Koggen – Lastesel der Hanse

Werner Dammann, Hamburg

Kaum ein anderer Schiffstyp wird so häufig genannt, aber auch ebenso gründlich verkannt, wie die Kogge der Hanse. Der Begriff ist zum Synonym für altertümliche Schiffe schlechthin geworden, das reicht vom Wikingerschiff bis zur VICTORY.

Unsere Altmeister der Schiffshistorie, wie z.B. Vogel und Hagedorn vermochten den Schiffstyp auch noch nicht klar zu idenmtifizieren, und die oft reich illustrierte Maritim-Literatur der letzen Jahrzehnte, die inzwischen fast unüberschaubar geworden ist, verwirrte in dieser Hinsicht mehr, als klärend zu wirken. Erst Dr. Paul Heinsius gebührt das Verdienst, das Bild der Kogge klar herausgestellt zu haben. So schrieb er 1956 in seinem Werk „Das Schiff der hansischen Frühzeit": „Die Koggen waren ein geradkieliger, hochbordiger Fahrzeugtyp mit ziemlich geraden und recht steilen Steven. Sie führten ein großes viereckiges, mit zwei Schoten dirigiertes, an einer beweglichen Rah befestigtes Segel. Außerdem zeigten einige Reliefs auf den Siegeln, daß die Fahrzeuge eine recht gedrungene Form hatten. Trotzdem war das Unterwasserschiff verhältnismäßig scharf gebaut und zum Segeln gut geeignet. ..."

Obwohl seit dem mehr als drei Jahrzehnte ins Land gezogen sind, hat sich diese Erkenntnis offenbar nur bei einigen Insidern herumgesprochen. Erst kürzlich hatte ich ein maritimes Sachbuch in der Hand, mit vielen guten Abbildungen, die man aber fast in jedem schiffshistorischen Werk wiederfindet. Als ich das Kapitel *Koggen* suchte, sprang mir der Kolumnentitel fast schmerzhaft ins Auge: Die *Kogge* war eine *Holk!* Es mag sein, daß der Autor dieses Buches über Teilgebiete recht gut bescheid wußte, darauf hätte er sich besser beschränken sollen.

Je länger ich meine Studien und Forschungsarbeiten betreibe und je tiefer ich in die Materie eindringe, desto kritischer, vorsichtiger werde ich mit meiner Aussage. Wenn heute jemand den Anschein erweckt, daß wir bereits alle Geheimnisse der Entwicklungsgeschichte des Schiffbaues enträtselt hätten, so halte ich dies für unverantwortlich und ebensowenig sind wir in der Lage, alle historischen Schiffstypen zu identifizieren und bei Namen zu nennen.

So will ich mich auch jetzt nicht aufs Glatteis wagen und die verschiedenen Frachtfahrzeuge des Mittelalters klassifizieren, die sicherlich auch über längere Zeiträume nebeneinander gebräuchlich waren. Im Folgenden werde ich die *reinrassigen Koggen* mit ihren charakteristischen Merkmalen vorstellen. Als Quellen standen Heinsius seinerzeit die Urkundenbücher der Hanse und u. a. die Chronik Heinrichs von Lettland zur Verfügung, sowie andere Schriftquellen, die mehr oder weniger indirekt etwas über die Koggen aussagten, bzw. aus denen sich Analogieschlüsse ziehen ließen, die sehr wohl interessant waren, aber mit Vorsicht zu betrachten sind. Weiter sind Schiffe auf Bildern und Siegeln zu nennen, die aus der Hand zeitgenössischer Künstler stammen, die z.T. von guter Qualität und Aussagefähigkeit sind, aber ebensogut völlig untauglich sein können. Die 3. und wichtigste Quelle sind die Bodenfunde. Solche waren auch vor gut 30 Jahren in erklecklicher Zahl vorhanden und z.T. gut dokumentiert, aber oft nur als Fragmente, und ihre früheren Eigner und Erbauer haben versäumt, die gängige Tybezeichnung in die Planken zu schnitzen. So blieb der Nachwelt viel Spielraum für Hypothesen und Theorien, aber leider auch für üppig blühende Phantasien. Da gilt es jetzt, die Spreu vom Weizen zu trennen!

Seit dem Erscheinen des Werkes von Dr. Heinsius hat sich die Quelle Nr. 3 erfreulicherweise gefüllt, d.h. es wurden seither Bodenfunde gemacht, die uns ein gutes Stück weitergebracht haben.

Im Oktober 1962 (!) wurden in der Weser bei Bremen bei Baggerarbeiten hölzerne Schiffsplanken angeschnitten, deren Nähte in Klinkertechnik zusammengefügt waren und durch Dr. Fliedner, vom Focke-Museum in Bremen, als koggentypisch identifiziert wurden, sie erwiesen sich als Jahrhundertfund der Schiffsarchäologie. Es war die *Bremer Kogge,* deren Baujahr sich dendrochronologisch auf das Jahr 1380 datieren ließ, wie sich zeigte, waren die Kalfaterarbeiten bei ihrem Untergang noch nicht abgeschlossen, das Heckkastell schien teilweise nur geheftet zu sein, auch waren keine Abnutzungsspuren erkennbar, sie war also fabrikneu verloren gegangen. Allerdings waren 580 Jahre Dörnröschenschlaf im Wasserbett nicht spurlos an diesem jungfräulichen Fahrzeug vorüber gegangen, die Backbordseite hatte erheblich gelitten. Doch die Steuerbordseite war dafür soweit erhalten, daß sich das Achterkastell sogar mit ziemlicher Sicherheit rekonstruieren ließ.

Durch dieses nun gesicherte Wissen vom Aussehen und den Konstruktionsdetails der Kogge gewann plötzlich auch ein Wrackfund aus dem Koldingfjord in Dänemark, der in den Jahren 1943-44 untersucht wurde, ganz neue Bedeutung, er ließ ebenfalls koggentypische Merkmale klar erkennen. Inzwischen wurden sowohl in Dänemark, wie auch in den Niederlanden weitere mehr oder weniger fragmentarische Schiffswracks gefunden, die auffallende Parallelen zum Bremer Koggenfund haben, damit stehen wir heute in Sachen Koggen auf sicherem Boden.