

# EINMAL ROSTOCK – MALMÖ UND ZURÜCK

## DIE ABRECHNUNG EINER SEEREISE AUS DEM JAHR 1375

von Detlev Ellmers

Reisekostenabrechnungen gelten allgemein als verwaltungstechnische Papiere der Neuzeit.<sup>1</sup> Tatsächlich aber blieb in der Malmöer Liste des Schonenzolls von 1375 die Abrechnung der Reisekosten einer Fahrt auf Koggen von Rostock nach Malmö und zurück erhalten,<sup>2</sup> die Einblicke in die Umstände des Reisens auf spätmittelalterlichen Schiffen gewährt, wie sie in keiner anderen Quelle zu finden sind. Denn die meisten anderen diesbezüglichen Nachrichten hielt man nur deshalb schriftlich fest, weil unterwegs Unglücks- oder Schadensfälle eintraten, über die man dann berichtete,<sup>3</sup> so dass wir über die Bedingungen der alltäglichen Reisen auf See ohne besondere negative Vorkommnisse nur sehr mangelhaft unterrichtet sind. Dass darüber im späten Mittelalter ausnahmsweise einmal schriftliche Informationen angefertigt wurden, hat folgenden Hintergrund: Zur Einnahme der Zölle von den Schonischen Messen, die den Hansestädten der Kölner Konföderation im Frieden von Stralsund 1370 für 15 Jahre zugestanden worden waren, hatte Rostock den Ratsnotar Hartwig 1375 nach Malmö entsandt. Als Anhang zum Verzeichnis seiner Zolleinnahmen hat er die ihm bei dieser Mission entstandenen Unkosten so geschickt zusammengestellt und gleich von den Zolleinnahmen abgezogen, dass für Rostock weniger als die Hälfte des Zolls übrig blieb.

In der Abrechnung bilden jeweils zusammengehörige Kosten einen Abschnitt. Diese Abschnitte sind in chronologischer Folge aufgeführt, beginnend mit den für die Reisevorbereitung aufgewendeten Ausgaben und den Transportkosten der Hinreise. Es folgen mit genauen Datumsangaben die wöchentlichen Aufwendungen für die Lebenshaltung in Malmö, wo Hart-

---

<sup>1</sup> Besonders früh: Otto MÜLLER-BENEDICT, Die Reise des Urban Pierius von Birnfeld von Amberg nach Bremen im Jahre 1599. in: Bremisches Jahrbuch 57, 1979, 271–288.

<sup>2</sup> Carsten JAHNKE, Die Malmöer Schonenzollliste des Jahres 1375, in: HGBll. 115, 1997, 1–107, bes. 20f. und 90–95.

<sup>3</sup> Beispiele dafür sind die Informationen aus den in Anm. 11; 17; 23; 24; 45; zitierten Quellen.

wig vom 19. August bis zum 27. Oktober zehn Wochen blieb. Den Schluss bilden die Kosten der Rückreise mit Aufwendungen für einen vierwöchigen Aufenthalt auf Mön und in Kopenhagen sowie für einen weiteren kurzen Aufenthalt in Stralsund und für die Transporte. Innerhalb der Abschnitte hielt Hartwig keine besonders systematische Ordnung und schon gar nicht eine chronologische Reihenfolge ein. Nur die zehnmal wiederkehrenden wöchentlichen Verpflegungskosten in Malmö listete er stets nach dem gleichen Schema auf. Sonst aber stehen z. B. die Reparaturkosten für seinen Schlafsack zwischen den Aufwendungen für Aale und für Pfefferkuchen. Papier und Tinte für die Zollliste sind zwischen Gewürzen und Zwiebeln aufgelistet und die Fässer, ohne die er Aale, Hering und Pökelfleisch gar nicht hätte übernehmen können, erscheinen erst nach Auflistung der Lebensmittel. Wenn er die Aufenthaltskosten in Mön und Kopenhagen in dieser Reihenfolge in einer Summe zusammenfasst, ist daraus also nicht zu folgern, dass er sich zuerst auf Mön und danach in Kopenhagen aufhielt, wenn andere gewichtige Gründe für die umgekehrte Reihenfolge sprechen. Da die Aufstellung natürlich nur das enthält, was Kosten verursacht hat, ist für eine realistische Darstellung der Reiseumstände das, was keine Kosten verursachte, nach Möglichkeit aus anderen Quellen zu ergänzen.<sup>4</sup> Auch für die Angabe der genauen Fahrzeiten bestand kein Anlass. Aus den verzeichneten Kosten für seine diversen Aufenthalte lässt sich aber annähernd abschätzen, dass Hartwig Mitte August 1375 von Rostock aufbrach und spätestens in der zweiten Dezemberwoche wieder zurückkehrte.<sup>5</sup>

Er konnte sich auf diese Reise besonders gut vorbereiten, denn er hatte schon 1371 und 1372 auf Schonen Zoll eingenommen,<sup>6</sup> wusste also genau, was er für Fahrt und Aufenthalt mitzunehmen hatte. Als erste Maßnahme ließ er sein *hudevad* für 8 sol. erneuern.<sup>7</sup> Das *hudevad* ist weder eine Schiffstruhe noch ein Fischbehälter,<sup>8</sup> sondern ein aus Fell (= *hud*) gefertigter Schlafsack, wie er schon auf den Wikingerschiffen unter der altnordischen Bezeichnung *huðfat* zum Übernachten unumgänglich notwendig

<sup>4</sup> Zu den allgemeinen Bedingungen von Schiffsreisen der Zeit vgl. Detlev ELLMERS, Alltag auf Koggen nach Bildern, Funden und Texten, in: Gabriele HOFFMANN und Uwe SCHNALL (Hrsg.), Die Kogge. Sternstunde der deutschen Schiffsarchäologie, 2003, 162–193.

<sup>5</sup> Basis dieser Berechnung ist sein Aufenthalt in Malmö vom 19. Aug. bis 27. Okt. Die reine Fahrzeit von Rostock nach Malmö betrug 3 Tage, dazu kam ein Aufenthalt von 2 Tagen in Warnemünde, so dass er Rostock spätestens am 14. Aug. verlassen hat. Auf der Rückreise gab es zusätzlich zu wenigstens 5–6 Tagen reiner Fahrzeit auf den verschiedenen Schiffen noch mehr als 4 Wochen Aufenthalt in Dänemark und noch einmal 5 Tage in Stralsund, so dass er frühestens am 6. Dez., wahrscheinlich aber noch einige Tage später zurückkehrte.

<sup>6</sup> JAHNKE, Schonen Zollliste (wie Anm. 2), 4.

<sup>7</sup> Ebd. 90: 8 sol. pro reformati(e) mee hudefad.

<sup>8</sup> So ebd. 107.

war.<sup>9</sup> Auf dem offenen Deck waren ja die Seeleute und Reisenden den Unbilden der Witterung unmittelbar ausgesetzt, so dass die nach innen gekehrte Fellseite des Schlafsacks für die nötige Wärme sorgen und die nach außen gekehrte Lederseite vor Regen und Sturm schützen musste. Dafür hatte der Schlafsack trotz starker Beanspruchung auf alle Fälle waserdicht zu sein, bedurfte also regelmäßiger sorgfältiger Pflege. Auch auf den offenen Decks der Koggen der frühen Hansezeit waren Seeleute wie Reisende zum Übernachten auf solche Schlafsäcke angewiesen. Selbst als es auf größeren Koggen seit dem 2. Quartal des 14. Jahrhunderts wenigstens für Schiffer, Steuermann und mitreisende Kaufleute im Kastellaufbau halbwegs geschützte Unterkünfte gab, hatten diese doch noch so viele offene Stellen, dass niemand auf einen Schlafsack verzichten mochte. Als Ratsschreiber wurde Hartwig selbstverständlich im Kastellaufbau untergebracht. Trotzdem musste er seinen Schlafsack aufwändig reparieren lassen, wie daran zu erkennen ist, dass die dafür zu zahlenden 8 sol. dem Preis von nahezu 5 kleinen Fässern entsprachen. Der Schlafsack war also vorher gehörig strapaziert worden. Erst als die Holks seit dem späten 14. Jahrhundert erstmals im Hansebereich auch für die Mannschaften eigene Unterkunftsräume hatten und den Offizieren und hochrangigen Reisenden geschlossener Quartiere boten, konnte man allmählich auf den teuren Fellschlafsack verzichten und ihn durch anderes Bettzeug ersetzen. Entsprechend werden in der Schifffahrt der Hanse statt des *hudefat* erstmals 1403 *watsecke* (Schlafsäcke aus Wolltuch<sup>10</sup> und 1449 die *matten* (Matratzen) der Matrosen genannt.<sup>11</sup>

Nach allen mittelalterlichen Nachrichten nahmen sowohl die Seeleute als auch die Reisenden aber nicht nur ihren Schlafsack bzw. später auch anderes Bettzeug mit an Bord, sondern zusätzlich noch als zweites Gepäckstück eine Seekiste, die sie als *shipkiste* bezeichneten.<sup>12</sup> Analog zur Truhe im mittelalterlichen Haushalt an Land war auf dem Schiff die *shipkiste* das gebräuchliche universelle Verwahrmoebel, in dem nicht nur die

---

<sup>9</sup> Hjalmar FALK: Altnordisches Seewesen, in: Wörter und Sachen 4, 1912, S.1–122, hier S. 9: Sturlunga saga, Kap. 50: *gekk hann þa til skips, haðfi hann huðfat ok sviptikistu* (Er ging da zum Schiff; er brachte den Schlafsack und die leicht zu bewegende Kiste mit). Altnordisch *huðfat* ist ein Lehnwort aus dem Niederdeutschen. D. h. an der deutschen Nordseeküste war die Sache selbst bereits lange vor der Hanse in Gebrauch.

<sup>10</sup> Vortmer so scholen alle watsecke unde shipkisten vrygh sin. Hansisches Urkundenbuch Bd. 5, 588, 3. (a. 1403).

<sup>11</sup> *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 (a. 1449).

<sup>12</sup> Vgl. Anm. 9–10; 14; 16.

Kleidung, sondern alles persönliche Eigentum verstaut werden musste. Seekisten waren deshalb abschließbar und so robust gebaut, dass sie auch die bei starkem Seegang unvermeidlichen Stöße aushalten konnten. Für die Fahrt auf Koggen mussten sie wie die Schlafsäcke ihren Inhalt auch gegen die Unbilden der Witterung schützen, hatten also einigermaßen wasserdicht zu sein. Sie waren eindeutig von den Truhen an Land zu unterscheiden und waren so wertvoll, dass sie sogar in Testamenten häufig erwähnt wurden, oft zusammen mit dem Schlafsack und weiteren Objekten, die insgesamt als komplette Seereise-Ausrüstung einem bestimmten männlichen Erben zugesprochen wurden, der sie dann für seine Reisen nutzen konnte. In unserem Zusammenhang ist wichtig, dass gerade auch Kaufleute über eine solche Ausrüstung verfügten. Als typisches Beispiel sei die betr. Stelle aus dem 1378 ausgestellten Testament eines Lübecker Bergenfahrers (Kaufmanns) zitiert: *Item zo gheve ik Bernardus Brunswik, mynem ome, myne schipkisten unde myn hudefat unde myn wapend in aller wise.*<sup>13</sup>

Außer Schlafsack und Seekiste gehörte auch die hier besonders erwähnte eigene Bewaffnung sowohl der Seeleute als auch der Reisenden zur obligatorischen Ausrüstung für jede Seefahrt. Nur darauf konnte sich z. B. die Verteidigung gegen Seeräuber stützen. Allerdings war diese Bewaffnung von Person zu Person sehr verschieden. Sie reichte vom Dolch des einfachen Seemanns bis zur Vollrüstung der Achtergäste.<sup>14</sup> So besaß der Lübecker Kaufmannsreeder Godekin Bernewik 1364 für Fahrten mit seiner eigenen Kogge (die er von dem Schiffer Reyncke de Bremen führen ließ) außer der Seekiste einen Eisenhut, ein Paar Beinschienen, 4 eiserne Spieße und einen zweiteiligen Brustharnisch (für Brust und Rücken je ein Teil).<sup>15</sup> Bis auf die langen Spieße musste das alles in der Seekiste untergebracht werden; wir dürfen sie uns also nicht zu klein vorstellen.<sup>16</sup>

Starb jemand während der Schiffsreise, so wurde seine Seekiste mit seinem persönlichen Eigentum nach aller Möglichkeit seinen Angehörigen zurückgeschickt. Das galt nicht nur für Seeleute, sondern auch für Reisende, selbst wenn dabei nicht gleich eine Gelegenheit zum Rücktransport gefunden wurde und eine sichere Zwischenlagerung arrangiert werden musste. Als der Norweger Hilghe Clerik de Bergis 1391 nach Rom reisen wollte, schiffte er sich in Bergen zunächst nach Lübeck ein, starb aber an

<sup>13</sup> Zitiert nach FRIEDRICH KLUGE, Seemannssprache. Leipzig 1911, S. 448.

<sup>14</sup> ELLMERS, Alltag (wie Anm. 4), 164f.

<sup>15</sup> Ulrich SIMON (Hg.), Das Lübecker Niederstadtbuch 1363–1399, Teil 1, 2006, 50, 6: *unam cistam navalem, ... unam mitram ferream et unum par benwapene, 4 pileos ferreos et 2 toraces.*

<sup>16</sup> So schon Walther VOGEL, Geschichte der deutschen Seeschifffahrt, Bd. 1, 1915, 449.

Bord. Am Zielhafen übergaben Johann Støreman und Ludke Rauene aus der Schiffsbesatzung dem Lübecker Bürger Johan van Verden die Seekiste des Verstorbenen mit etlichen Kleidern zum Nutzen der Frau des Hilghe, damit er sie für sie und seine Erben unbeschädigt bewahre. Um die Rücksendung zu gewährleisten und zu ihrer eigenen Entlastung ließen die beiden Seeleute diesen Vorgang ins Lübecker Niederstadtbuch eintragen,<sup>17</sup> um danach mit ihrem Schiff beruhigt weiterzufahren: Sie hatten alles getan, was sie in der Situation tun konnten.

Hartwig hatte keinen Anlass, für seine Fahrt nach Malmö seine Schiffs-kiste und seine darin verstaute Kleidung und Bewaffnung in seiner Kostenabrechnung aufzuführen; offenbar war alles in so gutem Zustand, dass er dafür keine Reparaturkosten in Rechnung stellen konnte. Aber es besteht nach den angeführten Beispielen kein Zweifel, dass er seine Reise mit all diesen Dingen antrat. Wir können dabei voraussetzen, dass er als Repräsentant der Stadt Rostock auch entsprechend repräsentative Kleidung mitnehmen musste. Indirekt ist die Seekiste auch aus den in einer Summe zusammengefassten Anschaffungskosten für eine Reihe kleinerer Dinge zu erschließen,<sup>18</sup> denn von diesen konnten zumindest das Papier und die Tinte für die Zollabrechnung nur in der Seekiste verstaute werden, ob auch die Gewürze, ist schon zweifelhaft. Die ebenfalls aufgeführten Zwiebeln transportierte er jedenfalls sicher nicht in der Kiste sondern in einem Fass.

Zusätzlich zur bisher genannten Ausrüstung bestellte er nämlich noch für 20 sol. zwölf kleine Fässer (*semilag*), um darin seinen Proviant mitzunehmen. Während der Schiffer die Verpflegung seiner Mannschaft sicherzustellen hatte, musste Hartwig, das ist eine der wichtigen Erkenntnisse aus dieser Quelle, während der Seereise selber für seine Verpflegung sorgen. Davon war das tierische Eiweiß in dem für Seereisen nötigen haltbaren Zustand am teuersten: 24 sol. kostete das auf allen Schiffen unentbehrliche Pökelfleisch, 8 sol. die Aale und 4 1/2 sol. der Hering. Brot nahm er für 1 mk. (= 16 sol.) mit und Pfefferkuchen und Grütze für je 2 sol. Diese Preise lassen sich als Anhaltspunkte für die Mengen des Reiseproviantes auswerten, wenn man sie in Beziehung setzt zu den wöchentlich abgerechneten Proviantmengen, die Hartwig in Malmö kaufte; man muss dafür nur die im dänischen Malmö übliche Währung (1 g. = 9 d. Lüb.) in die in Rostock übliche (1 sol. = 12 d. Lüb.) umrechnen. Danach hat er in Malmö zehn Wochen lang im Schnitt pro Woche für Fleisch 12 1/2

<sup>17</sup> SIMON, Niederstadtbuch (wie Anm. 15), 788, 3: *unam cistam navalem cum quibusdam vestimentis ad usum uxoris Hilghe ... pro se et suos heredes indempnes conservare.*

<sup>18</sup> JAHNKE, Schonenzolliste (wie Anm. 2), 90: *Item pro spe(cie)bus. papiro plu[m]bo & incausto cepis & duobus verseis 4 mk. & 4 sol.*

sol. ausgegeben, für Fisch 10 sol. und für Brot 11 sol. Selbst wenn das Preisniveau in Malmö während der Saison höher lag als in Rostock, ergibt sich aus dem Vergleich, dass er für die Reise mehr als 2 Wochenrationen Fleisch, gut 1 Wochenration Fisch und etwa 1  $\frac{1}{2}$  Wochenrationen Brot mitgenommen hat. Das war für eine von den unberechenbaren Winden abhängige, relativ kurze Schiffsreise keineswegs übertrieben viel, konnte doch das Warten auf günstigen Wind und das Aufsuchen von Sicherheitshäfen bei Sturm viele Tage dauern. Als einziges frisches Gemüse nahm er Zwiebeln mit aufs Schiff, hat also damit gerechnet, nach Ankunft in Malmö weiteres frisches Gemüse kaufen zu können. Tatsächlich hat er dort auch von der ersten Woche an Kosten für Kohl abgerechnet und ab der vierten Woche dazu noch Ausgaben für Zwiebeln; bis dahin hatte offensichtlich sein mitgebrachter Zwiebelvorrat gereicht. Die sieben verschiedenen Proviantsorten verteilte er auf zwölf Fässer. Auch wenn es kleine Fässer waren, scheint das viel zu sein, aber wahrscheinlich waren nicht alle bis oben gefüllt; er konnte jedenfalls nicht zwei verschiedene Proviantsorten in ein Fass packen lassen.

Obwohl er minutiös all seine Unkosten zusammengestellt hat, fehlen für die Schiffsreise alle Kosten für Getränke; erst für den Aufenthalt in Malmö führt er vom ersten Tag an pro Woche ein Fass Bier als teuersten Einzelposten für im Schnitt je 34 g. (= 25  $\frac{1}{2}$  sol.) auf, hatte also einen ziemlich hohen Tagesverbrauch an Bier. Wie er diesen Bedarf für die Schiffsreise gedeckt hat, ist nicht eindeutig zu beantworten. Am ehesten ist davon auszugehen, dass er selbstgebrautes Bier mitnahm, für das er keine Kosten in Rechnung stellen konnte. Das jedenfalls würde die relativ große Zahl von 12 Fässern bei nur 7 verschiedenen Proviantsorten erklären. Nicht auszuschließen ist aber, dass ihm für die Fahrt die Getränke schiffsseitig gestellt wurden. Dass sie im Fahrpreis enthalten waren, ist unwahrscheinlich, sie könnten aber mit jener 1 mk. (= 16 sol.) abgegolten worden sein, die er *pro cibariis in exitu in naue habitis* zu bezahlen hatte;<sup>19</sup> wobei dieser Betrag möglicherweise auch die Zubereitung der mitgebrachten Speisen auf dem Herd des Schiffes mit einschloss. Welche Speisen Hartwig auch immer mit diesem Geld bezahlte, sicher ist jedenfalls, dass er zusätzlich zu seinem in zwölf Fässern mitgeführten Proviant unterwegs noch weitere Speisen hinzu kaufte. Wir werden noch sehen, dass noch zahlreiche weitere Ausgaben auf ihn zukamen, die er bis zur Einnahme der ersten Zölle alle selber vorzuschießen hatte. Er musste also für diese Reise eine ausreichend große Menge an Bargeld mitnehmen. Zumindest einen Teil davon musste er in einem am Leib getragenen Geldbeutel mitgeführt

<sup>19</sup> Ebd., 90.

haben, um daraus z. B. die Aufenthaltskosten in Warnemünde zu begleichen, als seine Schiffskiste bereits verladen war. Ob er auch Geld in seiner Seekiste aufbewahrte, kann nur vermutet werden.

Insgesamt nahm er als Reisegepäck also einen Schlafsack, eine Seekiste und zwölf Fässer voll Proviant mit. Das alles schafften zunächst Träger für 4 sol. von seiner Wohnung auf eine im Rostocker Hafen liegende *schuta*, die ihn und sein Gepäck dann für weitere 6 sol. auf dem Wasserweg nach Warnemünde zum eigentlichen Seeschiff beförderte. Zwar wird dessen Typ nicht genannt, da aber dasselbe Dokument die noch ungebrochen vorherrschende Rolle der Kogge in der Handelsfahrt dokumentiert, dürfte auch Hartwig sich auf eine Kogge eingeschifft haben. Dafür spricht auch, dass das benutzte Schiff so groß war, dass es nicht in Rostock, sondern in dessen an der Ostsee gelegenem Vorhafen Warnemünde voll abgeladen wurde. Zwar beträgt die Fahrstrecke auf der unteren Warnow nur 16 km (=8,64 sm), aber natürlich beförderte die Schute nicht nur Hartwig und sein Gepäck, sondern noch viele andere Waren, möglicherweise auch noch andere Reisende mit ihren Gepäckstücken, so dass das Einladen, die Fahrt und die Übergabe an die wartende Kogge so viel Zeit in Anspruch nahmen, dass die Schute nur eine Fahrt pro Tag machen konnte. Für die ca. 140 sm lange Seereise nach Malmö musste Hartwig 20 sol. zahlen und für das Ausladen des Gepäcks dort noch einmal 8 sol. Bezogen auf die Fahrstrecke war die Seereise anscheinend sehr viel preisgünstiger als die kurze Flussfahrt, aber vielleicht waren ganz andere Kriterien für die Preisgestaltung maßgeblich.

Als Hartwig in Warnemünde eintraf, war das Beladen der Kogge noch in vollem Gange. Er hielt sich noch nicht an Bord auf, lebte also auch noch nicht von seinem mitgenommenen Proviant, sondern verköstigte sich in Warnemünde für 12 sol. Dieser Betrag lässt auf die Länge seines dortigen Aufenthalts zurückschließen, denn wir können aus seiner Abrechnung durchschnittliche Verpflegungssätze für einen Tag errechnen. In Malmö lag der Tagessatz im Schnitt von zehn Wochen bei umgerechnet 11 sol. Auf der Rückreise dagegen lag er für den vierwöchigen Zwischenaufenthalt in Dänemark nur bei umgerechnet knapp 7 sol. Wenn wir den letztgenannten Betrag als Richtwert für den Zwischenaufenthalt in Warnemünde ansetzen, kann Hartwig sich dort für 12 sol. kaum länger als zwei Tage aufgehalten haben. Als er sich danach schließlich an Bord begab, wies ihm der Schiffer seinen Schlafplatz auf den Deckplanken im Kastellaufbau an,<sup>20</sup> so dass er in dem ziemlich engen Raum, in dem schon we-

---

<sup>20</sup> Die Rôles d' Oléron bestimmen in Kap. XVIII, dass der Schiffer den neu angeheuerten Seeleuten ihre Arbeit zuwies und ihren Schlafplatz zeigte: *Et il doit le mestre moustrer leur*



nigstens Schiffer und Steuermann ihre Schlafsäcke und Seekisten aufgestellt hatten, auch noch die eigenen unterbringen musste. Häufig genug fuhren aber noch weitere Personen ebenfalls mit Schlafsäcken, Seekisten und einer gewissen Anzahl von Proviantfässern mit, von denen wenigstens die Kaufleute und andere Standespersonen im Achterkastell unterzubringen waren. All diese Achtergäste durften sicher auch die dort eingebaute Toilette benutzen, waren also für ihre Notdurft nicht wie die Matrosen auf die Benutzung der offenen Reling angewiesen.

Die zumeist anlässlich von Schiffsunglücken überlieferten Zahlen der Personen an Bord können wir gut beurteilen, weil wir inzwischen die Mannschaftsgrößen auf Koggen kennen. Um 1400 ist nämlich zweimal unabhängig voneinander berichtet, dass Koggen von der Größe der Bremer Kogge von 1380 einschließlich Schiffer elf Mann Besatzung hatten, dazu noch ein paar Schiffsjungen, die im Mittelalter nicht als vollwertige Mannschaftsmitglieder galten.<sup>21</sup> Größere Koggen brauchten für das Setzen des schwereren Segels zwei, allenfalls vier weitere Matrosen, kamen also einschließlich der Schiffsjungen auf 15 bis 17 Mann für die Bedienung des Schiffes. Die bisher größte Zahl von Reisenden ist für eine solche große Kogge<sup>22</sup> überliefert, die 1382 in Livland so viel Pelzwerk geladen hatte, dass sie *goet van ghewichte* war. Sie hatte nicht weniger als 45 Personen an Bord, davon mindestens 28 Reisende, als sie auf der Ostsee vom 2. bis 4. Oktober in so schweres Unwetter geriet, dass das Wasser *ander halfs mans langhede dijp* (= ca. 2,60 m) im Laderaum stand; selbst die ältesten Seeleute, die 40 und sogar 50 Jahre zur See gefahren waren, hatten so etwas noch nicht erlebt. Erst als die Männer eine Pilgerfahrt zur Maria von Den Bosch gelobten, die aus ihrer Mitte Goetscalc Redegis ausführen sollte, besserte sich das Wetter und die Kogge konnte Wismar anlaufen. Goetscalc überbrachte dann der Marienkirche in Den Bosch die Opfergaben, die aus Gold und Silber bestanden.<sup>23</sup> Zumindest das Gold zeigt an, dass sich unter den vielen Reisenden eine nicht genauer bestimmbare Zahl von Kaufleuten befand. Allenfalls diese konnten mit ihren Schlafsäcken und Seekisten im Achterkastell untergebracht werden. Die übrigen Rei-

---

*rives et lur leire*. Julia SCHWEITZER: Schiffer und Schiffsmann in den Rôles d'Oléron und im Llibre del Consolat de Mar. 2007, 81. Auch wenn die Schlafplatzzuweisung für Fahrgäste nicht ausdrücklich erwähnt ist, hatte dazu an Bord niemand anders als der Schiffer die Kompetenz.

<sup>21</sup> ELLMERS, Alltag (wie Anm. 4), 171–176.

<sup>22</sup> Da diese Kogge schwimmfähig blieb, obwohl das Wasser anderthalb Mann hoch im Laderaum stand, war sie größer als die Bremer Kogge.

<sup>23</sup> Dick E. H. DE BOER, Goetscalc quam uyt Liefant in enen nuwen cogghe. Neue Quellen zu prosopographischen Fragen, in: Der Stralsunder Frieden von 1370. Prosopographische Studien, hg. von Nils JÖRN, Ralf-Gunnar WERLICH, Horst WERNICKE (QDhansG/NF, 46, 1998), 341–362, hier 350f.



senden mussten sich wie die Mannschaften mit Schlafplätzen auf dem offenen Deck begnügen. Weniger problematisch war die Platzzuweisung für den Schiffer Jacob Pettenzoen aus Dordrecht, als er 1385 auf seiner Kogge voller Heringe die Heimreise von Schonen mit nur zwanzig Mann antrat, denn er hatte nur vier bis höchstens acht Reisende an Bord, als das Schiff am 7. Dezember im Sturm zerbrach. Zehn Mann, darunter anscheinend alle Reisenden, konnten sich im Beiboot retten, der Schiffer und zehn „Schiffskinder“ dagegen harzte vier Nächte und drei Tage im Toppkastell aus, bis nach Anrufung der Maria von Den Bosch ein Schiff die halb Erfrorenen fand. Diese Seeleute bezeugten der Marienkirche ihren Dank für die Rettung auf eine für ihren Stand typische Weise, nämlich durch ein Votivkastell aus Wachs.<sup>24</sup>

Es ist davon auszugehen, dass die Proviantfässer der Reisenden ebenso wie die für die Mannschaft an gut zugänglicher Stelle im Laderaum untergebracht wurden, denn der verfügbare Platz im Achterkastell war knapp und an Deck durften sie nicht einfach irgendwo lose herumstehen, weil sie dann bei Seegang unkontrolliert umher rollen konnten. Andererseits mussten sie für jede Mahlzeit zur Hand sein. Damit es bei den vielen verschiedenen Fässern der Reisenden nicht zu Verwechslungen kam, mussten sie gut gekennzeichnet sein. Wie wir aus archäologischen Funden wissen, wurde deshalb in jeden Fassdeckel zumindest die Eigentumsmarke des betreffenden Kaufmanns geritzt.<sup>25</sup> Andere Reisende dürften ihre Fässer auf gleiche Weise gekennzeichnet haben.

Als die Mannschaft zur Abfahrt von Warnemünde die Segel setzte, waren sich alle an Bord der Gefahren bewusst, denen sie bei jeder Seereise durch die oben bereits angesprochenen Stürme, durch Seeräuber und durch die besonders hohen gesundheitlichen Risiken auf dem offenen Schiff ausgesetzt waren. Als erste Schutzmaßnahme hatte sich ein christlich geprägtes seemännisches Brauchtum herausgebildet, mit dem sich die Seefahrer zu Beginn ihrer risikoreichen Fahrt dadurch unter Gottes Obhut stellten, dass sie einen Leis sangen. Das ist ein Lied, bei dem jede Strophe von einem Vorsänger oder einer Gruppe begonnen und dann von allen mit dem Gebetsruf *Kyrie eleison* (daher die Liedbezeichnung) vollendet wurde. Auf Schiffen war der Schiffer der Vorsänger; war er dazu nicht in der Lage, hatte er jemanden mit dieser Aufgabe zu betrauen und für rechtzeitigen Beginn zu sorgen. Aus dem 12. und 13. Jahrhundert ist der feststehende formelhafte Anfang des Leis der Seefahrer mehrfach überliefert; er

---

<sup>24</sup> Ebd., 354–357.

<sup>25</sup> Detlev ELLMERS, Lose Gegenstände aus Koggewracks. Archäologische Zeugnisse vom Leben an Bord, in: DSA 18, 1995, 207–232, hier 211 f.

lautete ins Hochdeutsche übersetzt: „In Gottes Namen fahren wir ...“<sup>26</sup> Dass dieses Brauchtum auch 1375 im Hansebereich noch allgemein üblich war, zeigt eindrucksvoll das 1369 erstmals nachgewiesene Siegel der niederländischen Hansestadt Staveren.<sup>27</sup> Wie die Seefahrer sich für ihre Fahrt gleich zu Beginn mit dem genannten Leis dem Schutz Gottes anbefahlen, so wird in dem Siegelbild die Fahrt der Kogge unter der segnenden Hand Gottes dargestellt (Abb. 1). Der Fahrtbeginn ist dadurch unmissverständlich angezeigt, dass ein Seemann zum Masttopp hochklettert, um das Segel zu entfalten. Der Siegelschneider ließ den Mann rechts vor dem Achterkastell beide Hände in Gebetshaltung erheben als bildliches Zeichen für das gesungene Gebet. Wir können deshalb davon ausgehen, dass der Leis auch bei der Abfahrt von Warnemünde gesungen wurde und dass Hartwig zumindest in das *Kyrie eleison* mit einstimmte und bei der Ankunft in Malmö denselben Kehrsvers zu einem entsprechenden Ankunftslied mitsang.

Die oben bereits genannte ungefähre Länge der Seereise ergibt sich aus dem einzuschlagenden Kurs, über dessen Verlauf wir sehr klare Vorstellungen haben, weil damals dort noch die terrestrische Navigation ohne Kompass üblich war,<sup>28</sup> bei der man weitgehend in Sichtweite der Küste fuhr und sich an markanten Küstenpunkten orientierte. Die beiden wichtigsten Ansteuerungspunkte für die Fahrt von Rostock nach Malmö waren die höchste Erhebung von Hiddensee, der sog. Dornbusch, und die Kreideklippen der dänischen Insel Mön. Für die Schifffahrt der Hanse hatte der Dornbusch so große Bedeutung, dass die Stadt Stralsund dort bereits 1306 ein Leuchtfeuer errichten wollte.<sup>29</sup> Beide Landmarken werden sogar in dem am 1. April 1464 in Lübeck aufgeführten Redentiner Osterspiel an einer Stelle genannt, die für den Fortgang des Spiels wichtig ist. Der geistliche Verfasser hatte also vorausgesetzt, dass die Zuschauer aus allen Schichten der Stadtbevölkerung diese Orientierungspunkte für die Schifffahrt kannten.<sup>30</sup> Von Warnemünde aus konnte die Kogge die besonders häufigen Westwinde zur ca. 54 sm langen Küstenfahrt in nordöstlicher Richtung bis zum Dornbusch an Hiddensees Nordende nutzen. Von dieser 72 m hohen Erhebung aus sind Möns bis zu 143 m hohen Kreideklippen

<sup>26</sup> Paul HEINSIUS, *Das Schiff der hansischen Frühzeit*, 1956, 198f.

<sup>27</sup> HERBERT EWE, *Schiffe auf Siegeln*, 1972, Nr. 190, S.196.

<sup>28</sup> Albrecht SAUER, *Das „Seebuch“*. Das älteste erhaltene Seehandbuch und die spätmittelalterliche Navigation in Nordwesteuropa, 1996, 123–139.

<sup>29</sup> Ebd., 156, dort 156f. auch die Bedeutung der Landmarken für die Navigation.

<sup>30</sup> Verse 205–212: Maike CLAUSNITZER, Hartmut FREYTAG, Susanne WARD, *Das Redentiner – ein Lübecker Osterspiel*, in: *Zeitschrift für deutsches Altertum und deutsche Literatur* 132, 2003, 189–238, hier 226–230.



Abb. 1:  
Zweites Siegel der Stadt Staveren,  
2. Hälfte 14. Jh.

zwar bei ganz klarem Wetter zu sehen, vom Schiff aus reicht der Blick aber nicht so weit und bei dem häufigen Dunst auf dem Wasser ist die Sichtweite des Schiffers noch sehr viel geringer.<sup>31</sup> Deshalb fuhr man über die offene Ostsee von Hiddensee zu der 27 sm entfernten Insel Mön nur nachts, wenn der Polarstern zu sehen war, den man als Richtungsweiser unbedingt brauchte.<sup>32</sup> Nicht von ungefähr zeigen hansische Stadtsiegel mit Schiffsbild (Abb. 1) noch bis um 1400 den Polarstern über dem Schiff als wichtige Orientierungsmarke für die Navigation.<sup>33</sup> Erst nach der Mitte des 15. Jahrhunderts begann man auch in der Ostsee mit der ganz anderen Navigation nach der 32-teiligen Kompassrose, wie sie das niederdeutsche Seebuch von ca. 1470 beschreibt.<sup>34</sup> 1375 führte der Kurs von Mön nach Malmö dann wieder am Tag auf einer ca. 60 sm langen Strecke weitgehend in Sichtweite der Küsten.

Auf der Mitte August begonnenen Reise war es ca. 15–16 Stunden lang hell, so dass die Kogge bei einigermaßen günstiger Windrichtung mit ihrer Durchschnittsgeschwindigkeit von 5 kn (= sm pro h) ganz bequem an einem Tag von Warnemünde bis zur Höhe des Dornbusch auf Hiddensee segeln konnte.<sup>35</sup> Wenn dann nachts der Polarstern zu sehen war, konnte sie

<sup>31</sup> Eigene Beobachtungen des Vf.

<sup>32</sup> Detlev ELLMERS, Der Nachtsprung an eine hinter dem Horizont liegende Gegenküste. Die älteste astronomische Navigationsmethode, in: DSA 4, 1981, 153–167.

<sup>33</sup> EWE, Schiffe (wie Anm. 27), die Siegel von Danzig (S. 127f.), Harderwijk (S. 132), Kiel (S. 143), Staveren (S. 196) und Stralsund (S. 198). Die beiden letztgenannten Siegel zeigen den ganzen Nachthimmel.

<sup>34</sup> Zuletzt Detlev ELLMERS, Die Seehäfen der Hanse als Dienstleistungszentren eines weitgespannten Transportnetzes, in: HGBll. 123, 2005, 109–128, hier 119. – Vgl. auch SAUER, „Seebuch“ (wie Anm. 28).

<sup>35</sup> Zu den Ergebnissen der Versuchsfahrten mit Kogge-Nachbauten vgl. Detlev ELLMERS, Schiffsarchäologische Experimente in Deutschland, in: Experimentelle Archäologie in Europa. Sonderband 1, 2006, 49–60, hier 57–59.

gleich nach Mön weitersegeln, um von dort aus tagsüber nach Malmö zu fahren, das sie noch am gleichen Tag gut erreichen konnte. D. h. die reine Fahrzeit dauerte nur zwei Tage mit der dazwischen liegenden Nacht. Rechnet man noch die Tagesreise auf der unteren Warnow hinzu, so konnte Hartwig im günstigsten Fall am Abend des dritten Tages nach seiner Abreise von Rostock sein Ziel erreichen. Aber diese günstigen Umstände scheint es in der Schifffahrt des Mittelalters nur selten gegeben zu haben. Ein ca. zweitägiger Aufenthalt in Warnemünde ging ja bereits aus seiner Kostenaufstellung hervor. Vor allem aber gestatteten die nötigen Bedingungen des Wetters eine so glatte Fahrt nur sehr selten. Man musste an jeder der genannten Stationen mit unbekannten Wartezeiten rechnen. Auch wenn die durch Schuten zu beschickende Kogge endgültig abgefertigt war, konnte sie erst bei geeignetem Fahrwind lossegeln und war am Dornbusch zusätzlich zum Fahrwind auch noch auf ausreichend große Wolkenlücken für die Navigation nach dem Polarstern angewiesen, der bei gutem westlichen Segelwind zumeist nicht gut genug zu sehen ist. Von Mön nach Malmö brauchte das Schiff dann nur noch den geeigneten Wind. Kein Wunder also, dass Hartwig auf der Rückreise in der Tat eine so lange Wartezeit vor Mön verzeichnete, dass dabei wiederum Extrakosten für seine Verpflegung anfielen. Deshalb waren Schiffer wie Reisende gut beraten, wenn sie so viel Proviant und Getränke mitnahmen, dass sie längere Wartezeiten ohne Risiko überstehen konnten.

Wenn für die Kalkulation des Fahrpreises die Verweildauer an Bord ein wichtiges Kriterium war, erscheint der Preisunterschied zwischen Flussfahrt und Seereise weniger krass. Der Schutenschiffer konnte sicher sein, dass er seinen Fahrgast mit einer einzigen Tagereise ans Ziel brachte und kassierte dafür 6 sol. Der Koggenschiffer hatte diese Sicherheit nicht, wird aber nach einem aus Erfahrung gewonnen Durchschnittswert kalkuliert haben, müsste also bei gleichem Tagessatz von einer dreitägigen Fahrt ausgegangen sein, was dann mit 2 sol. Risikozuschlag die geforderten 20 sol. ergibt. Zwar ist diese Berechnung reine Hypothese, aber sie zeigt doch, dass auf so kurzen Strecken auch relativ kurze Reisezeiten erwartet werden konnten.

Ganz anders gestaltete sich die Ende Oktober angetretene Rückreise von Malmö, die mehr als vier Wochen lang durch Zwischenaufenthalte in Dänemark verzögert wurde. Dafür rechnete Hartwig seine Lebenshaltungskosten leider in einer einzigen Summe ab, so dass die Länge der verschiedenen Aufenthalte nicht abschätzbar ist. Jahnke bringt wohl zu Recht den von Hartwig genannten Aufenthalt in Kopenhagen mit dem Tod des Dänenkönigs Waldemar Atterdag in Zusammenhang, wo Hartwig wahrscheinlich Repräsentationspflichten nachkam und Verhandlungen bei-

wohnte.<sup>36</sup> Auch wird er nicht gleich nach deren Ende ein geeignetes Schiff abfahrbereit gefunden haben. Sein ebenfalls angegebener Aufenthalt auf Mön hatte dann aber eine ganz andere Ursache. An dieser für die Navigation so wichtigen Landmarke mussten die Schiffe oft längere Zeit auf die Sichtbarkeit des Polarsterns für die Überfahrt nach Hiddensee warten und gleichzeitig auf günstigen Wind, was in der zweiten Novemberhälfte zu langen Aufenthalten führen konnte.

Das Schiff, mit dem Hartwig schließlich aus Kopenhagen losgesegelt war, fuhr aber gar nicht nach Rostock, sondern nach Stralsund, segelte also von Mön aus an Hiddensee nicht im Westen vorbei, sondern im Osten. Auch das ist typisch für mittelalterliche Reisen auf Schiffen. Offensichtlich hatte Hartwig in Kopenhagen auf absehbarer Zeit kein Schiff gefunden, das ihn direkt nach Rostock bringen konnte, und wählte deshalb eines, das ihn wenigstens in die Nähe brachte. Das bedingte allerdings nicht nur eine Zeitverzögerung, sondern auch höhere Kosten, denn in Stralsund fielen noch einmal 2 mk. (= 32 sol.) für Verpflegung an. Wenn wir für diesen Zwischenaufenthalt wiederum den durchschnittlichen Tagessatz von knapp 7 sol. aus dem Zwischenaufenthalt in Kopenhagen und Mön zum Vergleich heranziehen, dürfte Hartwigs Aufenthalt in Stralsund kaum viel länger als fünf Tage gedauert haben. Dass er für die letzte Etappe seines Weges nicht die nur ca. 60 km lange Straße wählte, sondern die längere Schifffahrtsroute, geht daraus hervor, dass er Warnemünde als nächste Station angibt. Anstatt an einem Tag nach Hause zu reiten, nahm er das ca. fünftägige Warten auf ein Warnemünde anlaufendes Seeschiff und dort das Umsteigen und Umladen auf eine Schute und die damit verbundenen Mehrkosten in Kauf. Er muss also einen triftigen Grund für die Wahl dieser Route gehabt haben. Es lässt sich nur vermuten, dass er sein Reisegepäck, in dem er ja auch die Zolleinnahmen mitführte, auf den Schiffen besser im Auge behalten konnte, als wenn er als Reiter einen Pferdewagen begleitet hätte, der unterwegs für eine Nacht noch eine Herberge hätte aufsuchen müssen.

Für die gesamte, mehrfach unterbrochene Rückreise mit verschiedenen Schiffen lag der Fahrpreis allerdings mit insgesamt 3 mk. (= 48 sol.) mehr als doppelt so hoch wie auf der Hinreise. Für die Fahrt mit der Schute von Warnemünde nach Rostock hatte er schließlich noch einmal wie schon bei der Hinfahrt 6 sol. zu verauslagen. Aber anders als auf der Hinreise gab es in Warnemünde keinen längeren Aufenthalt; offenbar bestand auf der kurzen Strecke nach Rostock ein ziemlich regelmäßiger Schutenverkehr.

---

<sup>36</sup> JAHNKE, Schonenzolliste (wie Anm. 2), 21.

Nach seiner Rückkehr hatte er dann dem Rostocker Senat die eingenommenen Zollgebühren auszuhändigen. Dafür musste Hartwig zunächst diese in der erhalten gebliebenen Reinschrift auflisten, die mit einer Summe 30.928 d. lüb. (= 2.577 sol. + 4d.) abschloss. Dann stellte er seine aufgelaufenen Reisekosten und Spesen in Höhe von 16.128 d. lüb. (= 1.344 sol.) zusammen und setzte sie von den Einnahmen ab, so dass 14.800 d. lüb. (= 1.233 sol. + 4d.), also weniger als die Hälfte der Zolleinnahmen übrig blieben. Diesen Betrag und dazu noch sein eigenes Bargeld hatte er während der ganzen umständlichen Rückreise mit ihren diversen Zwischenaufenthalten in kleinen Münzen sicher vor jedem unberechtigten Zugriff transportieren müssen. Wir haben keine Information darüber, wie er das machte und welches Behältnis er dafür benutzte, können auch nicht abschätzen, ob seine Seekiste dafür die nötige Sicherheit bot. Jedenfalls hat er der Stadt das Geld in voller Höhe überbracht. Dass er sich dabei als ein Meister der Spesenabrechnung erwies, wird den Stadtvätern kaum gefallen haben, so dass sie geprüft haben werden, wie berechtigt die Ansätze waren. Offenbar fanden sie die geltend gemachten Auslagen aber plausibel, denn Beanstandungen haben sie in der Zusammenstellung nicht vermerkt, obwohl sie dazu einigen Anlass gehabt hätten. Hartwig war nämlich im eigentlichen Rechnen keineswegs ganz sicher. Schon Jahnke hatte festgestellt, dass in seiner Zollliste die Wochensummutation von den Ergebnissen der Seitensummen geringfügig abweicht.<sup>37</sup> Weiter hatte Hartwig beim ersten Reisekostenabschnitt die zuerst aufgeschriebene Summe von 13 mk. & 2 1/2 sol. gestrichen, weil er einen Betrag von 18 d. (= 1 1/2 sol.) übersehen hatte. Er korrigierte dann die Summe auf 15 mk. & 4 sol., aber richtig ist dieses Ergebnis auch nicht; korrekt sind es 14 mk. & 4 sol.! Immerhin hat er sich dabei zu seinen eigenen Gunsten verrechnet.

Abgesehen von dieser Rechenschwäche wusste er aber sehr genau, wie er Kosten so auflisten musste, dass er eine möglichst hohe Erstattung herausbekam. So erscheinen in der Abrechnung seines Verzehrs in Malmö Zwiebeln zwar erst in der vierten Woche, so dass die von ihm aus Rostock mitgebrachten offenbar bis dahin gereicht haben. Auch gab er in den ersten vier Wochen im Schnitt nur 11 1/2 g. für Fisch aus, in den nächsten drei Wochen dann aber im Schnitt 16 g., so dass er vorher wohl noch von seinem mitgebrachten Fisch gegessen hat. Bei Fleisch und Brot dagegen liegen seine Ausgaben von Anfang an bei den hohen Durchschnittswerten der gesamten zehn Wochen, obwohl er gerade mit Pökelfleisch besonders reichlich versehen war. Die Frage, was er mit dem auf der Hinreise übrig gebliebenen Pökelfleisch gemacht hat, lässt sich aus seinen Angaben nicht

<sup>37</sup> Ebd., 5.

beantworten. Zu denken gibt ferner, dass für den vierwöchigen Aufenthalt in Kopenhagen und Mön umgerechnet pro Woche nur 48 sol. für Lebensmittel anfielen gegenüber im Schnitt 77 sol. pro Woche in Malmö. Dieser große Unterschied ist sicher nicht allein damit zu begründen, dass dort die Preise während der Saison besonders hoch waren. Allein ein Drittel des Malmöer Wochensatzes, nämlich im Schnitt umgerechnet 25 sol., hat er dort für wöchentlich ein ganzes Fass Bier ausgegeben. Auch wenn wir nicht wissen, wie groß dieses Fass jeweils war, regt sich berechtigter Zweifel, dass er ein so teures Fass in der Zeit allein ausgetrunken hat. Vielmehr spricht alles dafür, dass er (auf Stadtkosten) mit Gästen tüchtig gezecht hat. In den letzten vier Malmöer Wochen hat er dann besonders gut gelebt und sich auch noch regelmäßig Met genehmigt. Gönnen wir ihm dieses Vergnügen, das wahrscheinlich sogar zu seinem standesgemäßen Auftreten gehörte!

Uns interessiert vielmehr, wie weit sich Hartwigs Angaben für die Beurteilung von Schiffsreisen anderer Personen im späten Mittelalter verallgemeinern lassen. Obwohl mir keine weitere gleichermaßen detaillierte zeitgleiche Quelle zu derartigen Reisen bekannt ist, gibt es verhältnismäßig viele Vergleichsmöglichkeiten mit verstreuter Überlieferung von anderen Schiffsreisen, die Hartwigs Angaben als gängige Praxis erkennen lassen. Auch müssen alle aufgeführten Kosten soweit im Rahmen des allgemein Üblichen gelegen haben, dass die Stadt Rostock keinen Anlass zur Kritik hatte.

Besonders gut lässt sich sein Reiseproviant beurteilen, da von 1346 und aus den ersten Jahrzehnten des 15. Jahrhunderts Proviantlisten für den Einsatz von Handelsschiffen zu Kriegszwecken mit zahlreichen Soldaten an Bord überliefert sind.<sup>38</sup> Danach gehörten Fleisch in Form von eingepökelttem Rindfleisch und geräucherten Speckseiten sowie Fisch als Salzhering und Stockfisch zum Standardproviant der Schiffe. Noch das hansische Schiffsrecht von 1530 erwähnt als „alte Gewohnheit“ den Wechsel von Fisch- und Fleischtagen.<sup>39</sup> Hartwig nahm also im Prinzip den normalen Schiffsproviant mit, verzichtete nur auf die Mitnahme von Speck und Stockfisch, ließ dafür aber als Besonderheit eines gehobenen Lebensstils Aale einpacken. Als Pflanzenkost waren an Bord allgemein Mehl, Brot und Grütze sowie getrocknete Erbsen und Linsen üblich. Hartwig nahm auf die relativ kurze Reise nur fertig gebackenes Brot und Grütze mit, verzichtete auf Hülsenfrüchte, hob sich aber durch Pfefferkuchen wiederum von den Speisen der Schiffsmannschaft ab und packte auch noch

---

<sup>38</sup> Hanserecesse I, 3, Nr. 4 (1346); 6, Nr. 154 (1416); 6, Nr. 598 (1418).

<sup>39</sup> Hanserecesse III, 9, Nr. 593, Art. 9.



Gewürze ein. Mit den die allgemeine Schiffskost übertreffenden höherwertigen Speisen bildete Hartwig keineswegs eine Ausnahme. Im Koggerack von Kollerup aus der 2. Hälfte des 12. Jahrhunderts fanden sich außer Knochen und Gräten aus der gewöhnlichen Schiffskost (Rind Schwein, Kabeljau [= Stockfisch]) auch solche von Schaf, Ente und Hecht sowie Nusschalen, die am ehesten aus dem Proviant von Schiffer, Steuermann und vor allem der mitreisenden Standespersonen, hauptsächlich der Kaufleute, stammten.<sup>40</sup> Auf längeren Reisen nahm der Schiffer außer der lagerfähigen Schiffskost auch noch einen gewissen Geldbetrag mit, *dar he mede kofte an groner spyse unde ander war to des schepes behof*, nämlich in den anzulaufenden Zwischenhäfen. Demnach wusste man bereits um 1400 auf Hanseschiffen, was für eine gesunde Ernährung nötig war.<sup>41</sup> Auch Hartwig war sich dessen offenbar bewusst und ergänzte seinen Proviant um Zwiebeln, was für die relativ kurze Reise durchaus reichte. Gerade mit seinem gehobenen Bedarf ist er als ein sprechendes Beispiel auch für die Speisegewohnheiten der auf Schiffen reisenden Kaufleute zu werten, war es doch im späten Mittelalter üblich, auch durch Mahlzeiten seinen sozialen Status zu zeigen.<sup>42</sup> Reisende niedrigeren Standes werden sich mit der üblichen Schiffskost begnügt haben.

Leider geht aus den summarisch zusammengefassten Lebenshaltungskosten bei der Rückreise nicht im Detail hervor, wie Hartwig sich dafür mit Reiseproviant versorgte. Jedenfalls scheint sein Reisegepäck kleiner gewesen zu sein als auf der Hinfahrt, denn am Schluss fehlen die Gebühren für die Träger in Rostock, die bei Reisebeginn seine vielen Gepäckstücke für 4 sol. auf die Schute geschafft hatten. Was er bei der durch mehrfache Zwischenaufenthalte unterbrochenen Rückreise an Bord verzehrte, hat er zusammen mit den Aufenthaltskosten abgerechnet. Demnach hat er seinen benötigten Proviant in den Zwischenhäfen gekauft oder zumindest ergänzt. Insgesamt hat er also in der Weise für seine Ernährung an Bord gesorgt, dass er bei Fahrtantritt eine nicht unerhebliche Menge lagerfähigen Proviant mitführte, den er schon auf der Hinfahrt durch Zukauf auf dem Schiff ergänzte.

Auf der Rückreise spielte dann der Zukauf eine viel größere Rolle, denn es ist unwahrscheinlich, dass er nach zehn Wochen in Malmö noch auf größere Bestände seines Anfangsvorrats zurückgreifen konnte. Wenn schon hansische Schiffer über einen gewissen Geldbetrag verfügten, um

<sup>40</sup> Per Kohrtz ANDERSEN, Kollerupkoggen, 1983, 16. – ELLMERS, Gegenstände (wie Anm. 25), 228f.

<sup>41</sup> ELLMERS, Alltag (wie Anm. 4), 174.

<sup>42</sup> Günter WIEGELMANN, Alltags- und Festspeisen in Mitteleuropa. Innovationen, Strukturen und Regionen vom späten Mittelalter bis zum 20. Jahrhundert, 2. Aufl. 2006, 278.

für die Besatzung und Soldaten an Bord zusätzlich zum mitgeführten Proviant in den Zwischenhäfen *an groner spyse* zu kaufen, ist davon auszugehen, dass mitreisende Kaufleute für ihren gehobenen Bedarf von der Möglichkeit, in Zwischenhäfen zumindest besondere frische Speisen zu kaufen, noch viel intensiveren Gebrauch machten. Auf diese Weise wird eine höherrangige Person zu dem nicht lagerfähigen Süßwasserfisch Hecht gelangt sein, den sie auf der bei Kollerup ausgegrabenen Kogge verspeist hatte. Jedenfalls ist aus Hartwigs Angaben ein plausibles Konzept zur Selbstversorgung der Reisenden mit der nötigen Nahrung zu erkennen, auch wenn wir nicht wissen, in welchem Verhältnis bei anderen Reisenden die Grundausrüstung bei Reisebeginn zu dem Zukauf in den Zwischenhäfen stand. Wir können nur sicher sein, dass man in den Häfen auf die Zukäufe gut eingerichtet war, da sich mit ihnen gerade für den höheren Bedarf von Kaufleuten gutes Geld verdienen ließ. Entsprechend viel Bargeld mussten vor allem die Standspersonen allein für ihren aufwändigeren Lebensmittelbedarf mitführen. Sicher können wir auch sein, dass der Proviant für längere Schiffsreisen in Fässern mitgeführt wurde, die demnach in unbekannter Anzahl zum Reisegepäck jedes Reisenden auf einem spätmittelalterlichen Schiff gehört haben müssen.

Mit vier kurzen, in ihrer Tragweite leicht zu unterschätzenden Bemerkungen spricht Hartwig weitere allgemein gültige Bedingungen hansischer Seereisen an: Wie bereits eingangs erwähnt, nannte er mit dem *hudevad* ein charakteristisches Stück jener Standardausrüstung, die für Schiffsreisen aus diesem Fellschlafsack, der Seekiste und der Bewaffnung bestand und so bis um 1400 in vielen Testamenten hansischer Kaufleute erwähnt wird. Die beiden anderen Ausstattungsteile erschienen nur deshalb nicht in Hartwigs Kostenabrechnung, weil er dafür bei dieser Reise keine Auslagen hatte, so dass die Nennung des einen Stückes als *pars pro toto* hinreichend deutlich macht, dass seine Ausstattung die damals übliche war.

Die nächste Angabe betrifft das Umsteigen und Umladen von einer kleinen Schute auf das große Seeschiff in Warnemünde. Dass die großen Seeschiffe kurz vor ihrer Abfahrt im 14.–15. Jahrhundert nicht mehr in dem meist flachen Wasser vor den Hafenkajen der Hansestädte lagen, sondern weiter draußen in tieferem Wasser<sup>43</sup> oder in Vorhäfen wie Warnemünde, Travemünde<sup>44</sup> usw. ankerten und die letzten Ladungsteile und Passagiere über Leichter bekamen, war gängige hansische Praxis, nach der

---

<sup>43</sup> ELLMERS, Seehäfen (wie Anm. 34), 126.

<sup>44</sup> DERS., Kahn, Prahm und andere flachbodige Schiffstypen – Ein Beitrag zur Wörter- und Sachen-Forschung, in: Klaus BRANDT, Hans JOACHIM KÜHN (Hrsg.), *Der Prahm aus dem Hafen von Haithabu. Beiträge zu antiken und mittelalterlichen Flachbodenschiffen*, 2004, 55–69, hier 62f.

sich auch Hartwig zu richten hatte. Dass beim Umsteigen von einem Schiff aufs andere Wartezeiten in Kauf genommen werden mussten, ist immer wieder vermutet worden. Aus Hartwigs Abrechnung ließen sich erste Anhaltspunkte für die Dauer solcher Aufenthalte in Warnemünde und Stralsund gewinnen; sie waren mit wenigen Tagen verhältnismäßig kurz. Diese Daten dürfen allerdings auf andere Reisen nicht ohne weiteres übertragen werden, denn die Abfahrt eines Schiffes war nicht allein von der fürs Beladen nötigen Zeit abhängig, sondern noch viel mehr von den unberechenbaren Gegebenheiten von Wind und Wetter. So lagen z. B. die zeitig im Frühjahr 1417 von Lübeck abgesegelten Nowgorodfahrer Ende September immer noch mit dem geladenen Pelzwerk in Russland fest, weil *de wint nicht ost en is*.<sup>45</sup> Andererseits gelangen unter günstigen Bedingungen auch sehr schnelle Reisen wie die des Kaufmannssohnes Hanseke Veckinchusen, der im Mai 1424 von Lübeck aus nach einer gut 800 sm langen Fahrt<sup>46</sup> am sechsten Tag in Reval ankam.<sup>47</sup> Das Schiff hatte so guten Fahrwind, dass es ohne Zwischenstopp Tag und Nacht durchsegeln konnte mit einer besonders hohen Durchschnittsgeschwindigkeit von etwas mehr als 6 kn! Nur einen Tag länger brauchten Sendboten 1418 auf derselben Strecke in umgekehrter Richtung, segelten also im Schnitt etwas schneller als die 5 kn Durchschnittsgeschwindigkeit von Koggen.<sup>48</sup>

Hinter Hartwigs dritter Angabe, die seinen Aufenthalt von ungenannter Länge vor der Küste von Mön betrifft, verbirgt sich der Hinweis auf die damals noch übliche Navigation, die das Warten auf die Sichtbarkeit des Polarsterns erforderlich machte, wo die offene Ostsee zu einer hinter dem Horizont liegenden Gegenküste überquert werden musste. Wie lang solche Wartezeiten sein konnten, ist z. B. aus dem frühen 13. Jahrhundert überliefert, als neun Koggen drei Wochen lang an der Küste der baltischen Insel Ösel auf günstige Fahrbedingungen warten mussten, um dann in einer Nacht mit sichtbarem Polarstern zur Insel Gotland hinüber zu segeln und schließlich bei Tageslicht an deren Küste entlang nach einer Fahrt von

---

<sup>45</sup> WALTER STARK, Über marktbezogenen Warenverkehr und Handelsgewinne im hansischen Russlandhandel, in: NORBERT ANGERMANN, KLAUS FRIEDLAND (Hg.), Novgorod. Markt und Kontor der Hanse, 2002, 225–236, hier 230.

<sup>46</sup> Dies ist die Entfernung bei dem für die terrestrische Navigation erforderlichen küstennahen Kurs. HEINSIUS, Schiff (wie Anm. 26), 167, setzt für die Strecke nur 615 sm an, aber das ist der Kurs nach der 32-teiligen Kompassrose, der erstmals im niederdeutschen Seebuch von ca. 1470 beschrieben ist.

<sup>47</sup> Franz IRSIGLER, Der Alltag einer hansischen Kaufmannsfamilie im Spiegel der Veckinchusen-Briefe, in: HGBll. 103, 1985, 75–99, hier 96f.

<sup>48</sup> Hanserecse I, 4, Nr. 591. Wer am 5. Juni ausläuft und im Laufe des 11. Juni ankommt, war sieben Tage und sechs Nächte unterwegs, nicht „weniger als sechs Tage“, wie HEINSIUS, Schiff (wie Anm. 26), 167, von VOGEL, Seeschifffahrt (wie Anm. 16), 517, übernommen hat.

insgesamt ca. 130 sm Visby zu erreichen.<sup>49</sup> Auch Hartwig musste genau an den Stellen auf günstige Bedingungen für die Weiterfahrt warten, die für die gesamte Schifffahrt seiner Zeit charakteristisch waren. Nur an den Nordseeküsten kam noch das Warten auf günstigen Verlauf der Tide hinzu, wie das schon genannte Siegel von Staveren durch Darstellung des Mondes anzeigt (Abb. 1).<sup>50</sup> Diese zusätzliche Komplikation war aber für Hartwigs kurze Reisen in der Ostsee ohne Belang.

Hartwigs vierte Angabe betrifft seine Fahrt von Stralsund nach Rostock. Obwohl er Rostock mit einem einzigen Tagesritt hätte erreichen können, fuhr er erst nach vier bis fünf Tagen Wartezeit per Schiff dorthin, wahrscheinlich um sein Gepäck mit den Zolleinnahmen besser im Auge behalten zu können. Im übrigen aber entspricht seine Angabe der gut begründeten hansischen Gepflogenheit, auf längeren Strecken überall dort, wo man zwischen Straße und Seeroute wählen konnte, das Seeschiff zu benutzen, auch wenn dieses nicht immer so schnell segelte wie das des oben genannten Hanseke Veckinchusen, das von Lübeck nach Reval nur sechs Tage brauchte,<sup>51</sup> was selbst ein reitender Bote nicht schaffen konnte.

Trotz der Komplikationen bei der Rückfahrt sind Hartwigs beide Reisen als ganz normale, kurze Durchschnittsfahrten zu werten, die wie viele andere Schiffsreisen auch weder durch Piraten noch selbst im November/Dezember durch Stürme beeinträchtigt wurden. Auch hat er keine akuten gesundheitlichen Schäden erlitten, für die er Kosten für Behandlung oder gar Pflegeaufenthalte an Land aufgelistet hätte. Die hansische Überlieferung ist voll davon, dass so glatte Reisen keineswegs selbstverständlich waren. Die stets mitgeführten Waffen gegen Überfälle sowie die oben zitierten Belege für den Tod an Bord, Sturmschäden, Schiffbruch oder auch nur für unverhältnismäßig langes Warten auf geeigneten Fahrwind<sup>52</sup> mögen dafür als Beispiele genügen.

Insgesamt zeichnet also Hartwigs Reisekostenabrechnung nicht nur die Bedingungen seiner individuellen Reisen realistisch nach, sondern liefert zugleich ein konkretes Muster für das, was alle erwartete, die im späten Mittelalter mit einem Seeschiff reisen wollten. Dabei ist allerdings zu berücksichtigen, dass in der Zusammenstellung des mitzunehmenden Proviantes der soziale Status des jeweiligen Reisenden zum Ausdruck kam. Auch ist in jedem Einzelfall das Gefahrenpotential in Rechnung zu stellen. Nach ca. 1400 besserten sich mit der besseren Unterbringung in ge-

---

<sup>49</sup> Heinrici Chronicon Lyvoniae, ed. W. ARNDT, MG. SS. XXIII, 1874, XIX, § 5.

<sup>50</sup> Vgl. dazu Albrecht SAUER, Zur Praxis der Gezeitenrechnung in der Frühen Neuzeit, in: DSA 17, 1994, 93–150.

<sup>51</sup> IRSIGLER, Alltag (wie Anm. 47).

<sup>52</sup> Vgl. Anm. 14; 17; 23; 24; 45.

schlosseneren Räumen die gesundheitlichen Risiken und etwas später brauchte man mit der Kompass-Navigation nicht mehr in Sichtweite der Küste zu segeln, was das Risiko der Strandung minderte und das Warten auf die Sichtbarkeit des Polarsterns überflüssig machte. Alle anderen Bedingungen bestimmten aber noch lange die Segelschiffsreisen in Nord- und Ostsee.