

Gabriele Dummschat

Klaus Störtebeker und die Hanse

Seefahrt und Piratenleben

HINSTORFF

Dank der Autorin

Mein Dank geht an alle, die mit mir zusammen an dieses Projekt geglaubt haben. Besonders hervorheben aus dieser Gruppe Menschen möchte ich meinen Mann Rüdiger (nicht nur für seine mentale, sondern auch für seine fotografische Unterstützung), meine Söhne Tobias und Kai Henrik sowie Susanne, Sandra und Klaus. Danke für's Vorablesen der Texte, für eure Geduld, für euer Lob und eure Kritik. All dies steckt mit im vorliegenden Buch.

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <http://dnd.ddb.de> abrufbar.

Alle Rechte vorbehalten, Reproduktionen, Speicherungen in Datenverarbeitungsanlagen, Wiedergabe auf fotomechanischen, elektronischen oder ähnlichen Wegen, Vortrag und Funk – auch auszugsweise – nur mit Genehmigung des Verlages.

© Hinstorff Verlag GmbH, Rostock 2016
Lagerstraße 7, 18055 Rostock
www.hinstorff.de

1. Auflage 2016

Herstellung: Hinstorff Verlag GmbH
Lektorat: Henry Gidom
Druck und Bindung: CPI books GmbH
ISBN 978-3-356-02044-1

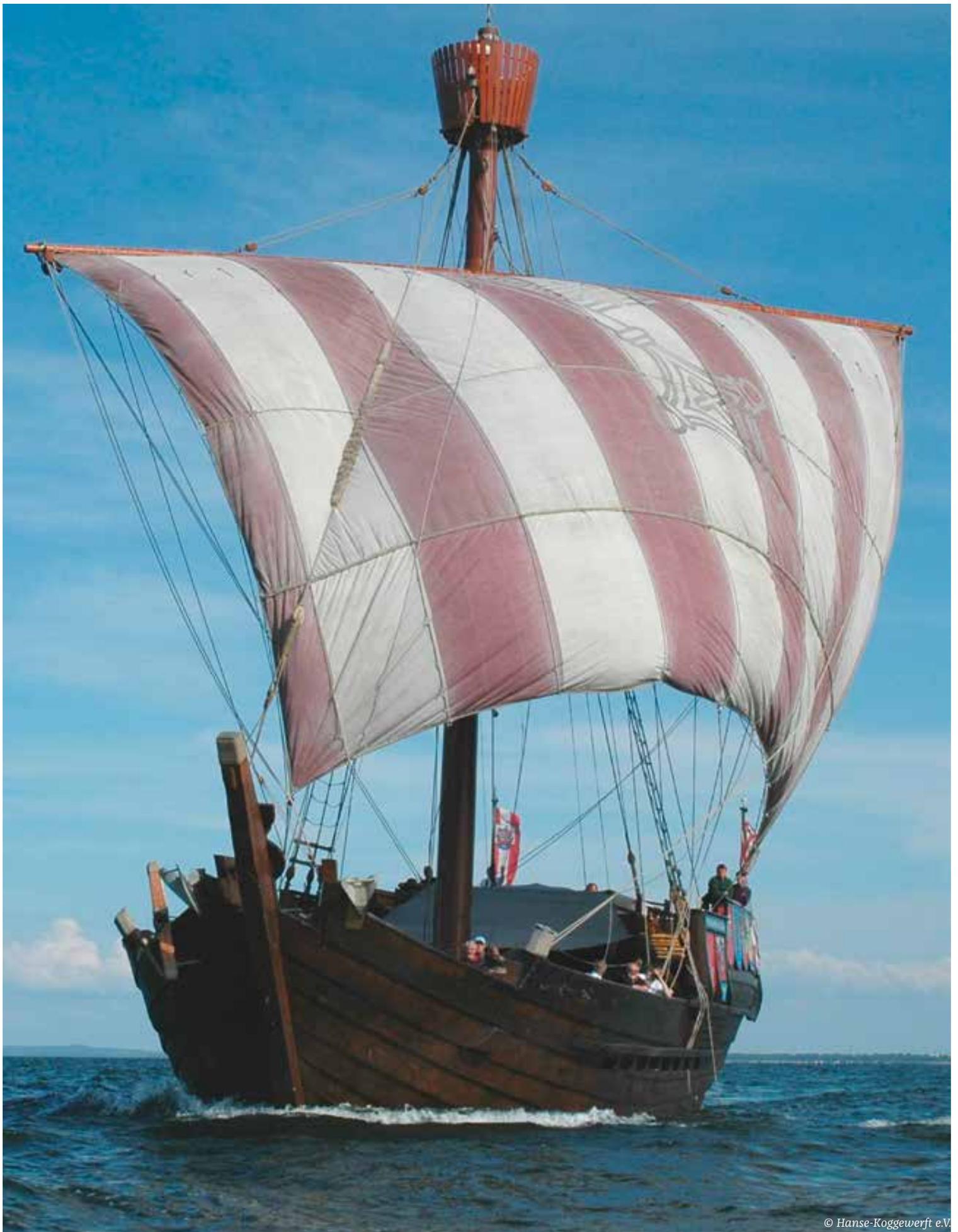
Bildnachweis:

Coverabbildungen: Hamburg Museum, Foto: Monika Janke-Bouchard (Schädel); Hanse Sail Rostock / Lutz Zimmermann (Koggen); Hans Weigel d.Ä. (Ansicht Bremens von 1564)

Nicht namentlich gekennzeichnete Abbildungen oder Fotos befinden sich im Privatarchiv der Autorin.

Inhalt

- 5** Einleitung
- 7** Vitalienbrüder. Aus Raubrittern werden Piraten
- 9** Likedeeler. Zu gleichen Teilen
- 11** Klaus Störtebeker. Berühmtheit ohne Gesicht
- 13** Störtebekers Kumpane. Freunde bis in den Tod
- 15** Koggen. Innovative Schlickrutscher
- 20** Koggen-Zubehör. Koggen-ABC
- 26** Hanse und Handel. Vom reisenden Händler zum Global Player
- 32** Schifffahrt. Ankommen ist das Ziel
- 36** Waffen/Entern/Kampf. Feuertöpfe und andere Fernwaffen
- 40** Beute. Geiseln, Silber, Salzheringe
- 43** Leben an Bord. Haferbrei und Hülsenfrüchte
- 48** Arbeiten an Bord. Mit der Kogge vor dem Wind
- 51** Berufe. Geachtete Knochenjobs
- 54** Regeln und Strafen. Gemeinsam sind wir stark
- 56** Krankheiten und Verletzungen. Husten, Holzbein, Hakenhand?
- 58** Schlupfwinkel und Schatzverstecke. Von Inseln, Höhlen und Legenden
- 63** Hafen. Umschlag mit Know-how
- 69** Navigation. Ohne Karte und Kompass
- 74** Nordsee. Gefährvolles Meer
- 77** Schiffbruch. Von Monsterwellen und Seeungeheuern
- 80** Verfolgung und Gefangennahme. Eine »Bunte Kuh« auf Kopfgeldjagd
- 86** Hinrichtungen. Mitgefangen, nicht gehangen
- 92** Störtebekers Schädel. Ein Schädel schreibt Geschichte
- 95** Entwicklung nach 1400. Alles vorbei?
- 99** Schiffswracks und ihre Schätze. Zeugen auf dem Meeresgrund
- 104** Kogge-Nachbauten. Gelebte Geschichte
- 107** Mythos Störtebeker. Großer unter Gleichen



© Hanse-Koggewerft e.V.

Die Hansekogge UBENA VON BREMEN unter Segel.

Einleitung

Seit die Kaufleute Mittel- und Nord-europas damit begonnen hatten, ihre wertvollen Waren in dicke, bauchige Segler zu verladen und in ferne Länder zu verschiffen, gab es auf der Nord- und Ostsee auch Piraten.

Fortan entwickelten sich erste Reisegemeinschaften von anfangs nur wenigen Händlern, aus denen schließlich ein einflussreicher Städtebund hervorging. Die Hanse organisierte pro Saison Tausende von Seereisen. Salz, Bier, Tuche, Pelze und weitere kostbare Güter wurden in bisher nicht gekannten Mengen über das Wasser transportiert und waren für Piraten eine begehrte Beute.

Anfangs kämpften die Räuber zur See in einzelnen Gruppen für ihren jeweiligen Landesherrn, doch schon bald bildeten sie eigenständige Bruderschaften. Auch waren sie nicht mehr nur mit kleineren Schiffen in Küstennähe unterwegs. Stattdessen bedienten sie sich moderner, hochseetüchtiger Koggen, die sie den Hanseschiffen entwendet hatten. Mit ihnen unternahmen sie ausgedehnte Beutezüge. Die Vitalienbruderschaft, der auch der berühmte Klaus Störtebeker angehörte, verzeichnete einen so großen Zulauf, dass die Zahl der in ihr organisierten Seeräuber zum Ende des von mehreren Krisen geprägten 14. Jahrhunderts mehr als 1500 betrug.

Das Buch »Klaus Störtebeker und die Hanse« bietet einen Einblick über die Entwicklung des Bundes der Vitalienbrüder, schildert den Alltag an Bord der Koggen und in den Häfen, zeigt, auf welche Weise der Kampf um Beute ausgetragen wurde und anderes mehr.

Die Bedeutung der Schifffahrt für den spätmittelalterlichen hansischen Handel war enorm, aber erst in jüngerer Zeit gab es entsprechende Wrackfunde, um belegen zu können, wie die Koggen genau aussahen, auf welche Weise navigiert wurde usw. Mittlerweile trägt eine Flotte von insgesamt sieben Kogge-Nachbauten in Deutschland, Schweden, Litauen und den Niederlanden dazu bei, das Bild dieses für die Hanse so außerordentlich wichtigen Schiffstyps wieder in den Köpfen der Menschen zu verankern.

Einen ebensolchen Beitrag leistet die »Neue Hanse«, ein Interessenverbund, dem europaweit inzwischen nicht weniger als 185 Städte angehören (Die Hanse / www.hanse.org). Nie aus den Köpfen – und Herzen – der Menschen ist hingegen der berühmte Seeräuber Klaus Störtebeker verschwunden, der, wenn auch wahrscheinlich nicht die führende Persönlichkeit der Vitalienbrüder, so doch zumindest einer ihrer charismatischsten Hauptleute war.



Bevor sich im mittel- und nordeuropäischen Raum die Piraterie entwickelte, waren Raubüberfälle eine gängige Methode, um ohne viel Aufwand Beute zu machen. Durch die Zunahme von Transporten übers Meer erhielt dieses Raubrittertum neue Dimensionen. Da mit der Eroberung nur einer einzigen Kogge ein enormer Schaden angerichtet werden konnte, gewannen Überfälle dieser Art ab dem 14. Jahrhundert immer mehr an Bedeutung.

Vitalienbrüder – Aus Raubrittern werden Piraten

Schwedischer Thronfolgekrieg. Am Ende des 14. Jahrhunderts nutzte der schwedische König Albrecht III. (gleichzeitig Herzog von Mecklenburg) die neuen Möglichkeiten für Angriffe auf die Schiffe der dänischen Königin Margarethe I. Die *Schwarze Margarethe* wollte Schweden unter ihre Kontrolle bringen und stritt mit dem Herzog um die Thronfolge. Um ihre Position zu schwächen, stellte Albrecht III. Kaperbriefe aus, die Freibeuter dazu legitimierten, dänische Koggen aufzubringen. In den beiden mecklenburgischen Ostseehäfen Rostock und Wismar durften die Kaperer ihre Beute verkaufen und zu Geld machen. Die Stadtbewohner und Hansekaufleute konnten auf diese Weise ihrerseits günstig Waren erwerben. In allen anderen Hansestädten drohte den Freibeutern die Gefangennahme, da es den Bürgern dort verboten war, mit ihnen Geschäfte abzuwickeln. Während die Seeräuber, deren Anführer häufig verarmte mecklenburgische Adlige waren, von ihren Landsleuten als Helden im Dienst der guten Sache verehrt wurden, waren sie andererseits als Verbrecher verfeimt.

Herkunft des Namens Vitalienbrüder. Der Name Vitalienbrüder kann verschiedene Ursprünge haben:

► Eine weitverbreitete Meinung ist, dass er von der Unternehmung der Freibeuter herrührt, 1394 das belagerte Stockholm mit Lebensmitteln (= Viktualien) zu versorgen. Dem entgegen steht jedoch, dass die Seeräuber in Hamburger Berichten bereits 1390 als *Vitaliensens* bezeichnet werden.

► In Frankreich wurden bestimmte Seeräubergruppen *Vitailleurs* genannt. Ursprünglich waren sie die Verpflegungsbeschaffer der Armee. Sie beschlagnahmten Lebensmittel häufig ohne Gegenleistung. Genauso wie sie gingen auch die Piraten dabei wenig zimperlich vor.

► Nicht selten wurden Seeräuber von den Landesherren für deren Kriegszwecke eingesetzt. Anders als offiziell angeheuerte Söldner erhielten Piraten aber weder einen Lohn noch standen sie bei ihrem Auftraggeber »in der Kost«, wie sonst allgemein üblich. Sie mussten sich ihre Verpflegung – ihre Viktualien – selbst beschaffen.

Durchbruch der Belagerung Stockholms. Im Winter 1393/94 ließ die dänische Königin das von den Mecklenburgern besetzte Stockholm belagern. Die Schwarze Margarethe dachte, sie könnte eine Übergabe durch Aushungern erzwingen. Die von Albrecht III. aufgerufenen Freibeuter machten ihr jedoch einen



Königin
Margarethe I.
»Die Schwarze
Margarethe«



Stockholm etwa 250 Jahre nach der Belagerung (Karte von 1642).

Strich durch die Rechnung. Mit acht Schiffen kämpften sie sich durch die teilweise vereiste Ostsee und blieben an manchen Stellen sogar stecken. Allen Widrigkeiten zum Trotz gelang es ihnen, den Belagerungsring zu durchbrechen und Lebensmittel in die schwedische Stadt zu bringen. Auf dieser wagemutigen Aktion



Das Kruttornet gehört zu den Wahrzeichen Visbys.

gründet der bis heute währende Ruf der Vitalienbrüder, ein besonders unerschrockener und erfolgreicher Haufen Männer gewesen zu sein.

Stützpunkt auf Gotland. Die Insel Gotland gehörte seit ihrer Übernahme 1361 durch Königin Margarethes Vater Waldemar zu Dänemark. Nach der Befreiung Stockholms griff der mecklenburgische Hauptmann Albrecht von Pecatel zusammen mit den Vitalienbrüdern Gotland an und eroberte für seinen Herzog die Stadt Visby. In deren Festung richteten die Freibeuter ihren Stützpunkt ein. Drei Jahre lang organisierten sie von hier aus ihre Überfälle.

Schon bald kaperte der inzwischen auf etwa 1500 (!) Mitglieder angewachsene Seeräuberbund nicht mehr ausschließlich Schiffe der dänischen Königin (der mittlerweile nahezu das ganze heutige Skandinavien gehörte), sondern auch Koggen der Hanse und des *Deutschen Ordens*. Im Jahr 1397 kontrollierten die Piraten sämtliche Schifffahrtswege auf der Ostsee und legten dadurch den Handel übers Meer größtenteils lahm.

Bisher war die Hanse den Vitalienbrüdern nur mit einzelnen Vredkoggen entgegengetreten (*Vrede* = Friede; diese Schiffe sollten den Frieden auf See wiederherstellen). Nun aber schlossen sie sich mit dem Deutschen Orden zusammen, der einen umfassenden Vernichtungsschlag plante. Im März 1398 erreichte die von der Hanse unterstützte Flotte des Ritterordens mit 84 Schiffen und 4000 Mann die Küste Gotlands. Angesichts dieser Übermacht räumten die Seeräuber die Festung und verließen die Insel. Das war das Ende groß angelegter Seeräuberei auf der Ostsee.

land, gleichzeitig Herr der niederländischen Provinz Friesland und Herzog von Bayern-Straubing, war mit von der Partie.

Eigenes Risiko – eigener Gewinn.

Seit die Hanse 1370 den Krieg gegen Dänemark gewonnen hatte (besiegelt im Frieden von Stralsund), waren auch die letzten Handelsbeschränkungen im Ostseeraum beseitigt. Der Städtebund stand auf dem Höhepunkt seiner Macht und konnte entsprechend viel Einfluss auf zum Beispiel die Seerechte nehmen. Hatte bisher noch die Sicherheit des Schiffes und der Mannschaft im Vordergrund gestanden, wurde jetzt der Sicherheit des Kaufmannsguts der Vorrang gegeben. Das heißt, wenn ein Seemann sich bei Havarie mit anschließendem Strandraub oder bei den relativ häufig vorkommenden Piratenüberfällen nicht genügend für die Fracht einsetzte (aus Kaufmanns-sicht), drohte ihm zu Hause ein Prozess mit ungewissem Ausgang. Anstatt also bei einem Kampf seinen Kopf für das Eigentum anderer Leute herzuhalten, wurde so mancher Seemann lieber selbst Pirat und kämpfte für seinen eigenen Gewinn.

Brüderlich geteilt. Auf der Ostsee war es noch üblich gewesen, dass die Piratenanführer den Erlös aus der Beute in alter Gutsherrenmanier nach eigenem Ermessen verteilten und dabei nicht selten das meiste selbst behielten. Bei den Seeräubern auf der Nordsee hingegen stammten kaum noch Hauptleute aus dem mecklenburgischen Adel. Die neuen Anführer hatten sich ihre Position durch Tapferkeit und Wagemut verdient, ihre Werte waren Gleichheit, Zusam-

menhalt und Fairness. Sie teilten die Beute so untereinander auf, dass jedes Mannschaftsmitglied gleich viel erhielt (*like Deelen* = gleiche Teile). Zwar bekamen der Schiffshauptmann und der Steuermann ihren höheren Rängen entsprechend mehr, aber trotzdem erscheint solch ein soziales Verhalten für das späte Mittelalter noch höchst ungewöhnlich. Dieses gerechte Aufteilungsprinzip war sicher einer der wichtigsten Gründe dafür, dass die Likedeeler schon zu Lebzeiten eine derart außerordentliche Berühmtheit erlangten.

Gottes Freunde und aller Welt

Feinde. Zu allen Zeiten und auf allen Meeren war es bei Piraten üblich, Geiseln zu nehmen und sie gegen ein hohes Lösegeld wieder freizugeben. Im Jahr 1398 allerdings erlaubten die Likedeeler sich mit dem Kaufmann und Schiffer Egghert Schoeff eine Dreistigkeit, die bis in unsere Zeit hinein ihresgleichen sucht. Vor der norwegischen Küste überfielen sie seine mit Wismarer Bier beladene Kogge und segelten mit ihr nach Ostfriesland. Dort entluden sie das Schiff, »verkauften« es an Schoeff zurück und schickten ihn nach Hause, um das nötige Geld zu besorgen. Damit der Kaufmann auch wirklich zurückkommen und bezahlen würde, behielten sie einen Teil seiner Leute als Geiseln. Außerdem befahlen sie ihm, seinen Hansefreunden auszurichten, die Likedeeler seien »*Gottes Freunde und aller Welt Feinde*«. Diese Aussage passte so gut zu dem Bild der Unabhängigkeit, das die damals in Knechtschaft und Unfreiheit gefangene Landbevölkerung von den Seeräubern hatte, dass sie im gesamten Hanseraum schnell zum geflügelten Wort wurde.

Klaus Störtebeker – Berühmtheit ohne Gesicht

Herkunft. Woher dieser Klaus Störtebeker tatsächlich kam, ist umstritten. Es gibt vielerlei Gerüchte und Hinweise, nach denen er ein verarmter Edelmann aus Verden an der Aller oder ein ostfriesischer Häuptlingssohn gewesen sei, als Leibeigener auf Rügen geboren wurde oder eine Sturmflut ihn als Findelkind an die Nordseeküste geschwemmt hätte. Den einzigen schriftlichen Hinweis auf einen Mann namens *Stortebecker* gibt es im sogenannten »Ächtungsbuch« der Stadt Wismar, dem *liber proscriptorum*. Dieses Buch dokumentiert, dass im Jahr 1380 drei Männer der Stadt verwiesen wurden, weil sie einen *Nicolao Stortebecker* verprügelt und ihm dabei »fünf Beulen und einen Knochenbruch« zugefügt hatten.

Vorname. Der Weg vom in der lateinischen Amtssprache eingetragenen *Nicolao* zum deutschen *Nikolaus* und dessen Kurzform *Klaus* ist leicht nachvollziehbar.

Tatsache ist, dass der Vorname eines *Seeräubers* Störtebeker nur ein einziges Mal schriftlich erwähnt wurde: in einem Kaperbrief, den der holländische Graf Albrecht im Jahr 1400 acht Vitalieranführern ausgestellt hatte. Allerdings lautet er in diesem Papier nicht Klaus, sondern *Johann*.



Relief am angeblichen Geburtshaus Störtebekers in Wismar.

Nachname. Der Nachname *Störtebeker* leitet sich ab von einem Trinkbecher mit Deckel (= Becher mit Stürze). Im Mittelalter waren Trinkgefäße oft mit solch einer Stürze versehen, damit keine Fliegen oder anderes Ungeziefer hineinfliegen. Zahlreiche Wirtshäuser trugen einen Störtebeker auf ihrem Schild über dem Eingang abgebildet. Es ist daher nicht unwahrscheinlich, dass der berühmte Seeräuber aus einer Gastwirtsfamilie stammt.



Originalradierung des Kunz von der Rosen von Daniel Hopper, um 1515 (links), und spätere Kolorierung und fälschliche Darstellung als Abbild Klaus Störtebekers.

Bereits um 1400 gab es mehrere Versionen des Namens *Störtebeker*, zum Beispiel *Storbiker*, *Stertebeker*, *Stortebeker*, *Stoertzebechir*. Die Engländer haben über ihre Schädigungen durch die Likedeeler sehr genau Buch geführt. In ihren Akten wird Störtebeker mit vierzehn verschiedenen Schiffsüberfällen in Verbindung gebracht.

Ein Bild macht Geschichte. Auf dem Bild, das üblicherweise Störtebeker darstellen soll, ist der bekannte Likedeeler als grimmig-verwegen dreinblickender Geselle mit walend-blonder Mähne und gelocktem Vollbart zu sehen. In Wirklichkeit handelt es sich bei dieser Abbildung aber nicht um eine getreue Wiedergabe des Seeräubers, sondern um eine der geschicktesten Betrügereien der Geschichte.

Der von Daniel Hopper porträtierte Herr hieß Kunz von der Rosen. Er war ein hochgestellter Unterhalter und Berater von Kaiser Maximilian I. und, genau wie Störtebeker, als Draufgänger bekannt. Allerdings wurde er erst etwa sechzig Jahre nach dessen Tod geboren.

Im 17. Jahrhundert fiel die Kupferstichplatte dem Nürnberger Kunsthändler David Funck in die Hände. Er nutzte das Bild des für ihn namenlosen Mannes, ließ es vielfach nachdrucken und verkaufte das Bildnis als den bereits damals sagenumwobenen Piratenführer. Dabei setzte er unwissentlich eine gute Tradition fort, denn das Bild war bereits 1516 zur Darstellung des spanischen Heerführers und Nationalhelden Gonzalo de Córdoba, genannt *El Gran Capitán*, verwendet worden.

Störtebekers Kumpane – Freunde bis in den Tod

Gödeke Michels. Geburtsname: Gottfried Michaelsen. Hauptmann der Vitalienbrüder und späteren Likedeeler. Genau wie Störtebeker wird Gödeke Michels Ende 1394 zum ersten Mal offiziell in einem Schriftstück erwähnt. Die beiden Seeräuber hatten zusammen mit Klaus Scheld ein Schiff aus Elbing überfallen. Während seiner ersten Zeit auf der Nordsee befuhr Gödeke Michels ein Revier im Nadelöhr zwischen Ost- und Nordsee

vor der norwegischen Küste. Später machte er zusammen mit Störtebeker die Elbmündung unsicher.

1401 wurde er in der Wesermündung gefangen genommen und zusammen mit einigen anderen Likedeelern auf dem Grasbrook in Hamburg geköpft, ein Jahr später als Störtebeker.

Magister Wigbold (geboren 1365) war nach Störtebeker wohl die schillerndste Persönlichkeit des Likedeeler-



Der Galgenberg bei Visby auf der Ostseeinsel Gotland.



Das Wappen der Manteuffels.

ler-Bundes. Er stammte mutmaßlich aus einem alten Adelsgeschlecht und wurde als Junge in einem Kloster unterrichtet. Nach seinem Rausschwurf dort soll er angeblich die Universität Oxford in England besucht haben. Wigbold legte Wert darauf, mit dem Titel *Magister* angesprochen zu werden, obwohl er die Universität nach dem Studium der *Sieben freien Künste* ohne einen Abschluss verlassen hatte.

Ihm wird nachgesagt, er habe eine wenig eindrucksvolle Statur gehabt. Und entgegen seinem angriffslustig klingenden Namen (altsächsisch *wig* = Streit und *bold* = tapfer) soll er lieber verhandelt als gekämpft haben. Im Jahre 1401 wurde er gemeinsam mit Gödeke Michels in Hamburg hingerichtet.

Henning Wichmann und Klaus Scheld. Beide Seeräuber werden in den englischen Anklageakten ebenfalls als Anführer der Likedeeler erwähnt. Vermutlich wurden sie 1400 zusammen mit Störtebeker und 33 weiteren Piraten auf dem Grasbrook exekutiert.

Sven Sture. Der dänische Hauptmann stand zunächst im Dienst von Königin Margarethe I. Für diese besetzte er ab 1395 die Insel Gotland, mit Ausnahme der Hauptstadt Visby, die der Heerführer Albrecht von Pecatel für den mecklenburgischen Herzog hielt. Nach dem Sieg der Mecklenburger über die Dänen 1397 (der Herzog hatte weitere Truppen geschickt), trat Sture zu den einstigen Gegnern über und erhielt als Gegenleistung den Oberbefehl über die gesamte Insel. Den Vitalienbrüdern gewährte er in Visby nicht nur weiterhin Unter-

schlupf, er baute die Stadt als Hauptquartier des Piratenbundes sogar weiter aus, bis sie im Frühjahr 1398 vom Deutschen Orden eingenommen wurde.

Arnd Stuke und Nikolaus Milies. Diese beiden Männer waren Hauptleute der ersten Stunde. 1392 nahmen sie gemeinsam den Bischof Thord Gunnarsson, einen Vasall Königin Margarethes I., gefangen, weitere Gewalttaten im Dienste Mecklenburgs folgten. Bis 1395 tauchen überwiegend ihre Namen als Anführer der Vitalienbrüder auf.

Henning Mandüvel gehörte wie viele seiner Mitstreiter zum mecklenburgischen Adel. Er entstammte dem Geschlecht derer von Manteuffel, das im Jahr 1256 erstmals urkundliche Erwähnung findet. Mandüvel und seine Gefolgsleute spielten sowohl bei Angriffen auf Reval (1392) als auch auf diverse Küstenorte am Finnischen Meerbusen (1395) eine herausgehobene Rolle.

Marquard von Preen. Die Ritter derer von Preen hatten ihren Sitz auf der Wasserburg zu Davermoor in der Grafschaft Schwerin, finden im 15. Jahrhundert in den Quellen jedoch keinerlei Erwähnung mehr. Während das Adelsgeschlecht zum Beispiel auf Rügen und in Pommern weiter bestand, ging der Zweig um Marquard von Preen um 1400 offenbar unter. Möglicherweise endete dieser letzte Spross der Schweriner von Preens zusammen mit weiteren Vitalianführern wie Sture, Stuke, Millies oder Mandüvel nach der Eroberung Visbys durch den Deutschen Orden 1398 dort am Galgen.

Koggen – Innovative Schlickrutscher

Entwicklung des Schiffstyps. Je mehr Ware ein Schiff auf einer Tour transportieren kann, umso beachtlicher ist der Profit. Die hansischen Werften passten ihre Arbeit den Forderungen der reichen Kaufleute an, sodass sich die mittelalterliche Schiffbautechno-

logie am Übergang vom 14. zum 15. Jahrhundert auf ihrem Höhepunkt befand. Es entstanden Fahrzeuge, die die Eigenschaften der ursprünglich kleineren Koggen aus dem Nordseeraum mit denen der traditionellen skandinavischen Kog-



Der Begriff Kogge (althochdeutsch kocko oder cogko) entstammt dem altfranzösischen coque = Schiff. Darüber hinaus könnte es einen Zusammenhang mit dem mittelhochdeutschen kocke oder kucke (Kugel) geben, das wiederum mit dem Wort gug = krümmen, wölben, biegen verwandt ist.



Großes Koggen-
siegel der Stadt
Stralsund, 1329.

© Internationales Mariti-
mes Museum Hamburg



»Koggen«-darstel-
lungen auf zwei
Briefmarken aus
Danzig, 1922.

gen vereinten und die dadurch eine überaus beeindruckende Transportleistung erbrachten. Die Kogge sollte mehr als 200 Jahre lang das wichtigste Transportmittel der Hanse sein und ebenso das bedeutendste Kaperschiff ihrer schlimmsten Feinde – der Piraten.

Bautechnische Neuerungen:

- ▶ Breiter, flacher Rumpf mit hohen Bordwänden (schafft viel Frachtraum und verleiht der Kogge ihr bauchiges Aussehen),
- ▶ Verbindung der Hölzer durch eiserne Klammern (Kalfatklammern) und großköpfige Nägel,
- ▶ gerader, nicht gebogener Kiel, steiler Vorder- und Achtersteven,
- ▶ starke Querbalken dienten der Festigkeit. Außerdem konnten auf ihnen die Deckplanken aufgelegt werden.
- ▶ Geschlossenes Deck (frühere Frachtschiffe waren offen),
- ▶ Heck- statt Seitenruder (erhöht die Steuerfähigkeit, insbesondere bei schwerer See).
- ▶ Das Segel bestand nicht mehr aus Wolle, sondern aus Leinwand, und wurde mit Hilfe einer Winde (Bratspill) am Mast hochgezogen. Dadurch konnte eine größere – und trotzdem bedienbare – Segelfläche zum Einsatz gebracht werden.
- ▶ Kastellaufbauten.

Ladekapazität. Das Gesamtgewicht der Ladung, die eine Kogge transportieren konnte, wurde in *Last* angegeben. Eine Last bezeichnete ursprünglich die Menge an Roggen, die von einem vierspännigen Pferdefuhrwerk gezogen werden konnte, nach heutiger Rechnung ungefähr 1,9 Tonnen. Am Ende des 14. Jahrhunderts konnten große Koggen bereits bis zu

100 Lasten tragen. Das Ladevolumen lag bei 400 Kubikmetern. Je nach Fahrtgebiet wurden Schiffe zwischen 70 und 200 Tonnen Tragfähigkeit eingesetzt. Die Kapazität der gesamten hansischen Flotte umfasste im Jahr 1400 circa 100 000 Tonnen.

Auslastung. Der gewölbten Form des Koggenrumpfes Rechnung tragend, wurden wasserdichte Transportfässer liegend gestapelt und verschifft (bis zu 300 Stück). Güter, die als Ballen (Pelze, Tuche) oder Bündel (Stockfisch) verpackt waren, stapelte man lose aufeinander. Um beim Laden und Löschen an alle Bereiche des Schiffsinners herankommen zu können, waren die Decksplanken nur lose aufgelegt.

Baustoff Holz. Eine Kogge wirkt nicht nur wegen des bauchigen Rumpfes so klobig, sondern auch, weil ihre Planken gesägt und nicht, wie bei anderen Schiffstypen, mit Äxten und Keilen aus dem Stamm gespalten wurden. Dadurch waren sie drei Mal so dick. Gesägte Planken kosteten wesentlich weniger, weil sie auch aus Holz hergestellt wurden, das Verästelungen oder andere Verwachsungen enthalten konnte und deshalb zum Spalten ungeeignet war. Trotz dieser neuen holz- und geldsparenden Methode wurden allein für die Koggen des 14. Jahrhunderts schätzungsweise 250 000 Eichen- und Kiefernstämmen benötigt.

Auf der Insel Vilm, südlich von Rügen gelegen, erfolgte 1527 der letzte große Holzeinschlag. Einige Eichen und Buchen, die damals als Hudebäume stehengelassen wurden, bilden heute einen in Norddeutschland einzigartigen zusammenhängenden,

uralten Bestand und inspirierten bereits berühmte Maler wie Caspar David Friedrich (1774 - 1840) und Carl Gustav Carus (1789 - 1869).

Besatzungsstärke. Für eine durchschnittlich große Kogge mit einer Ladekapazität von 100 Tonnen wird eine elf- bis fünfzehnköpfige Mannschaft angenommen. Gleich große Koggen, die als Piratenschiffe fuhren, werden sicherlich um einiges stärker besetzt gewesen sein: Eine höhere Kämpferzahl steigerte einerseits die Erfolgchancen. Für das Segeln der eroberten Kogge wurden andererseits ebenfalls Männer benötigt. Deshalb geht man heute davon aus, dass die Schiffe der Vitalienbrüder mit etwa fünfzig Seeräubern bemannt waren. Koggen, die seitens der Hanse zum Kriegseinsatz oder zur Piratenbekämpfung ausgeschickt wurden, transportieren zusätzlich zur regulären Mannschaft noch weitere 70 bis 100 Mann (»Ersatz«-Mannschaft nach Ausfällen und Söldner).

Verzierungen. Auf historischen Abbildungen lässt sich erkennen, dass manche Außenseiten der Achterkastelle die Farben der heimatischen Hansestadt trugen. Auf einigen Schiffen - möglicherweise Fredekoggen, die im Auftrag mehrerer Städte unterwegs waren - hingen am Schanzkleid des Achterkastells verschiedene hölzerne Wappenschilder. Die Segel konnten rot, braun, blau, grün, schwarz und sogar gestreift eingefärbt sein.

Weitere Schiffstypen der Hansezeit. Die **Schnigge** war ein kleiner Segler, der mit bis zu zwanzig Mann auch gerudert werden konnte. Das schlank



Heckruder der HANSEKOGGE.



Mit Wappenschildern verziertes Achterkastell der UBENA VON BREMEN.



© Karl-Heinz Hochhaus, Lizenz: GNU Version 1.2

Ein weiterer Schiffstyp zur Hansezeit: eine (Eider-)Schnigge unter Segel.

gebauete, vermutlich schnellste Fahrzeug der Hansezeit war vielseitig einsetzbar und wurde hauptsächlich für städtische Botendienste und küstennahen Personenverkehr genutzt. Darüber hinaus diente es als wendiges und effektives Kampfschiff. Zusätzlich zu den zwanzig Ruderern, die im



600 Jahre alter Baumriese auf der vor Rügen gelegenen Insel Vilm.

Kriegseinsatz gleichzeitig trainierte Nahkämpfer sein mussten, konnte es zehn weitere Krieger, zum Beispiel Armbrustschützen, aufnehmen. Sowohl Störtebeker als auch seine Bewinger hatten Schiffe dieses Typs in ihrer Flotte.

Der **Prahm**, ein noch heute verwendeter flacher Bootstyp, diente bereits im Mittelalter als Arbeits- und Transportfahrzeug, das je nach Einsatzgebiet gerudert oder gestakt wurde.

Prahme waren vielfach in den hantischen Häfen unterwegs, um als Leichter die Waren der auf Reede liegenden Schiffe aufzunehmen sowie um Arbeiter und Baumaterial zu den erforderlichen Plätzen zu bringen. Außerdem waren sie zum Gütertransport auf Binnengewässern und Flüssen unterwegs. Auf dem Stecknitz-Kanal zum Beispiel brachten Prahme jährlich etwa 3000 Schiffsladungen Salz aus Lüneburg nach Lübeck, während sie in umgekehrter

Richtung den in Schonen gefangenen und eingesalzenen Fisch wieder mit zurücknahmen.

Während in heutiger Zeit **Schuten** ausschließlich flache Schleppschiffe ohne eigenen Antrieb bezeichnen, wurden sie im 14. Jahrhundert nachweislich gerudert und auch gesegelt. Der Begriff *Schute* stammt ursprünglich vom altnordischen *skuta* für Riemenboot. Ihr Einsatzgebiet lag, ähnlich wie bei den Prahmen, hauptsächlich im Transport ländlicher Produkte oder von Baumaterial in die Städte sowie im Leichtern vor Anker liegender Schiffe. In den großen Heringfanggebieten vor Schonen wurden sie außerdem zum Fischfang genutzt.

Pleyten waren spätestens ab dem 13. Jahrhundert als Binnenschiffe unterwegs, fuhren zwei Jahrhunderte danach aber auch in Küstennähe über See. In hansischen Flottenverbänden diente der relativ schwerfällige einmastige Segler mit flachem Boden auch als Hilf- und Transportschiff.

Der einmastige Segelschiffstyp **Ewer** bewegte sich ursprünglich als plattbodiges Fahrzeug im friesischen Wattenmeer. Der Begriff leitet sich vermutlich her vom niederländischen *envarer* und bedeutet wörtlich übersetzt *Einfahrer*. Aus dem kleinen »Boot mit nur einem Fahrer« entwickelte sich bis zum 15. Jahrhundert ein zweimastiges Schiff, das zwischen 55 und 155 Tonnen befördern konnte.

Bei einem **Kraier** (auch *Kreyer*) handelte es sich ursprünglich ebenfalls

um ein Wattenschiff von nur geringerer Größe. Die in der Hansezeit zügig voranschreitende Entwicklung des Schiffbaus bewirkte, dass im 14. Jahrhundert aus ihm bereits ein hochseefähiger Transportsegler geworden war, der eine komfortable Übergangslösung zwischen der relativ kleinen Schnigge und den immer größer und klobiger werdenden Koggen und Holken darstellte. Im Jahr 1407 ist als Kraier ein einmastiges Fahrzeug mit Rahsegel und Achterkastell erwähnt, das von einem Schiffer, vier Mann Besatzung und einem Jungknecht bedient wurde.

Um die Jahrhundertwende entwickelte sich neben der Kogge ein weiterer Schiffstyp mit hoher Transportleistung. Der **Holk** besaß zunächst ebenfalls nur einen Mast, wies aber von vornherein einen gebogenen Vordersteven auf, wie auf dem Danziger Stadtsiegel aus dem Jahr 1400 zu sehen ist. Im Laufe des 15. Jahrhunderts erhielt der Holk dann zwei oder sogar drei Masten, wobei erstmals ein Lateinersegel die Manövrierfähigkeit der stetig größer werdenden Schiffe (bis 440 t) verbesserte. Das Achterkastell mit seinen beiden einfachen Kammern wurde zu Kabinen mit immer mehr Komfort umgebaut und die Mannschaft erhielt ein eigenes Quartier unter dem Vorschiff. Als fortschrittlichstes Schiff seiner Zeit verdrängte der Holk die Kogge recht schnell von ihrem Platz als Haupttransportmittel der Hanse. Es ist gut möglich, dass Störtebeker ebenfalls bereits auf einem Holk gesegelt ist. Dieser Schiffstyp wirft aber weiterhin viele Fragen auf, da er bisher lediglich von Abbildungen und aus Schriftstücken bekannt ist.

Koggen-Zubehör – Koggen-ABC



Kalfateisen zum Abdichten von Schiffsrümpfen.

Abdichtung. Um das Holz gegen die aggressiven Einwirkungen des salzigen Seewassers zu schützen, wurde der Rumpf einer Kogge von außen geteert. Im Schiffsinnen kohlte man die Planken gezielt mit Feuer an, diese Methode hielt Fäulnis fern. Die über der Wasserlinie liegenden Teile erhielten einen Anstrich aus Kiefernpech oder einer Mischung aus Holzkohlenteer, Schwefel, Leinöl und Fichtenharz.

Bereits beim Bau einer Kogge entstanden durch die Ungleichmäßigkeit des Holzes zwischen den Planken des Schiffsrumpfes unerwünschte Lücken. Um sie wasserdicht zu machen, wurden geteerte oder mit Pech bestrichene Stränge aus Wolle, Rinderhaaren, Hanffasern oder Moos mit einem Kalfathammer in die undichten Fugen geklopft (*kalfatert*). Danach überdeckte man die



Aus: Von Henk: Zur See, Hamburg 1885

Stellen mit halbierten Weidenruten und befestigte diese mittels Klammern aus Eisen. Da diese Abdichtungen in der Regel nicht lange hielten, mussten auch die Likedeeler während ihres Aufenthaltes auf See immer wieder Ausbesserungsarbeiten durchführen.

»Einen Abstecher machen«

In der Seemannssprache bedeutete *Abstechen* ursprünglich das Abstoßen eines Beibootes mit dem Bootshaken oder einer einfachen Stange (einem *Stecken*). Da ein Trip mit dem Beiboot meist nur von kurzer Dauer war, lag es nahe, aus einer Kurzfahrt oder einem raschen Abschweifen von der eigentlichen Route einen *Abstecher* zu machen.

Beiboot. Zeitgenössische Abbildungen zeigen, dass Koggen bereits Beiboote besaßen. Sie dienten nicht nur als Rettungsmittel bei Havarien oder im Falle einer Entwendung des Schiffs durch Piraten, sondern wurden auch dafür benutzt, die Mannschaft vom Ankerplatz an Land zu bringen (im Hafen: von der Reede zur Kaimauer). Auf See wurden Beiboote

Typische Arbeiten: Kalfatern des Schiffsrumpfs.