

# Hansische Geschichtsblätter



**Herausgegeben vom  
Hansischen  
Geschichtsverein**

# HANSISCHE GESCHICHTSBLÄTTER

HERAUSGEGEBEN  
VOM  
HANSISCHEN GESCHICHTSVEREIN

127. JAHRGANG



2009

Porta Alba Verlag  
Trier

## REDAKTION

Aufsatzteil: Prof. Dr. Rolf Hammel-Kiesow, Lübeck

Umschau: Dr. Volker Henn, Kordel

Für besondere Zuwendungen und erhöhte Jahresbeiträge, ohne die dieser Band nicht hätte erscheinen können, hat der Hansische Geschichtsverein folgenden Stiftungen, Verbänden und Städten zu danken:

POSSEHL-STIFTUNG ZU LÜBECK  
FREIE UND HANSESTADT HAMBURG  
FREIE HANSESTADT BREMEN



HANSESTADT LÜBECK

Landschaftsverband  
Westfalen-Lippe



DR. MARGARETE SCHINDLER, BUXTEHUDE

Umschlagabbildung nach: Hanseraum und Sächsischer Städtebund im Spätmittelalter, in: Hanse, Städte, Bünde. Die sächsischen Städte zwischen Elbe und Weser, Bd. 1, hg. v. Matthias Puhle, Magdeburg 1996, S. 3.

Zuschriften, die den Aufsatzteil betreffen, sind zu richten an Herrn Prof. Dr. Rolf HAMMEL-KIESOW, Archiv der Hansestadt Lübeck, Mühlendamm 1–3, 23552 Lübeck (rolf.hammel-kiesow@luebeck.de); Besprechungsexemplare und sonstige Zuschriften wegen der Hansischen Umschau an Herrn Dr. Volker HENN, Auf dem Pfahl 5, 54306 Kordel (v.henn@gmx.de).

<http://www.hansischergeschichtsverein.de>

Beiträge werden als Manuskript und auf Diskette erbeten. Die Verfasser erhalten von Aufsätzen und Miszellen 20, von Beiträgen zur Hansischen Umschau zwei Sonderdrucke unentgeltlich.

Die Lieferung der Hansischen Geschichtsblätter erfolgt auf Gefahr der Empfänger. Kostenlose Nachlieferung in Verlust geratener Sendungen erfolgt nicht.

Die in dieser Zeitschrift veröffentlichten Beiträge sind urheberrechtlich geschützt.

---

Eintritt in den Hansischen Geschichtsverein ist jederzeit möglich. Der Jahresbeitrag beläuft sich z. Zt. auf € 30 (für in der Ausbildung Begriffene auf € 15). Er berechtigt zum kostenlosen Bezug der Hansischen Geschichtsblätter. – Weitere Informationen gibt die Geschäftsstelle im Archiv der Hansestadt Lübeck, Mühlendamm 1–3, 23552 Lübeck.

ISSN 0073–0327  
ISBN 978–3–933701–38–1

# Inhalt

Ernst Pitz (1928–2009) von Heinrich Schmidt . . . . .	V
--	---

Walter Stark (1924–2009) von Horst Wernike . . . . .	IX
---	----

## Aufsätze

Detlev Ellmers Mit Seekiste und Bettzeug an Bord. Das Reisegepäck der Seefahrenden vom Mittelalter bis zum frühen 20. Jahrhundert . .	1
--	---

Klaus Albert Höller Stopinch und Markt. Hansekaufleute aus Breckerfeld und Umgebung . . . . .	53
--	----

Marina Bessudnova Die Schließung des hansischen Kontors in Novgorod im Jahre 1494 im Kontext der Beziehungen des Großfürsten von Moskau zu Maximilian von Habsburg . . . . .	69
---	----

## Miszellen

Raoul Zühlke Bischof Meinhard von Üxküll: ein friedlicher Missionar? Ansätze zu einer Neubewertung. Ein quellenkundlicher Werkstattbericht	101
---	-----

Antjekathrin Graßmann Über das Archiv des Hansischen Geschichtsvereins . . . . .	123
---	-----

Klaus Friedland Berichte über das „King’s Lynn Hanse Festival“ 2009 . . . . .	129
--	-----

Volker Henn Hansische Geschichtsblätter. Register für die Jahrgänge 101–125 (1983–2007) . . . . .	131
--	-----

## IV

### Hansische Umschau

In Verbindung mit Norbert Angermann, Karsten Brüggemann, Antjekathrin Graßmann, Rudolf Holbach, Carsten Jahnke, Günter Meyer, Ortwin Pelc, Arnd Reitemeier, Louis Sicking, Hugo We- czerka und anderen . . . . .	151
Allgemeines . . . . .	151
Schiffahrt und Schiffbau . . . . .	167
Vorhansische Zeit . . . . .	172
Zur Geschichte der niederdeutschen Landschaften und der benachbarten Regionen . . . . .	173
Westeuropa . . . . .	207
Skandinavien . . . . .	214
Osteuropa . . . . .	220
Autorenverzeichnis . . . . .	242
Mitarbeiterverzeichnis . . . . .	243
Hansischer Geschichtsverein	
Jahresbericht 2008 . . . . .	244
Liste der Vorstandsmitglieder . . . . .	247
Für die Hanseforschung wichtige Zeitschriften . . . . .	248

## MIT SEEKISTE UND BETTZEUG AN BORD

### DAS REISEGEPÄCK DER SEEFAHRENDEN VOM MITTELALTER BIS ZUM FRÜHEN 20. JAHRHUNDERT

von Detlev Ellmers

Trotz umfangreicher und vielfältiger Literatur zur Sozialgeschichte der Seeleute gibt es noch keinen umfassenden Überblick über die Geschichte der von den Seefahrenden für ihre Reisen an Bord mitgebrachten eigenen Ausrüstung und ihrer Verpackung. Die Seekiste war zwar jahrhunderte-lang der charakteristische Behälter der Seeleute; aber erst als sie um 1910 ihre Rolle in der Schifffahrt ausgespielt hatte, kam sie langsam ins Blickfeld der maritimen Fachliteratur. Den Anfang machte die sprachgeschichtliche Forschung, die in maritimen Wörterbüchern zum Stichwort *Kiste* die schriftliche Überlieferung vom Mittelalter bis zum 19. Jahrhundert auswertete und mit einer Reihe von Belegen immerhin zeigte, welche Bedeutung die Seekiste für die Seefahrer hatte.<sup>1</sup> Das Bettzeug wurde dagegen nur für die altnordische Überlieferung (*huðfat*) richtig erkannt,<sup>2</sup> von der Hanseforschung jeoch bis zum Ende des 20. Jahrhunderts falsch interpretiert,<sup>3</sup> so dass eine zusammenfassende historische Darstellung zum Bettzeug der Seefahrer bis heute aussteht. Entsprechend nahm Walter Vogel, der als erster Historiker auf die Vorarbeiten zurückgriff, nur die Seekiste in sein Kapitel über den Seemann im Mittelalter auf.<sup>4</sup> Seine knappen Bemerkungen zu den Mannschaftsräumen betreffen aber erst die Holks seit dem späten 14. Jahrhundert und beruhen zu den Kojen auf bloßer Vordatierung viel später überlieferter Verhältnisse.<sup>5</sup> In der Volkskunde, die

---

<sup>1</sup> Friedrich KLUGE, Seemannssprache. Leipzig 1911, S. 448f.; Hjalmar FALK, Altnordisches Seewesen, in: Wörter und Sachen 4, 1912, S. 1–121, hier S. 9.

<sup>2</sup> FALK, Seewesen (wie Anm. 1), S. 9.

<sup>3</sup> Ahasver VON BRANDT, Regesten der Lübecker Bürgertestamente des Mittelalters. Bd. 1, Lübeck 1964, übersetzt mnd. *hudevat* als „Kleiderkiste“ (Nr. 36; 61; 103; 220), „Kleiderfass“ (Nr. 311), „Bettkiste“ (Nr. 419), „Kleidersack“ (Bd. 2, 1973, Nr. 964; 1012) oder „Bettlade“ (Bd. 2, Nr. 975); Carsten JAHNKE, Die Malmöer Schonenzollliste des Jahres 1375, in: HGBll. 115, 1997, S. 107, übersetzt *hudevat* als „Schiffstruhe“ oder „Fischbehälter“.

<sup>4</sup> Walther VOGEL, Geschichte der deutschen Seeschifffahrt. Bd. 1, Berlin 1915, S. 449.

<sup>5</sup> Ebd., S. 452.

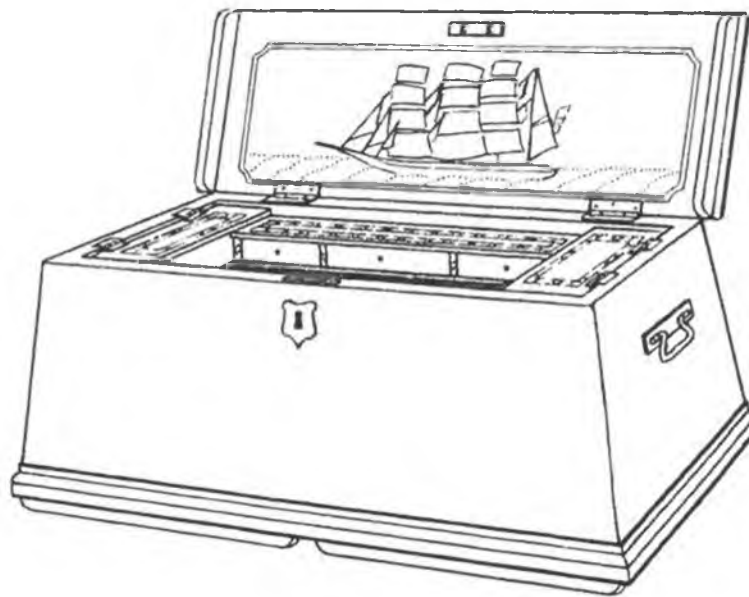


Abb. 1: Seekiste des 19. Jahrhunderts mit kleiner Beilade im Altonaer Museum, nach G. Timmermann (Anm. 8).

zunächst nur die bauerliche Kultur erforschte und sich der Schifffahrt erst spät annahm, begann allein Richard Wossidlo (1859–1939) bereits im 19. Jahrhundert mecklenburgische Seeleute u. a. auch zu Seekisten und Bettzeug zu befragen. Die Ergebnisse wurden aber erst posthum im 2. Weltkrieg veröffentlicht.<sup>6</sup> Erst nach diesem Krieg nahm sich die Forschung der Seekisten als Sachüberlieferung an,<sup>7</sup> nahmen Museen die aus dem späten 18. Jahrhundert bis um 1900 erhalten gebliebenen Exemplare in ihre Schifffahrtssammlungen auf (Abb. 1),<sup>8</sup> wurde mit der Inventarisierung von Seekisten, die sich noch in Privatbesitz fanden, begonnen<sup>9</sup> und erfuhren die darauf angebrachten bildlichen Darstellungen eine erste Würdigung.<sup>10</sup>

<sup>6</sup> Richard WOSSIDLO, *Reise, Quartier, in Gottesnaam. Das Seemannsleben auf alten Segelschiffen im Munde alter Fahrensleute*, Rostock 1942/43, 6. Aufl. Rostock 1954, S. 23 und 112–115.

<sup>7</sup> Erstmals beschrieb Kapitän Fred SCHMIDT (*Von den Bräuchen der Seeleute. Gedanken und Erinnerungen*. Hamburg 1947, S. 63f. und 47; 2. Aufl. Hamburg 1962, S. 67f. und 50), die „längst außer Dienst gestellten und verstaubten Seekisten ... aus der Zeit der großen Tiefwassersegler“ zusätzlich zu den gesammelten Aussagen von Seeleuten.

<sup>8</sup> Z. B. Altonaer Museum, Gerhard TIMMERMANN, *Das Schiffbauhandwerk*, in: *Jahrbuch des Altonaer Museums* 1964, S. 33–108, hier S. 79. – Schiffahrtsmuseum Brake, Friedrich CARSTENS, *Romantische Seefahrt. Kostbarkeiten aus einem norddeutschen Schiffahrtsmuseum*, Oldenburg, Hamburg o. J. (ca. 1969), S. 80f.

<sup>9</sup> Wolfgang RUDOLPH, *Die Insel der Schiffer*, Rostock 1962, S. 12.

<sup>10</sup> Wolfgang RUDOLPH, *Des Seemanns Bilderwelt. Volkskunst der Fahrensleute an der Ostseeküste von 1750 bis 1900* (= *Schriften des Deutschen Schiffahrtsmuseums* Bd. 32), Hamburg 1993, Kap. „Bilder auf Seekistendeckeln“ S. 14–17.

Auf diese Vorarbeiten griffen skandinavische Wissenschaftler zurück und erarbeiteten die bisher ausführlichsten Informationen zu Seekisten. 1961 fasste der Norweger Erling Eriksen die Kenntnisse aus mündlichen Traditionen, gedruckten Seemannserinnerungen und einigen in Privatbesitz oder Museen erhalten gebliebenen Kisten zusammen und dokumentierte die Kisten in elf Abbildungen.<sup>11</sup> 1980 vertiefte der dänische Museumsdirektor Henning Henningsen das Thema dadurch, dass er die Seekisten im Zusammenhang mit der Entwicklung der Mannschaftsunterkünfte behandelte und zugleich auch die oben genannte ältere historische Überlieferung mit einbezog, allerdings mit dem Nachteil, dass er nicht angab, woher er seine Informationen hatte.<sup>12</sup>

Diese hauptsächlich auf Seekisten konzentrierten Beiträge informieren über deren Inhalt nur ungenügend, behandeln jeweils nur Teilaspekte des Reisegepäcks der Seefahrenden und sind an so verstreuten Stellen publiziert, dass man sich selbst über Seekisten nur mit großem Aufwand einen Überblick verschaffen kann, zumal auch die Schiffsarchäologie Seekisten der Wikingerzeit und des 16. und 17. Jahrhunderts ans Licht gebracht und an noch anderen Stellen, nämlich in ihren Fundberichten, veröffentlicht hat. Es ist deshalb an der Zeit, für das Reisegepäck der Seefahrenden nicht nur das bisher erarbeitete Wissen zusammenzufassen, sondern die vorhandene reichhaltige Überlieferung vom Mittelalter bis ca. 1900 auf ihre diesbezüglichen Aussagen zu überprüfen. Dafür stehen vom 13. bis 16. Jahrhundert vor allem kurze Erwähnungen in Texten rechtlichen Inhalts zur Verfügung und vom 17. bis frühen 20. Jahrhundert hauptsächlich längere Passagen aus erzählenden Texten, die aber so erstaunlich weit mit den älteren Rechtstexten übereinstimmen, dass sich eine diachronische Auswertung anbietet, bei der sich die unterschiedlichen Texte gut ergänzen und wechselseitig interpretieren. Eine charakteristische Auswahl der ausgewerteten Text- und Bildzeugnisse wird im Anhang in zeitlicher Folge zusammengestellt, um deutlich zu machen, welche Aspekte des Themas zu den verschiedenen Zeiten aktuell waren. Darauf wird in der vorangestellten Auswertung jeweils durch eine mit → gekennzeichnete Jahreszahl verwiesen.

Das auffälligste Gepäckstück in der Seefahrt war bis zum frühen 20. Jahrhundert die Seekiste, so dass sie in der bildlichen Überlieferung als Attribut ausreichte, um einen Matrosen eindeutig als solchen zu kennzeichnen (→1698; um 1700). Da sie aber von den Seeleuten durchweg

---

<sup>11</sup> Erling ERIKSEN, Med silkesjal i leddiken. Litt om skipskister, in: Skib og sjøfolk. Vestfold-Minne 1961, Tönsberg, S. 125–149.

<sup>12</sup> Henning HENNINGSEN, Sømandens lukaf og kaptainens kahyt, in: Handels- og Søfartsmuseets Årbog 1980, Helsingør, S. 17–79; Seekisten S. 34–40.



einfach *Kiste* genannt wurde, ist sie in vielen Texten (lat. *cista*, mnd. *kiste*) dort bisher nicht als Seekiste erkannt worden. Das trifft auch zu, wenn die Seekiste gelegentlich *arche* (→Mitte 13. Jh.), *kasten* (→1431), *scrin*<sup>13</sup> oder *Lade* (→vor 1792) genannt wird. Der Textzusammenhang ergibt aber häufiger, als auf den ersten Blick scheint, eindeutige Hinweise darauf, ob von einer Seekiste oder einer anderen Kiste die Rede ist, und zwar nicht nur, wenn die Kiste im Zusammenhang mit Seereisen erwähnt wird, sondern auch, wenn sie in Testamenten oder anderen Verzeichnissen zusammen mit dem *hudevat* aufgeführt wird,<sup>14</sup> denn das war bis um 1400 der nur für die Übernachtung auf den damals noch offenen Schiffen benutzte Fellschlafsack, auf den weiter unten noch genauer zurückzukommen ist. Die Anwendung dieser Kriterien erweitert die Quellengrundlage gerade für die noch überlieferungsarme Frühzeit ganz beträchtlich. Außerdem haben sich aber schon sehr früh Spezialbezeichnungen für Seekisten herausgebildet, an denen sie zumeist sofort erkannt werden können.

Für die →Wikingerzeit (9.–11. Jh.) ist das allerdings nur mit einigem Hintergrundwissen möglich, denn es gab in Skandinavien zwei unterschiedlich große Kisten, die nicht gleich als Seekisten erkennbar sind, nämlich die *sviptikista* („leicht zu bewegendende Kiste“) und die *halfrymiskista* („Halbraumkiste“). Letztere scheint es nur auf den zum Rudern und Segeln eingerichteten Kriegsschiffen gegeben zu haben, auf denen in jedem Halbraum die beiden Ruderer saßen, die sich an einem Riemen ablösten (ein Schiffsraum reichte quer über das Schiff und war der Platz für die Bedienung von je einem Riemen an Backbord und an Steuerbord). Die beiden Ruderer für einen Riemen teilten sich die Halbraumkiste, in der sie ihren Mundvorrat und ihre Kleider und Waffen aufbewahrten; nur ihre Schilde hingen sie außen an der Reling auf. Als man im 12./13. Jahrhundert hochbordige Handelsschiffe bewaffnete, waren ihnen die niedrigen, zu rudern den Kriegsschiffe Skandinaviens so unterlegen, dass letztere nur noch für untergeordnete Aufgaben eingesetzt wurden. Seekisten für jeweils zwei Mann kamen außer Gebrauch.

Wer dagegen zur →Wikingerzeit auf einem Handelsschiff als Seemann oder als Reisender fahren wollte, brachte seine eigene Seekiste mit, nämlich die kleine *sviptikista*, die deshalb nicht größer zu sein brauchte, weil sie im Gegensatz zur Halbraumkiste nur die Sachen eines Mannes enthielt. Das waren in der Wikingerzeit anscheinend noch nicht so viele wie später.

<sup>13</sup> Hanserezesse I, 3, Nr. 317 § 10.

<sup>14</sup> Bei A. VON BRANDT, Bürgertestamente (wie Anm. 3), sind die vielen in den Testamenten erwähnten Seekisten nur deshalb nicht als solche zu erkennen, weil er in den als Quellenpublikation vorgelegten Regesten lat. *cista* als „Truhe“ wiedergibt und mnd. *hudevat* fälschlich als „Kleiderkiste“ oder noch anders.

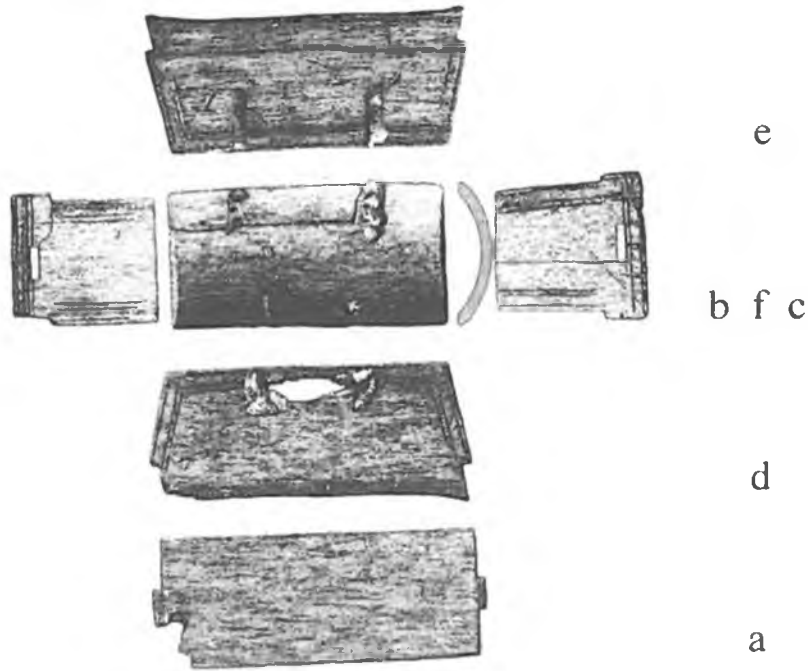


Abb. 2: Die eichenen Bauteile der kleinen Seekiste aus dem Hafen von Haithabu lassen den Bauablauf erkennen: Man zapfte den Boden (a) in die beiden Schmalseiten ein (b, c), nagelte an deren Kanten die Vorderwand (d) und die Rückwand (e) fest und befestigte an der Rückwand den Deckel (f) mit zwei eisernen Scharnieren. Das Schloss in der Vorderwand war schon in der Wikingerzeit ausgebrochen und die beraubte Kiste mit einem Stein versenkt worden. Größte Länge 53 cm. Nach O. Crumlin-Pedersen (Anm. 15).

Die im Hafen des wikingerzeitlichen Handelsplatzes Haithabu (ca. 800–1066) ausgegrabene Seekiste<sup>15</sup> ist mit nur 0,52 m Länge, 0,23 m Breite und 0,27 m Höhe (Abb. 2) eine solche relativ kleine *sviptikista* aus festem Eichenholz. Sie war abschließbar, hatte auch schon die sich nach oben verjüngende Form wie die meisten Seekisten des 19. und 20. Jahrhunderts (vgl. Abb. 1) und war eindeutig von den in der gleichen Epoche in den Häusern gebrauchten Kisten zu unterscheiden.<sup>16</sup>

In der Schifffahrt der Hanse wurde die Kiste der Seefahrer häufig als *Schiffkiste* (mnd.: *shipkiste*; lat.: *cista navalis*) bezeichnet und wurde auch dann, wenn sie im Haus aufbewahrt wurde (→1364; 1392), eindeutig von den ausschließlich in Häusern benutzten Kisten unterschieden. Leider

<sup>15</sup> Ole CRUMLIN-PEDERSEN, *Viking-Age Ships and Shipbuilding in Hedeby/Haithabu and Schleswig* (Ships and Boats of the North, vol. 2), Schleswig & Roskilde 1997, S. 141–143.

<sup>16</sup> Die aus dem Hafen von Haithabu geborgene Seekiste (Abb. 2) unterscheidet sich deutlich von den größeren Kisten aus dem Haushalt der Toten im Königinnengrab von Oseberg, A. W. BRØGGER und Haakon SCHETELIG, *Osebergfundet*. Bd. 2, Oslo 1928, S. 118–126; eine Kiste enthielt zwei eiserne Lampen, ein Messer, einen Kamm und Holzobjekte, eine andere zwei Kämmen und Stoff, eine dritte wilde Äpfel.



Abb. 3:  
Älteste bekannte bildliche  
Darstellung von Seekisten auf  
einem Holzschnitt des Petrarca-  
Meisters, Augsburg →1532.

sind die Unterscheidungskriterien nicht überliefert. Wir erfahren nur, dass besonders große Kisten und Kisten mit Füßen keine Schiffkisten waren (→1364). Gleichwohl hatte →1441 ein Danziger Schiffer außer zwei Schiffkisten auch noch eine Kiste mit Füßen auf seinem Holk mitgenommen. Zu klein darf man sich die spätmittelalterlichen Schiffkisten nicht vorstellen, denn sie mussten u. a. auch die Bewaffnung mit aufnehmen (→1318; 1330; 1378), die mit Helm und Harnisch (→1364) einigen Platz beanspruchte. Weiter ist belegt, dass Schiffkisten klar erkennbar unterschiedliche Qualität hatten (→ca. 1868), so dass ein Lübecker Kaufmann →1381 nur seine bessere per Testament vererbte. Die höhere Qualität konnte z. B. in der Gestaltung der Außenseiten zum Ausdruck kommen. Schon die wikingerzeitliche Kiste aus dem Hafen von Haithabu (Abb. 2) hatte an allen vier Seitenwänden eingehobelte Zierlinien und eine elegante Gestaltung der Fußzone. Auf einer Radierung von →ca. 1720 sieht man eine Seekiste mit Kantenbeschlägen aus Metall (Abb. 4, links). Ornamentale Bemalung trugen einige Kisten aus den Schiffsfunden MARY ROSE (1545) und VASA (1628)<sup>17</sup> und wird auch noch →1814 von einer Seekiste berichtet. Aber bereits vor →1850 wurde einem Schiffsjungen die bunte Rosenbemalung seiner Kiste von den Kameraden abgeschrappt, weil sich inzwischen eine einfarbige Außenbemalung durchgesetzt hatte. Seitdem waren bunte Bilder nur noch auf der Innenseite des Deckels üblich, deren Gestaltung dem einzelnen Seemann freigestellt war. Trotzdem beschränkte sich die Darstellung üblicherweise auf Seitenansichten von Segelschiffen (vgl. Abb. 1), auf Kompassrosen oder Flaggen.<sup>18</sup>

Genauere Informationen über das Aussehen der Schiffkisten gibt es seit dem 16. Jahrhundert. Auf einem →1532 in Augsburg gedruckten Holzschnitt sind vier Schiffkisten abgebildet (Abb. 3), die anders als die kleine Kiste von Haithabu (Abb. 2) genauso senkrechte Wände haben wie die

<sup>17</sup> RUDOLPH, Schiffer (wie Anm. 10), S. 15.

<sup>18</sup> Ebd., S. 14–17.

Abb. 4:

Die Radierung von Adolf van der Laan zeigt, wie Walfänger nach einem Schiffbruch im Eismeer Seekisten, eine große Kapitänskiste (links), Bettzeug und andere Ausrüstungsteile bergen. →um 1720.



Seekisten, die in ausgegrabenen Schiffen der gleichen Epoche gefunden wurden, in der englischen MARY ROSE (1545) und der schwedischen VASA (1632). Auf jüngeren Abbildungen stehen Seekisten mit senkrechten Wänden neben solchen, die nach oben leicht verjüngt sind (Abb. 4 und 5) und als besonders standsicher galten (→2. Hälfte 19. Jh.). Auf allen drei genannten Abbildungen sieht man flache Deckel, wie man sie auch von vielen Kisten des 19. Jahrhunderts kennt. Leicht gewölbte Deckel, wie ihn schon die Seekiste von Haithabu hatte, gab es daneben gleichzeitig nicht nur im 19. Jahrhundert (→ 2. Hälfte 19. Jh.: *mit 'n lütten Swiensrücken*), sondern auch →vor 1664 (Abb. 5, die Kiste im Boot und →um 1700). Seekisten mit dachförmigem Deckel sind dagegen allein auf dem Augsburger Holzschnitt von →1532 (Abb. 3) dargestellt, was wahrscheinlich auf ungenügender Kenntnis tatsächlicher Seekisten beruht. Die Überlieferung lässt nicht erkennen, zu welcher Zeit welcher Kistentyp am häufigsten war. Da die sich nach oben verjüngenden Kisten mit gewölbten Deckeln aufwändiger anzufertigen waren als die mit senkrechten Wänden und flachen Deckeln, gehörten erstere sicher zu den im 14. Jahrhundert mehrfach erwähnten besseren Seekisten.<sup>19</sup> Die wikingerzeitliche Seekiste von Haithabu (Abb. 2) war demnach nicht nur durch die oben erwähnten Zierelemente, sondern auch durch ihre aufwändige Form eine solche bessere Ausführung. Deshalb ist davon auszugehen, dass es während des gesamten behandelten Zeitraums einfache und aufwändiger anzufertigende Seekisten gab.

An den →1532 (Abb. 3), →vor 1664 (Abb. 5), →1698 und →um 1720 dargestellten Seekisten sind die auch für spätere Seekisten typischen beweglichen Griffe zu sehen, deren abgebildete Form nur in Metall möglich ist. Im 19. Jahrhundert hatten zahlreiche Kisten solche Griffe aus Eisen (vgl. Abb. 1). Wenn aber Seeleute die Griffe ihrer Kisten selber machten,

<sup>19</sup> A. VON BRANDT, Bürgertestamente I (wie Anm. 3), Nr. 226; →1381.



Abb. 5: Die Radierung von Reinier Nooms zeigt, wie nach vollendeter Reise des Dreimasters Seekisten, Bettzeug, eine Zimmermannskiste und andere Ausrüstungsstücke per Boot an Land gebracht werden. →vor 1664.

wählten sie dafür das ihnen vertraute Tauwerk. Die in einem Lübecker Testament von →1350 erwähnte Kiste *myt hennepen berlinghe* (mit Traggriffen aus Hanf) ist deshalb sehr wahrscheinlich so eine typische Schiffkiste mit Taugriffen, die als besonderes Unterscheidungsmerkmal hervorgehoben werden, so dass davon auszugehen ist, dass auch damals schon Metallgriffe so üblich waren, dass sie nicht eigens erwähnt wurden. An den beiden Griffen wurde die Kiste üblicherweise von zwei Mann getragen (Abb. 5, die Kiste im Boot). Wenn ein Mann die Kiste auf den Rücken nahm, hielt er sie an einem der Griffen fest (Abb. 5 rechts). Die kleine Seekiste von Haithabu hatte gar keine Griffen, sie konnte wegen ihrer geringen Größe von einem Mann getragen werden.

Von den ersten erkennbaren Anfängen (Abb. 2) über das 17. Jahrhundert (Abb. 5, rechts; Abb. 4, links) bis zum Ende im frühen 20. Jahrhundert (Abb. 1) hatte jede Seekiste ein Schloss relativ weit oben in der Mitte der Schauseite, so dass das darin enthaltene Eigentum des Seemanns vor unberechtigtem Zugriff geschützt und wenigstens diese kleine Privatsphäre gewahrt blieb. Wer seine Kiste unabgeschlossen stehen ließ, wurde bestraft (→1665; 1814), weil er seine Kameraden in Versuchung führte

und dann Verdächtigungen die Kameradschaft beeinträchtigten. Trotzdem wurden Kisten aufgebrochen und ihr Inhalt entwendet (→1675,3). Schon bei der ältesten bekannten Seekiste war das ganze Schloss herausgebrochen und die leere Kiste mit einem Stein beschwert im Hafen versenkt worden (Abb. 2).<sup>20</sup>

Von Anfang an mussten die Seekisten wasserdicht sein, um ihren Inhalt vor überkommendem Wasser zu schützen, denn sie standen bis zum späten 14. Jahrhundert auf den Decks der offenen Schiffe. Aber auch in die Geschützdecks, auf denen z. B. bei den Ostindienfahrern des 17.–18. Jahrhunderts die Besatzung mit ihren Kisten untergebracht war, und in die Mannschaftslogis des 19. und frühen 20. Jahrhunderts ergoss sich bei Sturm oft genug das Seewasser, so dass die Seekisten darin hin und her schwammen und Schäden anrichteten (→1662; 1914). Vorsichtshalber stopften die Seeleute vor entsprechendem Wetter die Schlüssellöcher ihrer Kisten zu (→2. Hälfte 19. Jh.). Eine solche Kiste, die auch nach starken Stößen bei schwerem Wetter noch wasserdicht blieb, war nicht so leicht anzufertigen; sie galt als Anschaffung fürs Leben und oft erwähntes Erbstück (→1305–1392; 1814) und hatte ihren Preis (→1441; ca. 1868). Sie wurde bereits benötigt, wenn jemand als Schiffsjunge mit der Seefahrt begann (→1769,2; 1814; 1884,1). Konnte er nicht auf ein Erbstück zurückgreifen, ließ er sie zumeist von einem lokalen Tischler anfertigen (→vor 1850; 2. Hälfte 19. Jh.), dessen aufwändige Arbeit bezahlt sein wollte. Gelegentlich war auch der Seemann geschickt genug, sie selber anzufertigen (→2. Hälfte 19. Jh.).

Seekisten scheinen noch im frühen 17. Jahrhundert, soweit die wenigen publizierten Maße ein generelles Urteil zulassen, sehr unterschiedlich groß gewesen zu sein. Die zwölf Seekisten aus dem schwedischen Regalschiff VASA von 1628 waren 60 bis 110 cm lang und zwischen 30 und 40 cm breit und hoch,<sup>21</sup> wobei die unteren Höhenmaße mit der Sitzhöhe von 30 bis 36 cm der Bank der Bremer Kogge von 1380 übereinstimmen. In Holland, wo die Kiste ebenfalls *Scheepskist* hieß, stellte die Ostindische Compagnie im 17. Jahrhundert erstmals sowohl für ihre Seeleute als auch für ihre zum Dienst in den Kolonien angeworbenen Männer eine standardisierte Reiseausrüstung zur Verfügung und zog den Preis dafür vom vereinbarten Sold ab. Dazu gehörte eine Standard-Seekiste von 85 cm Länge und 39 cm Breite und Höhe (→1675,1). Deren Sitzhöhe entsprach also der der höheren Kisten der VASA, war aber immer noch niedriger als die erhalten gebliebenen Seekisten vor allem des 19. Jahrhunderts, die 90 bis

<sup>20</sup> CRUMLIN-PEDERSEN, Viking-Age Ships (wie Anm. 15), S. 141–143.

<sup>21</sup> RUDOLPH, Schiffer (wie Anm. 10), S. 15.

100 cm lang, 45 bis 50 cm breit und 40 bis 50 cm hoch sind.<sup>22</sup> Trotz aller Schwankungen im Einzelfall zeichnet sich doch insgesamt von der kleinen *sviptikista* der Wikingerzeit bis zur normalen Seekiste um 1900 die Tendenz zur allmählichen Steigerung des Volumens und zu einer bequemerem Sitzhöhe ab. Seltene Übergrößen wurden als etwas Besonderes hervorgehoben. So fiel →1814 die vom Großvater geerbte Seekiste eines Schiffsjungen durch ihre Größe auf. Sie war die Kiste eines Kapitäns, der ja mehr mitzunehmen hatte, als die Matrosen (vgl. →1873,1). Eine Radierung zum Walfang →um 1720 bildet eine besonders große Seekiste ab (Abb. 4), die nach einem Schiffbruch im Eismeer geborgen wurde. Deutlich ist das für Seekisten typische Schloss zu erkennen. Die Kantenbeschläge aus Metall zeigen einen anspruchsvollen Besitzer an; entweder war es der Kommandeur oder der Steuermann.

Anders als in Holland und Norddeutschland war in England (*sea-chest*) und Skandinavien (*Sjökista*) die Bezeichnung *Seekiste* üblich. Der starke Einfluss des englischen Vorbildes auf die deutsche Seefahrt führte dazu, dass die Bezeichnung *Seekiste* um 1800 auch in Deutschland schon häufiger gebraucht wurde als *Schiffkiste* (→1794) und sich dort im Laufe des 19. Jahrhunderts endgültig durchsetzte (→ca. 1850; 1884, 1; 1914); eine Änderung der Sache selbst war mit der veränderten Wortwahl aber nicht verbunden.

In der also spätestens von der Wikingerzeit bis zum frühen 20. Jahrhundert an Bord benutzten Seekiste bewahrten die Seeleute ihr persönliches Eigentum auf. Sie kam zu einer Zeit aufs Schiff, als auch in den Häusern die Kiste oder Truhe das einzige Verwahrn Möbel war. Als während der frühen Neuzeit die Truhen in den Häusern immer mehr durch Schränke ersetzt wurden, blieb man allerdings auf den Schiffen aus praktischen Gründen bei der Seekiste. War schon deren Transport zum Schiff und wieder zurück umständlich genug (Abb. 5; →vor 1664,1; 1884, 2–4), so hätte ein Schrank den Transport noch viel schwieriger gemacht und wäre an Bord gar nicht aufstellbar gewesen. Deshalb blieb dieser mittelalterliche Behälter auf Schiffen weit über das Mittelalter hinaus in Gebrauch. Weil er schwierig zu transportieren war, hatten manche Seeleute zumindest im 19. Jahrhundert noch ein Sacktuch (→1814) oder einen kleinen Handgepäckbehälter in ihrer Kiste (→1873,2), in dem sie zum Landgang oder nach dem Abmustern kleinen persönlichen Bedarf oder Mitbringsel mitnahmen (→1884,8).

Während dieser ganzen Zeit nahm normalerweise jedes Besatzungsmitglied seine eine Seekiste mit an Bord. Das traf zumeist auch für Schiffer

<sup>22</sup> Ebd., S. 15; ERIKSEN, Silkesjal (wie Anm. 11), S. 126.



(→1431) und mitreisende Kaufleute (→1318; 1330; 1364; 1365,2; 1367; 1378) zu, wobei Schiffer ziemlich große Seekisten haben konnten (→um 1720; 1814). Besonders groß war auch die Seekiste des Schiffschirurgen, der auf niederländischen Ostindienschiffen mitfuhr und auf dessen Geschicklichkeit die Besatzung vor allem bei Kampfhandlungen angewiesen war; er musste darin zusätzlich zu seiner eigenen Kleidung usw. auch noch all seine Instrumente unterbringen (→1676). Doch es gab Ausnahmen von der genannten Regel. Dass sich auf den geruderten Kriegsschiffen der Wikinger zwei Ruderer eine Halbraumkiste teilen mussten, wurde oben schon erwähnt. Durchgehend von der →Mitte des 13. Jahrhunderts über das →14. Jahrhundert und →1537 bis →ca. 1868 haben wir Zeugnisse dafür, dass zumindest auf einigen Schiffen auch Seeleute mitfuhren, die gar keine Seekiste besaßen. Andererseits hatten einige Achtergäste (die im achteren Aufbau untergebrachten Schiffsoffiziere, mitreisenden Kaufleute und anderen Personen) keine Skrupel, mit mehreren Kisten an Bord zu kommen. So gab →1441 ein Schiffer an, dass er zwei Seekisten und dazu noch eine Kiste mit Füßen auf seinem Holk mitgeführt hatte. Auch mehrere Kaufleute besaßen wenigstens zwei Schiffskisten (→1381; 1392),<sup>23</sup> einer gleich drei.<sup>24</sup> Ein weiterer nahm →1492 außer zwei Seekisten noch eine zusätzliche andere Kiste mit aufs Schiff, ohne dass wir über deren Inhalt Näheres erfahren. Die dritte Kiste könnte auch eine Geldkiste gewesen sein.

Kaufleute verwahrten ihr Geld zu Hause in transportablen Kisten,<sup>25</sup> die zur Sicherung meist mit eisernen Bändern beschlagen waren und dann auch als „mit Eisen gefertigte Kisten“ bezeichnet wurden.<sup>26</sup> Wer nicht Ware gegen Ware oder auf Kredit handeln wollte, nahm diese Kiste auch mit aufs Schiff. *Alse de kiste beslagen ware*, nämlich mit Eisenbändern, war sie →Ende des 14. Jahrhunderts an Bord sofort als Geldkiste zu erkennen, unterschied sich also deutlich von den Seekisten, die diese Verstärkung nicht brauchten. Auch beschlagene Kisten waren keine Neuerung

<sup>23</sup> Ahasver VON BRANDT, Bürgertestamente (wie Anm. 3), Nr.1012.

<sup>24</sup> Ebd., Nr. 1007.

<sup>25</sup> So übergab z. B. der Lübecker Kaufmann Johannes van Lune 1397 seinen Geschäftspartnern *unam cistam ... cum 200 mr. Lub dn et 11 mr puri argenti in eadem cista continentis*. Das Lübecker Niederstadtbuch 1363–1399, bearbeitet von Ulrich SIMON. Köln u. a. 2006, S. 968, 5. – Hamburger Kaufleute machen in ihren Testamenten Angaben zu ihren Geldkisten. So Johannes Zomerbeke 1361: *Item habeo in cista mea centum et 19 miltones Flamenses et ducentas marcas in duabus bursis*. (Nr. 13) Johannes Widing 1376: *Item in bursa una iacent in mea cista 6 marce cum 4 solidis*. (Nr. 40); Hans-Dieter LOOSE, Hamburger Testamente 1351 bis 1400, Hamburg 1970.

<sup>26</sup> Kfm. Johan Raceborch vermacht dem Herman van Wynsen eine eisenbeschlagene Kiste (*cistam ferris fabricatam*) mit ihrem Inhalt. A. VON BRANDT, Bürgertestamente (wie Anm. 3), Nr. 465.



der Hanse; wir kennen sie bereits aus der frühen Wikingerzeit.<sup>27</sup> Seit dem frühen 16. Jahrhundert gibt uns eine Reihe von bildlichen Darstellungen klare Vorstellungen von den unterschiedlich großen Geldkisten aus Kaufmannsbesitz, die unterschiedlich dicht mit Eisenbändern beschlagen waren.<sup>28</sup> Wenn Kaufleute größere Geldmengen mit an Bord nahmen,<sup>29</sup> werden sie nicht ihre gesamte Barschaft dem damit verbundenen Risiko ausgesetzt haben, so dass die kleineren Geldkisten dafür ausreichten. Kleine Geldmengen für laufende Ausgaben trugen sie in der Börse am Gürtel.<sup>30</sup> Manche Kaufleute führten auch in ihrer Seekiste Gelder mit (→1376; Ende 14. Jh.).

An Bord gab es noch eine weitere spezifische Kiste, die sich auch deutlich von der Seekiste unterschied; sie enthielt das Werkzeug des Zimmermanns, der erstmals 1362 auf einem hansischen Schiff als Besatzungsmitglied erwähnt wird<sup>31</sup> und im Laufe des 15. Jahrhunderts regelmäßig auf den größeren Handelsschiffen mitfuhr.<sup>32</sup> Wir wissen aber nicht, seit wann er sein Werkzeug in einer eigenen Kiste mit aufs Schiff nahm. Aus ausgegrabenen Koggen kennen wir bis um 1400 nur einzelne Reparaturwerkzeuge ohne spezifische Kiste.<sup>33</sup> Zwar wird 1383 in Lübeck „eine Kiste mit Zimmermannswerkzeug“ erwähnt, aber sie stand nicht auf einem Schiff, sondern in einem Haus.<sup>34</sup> Wahrscheinlich brachten erst die professionellen Schiffszimmerleute der großen Handelsschiffe spätestens seit dem 15. Jahrhundert ihre eigenen Werkzeugkisten mit an Bord. Eine eichene Kiste mit Schmiede- und Zimmermannswerkzeug bereits der späten Wikingerzeit wurde auf Gotland in einem verlandeten See ausgegraben.<sup>35</sup> Sie ähnelt mit 0,95 m Länge und 0,30 m Breite und der sich nach oben verjüngenden

<sup>27</sup> BRØGGER, SCHETELIG, Osebergfundet (wie Anm. 16), es waren aber keine Schätze darin, sondern Eisen- und Holzobjekte.

<sup>28</sup> Th. HAMPE, Gedichte vom Hausrat aus dem XV. und XVI. Jahrhundert, Straßburg 1899, 6. Holzschnitt von hinten (ca. 1514); Georg STEINHAUSEN, Kaufleute und Handelsherren in alten Zeiten, Leipzig 1899, Abb. 68 (1539), Beilage 6 (1585), Abb. 8 (1622), Abb. 101 (ca. 1650), Abb. 116 (17. Jh.).

<sup>29</sup> So hatte z. B. der Lübecker Kaufmann Johan Russenberch der Lange 1345 seinem nach Novgorod segelnden Kollegen Willekin van Dulmen 292 *Stück Silber Novgoroder Währung* mitgegeben; VON BRANDT, Bürgertestamente (wie Anm. 3), Nr. 239.

<sup>30</sup> STEINHAUSEN, Kaufleute (wie Anm. 28), Abb. 22 (ca. 1475), Abb. 83 (1494), Abb. 71 (1518), Abb. 63 (vor 1543)

<sup>31</sup> Hamburger Kämmereirechnungen Bd. 1, S. 85.

<sup>32</sup> Z. B. Hansisches Urkundenbuch Bd. 6, Nr. 362; 672; 1074.

<sup>33</sup> Detlev ELLMERS, Lose Gegenstände aus Koggewracks. Archäologische Zeugnisse vom Leben an Bord, in: Deutsches Schiffsarchiv 18, 1995, S. 207–232, hier S. 217–219.

<sup>34</sup> ... *unam cistam cum instrumentis carpentariis*; SIMON, Niederstadtbuch (wie Anm. 25), S. 519, 4.

<sup>35</sup> G. BERG, A Tool Chest from the Viking Age (The „Mästermyr“ find in Gotland), in: Universitetets I Bergen Årbok 1955, S. 77ff.; Mårten STENBERGER, Vorgeschichte Schwedens, Neumünster 1977, S. 456f.

Form den Seekisten des 19. Jahrhunderts (vgl. Abb. 1), ist aber hochbeiniger. Seit dem 17. Jahrhundert hatte die Zimmermannskiste an Bord eine ganz andere Form der. Sie war ein schmaler, relativ hoher Kasten mit senkrechten Wänden. Den oberen Abschluss bildete ein nur die halbe Breite überdeckendes waagerechtes Brett; die andere Hälfte nahm der daran im Winkel von ca. 45° mit Scharnieren befestigte Deckel ein (Abb. 5, vorne im Boot). Diesen Kistentyp von im Mittel ca. 0,83 m Länge, 0,32 m Breite und 0,50 m Höhe behielten die Schiffszimmermänner bis zum 20. Jahrhundert bei. Welche Formen die Werkzeugkiste von der Wikingerzeit bis zum 17. Jahrhundert durchlief, ist unbekannt.

Schließlich ist noch darauf hinzuweisen, dass die gesamte Besatzung in der Kost des Schiffers stand, also keinen eigenen Proviant mitzunehmen brauchte. Wer trotzdem in seiner Seekiste Nahrungsmittel mitführte, wurde jedenfalls im frühen 19. Jahrhundert von seinen Kameraden gemäßregelt (→1814). Auch die von der Ostindischen Compagnie der Niederlande angeworbenen Soldaten wurden schiffseitig gepflegt, erhielten aber zu Beginn der langen Reise für ihren Eigenbedarf ein kleines *Fäßgen von 4 Quart Brandtwein* (→1675,1), das mit etwas mehr als 1 Liter Inhalt gut in der abschließbaren Seekiste unterzubringen war, wo sich nicht andere darüber hermachen konnten. Dagegen mussten wenigstens im Mittelalter mitreisende Kaufleute und andere Personen selbst für ihre Verpflegung sorgen. Wie sie das machten, geht aus zwei Belegen des 14. Jahrhunderts hervor. Der Rostocker Ratsnotar Hartwig brauchte für seine nur kurze Reise von Rostock nach Malmö im Jahr →1375 nicht weniger als zwölf halbe (= kleine) Fässer für Salzfleisch, Hering, Aal, Brot, Pfefferkuchen, Zwiebeln und sehr wahrscheinlich noch selbst gebräutes Bier. Ähnlich ausgestattet war der Kaufmann Everhard van Renne; als er →1365 während einer Seereise nach Lübeck starb, gehörten zu seinem Reisegepäck u. a. noch ein ganzes (= großes) Fass (Salz-)Fleisch, ein halbes Fass Hering und ein Lop Butter. Wir müssen demnach damit rechnen, dass die Reisenden insbesondere für längere Seefahrten ihren Proviant in einer beträchtlichen Zahl von Fässern mitführten, und zwar zusätzlich zur Seekiste und der gelegentlich noch mitgenommenen Geldkiste. Aber auch das war noch nicht alles.

Alle Nachrichten von der frühesten während der Wikingerzeit bis zur jüngsten nach 1900 stimmen darin überein, dass die Seefahrer außer der Seekiste noch einen Sack als zweites Gepäckstück mit an Bord nahmen, der entweder selber als Bettzeug diente, oder das Bettzeug enthielt. Kiste und Bettsack zusammen waren an Bord zumeist das einzige Privateigentum des Seemanns und entsprachen genau dem, was im Mittelalter ein Vater seiner Tochter als Mindestausstattung mit in die Ehe zu geben pflegte; das waren

*1 bedde, 1 kisten, 1 deken unde 1 hovetpole* (= Kopfkissen), wie es ein Hamburger Testament von 1400 beschreibt.<sup>36</sup> Nur unterschied sich das Bettzeug der Seefahrenden erheblich von dem in Häusern üblichen, denn es war abhängig von den Schlafbedingungen an Bord. Da diese sich seit dem Spätmittelalter mehrfach änderten, musste auch das Bettzeug daran angepasst werden. Dementsprechend änderten sich auch die Bezeichnungen für das Bettzeug, wohingegen die Seekiste während der gesamten hier behandelten Zeit ihre Bezeichnung als *Kiste* beibehielt.

Zur →Wikingerzeit (9.–11. Jh.) und im Mittelalter (→1318; 1330; 1367; 1375; 1378) hieß der Sack *hudevat* (wörtl.: „Hautfass“). Wir wissen aus der altnordischen Überlieferung, dass es ein Schlafsack aus Fell war mit der wärmenden Haarseite nach innen. Die nach außen gekehrte Hautseite musste man gut pflegen, denn zum Übernachten auf den zu der Zeit offenen Schiffen ohne Unterkunftsräume musste man sie wasserdicht halten, so dass vor Reiseantritt eine aufwendige Reparatur nötig werden konnte (→1375). Auf skandinavischen Schiffen der →Wikingerzeit fand die Besatzung zusätzlich zu den Schlafsäcken Schutz in den an Bord aufgestellten Zelten, die wir seit dem 9. Jahrhundert auch aus der archäologischen Überlieferung kennen.<sup>37</sup> Für die Schiffe der Hanse habe ich bisher keinen Beleg für Bordzelte gefunden. Da altnordisch *huðfat* ein Lehnwort aus dem Niederdeutschen ist, muss die Sache selbst an der deutschen Nordseeküste bereits lange vor der Hanse in Gebrauch gewesen sein.<sup>38</sup> Lateinische und andere Texte tun sich schwer, für *hudevat* einen angemessenen Ausdruck zu finden. Am treffendsten übersetzte man das Wort in Lübeck, wo mehrere lateinische Testamente seit ca. 1350<sup>39</sup> das *hudevat* (vgl. →1367) *cuticubium* (*cutis* = Haut; *cubium* von *cubo* = liegen, schlafen) nennen. Das ist ein willkommener zusätzlicher Beweis dafür, dass auch das *hudevat* der hansischen Seefahrt in der Tat ein Schlafsack aus Fell war. In anderen Übersetzungen wird dafür öfter das unspezifische Wort für Bett gewählt, so in mittelfranzösischen Texten *lich* (→Mitte 13. Jh.), in lateinischen *lectus* (→1365, 1) und in flämischen *bedde* (→14. Jh.). Man darf sich von diesem Wortlaut nicht täuschen lassen, denn auch damit ist in dieser frühen Zeit stets der auf den offenen Schiffen unentbehrliche Fellschlafsack gemeint. Dass *lectus* in der Tat für den Fellschlafsack verwendet wurde, zeigt ein Lübecker Testament von →1388, in dem über

<sup>36</sup> LOOSE, Hamburger Testamente (wie Anm. 25), Nr. 126.

<sup>37</sup> Detlev ELLMERS, Frühmittelalterliche Handelsschiffahrt in Mittel- und Nordeuropa, Neumünster 1972, S. 218–223.

<sup>38</sup> FALK, Seewesen (wie Anm. 1), S. 9.

<sup>39</sup> VON BRANDT, Bürgertestamente (wie Anm. 3), Nr. 419; 713; 793; 837. Dazu hier im Anhang →1367; →1388.

*melior lectus mei cuticubii* (das bessere „Bett“ von meinen Fellschlafsäcken) verfügt wird. Zugleich geht daraus hervor, dass es bei den Fellschlafsäcken ebenso wie bei den Schiffkisten deutlich erkennbare Qualitätsunterschiede gab. Wenn also jemand 1357 seinem *avunculus* zusammen mit seiner Schiffkiste auch sein Bett testamentarisch vermachte, ist davon auszugehen, dass dieses Bett das zur Schiffkiste gehörige *hudevāt* war.<sup>40</sup>

Mit den vorgetragenen Begriffsbestimmungen lassen sich auch aus seriellen Quellen aufschlussreiche Informationen entnehmen. Als Beispiel dafür seien die publizierten Lübecker Testamente des 14. Jahrhunderts angeführt. Darin bestimmten nicht weniger als 47 Erblasser über ihre Seefahrtsausstattung (Schiffkiste, Fellschlafsack und öfter auch Waffen). Die meisten sind als Kaufleute zu erkennen,<sup>41</sup> für die dadurch Schiffsreisen nachgewiesen sind. Da diese Kaufleute aber für ihre Handelsgeschäfte in der für die Hanse typischen Weise nicht nur über See unterwegs waren, sondern auch über Land, verfügten einige von ihnen außer über ihr spezifisches Schiffsgepäck auch noch über ihr Reitpferd (→1322).<sup>42</sup> Von den sechs Schiffern, deren Beruf in ihren Testamenten erkennbar ist,<sup>43</sup> hat nur ein einziger sein vollständiges Reisegepäck *expressis verbis* genannt,<sup>44</sup> obwohl alle anderen es zur Ausübung ihres Berufes auch nicht entbehren konnten. Auch Kaufleute, die nachweislich zu Schiff gereist sind, erwähnen ihr spezifisches Schiffsgepäck nicht in ihren Testamenten.<sup>45</sup> Es ist deshalb damit zu rechnen, dass auch zahlreiche weitere Kaufleute ihre tatsächlich vorhandene Reiseausrüstung in ihren Testamenten nicht ausdrücklich nannten, so dass die Zahl der reisebereiten viel größer war, als wir erkennen können. Zweimal verfügten Priester über ihre Seefahrtsausstattung,<sup>46</sup> was insofern nicht verwundert, als die Hansekaufleute Priester als Schreiber beschäftigten,<sup>47</sup> sie z. B. nach Schonen oder Nowgorod mitnahmen und auch als Schreiber auf Schiffen einstellten.<sup>48</sup> Er-

<sup>40</sup> Ebd., Nr. 639.

<sup>41</sup> Am häufigsten dadurch, dass sie die Handelsgesellschaft (*societas*) nennen, die sie mit zumeist einem Geschäftspartner eingegangen sind.

<sup>42</sup> VON BRANDT, Bürgertestamente (wie Anm. 3), Nr. 116.

<sup>43</sup> Ebd., Nr. 769; 872; 899; 966 und 1016; dazu Anm. 43.

<sup>44</sup> Ebd., Nr. 311.

<sup>45</sup> Ebd., Nr. 175 (Reise von Dorpat nach Lübeck); 397a (Reise von Lübeck nach Nyköping);

<sup>46</sup> Ebd., Nr. 546 und 720.

<sup>47</sup> Ludekin LANGHE, Lübecker Kaufmann mit Beziehungen zu Riga und Salzwedel vermachte 1336 in seinem Testament dem *dom. Johan van Hamborgh*, seinem Schreiber (*scriptori meo*), 10 m. d. gegen die Verpflichtung, für sein Seelenheil ein Jahr lang [täglich] eine Messe zu lesen. VON BRANDT, Bürgertestamente (wie Anm. 3), Nr. 149.

<sup>48</sup> Detlev ELLMERS, Alltag auf Koggen – nach Bildern, Funden und Texten, in: Gabriele

staunlich ist dagegen, dass sogar ein Knochenhauer eine Schiffkiste besaß,<sup>49</sup> da er zur Ausübung seines Berufes keine Schiffsreisen machen musste. Nur einmal verfügte eine Frau über eine Schiffkiste, aber sie war mit ihrem Mann übereingekommen, dass sie über das beiderseitige Gut verfügen durfte, und bestimmte, dass ihr Mann vorweg u. a. die bessere Schiffkiste erhalten sollte.<sup>50</sup> Er blieb damit also weiterhin für Seereisen gut ausgestattet.

Die Schiffkisten waren wertvolle Gegenstände, die der Kaufmann seinem Sohn,<sup>51</sup> oder nahen männlichen Verwandten zumeist jüngeren Alters, z. B. →1328 und 1322 jeweils dem Sohn seiner Schwester vererbte oder der Kapitän seinem Enkel (→1814). Gelegentlich wurden auch Partner oder Mitarbeiter des Geschäftsbetriebes bedacht, so der Gesellschafter einer Handelsgesellschaft (*societas*)<sup>52</sup> oder der Sohn des Schreibers, der auch die Abrechnung der Handelsgesellschaft (*societatis reposicionem*) führte,<sup>53</sup> oder ein Handlungsgehilfe (*famulus*).<sup>54</sup> Selbst der Wirt, der dem reisenden Kaufmann Quartier gab, erhielt gelegentlich eine Schiffkiste,<sup>55</sup> einmal bekam sogar eine Wirtin die Schiffkiste und zwei Schlafsäcke (→1365,1). Schließlich gab einmal auch ein nicht oder nicht mehr verheirateter Mann seine Schiffkiste an seine Nichte weiter (→1305). Die zuletzt genannten Personen wurden sicher nicht für Schiffsreisen bedacht; es gibt genügend Zeugnisse dafür, dass Schiffkisten auch im Haushalt als Verwahrn Möbel Verwendung fanden (→1364; 1392), wenn der Besitzer nicht mehr zur See fuhr. Wenn allerdings der Lübecker Aegidienkirche eine Schiffkiste vermacht wurde<sup>56</sup> oder eine andere für eine Vikarie verwendet werden sollte,<sup>57</sup> mussten diese Kisten verkauft werden, um den Zweck des Vermächtnisses mit dem Geldbetrag zu erreichen. Andere Testatoren ordneten direkt den Verkauf der Schiffkiste an.<sup>58</sup> In gleicher Weise musste auch der Schiffsschlafsack (*cuticubium*), der →1388 dem Hospital in Grünau bei Lübeck vermacht wurde, zu Geld gemacht werden. Der Geldwert einer Schiffkiste wurde →1441 mit 8 Schilling veranschlagt. Der

---

HOFFMANN und Uwe SCHNALL (Hg.), Die Kogge. Sternstunde der deutschen Schiffsarchäologie (= Schriften des Deutschen Schiffahrtsmuseums, Bd. 60), Hamburg 2003, S. 162–193, hier S. 178f.

<sup>49</sup> VON BRANDT, Bürgertestamente (wie Anm. 3), Nr. 958.

<sup>50</sup> Ebd., Nr. 226.

<sup>51</sup> Ebd., Nr. 701.

<sup>52</sup> Ebd., Nr. 301.

<sup>53</sup> Ebd., Nr. 738.

<sup>54</sup> Ebd., Nr. 116.

<sup>55</sup> Ebd., Nr. 946.

<sup>56</sup> Ebd., Nr. 196.

<sup>57</sup> Ebd., Nr. 593.

<sup>58</sup> Ebd., Nr. 1012.

spezielle Schlafsack war sogar noch teurer, denn →1375 wurden allein für seine Reparatur 8 Schilling ausgegeben.

Vielen Kaufleuten scheinen diese Schlafsäcke im 14. Jahrhundert noch nicht genügend Komfort geboten zu haben, denn sie erwähnen öfter zugehöriges Bettzeug (→1367) oder wenigstens ein Kissen (→1330).<sup>59</sup> Auf den Kriegsschiffen der →Wikingerzeit hatten die beiden Ruderer eines Halbraumes nicht nur eine gemeinsame Halbraumkiste, sondern schliefen auch in einem gemeinsamen *hudfat*. Auf allen anderen Schiffen schlief jeder Seefahrer allein in seinem eigenen Fellschlafsack. Wenn →1365 (1) überliefert ist, dass ein Kaufmann 2 *lectos* an Bord mitgenommen hatte, lag das daran, dass er zusammen mit seinem Handlungsdiener (*famulus*) reiste. Auch mehrere andere Lübecker Kaufleute (→1388) besaß wenigstens zwei Fellschlafsäcke.<sup>60</sup>

Erst als die Holks des späten 14. Jahrhunderts erstmals auch den Mannschaften eigene wettergeschützte Unterkunftsräume boten,<sup>61</sup> kam es zur entscheidenden Änderung des Bettzeugs: Man konnte auf den teuren Fellschlafsack verzichten; er verschwand aus der schriftlichen Überlieferung, denn außerhalb von Schiffen wurde er ja sowieso nicht gebraucht. Anfangs hielt man noch am Konzept des Schlafsacks fest. So wird →1403 neben der Seekiste statt des *hudfat* erstmals ein *watsack* (Sack aus Wollstoff) genannt. Aber bald griff man auf das zurück, was auch in den Häusern üblich war. So wird →1431 erstmals erwähnt, dass ein Schiffer eine *matte* (Matratze) an Bord hatte, und →1449 schliefen auch Matrosen auf *matten*. Seitdem gehörte die Matratze zur Ausrüstung der Seefahrer (→1675,3; 1676; ca. 1868; 1907), war aber von sehr unterschiedlicher Machart. Je nach dem, was der Einzelne dafür aufwenden wollte oder konnte (→ca. 1868), war sie mit Baumwolle (→1675), Stroh (→2. Hälfte 19. Jh.; ca. 1868; 1884,4), Seegras (→ca. 1868) oder anderem Material gefüllt. Dazu gab es ein mit Spreu (→1675) oder anderem Material (→1769; 1884,4; 1907) gefülltes Kopfkissen, wie es Kaufleute schon →1330 zusätzlich zum Fellschlafsack hatten. Zudecken konnte man sich mit einer *Pferdedecke* (→1675) oder einer *strickwollenen Decke* (→ca. 1868), später mit zwei Woldecken in zugehörigen Bezügen (→1884,4; 1907).

---

<sup>59</sup> Ebd., Nr. 103; 183a.

<sup>60</sup> Ebd., Nr. 385.

<sup>61</sup> Detlev ELLMERS, Wikingerschiffe, Koggen, Holken und Dreimaster. Menschen auf See im Mittelalter, in: Konrad SPINDLER (Hg.), Mensch und Natur im mittelalterlichen Europa. Archäologische, historisch und naturwissenschaftliche Befunde, Klagenfurt 1998, S. 101–128, hier S. 122.

Der zum Transport benutzte Sack trug nicht mehr eine mit der Schiff- oder Seekiste vergleichbare feste Bezeichnung. Vor allem im 18. Jahrhundert sprach man von *Bettzeug* (→1764; 1769,2; 1781; 1814). In der →2. Hälfte 19. Jahrhunderts war von *Kojensack*, *Bültsack*, *Bettsack*, *Seesack* oder *Kleidersack* (→ca. 1868; 1884,2) die Rede, wobei *Kojensack* von den fest eingebauten Kojen abgeleitet ist, für die er das Bettzeug enthielt, *Bültsack* dagegen von der in Dänemark üblichen Bezeichnung *bul(t)sæk*,<sup>62</sup> die an der deutschen Ostseeküste für den Strohsack übernommen wurde. Es kam sogar vor, dass derselbe Sack abwechselnd als *Kleidersack*, *Zeugsack* oder *Seesack* bezeichnet wurde (→1884, 2+3). In der Spätphase enthielt der Sack nämlich nicht nur das Bettzeug, sondern auch einen Teil der Kleidung, z. B. der Sack das gewöhnliche, die Kiste das gute Zeug. Dabei ist sogar überliefert, wie der Sack dann zu packen war: Ganz unten lag das Ölzeug, um den übrigen Inhalt gegen Nässe zu schützen, darauf kamen die Betten, um die man das Arbeitszeug wickelte, den oberen Abschluss bildeten die Seestiefel (→2. Hälfte 19. Jh.). Wenn *die Commandöre und Offiziere ihre Kleider etc. an Bord* brachten (→1769), oder *der Captain seine Kleider, Bettzeug etc.* (→1781), geschah das natürlich auch in Seekisten und -säcken.

Konnte der wikingerzeitliche Seemann seine kleine *sviptikista* noch leicht selber tragen (*svipti* bedeutet „leicht zu bewegen“), so waren die späteren großen Seekisten dafür zu schwer und zu sperrig, sie mussten von zwei Mann getragen werden (→vor 1664; 1675,2; 1884,3). Da außerdem noch der Bettsack mit aufs Schiff und nach beendeter Reise wieder zurückgebracht werden musste, waren für den Transport ihres Gepäcks schon die einfachen Seeleute auf Hilfe angewiesen, noch viel mehr aber die mittelalterlichen Kaufleute und anderen Miteisenden, die ja für ihren Eigenbedarf oft noch weitere Kisten, vor allem aber noch zahlreiche Proviantfässer mitzunehmen hatten. Für die Abwicklung dieser Transporte geben den entscheidenden Aufschluss vor allem zwei weit auseinander liegende Nachrichten von →1375 und →1884, die trotz aller zeitbedingten Unterschiede in den wesentlichen Punkten erstaunlich übereinstimmen. Es konnte nämlich während der gesamten Zeit ein professionelles Transportgewerbe in Anspruch genommen werden, das mit eingespielten differenzierten Abläufen eine kostenträchtige, aber sichere Zustellung anbot. Mit dem Transport vom Haus zum Abfahrtshafen wurden Landspediteure beauftragt, nämlich 1375 Träger und 1884 die Eisenbahn. Weiter ging es zu dem auf Reede liegenden Schiff 1375 mit einem Leichter, 1884 mit einem Ruderboot. Von beiden musste dann jedes Gepäckstück einzeln von Hand

<sup>62</sup> HENNINGSEN, Sjømandens lukaf (wie Anm. 12), S. 24.

mittels Tauschlingen auf das Seeschiff gehievt werden. Die in beiden Fällen überlieferten, nicht unerheblichen Kosten musste der Reisende oder Seemann selber zahlen.

Die im Prinzip immer gleichen Abläufe dieser Transportkette hatten je nach Lage des Seemannshauses zum Abfahrtshafen des Schiffes variantenreiche Details, über die viele Einzelnachrichten überliefert sind. Besonders häufig ist der Transport zwischen Land und dem auf Reede liegenden Schiff belegt, so per Boot →1431. Eine →vor 1664 (1) entstandene Radierung zeigt, wie mühsam es war, Seekisten und Fässer vom Boot an Land zu tragen (Abb. 5). Ein Jollenführer brachte →1781 die Gepäckstücke des Kapitäns mit dessen Kleidung und Bettzeug zu dem auf Reede liegenden Schiff, ohne dass dieser dabei war; er kam erst am nächsten Abend an Bord. Im Prinzip auf gleiche Weise nur auf sehr viel längerer Anreise mit Küstenseglern, den sog. Smacken, gelangten im 17. und 18. Jahrhundert nordfriesische Seeleute in die Niederlande zu den Schiffen, auf denen sie ihren Dienst antreten wollten. Als Passagiere lagen sie dann in den Smacken zu mehr als hundert Mann eng zusammengepfercht auf ihren Matratzen unter Deck im Laderaum, in dem auch noch ihre Seekisten standen (→1769). Sogar per Floß reisten Seeleute aus weiter flussaufwärts gelegenen Orten mit ihren Seekisten zu den holländischen Seehäfen (→vor 1664,2).<sup>63</sup>

In Amsterdam sorgte die Ostindische Compagnie für den Transport der Seekisten und Matratzen von der Stadt zu den weit draußen auf Reede ankernden Ostindienfahrern. Auf die Kisten wurde das Zeichen der Compagnie eingebrannt und der Name des Besitzers mit Kreide geschrieben, damit jeder seine Kiste wiederfinden konnte, wenn er an Bord kam (→1675, 2+3). Die im 19. Jahrhundert bei der Eisenbahn als Reisegepäck aufgegebenen Gepäckstücke trugen auf einem Anhängenzettel Namen und Zieladresse des Seemanns (→1884, 2+8). Es ist davon auszugehen, dass auch im Mittelalter die Gepäckstücke so gekennzeichnet waren, dass sie zuverlässig zugestellt werden konnten. Der Kaufmann war es in dieser Zeit gewohnt, all seine Ladungsteile mit seiner Handelsmarke zu versehen,<sup>64</sup> so dass sich diese Kennzeichnung auch für seine Gepäckstücke anbot. Gelegentlich war im 19. Jahrhundert auch der Name des Seemanns außen auf die Kiste gemalt (→vor 1850), die Regel war das jedoch nicht (vgl. Abb. 1). Häufiger stand der Name auf der Innenseite des Deckels, war also während des Transports der abgeschlossenen Kiste gar nicht zu lesen.

---

<sup>63</sup> Die Flößer selber konnten für ihre Habseligkeiten keine Seekisten gebrauchen, denn sie traten den Rückweg zu Fuß an und nahmen nur mit, was sie dabei selber tragen konnten.

<sup>64</sup> ELLMERS, Gegenstände (wie Anm. 33), S. 211 f.



Kamen die Seeleute und Reisenden mit ihrem Gepäck an Bord, so wurden ihnen die *ligestede* (= Schlafplätze) vom Schiffer (Kapitän) angewiesen (→Mitte 13. Jh.; 14. Jh.; 1537). Generell hatten die Matrosen ihre Plätze vor dem Mast und Schiffer, Steuermann und im Laufe der Zeit auch weitere Schiffsoffiziere sowie die mitreisenden Kaufleute ihre Plätze hinter dem Mast.<sup>65</sup> Bis weit ins 13. Jahrhundert mussten alle auf den Decks der offenen Schiffe kampieren; gegen dessen Ende entstanden unter den Achterkastellen die ersten noch ziemlich offenen Unterstände für die Achtergäste. Erst im späten 14. Jahrhundert boten die Holks nicht nur den Achtergästen, sondern auch den Mannschaften einigermaßen geschlossene Unterkünfte. Innerhalb der Mannschaftsquartiere machten die Seeleute zumindest seit dem 17. Jahrhundert ihre Schlafplätze untereinander aus, wobei sich natürlich die Schiffsjungen mit den schlechtesten begnügen mussten (→1675,3; 2. Hälfte 19. Jh.; 1884,3).

Wann in den Unterkunftsräumen die ersten festen Kojen eingebaut wurden, ist noch eine offene Frage der Forschung. Bereits in dem zugigen Raum unter dem Kastelldeck der Bremer Hansekogge von 1380 war an der Seitenwand eine 4,90 m lange Bank fest eingebaut. Ihre Sitzhöhe von nur 30–36 cm über dem Deck und 24–33 cm Sitztiefe im vorderen Bereich<sup>66</sup> gibt uns willkommene Anhaltspunkte für die Größenordnung spätmittelalterlicher Sitzmöglichkeiten an Bord. Das abgeteilte, etwa 2 m lange letzte Ende war 43 cm breit und könnte, obwohl es sich nach achtern verjüngte, allenfalls als Schlafplatz für eine Person gedient haben. Bei einigem Seegang lag man aber auf dem Deck unterhalb der Bank sicherer. Immerhin ist diese Bank ein wichtiger Anhaltspunkt für die Vermutung, dass regelrechte Kojen zuerst für Achtergäste eingeführt wurden. Wann das geschah, wissen wir nicht. In der schriftlichen Überlieferung wird die erste *koye int schip* nämlich erst 1599 als Äquivalent zu lat. *cubile nauticum*, *lectulus nautae* (Schiffslagerstätte, Seemannsbett) erwähnt.<sup>67</sup>

Da die Art der Unterbringung der Seeleute von Schiffstyp zu Schiffstyp sehr stark variierte, gab es während der frühen Neuzeit auch keine generell festgelegte Zuordnung der Seekiste zur Schlafstelle. Auf den niederländischen Ostindienfahrern schliefen die Matrosen und die Soldaten auf ihren Matratzen im Geschützdeck und hatten ihre Kisten neben sich, die Matrosen auf den besseren Plätzen um den Großmast, die Soldaten z. T.

<sup>65</sup> VOGEL, Seeschiffahrt (wie Anm. 4), S. 452f. mit Anm. 5.

<sup>66</sup> Werner LAHN, Bauteile und Bauablauf. Die Kogge von Bremen. Bd. 1 (=Schriften des Deutschen Schiffahrtsmuseums, Bd. 30). Hamburg 1992, S. 107f. Die Bank wurde als solche noch nicht publiziert. Lahn nennt das Bauteil „Achterschiffstringer“, abgebildet auf Bl. 28; Bl. 3, 9 und 13 zeigen, wie die Bank im Kastellraum eingebaut war.

<sup>67</sup> HENNINGSEN, Sømændens lukaf (wie Anm. 12), S. 25.

zwischen den Kanonen (→1675, 3). Dreimal pro Woche wurden Kisten und Matratzen an Deck geschafft, damit das Geschützdeck geschrubbt und durchlüftet werden konnte (→1676). Zum Bedienen des großen Anker-spills und vor Kampfhandlungen mussten Seekisten und Matratzen beiseite geräumt werden, damit die betreffenden Bedienungsmannschaften genügend Raum für ihre Tätigkeiten hatten. Für den Schiffschirurgen wurden vor einem zu erwartenden Waffengang einige Seekisten zu einem Operationstisch zusammengeschoben (→1676). Auf den Smacken, die im 18. Jahrhundert Hunderte von Seeleuten von den Nordfriesischen Inseln nach Amsterdam transportierten, lagen die Seeleute mit ihren Seekisten eng zusammengepfercht ebenfalls unter Deck auf dem Boden des Laderaums (→1769).

Spätestens im Laufe des 18. Jahrhunderts wurden auf größeren Handelsschiffen auch in dem fensterlosen, vorne spitz zulaufenden Mannschaftsraum im Vorschiff unter dem Hauptdeck Kojen eingerichtet, sie waren in zwei Reihen übereinander an den Seitenwänden angebracht. Oft hatte die Koje ein kleines Extrafach, in dem kleine Dinge abgelegt werden konnten, die beim Aufstehen rasch zur Hand sein sollten, wie z. B. Kämme (→1769,2). In diesen Mannschaftsräumen hatten die Schiffkisten erstmals feste Plätze vor den Kojen, wo sie zugleich als Sitzbänke und Treppen zu den oberen Kojen dienten. Die Kistenlänge (0,90–1 m) war so bemessen, dass jeweils die beiden Kisten der Seeleute, die in den ca. 2 m langen Kojen übereinander lagen, die Sitzbank vor der unteren Koje bildeten. Die oben bereits genannten zwölf Seekisten des schwedischen Regalschiffes VASA von 1628 geben uns mit ihren unterschiedlichen Längen von 0,60 bis 1,10 m den wichtigen Hinweis, dass sie noch nicht auf die Kojenlänge abgestimmt waren. Als die Abstimmung auf die Kojenlänge aber erfolgt war, wurde sie auch beibehalten, als die Mannschaften auf größeren Handelsschiffen nach amerikanischem Vorbild von 1822 in den besser durchzulüftenden und mit Bullaugen versehenen Deckhäusern untergebracht wurden,<sup>68</sup> an deren Wänden ebenfalls zwei Reihen Kojen übereinander eingebaut waren. Dort konnten die Matrosen auf ihren Seekisten vor den Kojen um einen Tisch (= *Back*) sitzen und auch ihre Mahlzeiten einnehmen (1884,4 u. 6).

Wie weit Seekisten sonst als Sitzgelegenheiten genutzt wurden, ist noch nicht genau genug erforscht. Da die 27 cm hohen *sviptikista* aus dem wikingerzeitlichen Hafen von Haithabu (Abb. 2) nur wenig niedriger ist als die 30–36 cm hohe Sitzbank im Kastellraum der Bremer Kogge, ist davon auszugehen, dass sie trotz ihres leicht gewölbten Deckels auch als

---

<sup>68</sup> Ebd., S. 17–23.

Sitzgelegenheit genutzt werden konnte. Es wird angenommen, dass auch die Ruderer auf den Kriegsschiffen der Wikinger beim Rudern auf ihren Seekisten saßen. Das geht aber aus der schriftlichen Überlieferung nicht hervor, im Gegenteil ist eindeutig belegt, dass die Ruderer der Kriegsschiffe auf Ruderbänken (altnordisch: *þoptar*) saßen,<sup>69</sup> die allerdings auf den großen Kriegsschiffen mit durchgehendem Deck bisher archäologisch nicht nachgewiesen sind. Der erste positive Nachweis, dass eine Seekiste als Sitzmöbel diente, ist eine holländische Radierung von →vor 1664 (2). Wer im 17. und 18. Jahrhundert im Geschützdeck eines Ostindienfahrers untergebracht war, nutzte seine 39 cm hohe Seekiste mit ihrem geraden Deckel sicher auch als Sitzgelegenheit, sofern er nicht auf seiner Matratze lag (→1675, 3). Erst viel später ist schriftlich bezeugt, dass die Seeleute, die im Laderaum eines großen Handelsschiffes untergebracht waren, auf ihren Kisten saßen (→1796).

Für einen Überblick über den Inhalt der Seekisten gibt es noch gar keine Vorarbeiten. Aus der schriftlichen Überlieferung geht von den ersten auswertbaren Anfängen bis zum Ende meist nur pauschal hervor, dass sie vor allem die Kleidung der Seeleute und der mitreisenden Kaufleute enthielt (→1241; 1365,2; 1376; 1391; 1441; 1449; 1769; 1782; 2. Hälfte 19. Jh.). Für genauere Informationen reichen die direkt zu den Seekisten gemachten Angaben nicht aus. Es ist vielmehr nötig, vielfältige weitere Quellen auszuwerten, die Auskünfte über die persönliche Habe der Seefahrenden machen. So ist vor allem aus der bildlichen Überlieferung bereits erarbeitet worden, welche Kleidung die Seeleute in den verschiedenen Jahrhunderten tatsächlich an Bord trugen,<sup>70</sup> woraus wenigstens gewisse Vorstellungen abgeleitet werden können von dem, was in deren Kisten lag. Besonders wichtig war für Seeleute der bei Schlechtwetter unentbehrliche *kogel*,<sup>71</sup> ein aus Lodenstoff gefertigter Umhang mit Kapuze, den auf vielen Stadtsiegeln hansischer Hafenstädte des 13.–14. Jahrhunderts vor allem der Mann am Ruder trägt.<sup>72</sup> Für welchen Kleideraufwand die mitreisenden Kaufleute und anderen Personen ihre Seekisten bestückten, ist noch nicht untersucht. Detaillierte Aufzählungen der in den Kisten verwahrten unter-

<sup>69</sup> FALK, Seewesen (wie Anm. 1), S. 72.

<sup>70</sup> Henning HENINGSEN, *Sømandens Tøj*, in: Årbog Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg 1979, S. 16–63; Heinrich STETTNER, Seemannsbekleidung aus sechs Jahrhunderten. Eine kommentierte Bildquellenauswahl für etwa 1250 bis 1800, in: Deutsches Schifffahrtsarchiv 15, 1992, S. 315–340.

<sup>71</sup> So die mnd. Bezeichnung, hochdeutsch, *Gugel*. Christina DEGGIM und Susan MÖLER-WIERING, Die Gugel – eine mittelalterliche Seemannskleidung? In: HGBll. 119, 2001, S. 163–187.

<sup>72</sup> Herbert EWE, *Schiffe auf Siegeln*, Bielefeld, Berlin 1972, Abb.: 29; 41f.; 83; 91–93; 125; 194.

schiedlichen Kleidungsstücke kennen wir erst seit dem 17. Jahrhundert (→1675; 1814; 1873; 1884, 1). Mitgenommen wurde sowohl Arbeitskleidung (→2. Hälfte 19. Jh.) als auch gutes Zeug (→1884,1), dazu das Ölzeug (→2. Hälfte 19. Jh.; ca. 1868), das den älteren *kogel* als Schlechtwetterkleidung abgelöst hatte. Für die viele Arbeit im Freien und den Aufenthalt in den ungeheizten Mannschaftsräumen wurde besonderer Wert auf warme Kleidung gelegt und auf die Möglichkeit, durchnässte Kleidung wechseln zu können (→1884, 1). Dazu gehörten auch warme Unterwäsche(→1873) und Wollstrümpfe(→1884,1) in ausreichender Zahl. Für die Tropen wurde leichte Leinenkleidung mitgenommen (→1675). Wichtig war auch ein Nähzeug, denn der Seemann musste seine oft genug stark strapazierte Kleidung selber flicken können (→1675). Besonders hervorgehoben werden öfter die für den Seemann eigens angefertigten wasserdichten Seestiefel. (→1769,1; 2. Hälfte 19. Jh.; 1884,1) und Kopfbedeckungen unterschiedlicher Art (→2. Hälfte 19. Jh.; ca. 1868; 1873; 1884,5). Auf das besonders aufschlussreiche Inventar, das →1873 von fünf individuellen Seekisten aufgenommen wurde, sei hier ausdrücklich verwiesen. Es enthält die genaue Auslistung aller jeweiligen Kleidungsstücke, die von Kiste zu Kiste stark variierten.

Im Mittelalter wurde in der Seekiste zusätzlich zur Kleidung auch noch die Bewaffnung des Seefahrenden untergebracht, (→1365,1; 1378; 1381; 1441) der ja verpflichtet war, Schiff und Ladung gegen alle Angriffe zu verteidigen.<sup>73</sup> Wenn also Lübecker Kaufleute in ihren Testamenten ihren Erben Seekiste, Fellschlafsack und Waffen vermachten (→1318; 1378), gaben sie damit ihre komplette Seefahrtsausrüstung an zumeist jüngere Männer ihrer Verwandtschaft weiter. Wie umfangreich die Bewaffnung eines Kaufmanns sein konnte, geht aus einer Aufstellung von →1364 hervor, nach der sie aus mehreren Speeren als Angriffswaffen sowie aus Beinschienen, Harnisch und Helm als Schutzwaffen bestand. Ein Danziger Schiffer hatte für die Fahrt zur französischen Atlantikküste gleich vier Harnische (für sich und drei weitere Männer seiner Mannschaft) mitgenommen, dazu noch ein größeres Quantum Schießpulver in *syner kisten* (→1441). Der einfache Seemann war zumindest mit einem Dolch ausgerüstet; viele Seeleute schossen auch mit der Armbrust, deren Wirkung als Fernwaffe heute oft unterschätzt wird.<sup>74</sup> Erst als im Laufe der Frühen Neuzeit die Schiffsartillerie die entscheidende Waffe der Kämpfe auf See wurde, verlor die persönliche Bewaffnung der Seeleute und Reisenden

---

<sup>73</sup> In Lübeck sollte in der ersten Hälfte des 15. Jh. sogar in den Turm gesetzt oder gebrandmarkt werden, wer Schiff und Ladung nicht verteidigte: Hanserezesse II, 1, Nr. 396 § 5; Bd. 3 Nr. 288 § 31, 33, 55, 65, 76, 92.

<sup>74</sup> ELLMERS, Gegenstände (wie Anm. 33), S. 222f.

ihre ausschlaggebende Bedeutung. Zwar rüstete die Ostindische Compagnie der Niederlande die für den Kolonialdienst angeworbenen Soldaten vor Beginn der Seereise mit Degen, Muskete, Pulver und Kugeln aus, sammelte aber die Schusswaffe mit Zubehör beim Betreten des Schiffes ein, um sie während der Seereise in der Konstabelkammer des Schiffes zu verwahren (→1675,1).

Kleine, aber wichtige Dinge, wie Trinkgefäße (→1675,1; um 1700; 1814,2; 1884,6) Blechgefäße oder Essgeschirr (→ca. 1868) sowie Gegenstände zur Körperpflege (Kämme →1769,1, Handtücher →ca. 1868, Rasierzeug, Bürste →1873,1) werden zwar nur selten erwähnt, hatten aber ihren festen Platz in den Seekisten, weil jeder Seemann sie brauchte. Die Ostindische Compagnie der Niederlande gab den von ihr angeworbenen Männern sogar einen guten Liter Brantwein und ein Dutzend Tonpfeifen mit auf die Reise (→1675,1). Aus Berichten des 19. Jahrhunderts geht hervor, dass Bücher (→1814), vor allem eine Bibel (→2. Hälfte 19. Jh.) oder wenigstens ein Neues Testament (→1884, 1) in den Seekisten mitgenommen wurden, gelegentlich auch ein Andachtsbuch, das dann aber nur hinter dem zugezogenem Kojenvorhang gelesen wurde (→1884, 7). Ein Kapitän hatte →1873 sogar 13 Bücher in seiner Kiste, der Steuermann acht und die Matrosen ein bis drei oder gar keine. Häufiger genannt werden auch Schreibpapier (→1375; 1814; 1873, 1) oder Schreibzeug (1675; 1814; 1884, 1), einmal auch eine Schiefertafel (→1873,2), obwohl davon auszugehen ist, dass lange nicht alle Seeleute schreibfreudig waren. Diese Sachen wurden im 19. Jahrhundert zumeist in die kleine *Beilage* gelegt (→1884, 1), die ganz oben an einer Seite der Kiste eingebaut war (vgl. Abb. 1). Im 17. Jahrhundert gab es dafür stattdessen lose Spanschachteln (→1675,1).

Wenn Jungen frisch von der Schule weg ihre seemännische Laufbahn als Schiffsjungen begannen, spielte die Mutter beim Zusammenstellen der Ausrüstung und Packen der Seekiste eine wichtige Rolle (→1814; 2. Hälfte 19. Jh.; 1884,1+6). Allerdings konnte mütterliche Fürsorge dem Schiffsjungen auch den Spott der Mannschaft eintragen, wenn sie ihm z. B. einen Regenschirm eingepackt hatte (→1814). Gelegentlich sind sogar ganz persönliche Dinge als Inhalt der Seekiste überliefert. So hatte z. B. ein Kapitän →1873 (1) darin ein Päckchen Leinsamen als Mittel gegen Verstopfung sowie eine Flöte, um darauf in seiner freien Zeit zu spielen. Die Flöte in dieser Seekiste war kein singulärer Einzelfall. Bereits aus dem 9. und 10. Jahrhundert kennen wir aus der Hafenstadt Haithabu vier Blockflöten aus Knochen.<sup>75</sup> Im späten 12. Jahrhundert ließ ein Seemann seine be-

<sup>75</sup> Christine BRADE, Knöcherne Kernspaltflöten aus Haithabu, in: Berichte über die Ausgrabungen in Haithabu 12, 1978, S. 24–35.

schädigte Knochenflöte auf dem Ufermarkt von Lübeck liegen.<sup>76</sup> Ein Überblick über Musik an Bord führt sechzehn schriftliche Nachweise für Flöten vor allem aus der Frühen Neuzeit auf.<sup>77</sup> Im Wohnraum eines 1888 im IJsselmeer untergegangenen Küstenseglers fand man eine hölzerne Blockflöte.<sup>78</sup> Flöten gehörten also während des gesamten behandelten Zeitraums zu jenem persönlichen Besitz einiger Seeleute, der in der Seekiste an Bord kam.

Kapitäne und Steuerleute brauchten besonders große Seekisten (→um 1720; 1814), denn sie mussten darin auch noch ihre nautische Ausrüstung unterbringen, wie Seebücher, Seekarten (→1782), Kompass (→1796), Sextanten (→1873, 1) oder Oktanten (→1873, 2), dazu einen Blechbehälter mit den Schiffspapieren (→1873,1). Da sie auf Empfängen in den Hafenstädten ihr Land zu repräsentieren hatten, mussten sie in ihrer Kiste auch festliche Kleidung mitnehmen (→1873, 1). Im 18. Jahrhundert gehörten z. B. silberne Schuhschnallen zur repräsentativen Kleidung eines Kapitäns (→1782). Ein Danziger Schiffer verwahrte →1441 in seiner Kiste seinen Goldring und bezifferte den Wert seiner in der Kiste mitgeführten Kleidung auf 8 1/2 lb. gr. (= 68 Mark), wohingegen wenig später die Kleidung der Matrosen ebenfalls auf preußischen Schiffen mit wenigstens 9 Mark veranschlagt wurde (→1449). Das war immerhin die Hälfte ihres maximal möglichen Jahresverdienstes von 18 Mark.<sup>79</sup>

Anders als für Kaufleute und andere Reisende, die nur gelegentlich Schiffsreisen machten, war die Seekiste mit ihrem Inhalt für den Seemann während seiner gesamten Berufszeit sein einziges kleines Stück Privatsphäre an Bord, so dass der Blick in die geöffnete Kiste einem von der Mannschaft gehänseltem Schiffsjungen sogar Trost vermitteln konnte (→1814). Die Mannschaft sorgte allerdings wenigstens im 19. Jahrhundert gelegentlich auch mit rauen Methoden dafür, dass das Äußere der Kisten nicht aus dem Rahmen des bei ihr Üblichen fiel (→vor 1850) und dass jeder seine Kiste nie unabgeschlossen stehen ließ (→1814). In beiden genannten Texten kommt die emotionale Beziehung des Seemanns zu seiner Seekiste besonders deutlich zum Ausdruck. Wie sehr diese Privatsphäre ganz allgemein respektiert wurde, lässt sich vielen sehr unterschiedlichen Zeugnissen entnehmen. Das strenge Verbot, die Kiste unabgeschlossen zu lassen (→1665, 1814) diente dem Schutz des Privateigentums ebenso wie die sorgfältig befolgten Regeln für den Todes-

---

<sup>76</sup> ELLMERS, Alltag (wie Anm. 48), S. 187.

<sup>77</sup> David PROCTOR, *Music of the Sea*. London 1992, Register S. 144.

<sup>78</sup> P. B. ZWIERS, K. VLIJMAN, de 'lutina', een overijssels vrachtschip, vergaan in 1888, in: *flevobericht* nr. 292, 1988, 51f.

<sup>79</sup> VOGEL, Seeschifffahrt (wie Anm. 4), S. 429, Anm. 1.

fall während der Fahrt. Zwar nahm man den Schlüssel des Gestorbenen, öffnete seine Kiste und entnahm ihr ein Hemd, legte es ihm als Totenhemd an und nähte ihn dann in Segeltuch ein, um ihn in See zu bestatten (→1676). Im übrigen aber bemühte man sich, die Kiste samt Inhalt den Erben zuzustellen. Entweder wurde die Seekiste mit Inhalt im nächsten Hafen unter Zeugen so lange aufbewahrt, bis die Erben benachrichtigt waren und sich eine Gelegenheit fand, die Kiste auszuhändigen (→1365,1; 1376; 1391). Oder die Seekiste und ihr Inhalt wurden verkauft und der Erlös den Erben zugestellt (so schon →1365,2). Dieses Verfahren bot sich besonders an auf den langen Fahrten der frühen Neuzeit zu den fernen Zielen in Übersee und wurde dafür streng formalisiert: Die Seekiste eines unterwegs Verstorbenen wurde mit Inhalt im nächsten Hafen öffentlich versteigert und der Erlös in Geld den Erben zugestellt (→1782; vor 1792). Es gehörte zu den Aufgaben der Schiffsführung, für die ordnungsgemäße Abwicklung dieser Verfahren zu sorgen (→1365,1; 1391; 1782).

Selbst wenn das Schiff in solche Seenot geriet, dass Teile der Ladung oder Ausrüstung über Bord geworfen werden mussten, war der mitreisende Kaufmann und der Seemann im eigenen Interesse gehalten, dem Kapitän anzugeben, dass er Geld oder anderes wertvolles Gut in seiner Kiste habe (→Ende 14. Jh.), welches tunlichst nicht in die See geworfen werden sollte. Allerdings wurden die Seekisten in solchen Notlagen keineswegs vom Seewurf ausgenommen (Abb. 3). In allen anderen Fällen konnte der Seemann davon ausgehen, dass Geld und Wertsachen in seiner Kiste gut aufgehoben waren, sofern er diese stets abschloss. Bei Schiffbruch versuchten die Seeleute außer den fürs Überleben wichtigen Fässern mit Getränk und Lebensmitteln vor allem ihre Seekisten und Bettsachen zu retten (Abb. 4, →um 1720; 1769,2). Wie weit die Respektierung des Privateigentums der Seeleute ging, zeigte sich gelegentlich sogar in Kriegszeiten, wenn ein Schiff von der gegnerischen Macht konfisziert, der Besatzung aber freier Abzug gewährt wurde. Dann durfte sie ihre Seekisten und Bettsäcke mitnehmen, der Kapitän auch seine darin steckenden nautischen Instrumente (→1796). Gewöhnlich wurden allerdings die Seekisten zusammen mit dem beschlagnahmten Schiff konfisziert (→1441; 1449).

Hatte das Schiff einen der Häfen erreicht, zu dem die Kaufleute und anderen Mitreisenden fahren wollten, stiegen diese aus und ließen Schiffkiste, Bettsack, Proviantfässer, gegebenenfalls natürlich auch ihre Geldkiste und alle mitgeführte Handelsware (→1492) von den oben genannten Spediteuren in ihr Quartier bringen. Kaufleute und andere Mitreisende, die nacheinander mehrere Häfen aufsuchten, mussten also häufig ihr zahlreiches Gepäck umladen lassen, zumal sie jeweils mit einem anderen Schiff



weiterfahren.<sup>80</sup> Wer viel reiste, pflegte die Beziehungen zu seinen Wirtsleuten, so dass manche Kaufleute den Wirten sogar ihre Schiffkiste testamentarisch vermachten (→1365,1).<sup>81</sup> Es kam auch vor, dass Kaufleute bei der Rückreise Teile ihres Gepäcks im Quartier stehen ließen. So hatten von zwei Kaufleuten, die 1354 bzw. 1359 in Lübeck ihre Testamente machten, der erste eine Schiffkiste in Schonen, der andere eine in Nowgorod zurückgelassen und außerdem noch seine Waffen in Dorpat im Hause von Johan Hoyng.<sup>82</sup> Wann Kaufleute und andere Reisende anfangen, ihre persönliche Habe statt in Seekisten in anderen Behältnissen mit an Bord zu nehmen, bedarf noch genauerer Recherchen. Der Ablösungsprozess scheint je nach Personengruppe unterschiedlich verlaufen zu sein. In den im Anhang zusammengestellten Texten wird die Seekiste eines Kaufmanns zuletzt →1492 erwähnt. Die Ostindische Compagnie der Niederlande stellte bis zu ihrer Auflösung im späten 18. Jahrhundert den angeworbenen Soldaten für ihre Überfahrt je eine Seekiste (→1675; 1695). Spätestens seit ca. 1800 wurden Seekisten aber nur noch von Seeleuten benutzt.

Die Seeleute hatten von Anfang an ein ganz anderes Verhältnis zu ihren Kisten als die nur gelegentlich auf Schiffen mitreisenden Kaufleute und anderen Personen. Seeleute waren ja jeweils für die gesamte Hin- und Rückreise des Schiffes angeheuert, hatten auch im Zielhafen Schiffsdienste wahrzunehmen und konnten deshalb zwar tagsüber Erlaubnis zum Landgang bekommen, hatten normalerweise aber nachts an Bord zu sein, so dass dort auch Seekisten und Bettzeug verblieben und für ihre Besitzer die oben beschriebene Privatsphäre bildeten. Das traf nicht nur für die Mannschaften der Schiffe zu, die seit dem späten 14. Jahrhundert feste Mannschaftsquartiere hatten, sondern auch für die der älteren offenen Schiffe, wie das Hamburger Schifffrecht von 1301 ausdrücklich betont.<sup>83</sup> Das nur wenig ältere Lübecker Schifffrecht gestattete wenigstens, dass einzelne Seeleute mit besonderer Erlaubnis des Schiffers und der übrigen Besatzung nachts an Land, d. h. in einem Haus, verweilen durften.<sup>84</sup> Weil der Seemann in besonderer Weise an seiner Seekiste hing, galt diese in fremden Häfen an Bord nach den Seerechten auch als Sicherheit gegen das Entlaufen, so dass denjenigen, die weder Seekiste noch Bettzeug hatten, ihre Heuer erst nach Rückkehr in den Heimathafen ausgezahlt wurde (→Mitte 13. Jh.; 14. Jh.; 1537). Erst nach dieser Ankunft im Heimathafen

<sup>80</sup> Vgl. dazu Detlev ELLMERS, Einmal Rostock – Malmö und zurück. Die Abrechnung einer Seereise aus dem Jahr 1375, in: HGBll. 126, 2008, S. 237–255.

<sup>81</sup> VON BRANDT, Bürgertestamente (wie Anm. 3), Nr. 946.

<sup>82</sup> Ebd., Nr. 547; 757.

<sup>83</sup> Hamburger Schifffrecht § 7. Th. KIESSELBACH, Grundlage und Bestandteile des ältesten Hamburgischen Schifffrechts, in: HGBll. 1900, S. 49–91, hier S. 87.

<sup>84</sup> Urkundenbuch der Stadt Lübeck, Bd. 2, Nr. 105, Art. IX, S. 85.



und Erledigung aller damit verbundenen Arbeiten hatten die Seeleute ihren Heuervertrag erfüllt und verließen das Schiff, um mit Seekiste und Bettsack zu ihren Familien oder wenigstens in eine Wohnung zurückzukehren (→vor 1664,1; um 1700; 1884,8).

Vor allem auf der Heimreise nahmen die Seefahrenden in ihren Kisten gerne besondere Dinge aus den fernen Ländern mit, wie aus nachmittelalterlichen Belegen hervorgeht (→um 1700; 1814,2; 1884,8). Für die Beurteilung, ob dieses Verhaltensmuster bereits im Mittelalter eine Rolle spielte, ist ein Überblick über die im 19. Jahrhundert gut überlieferten unterschiedlichen Arten seemännischer Mitbringsel hilfreich. Schon bei Reiseantritt nahmen Seeleute gerne Geschenke mit für Personen, die sie in den anzulaufenden Häfen aufsuchen wollten (→1886). Sie fertigten aber auch selber während ihrer Freiwachen spezifische Bastelarbeiten an, wie etwa Buddelschiffe (→1887), oder präparierten aufgefishete Besonderheiten (→1884,8), die sich nach ihrer Rückkehr gut verschenken ließen. Eine große Rolle spielte schließlich der zumeist sehr preiswerte Kauf spezifischer Produkte aus dem Einzugsgebiet der angelaufenen Häfen. Soweit sie als Geschenke für Familienangehörige gedacht waren, waren sie als Prestigeobjekte hochgeschätzt, denn durch sie unterschied sich der Seefahrerhaushalt signifikant von den Haushalten der übrigen Bevölkerung, wie Wolfgang Rudolph<sup>85</sup> am Beispiel der in großer Zahl erhalten gebliebenen keramischen Souvenirs vom 17. bis 19. Jahrhundert herausgearbeitet hat (dazu →1814,2). Andererseits waren es die in der Seekiste unterzubringenden kleineren Mengen von zumeist fremdländischen Handelswaren, die der Seemann daheim oft mit großem Gewinn verkaufen konnte (→1782).

Ganz ähnliche Kategorien von Mitbringseln bei deutlich anderen Gegenständen sind auch bei mittelalterlichen Seefahrern nachweisbar. Sie nahmen bei der Abfahrt Geschenke insbesondere für hochrangige Personen mit<sup>86</sup> oder verschenkten unterwegs aufgefundenen Objekte nach der Rückkehr weiter.<sup>87</sup> Überliefert sind in beiden Fällen Kleinode und Edelsteine. Seeleute haben die neun Spielsteine eines Mühlespiels angefertigt, die im Wrack der um 1250 bei Kollerup untergegangenen Kogge gefunden wurden,<sup>88</sup> so dass damit zu rechnen ist, dass sie auch andere Sachen als

<sup>85</sup> Wolfgang RUDOLPH, Seefahrer-Souvenirs. Steingut, Fayencen und Porzellan aus drei Jahrhunderten, Gütersloh 1982.

<sup>86</sup> Exemplarisch sei das Kudrunepos von ca. 1210, hg. von O. L. JIRICZEK, Stuttgart 1895, v. 297f. zitiert: *dem künege si do gaben wol tusent marke wert an richen kleinaten* nach Ankunft des Schiffs in Irland.

<sup>87</sup> Historie eines edeln Fürsten Herzog Ernst von Bayern und von Österreich. Volksbuchdruck ca. 1480. Herzog Ernst bricht unterwegs aus einem Felsen einen Edelstein, den er nach Rückkehr Kaiser Otto schenkt. Ausg. der Insel-Bücherei Nr. 71, o. J., S. 67.

<sup>88</sup> ELLMERS, Alltag (wie Anm. 48), S. 186f.

Mitbringsel selber herstellten, so etwa die Nachbildung eines Toppkastells aus Wachs, das ein Koggeschiffer im 14. Jahrhundert dem Marienbild in der Kathedrale von 's Hertogenbosch als Dank für Rettung aus Seenot übergab. Ein anderer Schiffer ließ aus gleicher Veranlassung sogar von einem Goldschmied ein 153 Gramm schweres Koggemodell aus Silber anfertigen.<sup>89</sup> Selbst Prestigeobjekte mittelalterlicher Seefahrer sind nachweisbar, z. B. in Form von Pilgerzeichen, die jene mitbrachten, die per Schiff nach Santiago pilgerten.<sup>90</sup> Allerdings trugen sie diese Zeichen gut sichtbar an der Kleidung, mussten sie also nicht in der Seekiste transportieren. Schließlich war es das verbrieftete Recht der Schiffsmannschaft, kleine Mengen von Handelswaren kaufen und bis zum Weiterverkauf im Laderaum ihres Schiffes als sog. Führung mitführen zu dürfen, so dass dafür die Seekiste auch nicht in Anspruch genommen werden musste.

Auch die Ostindische Compagnie der Niederlande (VOC) erlaubte die Mitnahme geringer Mengen von Handelswaren, wie Chinaporzellan, Tee und feine Tuche (→1695), als Mitbringsel für Angehörige und Freunde sowie zum Weiterverkauf in Europa. Aber diese Waren durften ausdrücklich nur in der Seekiste transportiert werden, was die Menge stärker einschränkte als die Führung auf Hanseschiffen. Zugleich mit diesem Zugeständnis wurde aber aller weitergehende Handel untersagt. Ausdrücklich verboten war die Mitnahme von Juwelen und gemünztem oder ungemünztem Gold (→1681). Kein Wunder, dass Seeleute davon träumten, genau diese Schätze nach Hause zu schmuggeln (→1675, 1).

Umso wichtiger war die Kontrolle. Bei den Ostindienfahrern wurden die Seekisten sowohl bei der Abfahrt als auch bei der Ankunft auf Hin- und Rückreise visitiert. Vor den Augen von zwei Direktoren musste jeder seine Kiste aufschließen und durchsuchen lassen (→1675, 2; 1676; 1681; 1695). Selbst einige Tricks sind überliefert, wie man mehr als das Erlaubte durch die Kontrollen bringen konnte (→1695). Auch außerhalb der VOC war die Visitation im 18. und frühen 19. Jahrhundert allgemein üblich, bevor der Seemann mit seiner Kiste von Bord ging. Auch da hatte sich das Vier-Augen-Prinzip durchgesetzt: Kapitän und Steuermann mussten zugegen sein, wenn der Seemann seine Kiste aufschloss (→1766). Wegen des Rechtes auf Führung erübrigte sich im Mittelalter die Kontrolle der Seekisten. Nach ca. 1850 wird deren Visitation in der schriftlichen Überlie-

---

<sup>89</sup> Dick E. H. DE BOER, *Goetscalc quam uyt Liefant in enen nuwen cogge*. Neue Quellen zu prosopographische Fragen, in: *Der Stralsunder Frieden von 1370. Prosopographische Studien*, hg. von Nils JÖRN, Ralf-Gunnar WERLICH, Horst WERNICKE (QDhansG/NF, 46, 1998), S. 341–362, hier S. 350–357.

<sup>90</sup> Marie-Luise FAVREAU-LILIE, *Von Nord- und Ostsee ans „Ende de Welt“: Jakobspilger aus dem Hanseraum*, in: HGBll. 117, 1999, S. 93–130.

ferung auch nicht mehr erwähnt. Aber der Seemann packte natürlich nach wie vor alles, was er den Daheimgebliebenen von seiner Reise mitbringen wollte, in seine Kiste, besondere Einzelstücke auch in das kleine Handgepäck, das er selber heimtrug (→1884, 8).

Waren Seeleute oder Kaufleute in die Jahre gekommen, in denen sie nicht mehr zur See fuhren, bekamen ihre Seekisten einen Platz im Haushalt (→1364) und diente wie alle anderen Truhen als Verwahr Möbel. So nutzte ein Hamburger Kaufmann eine seiner beiden Schiffkisten für Hausrat, die andere, die er sicherheitshalber in seine Kammer gestellt hatte, für sein Tafelsilber (→1392). Ein Lübecker Kaufmann verwahrte 1359 in seiner Schiffkiste sogar den verhältnismäßig hohen Geldbetrag von 27 Pfund Sterling.<sup>91</sup> Wenn ehemalige Seefahrende schließlich ihr Testament machten, bestimmten sie in vielen, aber lange nicht allen Fällen, wie ihre Seekiste vererbt werden sollte (→1305–1392; 1814). Im späten Mittelalter wurde auch der zugehörige Fellschlafsack mit vererbt.

Insgesamt erfüllte also mit der Seekiste ein mittelalterliches Verwahr Möbel bis zum frühen 20. Jahrhundert an Bord seine Funktion als robustes, transportables und abschließbares Behältnis der Seeleute, wenigstens bis Ende des Mittelalters auch der seefahrenden Kaufleute. Sie verwahrten darin ihre private Habe, vor allem Kleidung, Ess- und Trinkgeräte, Geld und je nach persönlichem Bedürfnis mancherlei andere Sachen, im Mittelalter auch Bewaffnung, Kapitäne und Steuerleute auch ihre nautischen Instrumente. Bei der Rückreise nahmen sie darin oft Mitbringsel aus den von ihnen besuchten fernen Häfen mit. Im Gegensatz zu den Kisten unterlag das ebenfalls privat an Bord mitgenommene Bettzeug ab ca. 1400 einer grundlegenden Änderung, weil die Seefahrenden nicht mehr auf den offenen Decks oder in halboffenen Aufbauten in wasserdichten Fellschlafsäcken des Mittelalters schlafen mussten. Ihnen standen seitdem zunächst nur auf den größten Handelsschiffen geschlossene Räume zur Verfügung, in denen sie unter Decken auf Matratzen und Kopfkissen schlafen konnten.

### Ausgewählte Texte und Grafiken in zeitlicher Reihenfolge

Wikingerzeit (9.–11. Jh.), im 13. Jh. schriftlich festgehalten in den isländischen Sagas. Die Sagas kennen zwei verschiedene Schiffkisten, die *halfrymiskista* auf Kriegsschiffen und die *sviptikista* auf Handelsschiffen: *skipin flutu öll tjöldud fyrir bryggjum; hufot lagu i rumum, ok halfrymkistar þeira stöðu i skipum* (Die Schiffe schwammen alle mit Zelten\* vor den

<sup>91</sup> VON BRANDT. Bürgertestamente (wie Anm. 3), Nr. 793. Das im Testament erwähnte *cuticubium* zeigt an, dass die *cista* eine Schiffkiste ist.

Brücken; die Schlafsäcke lagen in den Räumen, und ihre Halbraumkisten standen in den Schiffen).

\*Wörtl.: „gezeltet“, d. h. die Bordzelte waren schon aufgestellt; die Schiffe waren also fertig zum Auslaufen.

Fornmannasögur VIII, 85, zitiert nach Hjalmar FALK, Altnordisches Seewesen, in: Wörter und Sachen 4, 1912, S.1–122, hier S. 9.

*gekk hann þa til skips, hafði hann hufat ok sviptikistu* (Er ging da zum Schiff; er brachte den Schlafsack und die leicht zu bewegende Kiste mit). Sturlunga saga Kap. 50, zitiert nach FALK wie oben.

1241. Das Jyske Lov (Jütische Recht) König Waldemars II. definiert in Buch 3, § LXII, was im Fall eines Schiffbruchs als Wrack gilt und deshalb dem König gehört:

*Swo sum ær kistæ, æth tymbær, æth klæthæ, æth nokær thing thær mæn kænner at i hænder hauær wæræt, kummær ængi man æftær, that ær thæt wræk oc a kungung* (Gibt es da eine Kiste oder Hölzer oder Kleider oder irgendein anderes Ding, an dem man erkennen kann, dass es [ein anderer als Eigentum] in Händen gehabt hatte, kommt [hier = fragt] niemand danach, das gilt als Wrack und gehört dem König).

Peter SKAUTRUP (Hrsg.): Jyske Lov. Kopenhagen 1967, S. 106 (= Buch 3, § 62).

Mitte 13. Jh., das in den Rôles d'Oléron aufgezeichnete Seerecht bestimmte in Kap. XVIII, dass der Schiffer den neu angeheuerten Seeleuten ihre Arbeit zuwies und ihren Schlafplatz\* zeigte:

*Et il doit le mestre moustrer lour rives et lur leire.*

Kap. XIX, Maßnahme gegen das Entlaufen von Matrosen: *Une nef vient a descharge. Les mariners voilent aver lur louwers Et il i a acuns, qe ne ount lich ne arche leins. Le mestre poet retenir de soun lower pur rendre la nef la, ou il la prist sil ne doune bone caucioun pur furnir la veyage.* (Wenn ein Schiff zur Ausladung [im Zielhafen] ankommt und die Matrosen ihre Heuer haben wollen und es gibt [unter ihnen] welche, die weder Schlafsachen\* noch Kiste drinnen haben, kann der Schiffer von deren Heuer so viel zurückhalten [wie nötig ist], um das Schiff dahin zurückzubringen, wo er es übernahm, wenn jener nicht gute Sicherheit leistet, die Reise zu Ende zu führen.)

\*Krieger übersetzt *leire* mit „Kojen“ und *lich* mit „Bett“, beides gab es aber dort auf den damals noch offenen Schiffen nicht.

Dieselben Bestimmungen haben auch die Vonnesse von Damme (→14. Jh. und das Wisbyer Seerecht (→1537)

Karl-Friedrich KRIEGER, Ursprung und Wurzeln der Rôles d'Oléron. Köln

Wien 1970, S. 139–141; Julia SCHWEITZER: *Schiffer und Schiffsmann in den Rôles d'Oléron und im Llibre del Consolat de Mar*. Frankfurt/M. 2007, S. 81.

14. Jh. Die *Vonnesse* (= Urteilsfindung) von Damme ist eine sehr verbreitete flämische Übersetzung der *Rôles d'Oléron*. Dort lauten die betr. Passagen so:

Art. 18: *hi es en sculdich te toghen ere rum\* und ere ligestede*.

\*hier anders als die *Rôles* als Anteil am Laderaum (für die Führung) übersetzt.

Art. 19: *Voort een scip comt tot siner rechter untlaedstede beholden die sciplude willen ere huere hebben und sulke sijn daer de bedde\* noch kiste en hebben de me meister mach holden van erer hueren umme tsip weder te brenghen van daer se daer mede quamen off sekerheit nehmen de vaert te vuldoene*. \* Mit „Bett“ auf einem Schiff ist auch im 14. Jh. noch das *hudevat* (= Fellschlafsack) gemeint (vgl. →1375 und →1378).

Dieselben Bestimmungen hat auch noch das sog. *Wisbysche Seerecht* von 1537 (§§ 30 und 31).

Carsten JAHNKE u. Antjekathrin GRASSMANN, *Seerecht im Hanseraum des 15. Jahrhunderts*. Lübeck 2003, S. 35.

1305. Ecbert van Gotland vermacht in seinem Testament mehreren Kirchen und Hospitälern auf Gotland und in Riga sowie seinen in Schweden weilenden Schwägern und einem weiteren Schwager, der Krämer ist, Geld in gotländischer Währung und seiner Nichte (*neptis*) Kyneke seine Schiffkiste (*cistam navalem*).

Ahasver VON BRANDT, *Regesten der Lübecker Bürgertestamente des Mittelalters*. Bd. 1, Lübeck 1964, Nr. 21

1318. Der Lübecker Kaufmann Hildebrand van Yserlo vermacht in seinem Testament u. a. dem Gerhard, Sohn seiner Schwester, 10 Mark Pfennige, seine *cista*, sein *hudevat*, seine Waffen und alles Hausgerät, sofern er sich wohl verhält; andernfalls nur das Geld.

Ebd., Nr. 61.

1322. Der Lübecker Kaufmann Johan Rintfles handelt u. a. mit Salz und Wagenschot en gros und bestimmt in seinem Testament u. a.: *Item cistam navalem et equum meum do Elemanno filio sororis mee* (Ebenso gebe ich Elemann, dem Sohn meiner Schwester, die Schiffkiste und mein Pferd). Der Neffe wird also für Reisen über See und Land ausgestattet.

Ebd. Nr. 71.

1330. Der Lübecker Kaufmann Hinrik vam Haghen vermachet in seinem Testament u. a. seinem Brudersohn Heyne 16 Mark Pfennige und eine *cista* mit seinen Waffen sowie seinem Bruder Nicolaus 16 Mark Pfennige, sein *hudevat* und ein Pfühl.

Ebd., Nr. 103.

1350. Der Lübecker Kaufmann Reymer van Verden, der u. a. 1/6 Part an einer Kogge besitzt, vermachet in seinem Testament dem Hinrik van Verden seine Kiste *myt den hennepen berlinghe\** und allem Inhalt.

\*Handgriffe aus Hanf kennen wir sonst nur von Seekisten des 19. Jh.

Ebd., Nr. 323.

1364. Dem Lübecker Kaufmannsreeder Godekin Bernewik gehört eine Kogge, die der Schiffer Reyncke de Bremen führt. Da B. zahlungsunfähig ist, halten sich seine Gläubiger u. a. an seinen Hausrat, darunter an: *7 ollas et 4 magnas cistas et unam cistam cum pedibus et unam cistam navalem, 2 scampna... unam mitram ferream et unum par benwapene, 4 pileos ferreos et 2 toraces et unam mensam plicabilem...* (7 Töpfe und 4 große Kisten und eine Kiste mit Füßen und eine Schiffkiste, 2 Bänke... einen Eisenhut, ein Paar Beinschienen, 4 eiserne Spieße und einen zweiteiligen Brustharnisch [für Brust und Rücken je ein Teil] und einen Klapptisch).

Das Lübecker Niederstadtbuch 1363–1399, bearbeitet von Ulrich SIMON. Köln u. a. 2006, S. 50, 6.

1365 (1) bezeugen vor Lübecker Ratsvertretern der *nauclerus* (= Schiffer) Radeke Røne sowie Johannes van Essen, Hinricus Kropelyn und Bartholomeus van Rostock *fructuarii* (= Kornhändler), *quod, cum Euerhardus van Rene felicis recordacionis cum ipsis in mari in nave dicti Radeke Ronen naucleri moriturus esset, ipsis presentibus et audientibus ordinavit suum testamentum in hunc modo, quod ipse dedit hospite sue in Lub cistam suam et 2 lectos, item hospiti suo ibidem dedit 1 tunnam carniū et 1/2 tunnam allecis et 1 lop butiri et Hintzen Baren 1 par ocrearum et ... Ghereken famulo suo 3 mr. ...* sowie 4 weiteren Männern je 2 oder 3 Mark. (dass Eberhard von Rene seligen Angedenkens, als er mit ihnen auf dem Meer im Schiff des genannten Schiffers Radeke Rone im Sterben lag, in ihrer Gegenwart ihnen zu Gehör sein Testament in der Weise anordnete, dass er seiner Wirtin in Lübeck seine Kiste und 2 „Betten“ gibt, ebenso seinem Wirt ebenda 1 Tonne Fleisch und 1/2 Tonne Hering und 1 Lop Butter gibt und dem Hintz Baren 1 Paar Beinschienen und seinem Diener Gerken 3 Mark).

Ebd., S. 52,1.

1365 (2) Vor Lübecker Ratsvertretern bestätigt Johannes Holthuzen *civis Zundensis ... se sublevasse ex parte hereditatis succesionis de bonis Rotcheri de Dorsted alias heu submersi a Ghodekino de Kleye\* 5 aureos et 4 s, que provenerunt de una tunna butiri et una cista cum vestibus*. (Stralsunder Bürger, ihm seien von Gottfried de Kleye übergeben aus dem geerbten Teil der Güter des leider ertrunkenen Rotger von Dorestad 5 Goldmünzen und 4 Schilling, die herausgekommen sind aus [dem Verkauf] einer Tonne Butter und einer Kiste mit Kleidern).

\*Gottfried DE KLEYE, Lübecker Kaufmann, erscheint oft im Niederstadtbuch in Geldgeschäften und als Provisor.

Ebd., S. 63,5.

1367. Der Lübecker Kaufmann Hinrich Cosvelt verfügt in seinem Testament über sein *cuticubium proprie hudevāt cum lectisternis* (Fellschlafsack [wörtl.: Hautschlafzeug], in der Landessprache hudevāt, mit Bettzeug).

Ahasver VON BRANDT, Regesten der Lübecker Bürgertestamente des Mittelalters. Bd. 1, Lübeck 1964, S. 215.

1375 fuhr der Rostocker Ratsnotar Hartwig im Auftrag des Rates auf einer Kogge zur Zolleinnahme nach Malmö und stellte dem Rat seine Reisekosten in Rechnung: *P(ri)mo 8 sol. pro angwillis & 8 sol. pro reformati(e) mee hudevāt & 2 sol pro tortis pip(er)eis & 2 sol. pro pultibus & 4 1/2 sol pro allecibus & 20 sol pro 12 semilag. Item 24 sol. pro lardo & 1 mk. pro panibus. Item pro spe(cie)bus . papiro plu[m]bo & incausto cepis & duobus verseis 4 mk. & 4 sol. Item 4 sol. latoribus portantibus res meas ad naue(m) & 6 sol. pro schuta me & res meas ducente ver(sus) Warnemu(n)de ... Item pro naulo versus Malmøge 20 sol. & pro cibariis in exitu in naue habitis 1 mk.* (Erstens 8 Schilling für Aale & 8 Schilling für die Ausbesserung meines Schlafsacks & 2 Schilling für Pfefferkuchen & 2 Schilling für Grütze & 4 1/2 Schilling für Hering & 20 Schilling für 12 halbe (= kleine) Fässer. Auch 24 Schilling für Pökelfleisch & 1 Mark (= 16 Schilling) für Brot. Auch für Gewürze, Papier, Blei, Tinte, Zwiebeln & zwei *verseis* [?] 4 Mark & 4 Schilling. Auch 4 Schilling den Trägern, die meine Sachen zum Schiff trugen, & 6 Schilling für die Schute, die mich und meine Sachen nach Warnemünde führte. ... Auch als Fahrpreis nach Malmö 20 sol. & für am Schluss auf dem Schiff eingenommene Speisen 1 Mark.)

Carsten JAHNKE, Die Malmöer Schonenzollliste des Jahres 1375. In: HGBll. 115, 1997, S. 1–107, hier S. 90. – Detlev ELLMERS, Einmal Ros-

tock – Malmö und zurück. Die Abrechnung einer Seereise aus dem Jahr 1375. In: HGBll. 126, 2008, S. 237–255.

1376 Vor Lübecker Ratsvertretern erklärt Johannes dictus de Pape civis Monasteriensis ... *se a Hinrico Brandenborgh\* recepisse et penitus sublevasse 48 nobules aureos et quinque mr puri argenti, cistam et vestes, que omnia habuit ex parte Hinrici Ouerbeken submersi juxta Hallandeswederø\*\*, cuius ipse videlicet Johannes de Papa, est vicinior heres, ut declaravit per quandam literam respectivalem civitatis Monasteriensis.* (Bürger von Münster, er habe von Hinrich Brandenburg bekommen und präzise übernommen 48 Goldnobl und 5 Mark puri in Silber, eine Kiste und Kleider, die er alle erhalten hat aus dem Teil des Hinrich Overbek, der bei Hallands Väderö ertrunken sei. Von diesem sei er, nämlich Johannes de Pape, der nächste Erbe, wie er dargelegt hat durch einen diesbezüglichen Brief der Stadt Münster.)

\*Hinrich Brandenburg, Lübecker Kaufmann, erscheint im Niederstadtbuch mehrmals in Geldgeschäften, als Provisor und als Bürge.

\*\*Hallands Väderö liegt nördlich des Sundes an Schwedens Westküste an der Route Lübeck – Bergen.

Das Lübecker Niederstadtbuch 1363–1399, bearbeitet von Ulrich SIMON. Teil 1, Köln u. a. 2006, S. 314,5.

1378 Testament des Lübecker Bergenfahrers (Kaufmanns) Michael van Stenforde:

*Item zo gheve ik Bernardus Brunswik, mynem ome, myne schipkisten unde myn hudefat unde myn wapend in aller wise alze ik dat pleghe tor zeewort to vorende. [...] Item zo gheve ik Johannes Krevelboom mynem ome mynes broder Hermans syne kisten des god de zele hebbe unde zin hudevat unde zine wapende alze he dat tor zee wort plach to vurende.*

Zitiert nach Friedrich KLUGE, Seemannssprache. Leipzig 1911, S. 448; Archiv der Hansestadt Lübeck, Urkunden, Testamente, Michael van Stenforde, 1378, Mai 1.

1381 Testament des Lübecker Kaufmanns Johannes Wortberch (März 3): *Item do eidem Hermanno specialiter omnia mea arma et meliorem cistam meam navalem.*

(Ebenso gebe ich demselben Hermann insbesondere alle meine Waffen und meine bessere Schiffkiste)

Ebd.; Archiv der Hansestadt Lübeck, Urkunden, Testamente, Johannes Wortberch 1381, März 3.



1388. Johan Bustorp in Lübeck vermacht in seinem Testament *novo hospitale in Gronowe melior lectus mei cuticubii* (dem neuen Hospital in Grüнау [bei Lübeck] das bessere Bett von seinen Fellschlafsäcken).

Ahasver VON BRANDT, Regesten der Lübecker Bürgertestamente des Mittelalters. Bd. 1, Lübeck 1964, S. 215.

1391 in Lübeck. Auf der Reise von Bergen in Norwegen nach Rom war Hilghe Clerik de Bergis Norwegie gestorben. Johann Støreman und Ludke Rauene übergaben an Johan van Verden\* *unam cistam navalem cum quibusdam vestimentis ad usum uxoris Hilghe...pro se et suos heredes indemnes conservare* (eine Schiffkiste mit etlichen Kleidern zum Nutzen der Frau des Hilghe...,um sie für sie und seine Erben unbeschädigt zu bewahren).

\*Johannes van Verden, Lübecker Kaufmann, erscheint oft im Niederstadtbuch in Geldgeschäften und als Provisor.

Das Lübecker Niederstadtbuch 1363–1399, bearbeitet von Ulrich SIMON. Köln u. a. 2006, S. 788, 3.

1392 Testament des Hamburger Kaufmanns Johannes Mund, der über seine Geschäfte ein *rekensbok* führte (S. 113) und u. a. mit Getreide handelte (S. 88). Er vermachte seinen Kindern aus erster Ehe u. a. mehrere Kisten mit Hausrat, darunter *two schipkisten, ene schipkisten, dar bur inne is, unde ene, de steit oppe der kamer, dar sint inne two sulveren nappe unde en sulveren schale unde dritteyn sulveren lepele. Dit smide wecht seven lodeghe mark tohope* (zwei Schiffkisten, eine Schiffkiste, die Hausrat enthält, und eine, die steht auf der Kammer, darin sind zwei silberne Schüsseln und eine silberne Schale und dreizehn silberne Löffel. Dies Metall wiegt zusammen sieben Mark).

Hans-Dieter LOOSE, Hamburger Testamente 1351 bis 1400. Hamburg 1970, S. 112f.

Ende 14. Jh., niederländische „Ordinancie, de de cooplude unde scippers mit malcander holden“.

§ 4 regelt den Schadensausgleich nach einem Seewurf, d. h., wenn zur Rettung des Schiffes aus Seenot Teile der Ladung über Bord geworfen worden waren: *Unde wer et, datter yement gelt off ander goet hedde in der kiste unde he des nicht openbaerde, alse men worpe, unde worde de kiste dar dat gelt inne were, gheworpen offt beholden, zo en scolde men de kiste nicht hoger gelden dan III schilde, also verre alse de kiste beslagen ware; unde were se onbeslagen, zo zolde men se gelden alse se wardich were.* (Wenn jemand beim Seewurf Geld oder andere Wertsachen in seiner Kiste

hatte und das nicht offen sagte, egal ob die Kiste geworfen oder behalten wurde, so soll man die Kiste [für den Schadensausgleich] nicht höher bewerten als 3 Schilde [eine flandrische Münze], sofern die Kiste beschlagen [d. h. als Geldkiste erkennbar] war. Sofern sie unbeschlagen war, soll man sie nach ihrem tatsächlichen Wert bewerten.)

Götz LANDWEHR, Die Haverei in den mittelalterlichen deutschen Seerechtsquellen. Hamburg 1985, S. 37.

1403 Bestimmung im Privileg Herzog Bogislaws [VIII] von Pommern-Wolgast für die Kaufleute aus Krakau, Polen, Ungarn, Litauen, Ruthenien, Böhmen und Schlesien (Sept. 1):

*Vortmer so scholen alle watsecke unde schipkisten vrygh sin.*

Hansisches Urkundenbuch Bd. 5, Halle Leipzig 1900, Nr. 588, 3, S. 296.

1431 wird von dem Schiffer Stefan Quast aus Königsberg berichtet, dass er *sinen kasten, matten unde etczliche vitalie nam, unde liß sich die kinder des schiffes mit dem bothe steczen an lant.* (dass er seinen Kasten [=Seekiste], Matratze und etliche Lebensmittel nahm und sich von seinen Seeleuten mit dem Beiboot an Land setzen ließ.)

Hansisches Urkundenbuch Bd. 6, Halle Leipzig 1904, Nr. 906.

1441 wird in Holland dem Schiffer Kersten Truper aus Danzig auf der Rückfahrt von der französischen Atlantikküste der mit 172 1/2 Last (ca. 345 t) Salz beladene Holk genommen. Bei der Schadensanmeldung beziffert er nicht nur den Geldwert der Fracht, denn er hat außerdem noch *by sik alleyne verloren dat eme besondern und nicht dem schepe tobehorde: int erste 1 Jasuwesche plate, 4 manneharnasch (tosamene so gud alse 5 lb. 5 s. gr.), 1 gulden rynck van 5 nobelen, item 2 sulverne schalen (2 lb. gr.), syne kleidere to syme lyfe (so gud alse 8 1/2 lb. gr.), an krude ute syner kisten (so gud alse 25 s. gr.), item 1 voetkiste (de koste 11 s.), 2 schippkisten (16 s.) und ander geredeken. Summa hirvan 25 lb. 17 s. gr.* (Sein Eigentum, das nicht zum Schiff, sondern ihm gehörte, bestand also aus: 1 Platte aus Jassow, 4 Harnischen, 1 Goldring, 2 Silberschalen, seiner Kleidung, Schießpulver aus seiner Kiste, 1 Kiste mit Füßen [Wert 11 Schilling], 2 Schiffkisten [Wert zusammen 16 Schilling] und anderen Geräten.). Hansisches Urkundenbuch Bd. 7, Weimar 1939, Nr. 767, § 2.

1449, Verzeichnis der Verluste der gekaperten preußischen Salzflotte.

Die Verluste der Mannschaft: *Item nach to desen schepen was bey 600 man, schipman unde boeszman, elkem gerekent vor seine kiste, matten und cleyder, upp mynste 10 marg.* (Zur Mannschaft dieser Schiffe gehörten

ca.600 Mann, Vollmatrosen und Leichtmatrosen; jedem ist für [den Verlust] seiner Kiste, Matratze und Kleider mindestens 10 Mark zu veranschlagen.)

Ebd. Bd. 8, Nr. 84, §§ 72, 73.

1492, das Lübecker Pfundzollbuch verzeichnet am 1. September aus Stockholm als Gut des Kaufmanns Hans van Erford im Schiff von Hans Kil: *1 paxken, 4 tunnne appel, 1 vat komen, 1 kiste, 1 rulle haren und 2 schipkisten* (1 Packen, 4 Tonnen Äpfel, 1 Fass Kümmel, 1 Kiste, 1 Rolle Haare und 2 Schiffkisten), und im Schiff von Gert Bur weitere Handelswaren.

Hans-Jürgen VOGTHERR, Die Lübecker Pfundzollbücher 1492–1496. Köln/Weimar/Wien 1996, Bd. 1, S. 378.

1532 erschien in Augsburg das philosophische Werk Francesco Petrarcas „De remediis utriusque Fortunae“ in seiner deutschen Ausgabe „Von der Artzney beyder Glück, des guten und des widerwärtigen“, ausgestattet mit 277 den Text erläuternden Holzschnitten. Die Klage, *Das trotzige Glück hat mir alles mein Gut genommen*, wird illustriert durch ein in Seenot geratenes Schiff, zu dessen Erleichterung nicht nur die Warenballen der Kaufleute, sondern auch das persönliche Eigentum aller Personen an Bord, nämlich die Seekisten, ins Wasser geworfen werden (Abb. 3). Dies ist die älteste bis jetzt bekannt gewordene bildliche Darstellung von Seekisten. Walther SCHEIDIG, Die Holzschnitte des Petrarca-Meisters. Berlin 1955, S. 203.

1537 hat das sog. Wisbysche Seerecht in §§ 30 und 31 noch dieselben Bestimmungen wie die Rôles d'Oléron (→Mitte 13. Jh.) und die Vonnesse von Damme (→14. Jh.). Danach wies der Schiffer den Matrosen auf dem Schiff Raum für Ladungsanteile (die sog. Führung) und seine Liegestelle an. Weiter brauchte der Schiffer diejenigen Matrosen, die weder Bett noch Kiste auf dem Schiff haben, die volle Heuer erst bei der Rückkehr im Heimathafen auszuzahlen.

Dyt ys dat högeste unde oldeste water recht, dat de gemene Kopman und Schippers geordinert unde gemaket hebben tho Wisby. Lübeck 1537 (Erinnerungsgabe der Commerzbibliothek zu Hamburg. Leipzig 1935).

1662, Bericht des Holsteiner Buchbinders und Soldaten der Ostindischen Compagnie, Volquard Iversen über den Schiffbruch des Ostindienfahrers ARNHEM auf der Rückreise von Batavia:

*Das Wasser kam unten und oben ins Schiff und schwummen auff dem*

*Überlauff die Kisten herumb, und stießen etliche Personen zu Boden, nicht ohne sonderliche beschädigung.*

Peter KIRSCH, Die Reise nach Batavia. Deutsche Abenteurer in Ostasien 1609 bis 1695. Hamburg 1994, S. 390.

Vor 1664, Amsterdam.

1. Auf dem Titelblatt zum dritten Teil der Radierungsserie „Verscheyde Schepen en Gesichten van Amstelredam“ zeigt der holländische Marine-maler Reinier Nooms, alias Zeeman (ca. 1623–1664), wie Seekisten, Bettzeug, eine Zimmermannskiste, Fässer und Schiffsgeschütze von einem im Hintergrund sichtbaren Dreimaster auf einem Ruderboot an Land gebracht werden (Abb. 5).

2. Blatt 11 dieses Teils zeigt ein vor einer Seeschiffswerft treibendes Floß, auf dem zwei Seekisten stehen; eine wird als Sitzbank genutzt.

Reinier NOOMS, alias ZEEMAN, Verscheyden Schepen en Gesichten van Amstelredam. Nachdruck Amsterdam Enkhuizen 1970, Dritter Teil, Titelblatt und Blatt 11.

1665, Lübecker Seerecht:

*Es sol niemand, wenn er zu seiner Kisten oder Schloß gehet, den Schlüssel darin stecken lassen, es möchte sonst was entwendet, und einander mit Unrecht bedacht werden.*

Wer dagegen verstieß, zahlte das hohe Bußgeld von 12 Schilling (für die meisten Vergehen lag es zwischen 1–5 Schilling).

Von den Alten wolgeordnetes See-Recht ... der löblichen Schiffer-Gesellschaft, wie auch der lieben Armuth zum besten verfertiget ... Lübeck 1665, § 45.

1675, Amsterdam. In dem *Journal- und Tage-Buch seiner Sechsjährigen Ost-Indianischen Reise* (1675–1682) beschreibt Christoph Schweitzer aus Stuttgart sehr detailliert seine Seekiste, ihren Inhalt, ihren Transport und ihren Platz im Schiff.

1. Er kommt wie viele andere mittellos nach Amsterdam und verdingt sich bei der Vereinigten Ostindischen Compagnie (VOC) als Musketier. Ein hochbeladener Karren hält vor seinem Quartier und er und seine Kameraden müssen die *Kisten* und die *Monturen* abladen, die jedem von ihnen laut *Transport Brief* zustehen. Die Kistengröße ist genau festgelegt; sie ist 3 Fuß lang sowie 1 Fuß und 4 Duim breit und hoch ( $0,85 \times 0,39 \times 0,39$  m). Darin befinden sich an Kleidung: zwei blaue Hemden, ein Reiserock, ein Paar Schlaff-Mützen vor 8 Stüber, Strümpfe, Schuhe und zwei leinwandne Camisol (Jacken) mit wenig Falten und Nähten, damit *darinnen*

*sich das unzifer nicht setzen* kann. Als Schlafzeug gibt es ein *Haupt-Küssen*, das mit Spreu gefüllt ist, und eine *Pferdedecke*. Spanholzschachteln enthalten Schreibfedern, Zwirn, Nähnadeln und Schnürsenkel. *Ein Dtz Tobacks-Pfeiffen* und *ein Fäßgen von 4 Quart Brandtewein* (etwas mehr als 1 Liter) vervollständigen die Ausrüstung, deren Kosten von knapp 30 Gulden ihm von seinem künftigem Sold abgezogen werden. Dafür kann er aber in der Kiste nach wenigstens sechsjährigem Dienst einige Waren, die ihm die VOC erlaubt, aus *Indien* nach Amsterdam bringen und verkaufen. Er denkt natürlich gleich an Schätze, wie edle Steine, die sich darin schmuggeln lassen.

2. Die Kameraden helfen sich gegenseitig, ihre Kisten zum Visitieren ins Ostindienhaus zu tragen. Zwei Direktoren schauen zu, wenn sie ihre Kisten aufschließen. Dann wird das Zeichen der VOC außen eingebrannt und der Name des Soldaten und des Schiffes, mit dem er reisen wird, mit Kreide daneben geschrieben. Schweizer muss für die Reise noch eine Baumwollmatratze für ein paar Stüber kaufen, die dann zusammen mit der Kiste von der VOC zum Schiff transportiert wird. Schließlich erhält jeder Musketier in der Waffenkammer der VOC einen Degen, eine Muskete und ein Bandelier; letzteres ist ein drei Finger breiter Schulterriemen. Daran hängen elf Pulverladungen für die Muskete, ein Fläschchen mit feinem Pulver zur Zündung, ein Lederbeutel mit zwölf Kugeln, drei Lunten, eine halbe Kerze, mit deren Wachs die Zündpfanne bei Nässe zu verkleben ist, und ein Ölfläschchen als Rostschutz. Der Lappen dazu wird hinter dem Hutband getragen (S. 31f.).

3. Da der schwere Ostindienfahrer wegen seines Tiefgangs bei Texel auf Reede ankert, muss Ladung, Ausrüstung und Mannschaft mit Leichterfahrzeugen in zweitägiger Segelfahrt dorthin geschafft werden. Als Schweizer am 1. Dezember an Bord kommt, muss er Muskete und Bandelier in der Konstabelkammer abgeben und aus einem Berg von Kisten und Matratzen seine Sachen heraussuchen. Er wird ins niedrige, ziemlich dunkle Geschützdeck getrieben und zieht seine Kiste hinter sich her. Die besseren Plätze mittschiffs beim Großmast sind von den Seeleuten besetzt. Er findet weit vorn zwischen zwei Geschützen einen freien Platz und wirft seine Matratze hin. Da flucht einer ausdauernd, weil ihm im ersten Durch-einander seine Kiste ausgeraubt wurde; er hatte sie in einer stillen Ecke stehengelassen (S. 54f.).

1676, erst am 14. Januar lässt der Wind das Auslaufen des Schiffes zu. Im Geschützdeck werden Kisten und Matratzen weggeschoben, damit das große Spill zum Einholen der Anker ausreichend bemannt werden kann (S. 66). Als das Schiff das offene Meer erreicht, rollt und stampft es in der

rauen See. Die Kisten rutschen über Deck und treffen die unerfahrenen Männer (S. 68). Als ein Piratenschiff auftaucht, werden im Geschützdeck Kisten und Bettzeug in den Raum gebracht, um den Kanonieren und ihren Helfern mehr Bewegungsfreiheit zu verschaffen (S. 81). Vor dem Kampf werden zur Versorgung von Verwundeten die schwere Kiste des Chirurgen auf das Geschützdeck geschleppt, ein Segel ausgebreitet und ein Paar Kisten nebeneinander gestellt – fertig ist der Operationstisch (S. 82).

Die VOC legte großen Wert auf Hygienemaßnahmen. Täglich wurde das Schiff gereinigt, und dreimal in der Woche mussten die Männer ihre Kisten ans Oberdeck bringen, dann wurde das Geschützdeck geschrubbt und gespült (S. 113).

Trotzdem erkrankte Schweitzer so schwer, dass er bewusstlos wurde. *Als ich in ein Unmacht gefallen, die Kranckenwärter vermeynt, ich seye tod, mir gleichwol ein neues Hemd, auß meiner Truchen angezogen, als aber der Segelmacher mich angefangen einehen, hab ich durch das grobe handeln und stossen, meine Augen, widerumb auffgethan, dessen sich alle anwesende verwundert* (S. 120).

Nach der Ankunft in Batavia kommt der Fiscal-General (Hafenmeister) mit seiner schwarzen Gesellschaft an Bord, die das Schiff fachmännisch und systematisch nach Schmuggelware durchsuchen. Jede Kiste wird geöffnet (S. 144).

1681, Batavia. Vor Abreise der Flotte nach Holland wurde überall folgender Abschnitt aus dem Artikelbrief angeschlagen: *Niemand darf während seiner ... Dienstzeit in Indien, einen besondern Handel auf seine eigene Rechnung treiben, oder bey seiner Rückreise ins Vaterland mehr mit sich nehmen, als ihm ... erlaubt ist. Jeder muß sich's gefallen lassen, daß seine Kisten und Sachen, sowohl in Ostindien als auch in Holland, genau untersucht werden. Es darf niemand Juwelen, auch nicht gemünztes oder ungemünztes Gold aus Indien mit sich nach Hause bringen.* Erlaubt war die Mitnahme von Chinaporzellan, einigen Pfund Tee und feinen Stoffen (S. 383).

1695, Middelburg. Bericht des Soldaten Christoph Langhanß über seine Rückkehr aus Ostindien: Nach Ankunft der Schiffe werden die Kisten im Ostindienhaus visitiert. Jeder weiß, dass ihr Inhalt den Wert von vier Monatslöhnen nicht übersteigen darf; was mehr darin ist, wird konfisziert. Deshalb wurden die Sachen vorher auf Kisten von Kameraden verteilt, die weniger darin haben. Als Langhanß' Kiste vom Stapel genommen wird, tritt er aus der Schar der Wartenden heraus, um sie aufzuschließen. Unter der Aufsicht von zwei Direktoren wird sie nach Schmuggelgut durchsucht. Als die Direktoren den Inhalt für einen Soldaten als zu groß einstufen,

klagt Langhanß über die ungesunden Dienstorte. Seine Gesundheit habe er verloren, und dieser Kasten sei sein einziger *Lebens Behülff*. Die Kiste bekommt ihr Kreidezeichen und Langhanß darf mit ihr passieren, ist aber am nächsten Tag wieder da in Begleitung eines Matrosen, der zwar nie in *Indien* war, der aber für zwei Gulden vortritt und bestätigt, dass die zweite Kiste des Soldaten Langhanß die seine sei. So bekommt dieser auch seinen *Halbgewinn Kasten* frei (S. 400f.). Aus Batavia mitgenommen hatte diese Kiste ein Kaufmann, mit dem er sich für diese Gefälligkeit den Gewinn teilen musste (S. 383). *Was mich nun in Indien 3 gut Groschen gekostet, davor konte ich in Holland 1 Rthl. bekommen*, schreibt er stolz (S. 401). Peter KIRSCH, Die Reise nach Batavia. Deutsche Abenteurer in Ostasien 1609 bis 1695. Hamburg 1994.

1698. Das von Christoff WEIGEL in Regensburg herausgegebene Buch „Abbildung Der Gemein-Nützlichen Haupt=Stände ...“ enthält die Radierung „Der Boots-knecht“ von Caspar Luyken (signiert C L auf der Seekiste). Der Matrose steht in zeittypischer Seemannskleidung mit einem gefüllten Weinpokal neben seiner Seekiste vor einem großen Seeschiff. Heinrich STETTNER, Maritime Grafik und Fliesen. Bramsche 1987, S. 38, Kat. Nr. G/98b. – DERS., Seemannsbekleidung aus sechs Jahrhunderten. In: Deutsches Schifffahrtsarchiv 15, 1992, S. 315–340, hier S. 332–334, Abb. 33.

Um 1700, Amsterdam. Radierung eines „Oost Indise Bootsgezel“, der nach seiner Rückkehr neben seiner geöffneten Seekiste steht und seine darin transportierten exotischen Mitbringsel präsentiert. In der Rechten trägt er einen Papagei.

H. STETTNER 1992 (wie zu 1698), S. 329f., Abb. 28.

Um 1720, Amsterdam. Radierung von Adolf van der Laan. Ausschnitt aus Blatt 12 der Folge zum Walfang, das einen Schiffbruch im Eismeer zeigt, bei dem u. a. Seekisten und Bettzeug geborgen werden. Die Kiste vorne links ist an ihrer Größe als die des Kommandeurs zu erkennen (Abb. 4). Vgl. dazu →1769,2.

Walfischfang. 16 Tafeln zur Grönlandfahrt nach Stichen von Adolf VAN DER LAAN um 1720. 9. Bildmappe des Deutschen Schifffahrtsmuseums. Bremerhaven 1984, Bl. 12.

1766 bis 1849 galt in Hamburg eine 1786 leicht überarbeitete Musterrolle, die von allen angeheuerten Seeleuten unterschrieben werden musste. § 9 lautet:

*Soll Niemand seine Kiste oder was er sonst an Bord hat, an Land bringen, als nach vorher geschehener Visitation von dem Capitain und Steuer-mann, bey Strafe von 2 Monat Gage.*

Zitiert nach Hagen ALLMELING: Das Journal der Hamburger Galiot MARY ANN 1834/35. In: DSA 28, 2005, S. 399–470, hier S. 436.

1769 im Nördlichen Eismeer

Jens Jacob Eschels von Föhr fuhr als elfjähriger Schiffsjunge zunächst mit einer Smack nach Amsterdam und von dort mit einem holländischen Walfangschiff ins Nördliche Eismeer. In seiner Autobiographie beschreibt er viele aufschlussreiche Einzelheiten, erwähnt aber die Kisten häufig nur indirekt, wenn er die darin lagernden Kleider nennt:

(1) *Auf Föhr schifften oder brachten die Commandöre und Officiere ihre Kleider etc. an Bord von Smacken. ... Die Fahrzeuge hatten jedes über 100 Mann an Bord; ihr könnt leicht denken, daß die Passagiere eng zusammen liegen mußten; nämlich es werden 4 Reihen queer über die Breite des Schiffs gemacht, so daß die Füße nach dem Kopf des Andern reichen, und da immer viele Jungens unter den Passagieren sich befinden, die noch nicht seefest sind, sondern noch seekrank werden und sich übergeben müssen, so haben diese einen Stiefel bei ihrem Kopfkissen worin sie brechen und speien.* (S. 27) Aus der Erwähnung der Kissen geht zwar hervor, dass die Seeleute dabei auf ihrem Bettzeug lagen, aber dass in der Enge auch noch die Seekisten untergebracht waren, ist nicht extra erwähnt, weil es sich von selbst verstand, geht aber aus dem folgenden Text hervor:

(2) Als das Walfangschiff in Eispressung geriet, versuchte die Besatzung zu retten, was zu retten war: *Die Provision, als: Erbsen, Grütze, Brod, Fleisch, Speck, Butter etc. wurde aufs Eis gebracht, denn das Schiff fing schon an zu krachen, denn das Eis fing von Neuem an zu drücken. Die Leute, die im Raum des Schiffes waren, Victualien herauf zu holen, stiegen aus dem Raum und nun bemühte jeder sich, seine Kiste mit Kleider und das Bettzeug zu bergen. Wie die Leute ihre Habseligkeiten aufs Deck warfen und selbe auch auf das Eis retten wollten, ... fiel plötzlich unser Schiff fast ganz auf die Seite* (S. 33).

Die gesamte Mannschaft kann sich auf ein anderes Schiff retten, das vom Eis freikommt:

*Noch muss ich erwähnen, dass meine Kleider, Bettzeug etc. gerettet worden, da ich doch selbst nichts dazu beitrug. ... Meine Kleider und Bettzeug fand ich auf dem Eise, wie unser Schiff schon verloren war, unter den geborgenen Sachen der Leute; denn da diese erst an die Rettung ihrer Habseligkeiten gingen, da ging es just so zu, als es bei einem Brande in einer Stadt geht: jeder birgt aus dem Hause was er habhaft wird und legt*



*es auf einen Haufen, so auch beim Schiffbruch in Grönland; ... ich verlor blos meine beiden Haarkämme sonst nichts (die beiden Kämme lagen in einem kleinen Behältnis und waren nicht bemerkt worden) (S. 39). Vgl. dazu →um 1720 mit Abb. 4.*

1781 auf einem Handelsschiff auf Reede in Altona: *Den 22. November sandte der Capitain Roosen den bekannten Jollenführer Carsten Hollander an Bord mit seinen (des Kapitäns) Kleidern, Bettzeug etc.* Der Kapitän selber kam am nächsten Abend an Bord (S. 122). Hier wie bereits 1769 nennt Eschels nicht die Behälter (Seekiste und Bettsack), sondern nur deren Inhalt.

April 1782, St. Thomas: *Da, als mein Capitain gestorben war, die andern dänischen Capitains ... den Gesetzen gemäß, bei mir an Bord kamen, ein Inventarium von des verstorbenen Capitains Kleidern und Effecten zu machen, und diese an einem Sonntag, wo alle Leute von den dänischen Schiffen bei uns an Bord waren, verauctioniren ließen, so kaufte ich alle seine Seebücher und Seecharten, so wie seine silbernen Schuhschnallen ... Für das aus der Auction gelöste Geld, und was sonst dem seeligen Capitain gehörte, kaufte ich Kämme für seine Witwe ein ... und verkaufte selben hernach als ich in Norwegen kam, ... so dass ich der Witwe eine hübsche Avance in Geld nach Hause brachte (S. 133).*

Jens Jacob ESCHELS, Lebensbeschreibung eines Alten Seemannes, von ihm selbst und zunächst für seine Familie geschrieben. Hamburg 1995.

Vor 1792. Auf der Reise nach Japan und zurück ist einer der Seeleute gestorben. *Gemeiniglich wird in einer solchen Auction die ganze Kiste oder Lade des Verstorbenen geöffnet.*

GROSKURD, Thunbergs Reise in Japan 1792, S. 233, zitiert nach Friedrich KLUGE, Seemannssprache. Leipzig 1911, S. 450.

1796: *Die Engländer hatten ... (den Holländern) Demirara weggenommen und alle hier liegenden holländischen Schiffe confiscirt.* Eschels nahm so viele Seeleute (Kapitäne und Mannschaften) von diesen Schiffen in seinem Schiff mit, dass die meisten im Zwischendeck untergebracht werden mussten. *Auch sollten sie mir von ihrem Proviant, welches sie von Holland mitgebracht, aus ihren confiscirten Schiffen holen und bei mir an Bord bringen... Dies taten sie, nahmen es ohne englische Erlaubniß aus ihren Schiffen (denn es war ja ihr Eigenthum) und brachten es bei mir an Bord. (S. 255)*

Als ihr Eigentum hatten alle Seeleute natürlich auch ihre Seekisten und ihr

Bettzeug mitgenommen, was Eschel nicht extra erwähnt, weil es selbstverständlich war; es geht aber aus folgender Bemerkung hervor: Am 16. Nov. 1796, kurz vor dem englischen Kanal schlug ein Blitz ins Schiff: *Der Blitz schlug im Zwischendeck nieder, und 2 Steuerleute, die jeder auf einer Kiste saßen, und ein brennendes Licht auf einer Bouteille, auf einer andern Kiste, zwischen sich stehen hatten (denn weil es Sturmweather war, waren die Luken dicht ... und dunkel im Zwischendeck) haben es am besten gesehen, wie das Feuer bei dem Mast nieder ins Zwischendeck kam.* (S. 259).

*Auch die Capitaine hatten alle ihre Peilcompasse von ihren Schiffen mitgenommen* (S. 264).

Jens Jacob Eschels: Lebensbeschreibung eines Alten Seemannes, von ihm selbst und zunächst für seine Familie geschrieben. Hamburg 1995.

1794 Hamburg, Nautisches Wörterbuch:

KISTE, Seekiste, Schiffskiste.

Holl. Kist, Scheeps-kist.

Dän. Söe-Kiste.

Schw. Sjö-Kista.

Engl. Sea-chest. Sailor's chest.

Johann Hinrich RÖDING, Allgemeines Wörterbuch der Marine. Hamburg 1794–98, Sp. 842 (A – K erschien 1794).

1814 (1) Altona. Heinrich Smidt war Kapitänssohn und hatte sich als solcher *stets einer rücksichtsvollen Behandlung zu erfreuen* (S. 105), was die übrige Mannschaft aber nicht gern sah. Als er mit *sämtlichen Effekten, bestehend aus einer vom Großvater ererbten unförmigen Schiffskiste und ... Bettzeuge, an Bord* seines ersten Schiffes kam, erregte die Größe der Kiste den Spott der Mannschaft. Einer sagte: „*Ich mutmaße, der Junge ist eines Capitains Sohn.*“ Andere holten eine Säge und drohten, die Kiste kleiner zu machen. *Laut jammernd stürzte ich mich auf die mit bunten Schnörkeln verzierte und in den leuchtensten grünen Farben prangende Kiste, mich mit beiden Händen daran festklammernd: „Ach!“ rief ich aus, „meine Herren!“* ... Schließlich ist er allein im Logis und sucht Trost an dem kleinen Stück Privatsphäre im Innern seiner *geliebten Kiste: ... schöne reine Wäsche, Kleidungsstücke, Bücher, Schreibmaterialien, Alles im Überfluss, dazu von der Mutter, sorgsam verpackt, eine Masse von Kuchen und Aepfeln und vier Flaschen alten Jamaika-Rum, um allabendlich ein Gläschen Punsch trinken zu können; auch ein Päckchen sehr feiner und leichter Cigarren fand sich vor, damit der junge Seemann auf die möglichst angenehme Art sich die Tugend des Rauchens aneigne.* Da wird

Smidt zum Dienst gerufen. *Willig besorgte ich mein erstes Geschäft, als mir plötzlich einfiel, daß ich vorhin meine Kiste nicht verschlossen hatte. ... Welch ein Anblick bot sich mir dar! Sämtliche Topgasten hielten die von ihnen so verhöhnte Kiste umlagert, sie waren Alle ungemein heiter, aßen meine Kuchen tranken meinen Rum und rauchten meine Cigarren, dabei schalten sie mich ein Muttersöhnchen, einen Schlemmer und einen Säufer, und prägten mir vor allen Dingen ein, daß ein echter Seemann sich mit seiner täglichen Schiffsration begnügen und beileibe nicht zur Unzeit naschen müsse. ...*

Als die angetrunkenen Matrosen ihren Dienst nicht ordentlich versahen, bestrafte die Schiffsführung nicht sie, sondern verprügelte Smidt, weil er seine Kiste nicht abgeschlossen hatte.

*Es fing an zu regnen. Mutter hatte mir meinen Regenschirm aus rother Seide mitgegeben. Da ich auf dem Verdeck bleiben musste, holte ich mir denselben, um nicht nass zu werden.* Die Mannschaft reagierte erneut mit Gelächter, das noch lauter wurde, als eine Windbö den Schirm über Bord riss.

(2) Beim Aufenthalt in Newcastle verlockten ihn die Schaufensterauslagen eines Steingut-Geschäftes, *ein paar bunt bemalte Becher und Tassen zu erstehen. ... Vorsichtig trug ich die in ein Tuch geknoteten Krüge und Tassen, und schlenderte Straße auf, Straße nieder* (S. 73).

Heinrich Smidt: Mein Seeleben. Bd. 1, Berlin 1837, S. 9–28. Das dort angegebene Jahr 1817 wird am Ende des 3. Bandes auf 1814 korrigiert.

Vor 1850 Norwegen. Der Schiffsjunge Just W. Flood war Bauernsohn aus dem oberen Telemark und hatte sich für seine erste Reise vom Dorftischler eine geradwandige Seekiste zimmern lassen, bei deren Anblick die Kameraden im Logis in schallendes Gelächter ausbrachen: *Jeg havde nemlig ladet Maleren sætte mit Navn udenpaa den tilligemed noogle Roser og Stads, som jeg syntes var aldeles udmærked, men dette var rent galt i mine Skibskameraters øine, og jeg havde blot været ombord et Par Uger, da en vakker Dag Navnet med Roserne til min store Sorg ble skrabet ud,...den kostede mig mangen Taare!* (Ich hatte nämlich den Maler außen auf die Kiste meinen Namen zusammen mit einigen Rosen und Pracht setzen lassen, die mir ganz ausgezeichnet zu sein schienen, aber das war rein verrückt in den Augen meiner Schiffskameraden, und ich war bloß ein paar Wochen an Bord, da waren eines schönen Tages Name mit Rosen zu meinem großen Kummer ausgeschrappt, ...das kostete mich viele Tränen.) Just W. Flood: *Fem Aar tilsjøs*. Christiania 1881, S. 2. Zitiert nach Erling Eriksen: *Lit om skipskister*. In: *Skib og sjøfolk*. Tønsberg 1961, S. 124–149, hier S. 137f.

2. Hälfte 19. Jh., die Zeit der mecklenburgischen Segelschiffahrt nach Befragungen alter Seeleute durch Richard Wossidlo (1859–1939):

*Jungens, dee to See wullen, kregen to de Konfirmation 'ne swartsiden Mütz (keenen Hoot) mit 'n Sturmband un 'n leddern Schirm un 'n Jackett (keenen Rock) – un 'ne engelschleddern Bücks, wenn se an Buurd gängen. Ok 'n Wullhemd würd köfft, wur man sik toihrt dat Fell mit intweiracken ded': dit Hemd würd all vör de Tiet dragen, dormit man sik door all an gewöhnen ded'. Mudder gew denn 'n Unnerbedd mit un 'n Koppküssen un 'n Deckbett. De Schooster meet uns 'n Poor Läägstäwel (niedrige Stiefel) un 'n Poor Kneestäwel an. Denn gew't noch 'ne Seekist – denn wier de Utrüstung farig (S. 23).*

*Bi de Seekist wier de Bodden ungefähr dree Toll breeder as de Deckel – denn föllt se nich so licht üm. De Liesten unnen gängen lang', nich dwaß, dat se nich so rutschen süll. – En Seekist heff ik mi ok maakt. Weck wieren glatt, weck mit 'n lütten Swiensrücken – so würd seggt. – De Seekisten wieren infalzt un waterdicht. – Eine gute Seekiste war nicht billig: Mien Seekist hett Discher Rassau hier in Wismar maakt: dee hett twintig Mark kost'. – Wenn dat in de Roof hen un her waschen ded, würd dat Sloetellock von de Seekist dicht stoppt. – En Bibel müsst in de Seekist sien (Gesagbook weniger).*

*Hüüt hett jo keener mihr 'ne Seekist: Hüüt hett jeder in de Roff sien spint un Schuuw.*

Außer der Seekiste führte jeder Seemann einen Bettsack mit. – *In den Kojesack wieren de Bedden un dat gewöhnliche Tüüg, dat god' Tüüg keem in de Kist. Up den Seesack würd ok wat upmaalt: 'ne Flagg oder sowat. Unner in den Seesack würd dat Ööltüüg leggt, dat de Bedden nich natt würden – denn de Bedden – dor würd oll Arbeitstüüg rundümpackt, baben kemen de Seestäwel. – De Bültsack (Bündsack) wier de Strohsack, wo wi up slapen deden (S. 112).*

*Wenn se anmunstert wieren un an Buurd gängen, smeeet de Madros', dee toihrt oewerkamen ded', sein Jäckett in dee Koi, dee he hebben woll. – Wenn se in Rostock ankemn, lepen se all an Burd, so dull se können: jeder wull' ne babenkoi hebben in de Roof. – de toihrt kümmt, dee mahlt. Dee Koi, dee wider rin is, is bäter – dor is man mihr geschützt vör Zug. – de in de Dwarskoi leeg, müßt jo oft ümbedden, wenn dat scheef sägeln ded' (S. 114–115).*

Richard WOSSIDLO, Reise, Quartier, in Gottesnaam. Das Seemannsleben auf den alten Segelschiffen im Munde alter Fahrensleute. 6. Aufl. Rostock 1954.

Ca. 1868. Hinrik Schrötter aus Stolpmünde fäng als Schiffsjunge auf ei-

nem Segelschiff an: Der Heuerbas verlangt in Hamburg zum Beispiel ... Geld, viel Geld für die Ausrüstung. ... Was da alles für Ausrüstungsgegenstände nötig sind, steht groß und breit in den Spezialtarifen: Ein blauer Anzug, drei blaue Jacken und Hemden, ein Arbeiteranzug, ein Regenanzug, sogenanntes Oelzeug, Unterkleider aller Art, Handschuhe, Strümpfe, Handtücher, zwei Mützen, Wasserstiefel, Schuhe, zwei wollene Decken, ein Kopfkissen, eine Matratze mit Seegras gefüllt, Eßgeschirre, Kasten und Kleidersack. Das kostet in der ersten Klasse fünfhundert Mark, in der zweiten vierhundert und so weiter herunter, obendrein dann noch dreißig Mark für die Vermittlung. Darauf konnten wir Stolpmünder uns nicht einlassen. Mein Vater hatte keinen großen Geldbeutel. ... Meine Ausrüstung, allerdings nicht so stattlich wie sie ein Hamburger Heuerbas verlangt, wurde in Kiste und Sack verpackt. (S. 9–10).

In London kamen drei neue Matrosen an Bord. Wie das in England so Sitte ist, begleitete sie der Boardingmaster und half ihnen die wenigen Habseligkeiten, eine Strohmratze, eine strickwollene Decke, einige Blechgefäße und eine Unze Tabak im Schnupftuch tragen. (S. 62).

C. MATTHIAS, Mit vollen Segeln. Stuttgart, Berlin, Leipzig o. J. (ca. 1916).

1873 trieb das amerikanische Segelschiff MARY CELESTE ohne einen Menschen an Bord im Ostatlantik und wurde nach Gibraltar verholt, wo in Gegenwart des amerikanischen Konsuls u. a. ein Inventar der persönlichen Hinterlassenschaften der Seeleute erstellt wurde, das außer einigen Segeltuchsäcken und Reisekoffern fünf Seekisten mit ihrem Inhalt verzeichnet:

1. Die mit dem niederländischen Namen „Arian Martens“ gekennzeichnete Kiste war die des Kapitäns. Sie enthielt: *four shirts; four pairs of pants; five waistcoats; a morning coat; a woolen shirt; a piece of cloth; two hats; an overcoat; a pair of half-boots; a brush; a cigar case with three studs; six shirts collars; a belt; a cotton cap; a bag containing pieces of cloth; a tin canister containing a German document; a parcel of pieces of cloth; a sextant; a light coat; a razor strop; pieces of flannel; a lamp; a parcel of flax-seed; a straw fan; thirteen books; a paper book; a parcel of papers; a flute.*

2. Die Kiste, die wahrscheinlich dem Steuermann gehörte, enthielt: *eight books; a slate; an octant; a cap; two pairs of pants; two undershirts; three white shirts; a colored outside shirt; a coat.*

3. Die nächste Kiste enthielt: *a carpet bag; a pair of slippers; a hat; two vests; three pairs of drawers; a pair of trousers; three woolen shirts; four cotton shirts; a comforter; six pairs of cotton socks; a pocket book; two pairs of braces; a coat.*

4. Eine weitere Kiste enthielt: *two colored shirts; two white shirts; three pairs of pants; an undershirt; two jackets; a package of letters; a vest; a hat; a cap; two comforters; three pocket books.*

5. Die letzte Kiste enthielt: *a pair of shoes; a jumper; four vests; two caps; three white shirts; a pair of pants; a jacket; two pairs of stockings; a pair of mittens; a comforter; two flannel shirts; two outside colored shirts; two pairs of drawers; two white flannel undershirts.*

Charles Edey Fay (Hrsg.): Mary Celeste. The Odyssey of an Abandoned Ship. Salem 1942, S. 239f.

(brace = Hosenträger; carpet bag = Reisetasche; comforter = Schal, drawer = Unterhose; fan = Fächer, mitten = Fausthandschuh; pant = Unterhose; razor strop = Streichriemen für Rasiermesser; slate = Schiefertafel; slipper = Hausschuh; stud = Kragen- oder Manschettenknopf; trowser = Hose)

1884 Albert Semsrott, Kaufmannssohn aus Lesum (heute Bremen-Lesum), fing als 14-jähriger Schiffsjunge auf der Bark CHARLES LÜNING an. Sie gehörte der Bremer Reederei Wätjen, und sollte von Hamburg nach New York segeln:

#### 1. Noch zu Hause:

*Schon steht meine Seekiste fertig gepackt, und meine liebe Mutter bringt immer neue Sachen herzu, die ich noch mitnehmen soll: neue, gut gearbeitete hohe Seestiefel aus der Künstlerhand von Jan Ewald, vier Wollhemden und vier Unterhosen aus gutem blauen Flanell, ebenfalls vier wollene Beinkleider, gestrickte Halstücher, Arbeitszeug, altes, abgetragenes Schuhzeug – denn auf See ist alles zu gebrauchen, besonders wenn durch überkommene Sturzseen alles durchnäßt wird, und man immer wieder gezwungen wird, die Kleidung zu wechseln –, ein Dutzend Paar von Mutter und den Schwestern selbst gestrickte Wollstrümpfe und dazu alle sonst noch vorhandenen Strümpfe. Und schließlich übergab mir Mutter einen ordentlichen Packen Schreibpapier nebst Umschlägen: „Über alles mußt du uns berichten, wie es auf einem Seeschiff hergeht, und was dein Herz bewegt; vor allem die genaue Anschrift nicht vergessen. Und hier in die Beilage der Kiste lege ich noch deinen Schulfederkasten mit Federhalter und Federn, sowie ein Glas Tinte ein, gut und doppelt eingewickelt, damit das Glas nicht entzwei geht!“ Zu guter Letzt kommt sie mit meinem kleinen Neuen Testament, dem letzten Weihnachtsgeschenk, das ich von meinem verstorbenen Vater erhalten hatte: Vergiß nie, daß du in allen Lagen des Lebens aus diesem Buch Trost holen kannst. Und vergiß nie, die Widmung zu beherzigen, die dein seliger Vater auf die erste Seite geschrieben: Sage mir, mit wem du umgehst, und ich will dir sagen, wer du bist!“ (S. 7–9).*

#### 2. Morgens früh nach dem Abschied von daheim:

*Jetzt bin ich auf dem Bahnhof und sehe dort meine Kiste und meinen Kleidersack auf der Rampe, die darauf warten, in den nahenden Zug verladen zu werden. Schnell überprüfe ich noch einmal die Anhängezettel. Ja, es ist alles in Ordnung: „An den Schiffsjungen A. Semsrott, Hamburg, Pariser Bahnhof, Bahnpostlagernd“ (S. 17).*

3. In Schiffshändlerei und Ausrüstungsgeschäft von Wilh. Richers, Hamburg:

*Meine Ausrüstung – mein Gut, wie der Seemann sagt – war auf Geheiß meines Onkels unmittelbar an diese Firma, die alle Wätjenschen Schiffe mit dem Nötigen versorgt, geschickt worden ... Aus der dämmerigen Diele geht es eine noch viel dunklere, ausgetretene Treppe hinunter in den Keller. Öllampen erhellen ein mächtiges Warenlager. Mitten in dem Gewirr aufgerollter Tauwerktrassen, ... Fässer und Kisten, finden sich meine Kiste und mein Zeugsack ... Und nun tragen die beiden meine Kiste, während ich meinen Sack ergreife. Eine Tür öffnet sich ... und sie stehen an einem der Hamburger Fleete. Meine Sachen kommen ins Boot, ich klettere nach, und nun rudert Jan los ... auf die Elbe hinaus. (S.25) Das Boot fährt längsseits an die hohe Steuerbordseite der Bark CHARLES LÜNING: Nun legt der Alte beide Hände als Sprachrohr an den Mund und brüllt mit Donnerstimme zum Schiff hinauf: „Charles Lüning ahoi!“ Oben tritt ein Seemann an die Reling: „Hallo, wat is?“ – „Hier is een Jung vor jo! Smiet mal een End dal un hol sin Good öber!“ Oben ertönt ein Ruf, dann höre ich laufende Tritte, ein Tauende wird heruntergelassen und erst meine Seekiste, dann mein Seesack an Bord geholt ... „Hest noch nich be-  
taht!“ „Wat kost de Fahrt?“ Nun bin ich an der Reihe, zu erstaunen: „Wat, dree Mark? Dat kann ja woll nicht angahn! Bi us verdeent de Lüe noch nich mal den ganzen Dag dree Mark!“ ... Während nun der Leichtmatrose Fritz die beiden anderen – Schiffsjungen gleich mir – anweist, mein Gut nach vorn ins Logis zu bringen, heißt er mich zum Steuermann mitkommen, um mein Anbordkommen zu melden (S. 28–30).*

4. Auf dem Vordeck, zwischen Fockmast und Großmast, wo sich auch die große Ladeluke befindet, liegt das Mannschaftslogis, ein weißgestrichenes Deckhaus von etwa zwei Meter Höhe und fast der ganzen Breite des Schiffes, zu beiden Seiten nur einen schmalen Durchgang lassend. Runde Fenster aus fingerdickem Glas, von blinkendem Messing eingerahmt – die Bullaugen – lassen Tageslicht hinein ... Der Raum ist von etwas mehr als Mannshöhe. Zu beiden Seiten befinden sich je 16 zu zweien übereinander angeordnete Schlafplätze von je zwei Meter Länge und einem Meter Höhe, so daß ein Mann gut ausgestreckt darin liegen kann, die sogenannten Kojen ... In der Mitte des Logis steht der lange, weiß gescheuerte Tisch: die Back. „So, hier is din Koje, rin mit de Klamotten!“ Wir legen meine



*neue Strohmatt ratze hinein, darüber werden das Bettuch und die beiden neuen Woldecken gebreitet, und ein Kopfkissen vervollständigt die Schlafgelegenheit. Schließlich wird vor meine Kojen noch eine kleine Gardine gespannt. (S. 31)*

*5. Jetzt in die Kojen! Mütze, Hose, Überhemd und Strümpfe werden unter das Kopfkissen verstaut, damit alles immer greifbar zur Hand ist, und nun hinein ins Bett! ... Nichts vergessen? Doch! Und wie ich es von der Mutter gelernt habe, falte ich die Hände – die anderen merken ja nichts davon (S. 35).*

*6. Mit lautem Hallo ihrer Insassen kommt eine Jolle nach der andern mit unserer Mannschaft längsseits; wir müssen helfen, deren Kisten und Kasten und Seesäcke an Bord zu nehmen. Jetzt kommt Leben in das Schiff. Achtzehn Menschen sollen in dem scheinbar so engen Mannschaftsraum wohnen, und sechzehn Seekisten werden hineingetragen (zwei sind schon da) und rund herum vor den Kojen aufgestellt, so eine einheitliche Sitzbank bildend, und wir müssen dabei Hand anlegen. (S. 38) Gegessen wird an der Back. Nach Aufhebung der Tafel setzt sich jeder Matrose auf die vor seiner Kojen stehende Seekiste, während wir Jungen den Tisch abräumen, die Trinkbecher auswaschen und sie an ihre Plätze hängen (S. 44).*

*7. Sonntags: Nachmittags aber in meiner Kojen lese ich hinter zugezogenen Gardinen das Sonntagsevangelium aus dem „Nachbar“ vom selben Sonntag des vergangenen Jahres. Mutter hatte mir diese viel gelesene christliche Zeitschrift, aus der sie uns so oft vorgelesen hatte, in meine Seekiste gesteckt (S. 88).*

*8. Rückfahrt von New York:*

*Am 31. Tage sind wir in Hamburg. Die ganze Mannschaft wird abgemustert und zieht mit Sack und Pack von Bord ... Am selben Tag schon komme ich mit der Bahn in Burg-Lesum an. Mein Gut lasse ich auf dem Bahnhof, von wo es morgen abgeholt werden soll. Nur meinen kleinen runden Segeltuchsack – die Reisetasche jedes ordentlichen Seemanns – und ein in Brooklyn erstandenes Wachstuch mit der Abbildung der Hängebrücke, das ich auf einen Besenstiel aufgerollt habe, nehme ich, über die Schulter gehängt, mit (S. 110–111).*

Seekiste und Seesack wurden also von dem in der Elbe liegenden Schiff genauso wie bei der Ausreise, nur in umgekehrter Reihenfolge wieder zurück transportiert. An Mitbringseln waren darin u. a. zusätzlich untergebracht: Seetang (Golfkraut) in einer weißen Kognakflasche voll Seewasser (S. 81f.) und ein Schweinfischschädel, beides für die Sammlung der Schule, sowie eine Dose mit Öl aus einem Walschädel für den Uhrmacher (S. 60).



Albert SEMSROTT, Hein Spuchtfink, der Bremer Schiffsjunge. Stuttgart 1934

1886. San Francisco.

*Und nun sitze ich bei der Familie Spiering aus Burgdamm\* am Tisch, bestelle Grüße und überreiche die Geschenke, die mir die Eltern des jungen Ehepaares für dieses mitgegeben.*

\* Der Überbringer wohnte im Nachbarort von Burgdamm.

Albert SEMSROTT, Hein Spuchtfink auf großer Fahrt. Stuttgart 1944, S. 116.

1887 auf der Bremer Bark FULDA im Stillen Ozean.

*Ruhig schnitzt er weiter an dem Schiffsmodell, das dazu bestimmt ist, den Bauch einer Flasche zu füllen, und geruhsam erklärt er mir, wie das Modell aufgetakelt und mit achtern übergeklappten Masten durch den schmalen Flaschenhals hineingeschoben wird, worauf dann mit Hilfe von Zwirnsfäden die Masten und Rahen in die richtige Stellung gebracht werden.*

Albert SEMSROTT, Spuchtfink segelt um die Welt. Stuttgart 1937, S. 8.

1907 Der Norddeutsche Lloyd stellte den Kadetten auf den Segelschiffen noch 1907 nur die Matratzen. Zwei Wolldecken und ein Kopfkissen mit zwei Bezügen brachte jeder selber mit:

Klaus-Peter Kiedel: „Wie du noch heiter, bar der finstern Sorgen, das Glück erwartet von dem nächsten Morgen.“ Der Unfalltod des Kadetten Werner Bolm in Sydney im Jahre 1907. In: Deutsches Schiffsarchiv 18, 1995, S. 55–68, hier S. 66.

1914 die stählerne Viermastbark LISBETH des Hamburger Reeders H. H. Schmidt segelt nach Chile. Anfang September im Sturm um Kap Horn: *Im Logis schwimmen die Seekisten.*

Heinz BURMESTER, Aus dem Tagebuch eines Schiffsjungen von 1914. In: Deutsches Schiffsarchiv 11, 1988, S. 141–168, hier S. 146.