtungen an Städtesiegeln mit Schiffsdarstellungen. Für die Zeit dieser Siegel-Bilder (also etwa 13.–14. Jh.) ist diese Untersuchung das Standardwerk der Schiffsgeschichte geworden. Seine Ergebnisse für die ältere Zeit sind indessen nicht unwidersprochen geblieben.

Erst vor diesem forschungsgeschichtlichen Hintergrund ist der anzuzeigende Sammel-band mit seinen verschiedenen Berichten und Untersuchungen voll zu würdigen. Er führt den Leser einerseits ein in den noch keineswegs abgeschlossenen Kampf um die Erhaltung des einzigartigen Denkmals und versucht andererseits dessen schiffsgeschicht-lichen Ort zu bestimmen. Über die Konstruktion der Kogge erfährt der Leser nur Bei-läufiges aus dem Bergungsbericht und aus zwei Zeichnungen zur Aufstellung der Kogge (S. 15 ff. und S. 170–172). Der im Untertitel versprochene Schlüssel zur Schifffahrts-geschichte wird ihm also noch nicht gereicht, er wird vielmehr auf die Zeit vertröstet, wenn die Kogge endgültig zusammengebaut sein wird. Das ist zwar für Detailfragen sachlich gerechtfertigt, aber vielleicht sollte man trotzdem der nicht zuletzt durch dieses

Buch geweckten Neugier des Lesers etwas mehr entgegenkommen: denn daß die Bremer Kogge in der Tat einen Schlüssel zur Schiffahrtsgeschichte bildet, unterliegt keinem Zweifel. Für kein anderes ausgegrabenes Schiff kann man den Werftplatz so genau festlegen wie für die Kogge, die nach dem Bergungsbericht von R. Pohl-Weber (S. 15–38) noch nicht ganz fertig war, als sie nur wenig unterhalb Bremens mit vielerlei Werkzeug (Abb. S. 30), aber ohne Ladung an Bord unterging. Sicherlich hat sich das fast fertige Fahrzeug bei einem Hochwasser von seinem Werftplatz in Bremen „Am Teerhof“ losgerissen. Der Archäologe und Historiker, der beurteilen will, wie es zum Untergang des Schiffes kam, wird besonders K. Geniesers „Geologischen Beitrag zur Fundsituation der Bremer Kogge“ (S. 181–202 und 2 Faltkarten) begrüßen. Aus ihm geht hervor, „daß die – wahrscheinlich schon mit Schlagseite – stromab treibende Kogge in Strudel geriet, die durch das Einmünden einer Seitenrinne in den Hauptarm der Weser ausgelöst wurden. Dabei kam das Schiff mit dem Heck so heftig in Grundberührung, daß das Heckruder mitsamt einer der Ruderösen abbrach. Das Schiff saß damit endgültig fest und wurde mit Schlick und Treibsand ausgefüllt“ (S. 201). Daß dieser Artikel außerdem dem Geologen Aufschlußreiches zu bieten hat, sei nur am Rande erwähnt.

Abgesehen von der „Wasa“ und einem Einbaum der Zeit um 600 n. Chr. aus Speyer gibt es auch kein ausgegrabenes Wasserfahrzeug nördlich der Alpen, das mit annähernder Sicherheit datiert werden kann wie die Bremer Kogge. J. Bauch hat „Die Bauzeit der Bremer Kogge“ (S. 123–126) durch dendrochronologische Untersuchung eines bis zur Waldkante erhaltenen dicken Eichenbalkens mit der süddeutschen Standardkurve für Eichen sicher synchronisieren können. Danach wurde die Eiche für diesen Balken 1378 im Mittelgebirge gefällt und auf der Weser nach Bremen geflößt. Nicht sehr viel später, also etwa um 1380 ist dann hier die Kogge gebaut worden. Schließlich gehört das Bremer Schiff zu den ganz wenigen Schiffsfunden, dessen zeitgenössische Typenbezeichnung bestimmt ist. S. Flidner hat es bereits 1964 in einer Studie von faszinierender Prägnanz und Kürze („Die Bremer Kogge“) mit voller Sicherheit als Kogge identifiziert. Da man an dem Bremer Fund die typischen Konstruktionsdetails einer Kogge erkennen kann (Boden kraweel, Seiten in Klinkertechnik gebaut; kantiger Ansatz von Steven und Seitenhölzern an den Boden), wird es erstmals möglich, die Geschichte dieser Konstruktion über andere Schiffsfunde mit denselben Merkmalen in größere zeitliche Tiefen zurückzuverfolgen. So konnte O. Crumlin-Pedersen bereits 1965 an die Bremer Kogge außer einigen Schiffsfunden aus dänischen Gewässern die wenigen erhaltenen Teile des Schiffes von Brügge (5.–7. Jh.) anschließen. Weitere Schiffe dieses Typs wurden 1873 bei Danzig-Brösen und 1933 in Kalmar (beide hohes Mittelalter) ausgegraben, der Schiffszimmerplatz für ein Schiff gleicher Bauart aus dem 7. Jh. schließlich 1949 auf der Wurt Hessens bei Wilhelmshaven. Danach sind die frühesten Koggen flachbodige Küstenfahrzeuge mit ausgeprägter Kimm und winkligen Stevenansätzen, wie sie in den Wattengebieten der südlichen Nordsee verkehrten, wo sich auch die frühesten schriftlichen Belege (seit dem späten 9. Jh.) finden.

S. Fliedner, der mit seinem Beitrag zur Schiffstypengeschichte „Kogge und Hulk“ (S. 39–121) den umfangreichsten Artikel zu dem vorliegenden Buch beisteuerte, hat diesen sicheren Weg der Suche nach Schiffsfunden verwandter Bauart nicht beschritten, obwohl er Crumlin-Pedersens Arbeit kennt. Er hat stattdessen, ausgehend von Heinsius, soweit ich sehe alle von diesem nicht herangezogenen schriftlichen Erwähnungen der Kogge aus dem 9.–11. Jh. untersucht. Um diese wichtigen Quellen so weit wie möglich auswerten zu können, hat er die nicht geringe Mühe auf sich genommen, sich in das ihm fremde Gebiet der Philologie mit Erfolg einzuarbeiten (S. 39, Anm.). Sein Grundgedanke ist auf den ersten Blick einfach und bestechend: Über die Etymologie der Schiffsbezeichnungen soll Aufschluß über den Ursprung der Schiffstypen gewonnen werden. Die dazu nötigen philologischen Herleitungen sind grammatisch und lautgeschichtlich korrekt, wenn man auch darüber streiten kann, ob in Formen wie „huelec“ der Vokal zwischen -l- und -c- statt als Rest einer sonst ausgefallenen Deminutivendung (+-ik), wie F. meint, nicht einfacher als Sproßvokal zu deuten sei (so S. 61, Anm. 130!). Unmittelbar damit zusammen hängt die Beurteilung des in der Orthographie zwischen o und u wechselnden Stammvokals, für den die Aufhellung durch folgenden Liquid und Konsonant nicht erwogen wurde.

Für die Bezeichnung Hulk erschließt F. auf diese Weise die Grundbedeutung „kleiner Hohler“, was abgesehen von der nicht eindeutig nachweisbaren Deminutiv-Form im Prinzip richtig ist und bei einer Schiffsbezeichnung nichts Besonderes zu sein scheint. In einem zweiten Ansatz geht er von dem New-Shorehamer Siegel aus, das bereits Heinsius in die wissenschaftliche Diskussion eingeführt hatte, weil es ein in der Umschrift als „hulc“ bezeichnetes Schiff darstellt. In Anlehnung daran kann er andere, ähnliche Schiffsbilder als Darstellungen des Holk identifizieren, so z. B. völlig richtig die Wiedergabe von Schiffen auf Münzen der karolingischen Haupthäfen im Englandhandel Quentovic und Dorestad. Selbst den Schiffsfund von Utrecht zieht er – wie vor ihm bereits F. Hufnagel und O. Crumlin-Pedersen – in diesem Zusammenhang heran (S. 64), aber wie ein Hulk gebaut war und wodurch er sich von anderen Schiffen, namentlich der Kogge, unterscheidet, bleibt verschwommen, was besonders auffällt, wenn F. vom Utrechtschiff schreibt: „Freilich, um jenes Seeschiff, den Hulk selbst, handelt es sich hier nicht . . .“. Hätte er mehr Gewicht auf die Bauweise gelegt, dann hätte er auch verstanden, weshalb nur Schiffe dieser Konstruktion die Bezeichnung Hulk trugen und seine Herausarbeitung der etymologischen Grundbedeutung „hohl“ würde nicht in der Luft hängen: Tragendes Konstruktionselement des Schiffes von Utrecht ist nämlich ein *ausgehöhlter Baumstamm*. Kleinere Boote, die ebenso auf einen Einbaum aufbauen, sind in Antwerpen, Kentmere (Westmoreland) und Rieda a. d. Weser ausgegraben worden. Sie geben eine klare Vorstellung von der Variationsbreite innerhalb dieser eindeutig von allen anderen Schiffstypen abgrenzbaren Bootsgruppe, aus der heraus sich der seegehende Hulk im frühen Mittelalter als Großschiff im Verkehr zwischen England und der Rheinmündung entwickelt hatte.

Für die Schiffsbezeichnung Kogge (S. 39–54.77) erschließt F. auf etymologischem Wege die Grundbedeutung „Muschel“, weil nicht nur der Schiffstyp, sondern auch bestimmte Muschelsorten mit dem Stamm „kok-“ bezeichnet wurden. Dieser Schluß ist schon rein philologisch bedenklich, weil die Quellenlage eine derart eindeutige Etymologie keineswegs gestattet. Zudem hat F. unser heutiges Wort „Koog“ (eingedeichtes, der See abgewonnenes Landstück), das als mnl. „cogghe“ überliefert ist, überhaupt nicht berücksichtigt. Nach dieser unsicheren Grundlage bestimmt er dann die frühe Kogge als ein „allseitig schalenförmig und rundlich sich wölbendes“ Schiffsgefäß (S. 77). Dieser Definition entspricht nun aber nicht etwa die Bremer Kogge, sondern sehr genau das Schiff von Utrecht, das aber doch F. selbst unter die Verwandten des Hulk rechnet. Die Verwirrung geht so weit, daß dem Leser ein und dieselbe Prägung einer karolingischen Dorestadmünze auf Fototafel Abb. 2 als Darstellung des Holk und auf der Strichzeichnungsabb. 59 als Kogge präsentiert wird oder Bootsdarstellungen in alpenländischen Handschriften mit der typischen Beruderung der Alpenseen und -flüsse Vorgänger der Kogge wiedergeben sollen (Abb. 48 und 69). Ebenso müssen englische Darstellungen des Schiffstyps Kiel (Abb. 78–84) als Koggenbilder erhalten. Die einzigen mit Sicherheit auf die Bauweise der Kogge beziehbaren frühen Darstellungen auf den wohl in Haithabu geschlagenen Dorestad-Nachprägungen des 9. Jhs. fehlen dagegen ebenso wie alle diejenigen Schiffsfunde, die mit der Konstruktion der Bremer Kogge aufs engste verwandt sind, denn diese sind genausowenig „allseitig . . . rundlich“ wie die Bremer Kogge.

Diese weitreichenden Folgen einer als ein wenig zu sicher angesehenen etymologischen Schlußfolgerung dürfen freilich nicht davon ablenken, daß es F. als erstem gelungen ist, einen mittelalterlichen Schiffsfund mit voller Sicherheit mit seiner zeitgenössischen Typenbezeichnung in Verbindung zu bringen und damit überhaupt die Voraussetzung für alle Anstrengungen zu seiner Hebung und Rettung für die Forschung und die Öffentlichkeit zu schaffen.

DETLEV ELLMERS