

# Hansische Geschichtsblätter



**Herausgegeben vom  
Hansischen  
Geschichtsverein**

# HANSISCHE GESCHICHTSBLÄTTER

HERAUSGEGEBEN  
VOM  
HANSISCHEN GESCHICHTSVEREIN

128. JAHRGANG



2010

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); Besprechungs-exemplare 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 978–3–933701–40–4

# Inhalt

Klaus Friedland (1920–2010) von Michael North . . . . .	V
--	---

## Aufsätze

Stuart Jenks Die Finanzierung des hansischen Handels im Spätmittelalter am Beispiel von Preußen . . . . .	1
---	---

Reinhard Paulsen Die Koggendiskussion in der Forschung. Methodische Probleme und ideologische Verzerrungen . . . . .	19
--	----

Detlev Ellmers Koggen kontrovers . . . . .	113
---	-----

Markus Hedemann To eren unde to rechte. Erich von Pommerns Hansepolitik in den Jahren 1416–1423 . . . . .	141
---	-----

Bernd Mütter Ernst Robert Daenell (1872–1921). Ein Hansehistoriker in der Epoche des Imperialismus . . . . .	189
--	-----

## Hansische Umschau

In Verbindung mit Norbert Angermann, Karsten Brüggemann, Antjekathrin Graßmann, Rudolf Holbach, Hans Walter Keweloh, Carsten Jahnke, Günter Meyer, Ortwin Pelc, Louis Sicking, Hugo Weczerka und anderen bearbeitet von Volker Henn . . . . .	233
Allgemeines . . . . .	233
Schiffahrt und Schiffbau . . . . .	266
Vorhansische Zeit . . . . .	270
Zur Geschichte der niederdeutschen Landschaften und der benachbarten Regionen . . . . .	274
Westeuropa . . . . .	300
Skandinavien . . . . .	301
Osteuropa . . . . .	311
Autorenverzeichnis . . . . .	341
Mitarbeiterverzeichnis . . . . .	343

#### IV

Nachtrag zum Register für die Jahrgänge 101 (1983) bis 125 (2007)	344
Hansischer Geschichtsverein	
Jahresbericht 2009 . . . . .	345
Liste der Vorstandsmitglieder . . . . .	348
Für die Hanseforschung wichtige Zeitschriften . . . . .	349

## KOGGEN KONTROVERS\*

von Detlev Ellmers

Kritische Diskussionen und Infragesellungen bisheriger Ergebnisse aufgrund neuer stichhaltiger Argumente sind sehr zu begrüßen, weil sie Fortschritte in der Forschung erzielen. Die Stichhaltigkeit der kritischen Argumente ist allerdings auch zu hinterfragen. Für das Mittelalter ist die Diskussion besonders spannend, weil dessen Realität nicht nur in Schriftquellen, sondern auch in Bildern und als Sachen überliefert ist. Für eine ausgewogene Darstellung mittelalterlicher Verhältnisse müssen deshalb die Aussagen aller drei Quellenarten zusammengeführt werden, obwohl die Methoden zu ihrer sachgerechten Auswertung von den drei ganz unterschiedlichen Fachbereichen der Historiker, Kunstgeschichtler und Archäologen erarbeitet wurden.

Für die Kogge führte die schwierige Verständigung zwischen diesen unterschiedlichen Herangehensweisen zu einer Reihe von Verunsicherungen. In seiner Koggendiskussion sucht der Historiker Reinhard Paulsen nach einem Ausweg aus den Verunsicherungen und erwähnt zwar die archäologisch erarbeiteten Konstruktionsmerkmale, glaubt aber, dass sie für das, was er unter Kogge versteht, nicht zutreffen (S. 62–68). Umgekehrt galten dem Archäologen Ole Crumlin-Pedersen „die gekurvten Steven und die Drachenköpfe“ am Schiff auf dem Lübecker Siegel (Abb. 9, S. 126) als „typisch für skandinavische Schiffe ... in klarem Gegensatz zu den Wiedergaben von Koggen“ (S. 89). Auch die Historiker Carsten Jahnke (S. 89) und Rolf Hammel-Kiesow (S. 94) ordneten dieses Schiff der skandinavischen Schiffbautradition zu. Mit Recht beanstandet Paulsen, dass diese These „nicht quellenkonform“ sei, weil ein Lübecker Ratsnotar dieses Schiff zeitnah ausdrücklich *cogko sive liburna* nennt (S. 90).

Aufgrund der von ihm geprüften Quellen kam zuerst Timm Weski in mehreren Publikationen zu dem Schluss, dass als Kogge nicht ein bestimmter Schiffstyp, sondern ein Schiff mit großer Tragfähigkeit bezeich-

---

\* In diesem Beitrag werden wörtliche Zitate aus mittelalterlichen Schriftquellen kursiv wiedergegeben und die Zitate aus wissenschaftlichen Arbeiten in „“ gesetzt; auf Paulsens Artikel wird mit der jeweiligen Seitenzahl in ( ) verwiesen.

net wurde.<sup>1</sup> Für Jahnke ist diese Alternative „noch zu klären“, wenn für ihn auch vieles auf Weskis These hindeutet.<sup>2</sup> Auch diese These widerlegt Paulsen mit dem entscheidenden Hinweis, dass die Quellen neben den großen auch *cleene cogghen* nennen (S. 30), denn wenn es neben großen auch kleine Koggen gab, konnte die Größe nicht das maßgebliche Kennzeichen von Koggen sein. Zum gleichen Ergebnis führt auch eine von ihm ausgewertete Dordrechter Urkunde von 1272, die so eindeutig *coggonnes et magne naves* unterscheidet (S. 29), dass *coggo* nicht die Sammelbezeichnung für große Schiffe gewesen sein kann. Schließlich zitiert er (S. 65, Anm. 216) den Aufsatz von A. Luns über die nur in Holland nachweisbaren Heerkoggen, die noch im 14. Jahrhundert gerudert wurden und deshalb eine viel niedrigere Bordwand hatten und schlanker sein mussten als die großen Handelskoggen, aber trotz ihrer geringen Tragfähigkeit in den Quellen Koggen genannt wurden. Leider zieht Paulsen aus diesen Quellenbelegen nicht die Konsequenz, dass etwas anderes als die Größe dafür ausschlaggebend gewesen sein muss, ein Schiff Kogge zu nennen.

Aber zu Recht moniert er im Anschluss an Weski (S. 62), dass die Archäologen für Verwirrung sorgten, weil sie den Bremer Schiffsfund von 1962 sofort als Kogge in die wissenschaftliche Diskussion eingebrachten, ohne ihn zunächst nach archäologischer Methodik als „Typ Bremen“<sup>3</sup> zu analysieren und gegen Schiffsfunde anderer Schiffbautraditionen abzugrenzen. Dadurch ist nicht deutlich geworden, dass die Identifizierung des „Typs Bremen“ als Kogge ein zweiter Forschungsschritt war, bei dem nicht mehr rein archäologische Methoden anzuwenden waren, sondern zwischen schriftlicher, bildlicher und archäologischer Überlieferung verglichen werden musste, was wiederum nur in mehreren Forschungsschrit-

---

<sup>1</sup> Timm WESKI, The IJsselmeer type: Some thoughts on Hanseatic Cogs, in: IJNA 28, 1999, S. 360–379. – DERS., Fiktion oder Realität? Anmerkungen zum archäologischen Nachweis spätmittelalterlicher Schiffsbezeichnungen, in: Skyllis 2, 2000, S. 96–106. – DERS., Anmerkungen zur spätmittelalterlichen Schifffahrt auf Nord- und Ostsee, in: Konrad Elmshäuser (Hg.), Häfen, Schiffe, Wasserwege. Zur Schifffahrt des Mittelalters, Bremerhaven, Hamburg 2002, S. 143–159. – DERS., Remarks on the Identification of Medieval Ship Types in Northern Europe, in: Boats, Ships and Shipyards. Proceedings of the Ninth International Symposium on Boat and Ship Archaeology, Oxford 2003, S. 281–288. – DERS., Wurde wirklich eine Kogge gefunden? In: Antike Welt 37, 2006, S. 91–96.

<sup>2</sup> Carsten JAHNKE, Handelsstrukturen im Ostseeraum im 12. und beginnenden 13. Jahrhundert, in: HGBll. 126, 2008, S. 145–185, hier S. 184.

<sup>3</sup> Vgl. Detlev ELLMERS, Schifffahrt und Schiffbau, in: HGBll. 125, 2007, S. 251–270, hier S. 256: Nicht als IJsselmeer-Typ, wie Weski vorschlägt, denn der in einem zweiten Schritt erfolgte entscheidende Vergleich mit zeitgenössischen Koggedarstellungen war wegen der vollständig erhaltenen Seitenansicht über keinen anderen Schiffsfund möglich als den von Bremen. Die vorher gefundenen Wracks gleicher Bauweise von Kalmar V, Kolding und dem IJsselmeer konnten erst nachträglich im Vergleich mit dem Bremer Fund als Koggen identifiziert werden.

ten möglich war. Zur besseren Verständigung zwischen den unterschiedlichen Fächern ist künftig (auch von mir) jeder einzelne Forschungsschritt für sich genau darzustellen, bevor daraus die Summe gezogen wird.

Die Berechtigung, den Bremer Schiffsfund als Kogge zu bezeichnen, bestreitet Paulsen mit der „Tatsache“ genannten These, „dass im Bewusstsein des Spätmittelalters ein eindeutig definierbarer Schiffstyp Kogge nicht existierte“ (S. 60). Dafür stützt er sich auf drei Argumente. Erstens stellt er fest, „dass man im allgemeinen Verständnis der Zeit keinen erkennbaren Unterschied zwischen Kogge und Liburne zu machen schien“ (S. 60). Diese Beobachtung ist genau richtig, es gab nicht nur keinen Unterschied zwischen Kogge und Liburne, vielmehr waren beide in hansischen Schriftquellen identisch. Das Wort *liburna* kommt im Hansebereich ausschließlich in lateinischen Texten vor, die alle mit dem Dilemma fertig werden mussten, dass das Latein weder für hansische Schiffe noch für viele andere Dinge des mittelalterlichen Alltags passende Bezeichnungen hat. Wenn lat. Begriffe mittelalterliche Objekte nicht genau genug kennzeichneten, wurden sie durch volkssprachige Zusätze erklärt. Z. B. wurden in Lübeck genauer spezifiziert: 1383 lat. *cinctorium* (= Gürtel) als *unum cinctorium dictum duzing* oder 1398 lat. *stipes* (= Stangen) als *stipites wlgariter hoppen staken*.<sup>4</sup> Zur Nennung einheimischer Schiffe verfuhr man nicht anders. So wurde in Lübeck der Prahm 1364 mit lat. *portorium* (eigentlich = Hafenzoll) bezeichnet: *2 portoria dicta praam*, und 1365 mit lat. *navis* (= Schiff): *pro navem suam praam dictam*.<sup>5</sup> Jedes Mal ist mit dem lateinischen Wort genau dasselbe gemeint wie mit dem volkssprachigen.

Das trifft genauso auch auf die Kogge zu, für die lateinisch schreibende Autoren sogar zwischen drei Möglichkeiten wählen konnten. Entweder beschränkten sie sich auf den Oberbegriff *navis*, den sie öfter durch Zusätze wie *mercatorum* (S. 23) oder *magna* (S. 29) näher zu bestimmen suchten, was aber unscharf blieb. Oder sie benutzten die einheimische, mittelniederdeutsche Bezeichnung *cogghe*, häufig mit lateinischer Endung und gelegentlich einem auf die Volkssprache verweisenden Zusatz wie: *in vulgo coggo vocatur, vulgariter cogghe dicte, proprie kogghe* (S. 30 u. 37) oder einfach *quidam coggo sive navis magna de Gripeswolde* (S. 30). Als dritte Möglichkeit wählten sie eine lateinische Bezeichnung, auch wenn diese mit dem betr. einheimischen Schiffstyp eigentlich nichts zu tun hatte, sondern einem antiken Kriegsschiff galt. Hierbei sind hansische Texte erstaunlich einheitlich, denn sie setzten für die Kogge ausschließlich die

<sup>4</sup> Ulrich SIMON, Das Lübecker Niederstadtbuch 1363–1399, Köln, Weimar, Wien 2006, 519,5 und 1001,2.

<sup>5</sup> Ebd. 42, 2.



Bezeichnung *liburna*, häufiger die maskuline Form *liburnus* (die es im klassischen Latein gar nicht gibt) ein und berücksichtigen damit sogar noch das Genus der volkssprachigen Bezeichnung, die am häufigsten maskulin verwendet wird, aber in femininer Form auch nicht selten ist.<sup>6</sup> Zwar steht *liburnus* in den meisten Texten ohne erläuternden Zusatz, aber Paulsen konnte trotzdem herausarbeiten, dass damit ein genauso großes, in Privatbesitz befindliches Fernhandelsschiff gemeint war wie die Kogge und gelegentlich ebenso wie diese von den Seehafenstädten zu Kriegseinsätzen herangezogen wurde (S. 49–50). Es ist schließlich sein großes Verdienst, sieben Texte zusammengetragen zu haben (S. 55–60), aus denen expressis verbis hervorgeht, dass mit lat. *liburnus* nichts anderes gemeint war als die Kogge: Entweder entspricht darin dem lat. Text mit *liburnus* ein volkssprachiger Text mit *cogghe*, oder ein Zusatz erklärt, dass lat. *liburnus* für das volkssprachige *coggo* steht, wie z. B. *liburnum dictum kogghonem* oder *liburnum, videlicet coggonem* (= Liburnus, nämlich Kogge).

Paulsen ist in die Falle getappt, dass er *liburnus* bzw. *liburna* fälschlich für einen real existierenden Schiffstyp im Hansebereich hielt. Dabei hätten ihn schon die von ihm selbst zitierten nicht hansischen Texte stutzig machen müssen, die *liburna* nicht für die Kogge, sondern für immer verschiedene andere Schiffe der Nord- und Ostsee einsetzten, so im 10. Jahrhundert eine Regensburger Glosse für *ceol* und eine angelsächsische für *hulc* (S. 55, Anm. 174) und 1215 Heinrich von Lettland für Kriegsschiffe der Einwohner der Insel Ösel (S. 54). Schließlich liefert Paulsen selbst die Begründung für den aufgezeigten Sprachgebrauch, wenn er mit Recht betont (S. 61), dass Wasserfahrzeuge für bestimmte Einsatzzwecke in Auftrag gegeben wurden, und fortfährt: „Die Schiffbauer erfüllten diese Anforderungen in ihrer lokalen oder regionalen Schiffbautradition, die sich entsprechend der geographischen und rohstofftechnischen Möglichkeiten und der Entwicklung der gesellschaftlichen Anforderungen herausgebildet hatten. ... Man baute nach in der Praxis bewährten Mustern, nach Erfahrungsregeln, die von Generation zu Generation, vom Meister auf den Lehrlingen überliefert wurden.“ Weder die Schiffszimmerleute noch die bestellenden Schiffer waren des Lateinischen mächtig und die Hansekaufleute waren es bis zur Einführung der schriftlichen Geschäftsführung im Laufe des 13. Jahrhunderts auch nicht. Allein deshalb konnte im Hansebereich überhaupt kein Schiff mit lateinischer Bezeichnung entstehen. Entsprechend wird dort in volkssprachigen Texten *liburnus* oder *liburna*

---

<sup>6</sup> Dies beobachtete schon Walther VOGEL, Geschichte der deutschen Seefahrt, Bd. 1 Berlin 1915, S. 491.

niemals erwähnt, sondern als größtes Schiff bis gegen 1400 ausschließlich der *coggen* oder weniger häufig die *cogge*.

In einer zweiten Argumentationsreihe dafür, dass unter Kogge kein eindeutig definierbarer Schiffstyp verstanden wurde, greift Paulsen (S. 65) Weskis Beobachtungen auf, dass Schriftquellen gelegentlich für ein Schiff zwei verschiedene Schiffstypenbezeichnungen verwenden.<sup>7</sup> Statt daraus ein Pauschalurteil abzuleiten, sollte man aber zunächst genauer hinschauen. Die wenigen Texte im Hansebereich, die sich nicht sicher sind, ob ein Schiff als Kogge oder Holk zu bezeichnen ist,<sup>8</sup> gehören der Zeit um 1400 an,<sup>9</sup> als die Kogge an die Grenze ihrer Vergrößerbarkeit gekommen war und die Schiffzimmerer in den hansischen Seehäfen zusätzlich zu den Koggen den größeren Holk<sup>10</sup> zu bauen begannen. Typisch für diese Übergangsphase ist ein Eintrag von 1397 im Lübecker Niederstadtbuch, in dem zunächst *liburno* als gängige Bezeichnung für Koggen geschrieben wurde. Der Schreiber trug auch schon den Namen des *nauleri Koten* ein, als ihn offensichtlich der anwesende Partenreeder auf den Fehler hinwies, so dass der Schreiber *liburno* durchstrich und statt dessen *holke* eintrug.<sup>11</sup> Vor und nach dieser kurzen Phase der Unsicherheit unterschieden hansische Texte sehr genau zwischen Kogge und Holk. Wenn dagegen in zwei Warnungen des Lübecker Rates vor denselben Seeräubern einmal von *eneme kregere van LXX lesten, darto ... noch twe grote schepe* geschrieben wird, das andere Mal aber von *eneme euere von LXX lesten, darto ... noch II kreyere*,<sup>12</sup> liegt ein klassischer Fall von Vertauschung vor, nicht aber ein Beleg dafür, dass man im Mittelalter nicht zwischen Schiffstypen unterscheiden konnte. Wenn schließlich in englischen Dokumenten Schiffe mit Namen wie *ST Mary Cog* oder *The Jon Cog* als *badse*, *barge* oder *balinger* klassifiziert werden (S. 65), ist zunächst diese Namensgebung zu hinterfragen. Abgesehen von der Phase um 1400 gibt es jedenfalls in hansischen Texten keinen Anhaltspunkt dafür, dass die Kogge nicht eindeutig von anderen Schiffen unterschieden wurde.

Als drittes Argument für die nicht eindeutige Definierbarkeit der Kogge als Schiffstyp führt Paulsen Weskis Beobachtung an, dass die drei Stadtsiegel von La Rochelle, Lübeck und Stralsund, die nach zeitgenössischer Überlieferung jeweils eine Kogge zeigen, „alle unterschiedliche Schiffe

<sup>7</sup> WESKI, Anmerkungen (wie Anm. 1), S. 148.

<sup>8</sup> Ebd.

<sup>9</sup> Schon VOGEL, Geschichte (wie Anm. 6) S. 492, Anm. 5, bringt die drei Belege von 1387, 1401 und 1417.

<sup>10</sup> Schon VOGEL zeigt ebd., S. 495, dass der Holk um 1400 die Kogge aus der hansischen Schifffahrt zu verdrängen begann, weil er größer gebaut werden konnte als die Kogge.

<sup>11</sup> SIMON, Niederstadtbuch (wie Anm. 4), 984, 2 mit Anm. b.

<sup>12</sup> WESKI, Anmerkungen (wie Anm. 1), S. 148.

darstellen“. Weski schloss daraus auf einen „Begriff ‚Kogge‘, der durch drei völlig unterschiedliche Siegelbilder geprägt ist“ (S. 65 mit Anm. 219) und deshalb nicht für einen einzigen Schiffstyp in Anspruch genommen werden dürfe. Diese Siegel bilden zwischen schriftlicher und archäologischer Überlieferung zur Kogge aber die einzige Brücke, die nicht tragfähig wäre, wenn Weskis Schlussfolgerung stimmt. Deshalb ist auch hier statt einer vorschnellen Schlussfolgerung zunächst die Quellenlage sorgfältig zu prüfen. Das Siegel von La Rochelle von 1200 wurde 1232 in Genua beschrieben als *in alio vero sigillo erat imago cuiusdam ligni ad similitudinem Cochae cum arbore et vello quadrato expensa*.<sup>13</sup> Im Mittelmeer waren die bei Kreuzzügen dorthin gesegelten Koggen von dortigen Schiffbauern in deren Schiffbautraditionen nachgebaut worden<sup>14</sup> und vor allem durch das eine rechteckige Rahsegel von den mediterranen Schiffen mit ihren dreieckigen Lateinersegeln zu unterscheiden. In den nördlichen Meeren dagegen trugen alle Schiffe der Zeit rechteckige Rahsegel, so dass sie nur durch Form und Bauweise des Rumpfes voneinander zu unterscheiden waren. Dieses Unterscheidungskriterium konnte aber ein Mittelmeeraanwohner wegen der anderen Bauweise der Mittelmeer-Koggen gar nicht kennen. Weski hat richtig die Übereinstimmung des Rumpfes auf dem Siegel von La Rochelle mit dem des Keel auf englischen Stadtsiegeln aufgezeigt.<sup>15</sup> Das Siegel von La Rochelle macht also abgesehen von dem Segel überhaupt keine weiteren Aussagen zum Aussehen von Koggen in Nord- und Ostsee und scheidet deshalb als Beleg für das Aussehen von Koggen aus.<sup>16</sup>

Dagegen wurden die Schiffe auf den Siegeln von Lübeck und Stralsund von Menschen aus dem Rat der betreffenden Seehäfen selbst als Koggen bezeichnet. In einem Rechtsstreit um die Benutzung des Lübecker Siegels von 1281 (Abb. 9, S. 126) beschreibt es der Lübecker Ratsnotar Magister Gherhardus de Lochem 1328 u. a.: „... *in cuius medio quidam cogko siue liburna erat sculptus cum malo erecto et duobus viris, quorum unus in manu tenebat funem et alter remum*“ (S. 56). Um so eindeutig wie möglich zu sein, belässt er es nicht bei der volkssprachigen Bezeichnung *cogko*, sondern fügt die in den lateinischen Texten der Juristen übliche Bezeichnung *liburna* noch hinzu. Wir hatten ja oben schon gesehen, dass ein und derselbe Schiffstyp lateinisch *liburna* und volkssprachig *cogko* genannt wurde, und können deshalb sicher sein, dass der Lübecker Rat das Schiffs-

<sup>13</sup> Paul HEINSIUS, *Das Schiff der hansischen Frühzeit*. Weimar 1956, S. 48f.

<sup>14</sup> Vgl. Detlev ELLMERS, *Schiffahrt und Schiffbau*, in: HGBll. 119, 2001, S. 238f.

<sup>15</sup> WESKI, *Anmerkungen* (wie Anm. 1), S. 146.

<sup>16</sup> So schon Detlev ELLMERS, *Frühmittelalterliche Handelsschiffahrt in Mittel- und Nordeuropa*, Neumünster 1972, S. 59.



Abb. 1:  
Stralsunder Siegel von 1329,  
Spätform der Kogge mit  
Wohnraum unter dem  
Achterkastell. 1483 als  
Kogge bezeichnet.  
Nach Ewe mit Korrekturen.

bild auf dem von ihm benutzten Siegel als die Darstellung einer Kogge ansah. Die gleiche Sicherheit gilt auch für das Stralsunder Siegel von 1329 (Abb. 1), von dem es sogar in einer vom Rat 1483 ausgefertigten Urkunde mit ausdrücklichem Bezug auf das daran hängende Siegel heißt: „... vnser Stad Sigel ghenomed den kogghen wytlyken laten henghen yn dussen vnser breff“. In späteren Stralsunder Urkunden kommt die Bezeichnung Koggensiegel noch öfter vor, stets mit Bezug auf das Siegel von 1329, das noch bis ins 19. Jahrhundert hinein benutzt wurde. In gleicher Weise schrieb der Danziger Ratssekretär Reinhold Curicke vor 1645: *Das Gross Siegell ist eine grosse alte Holcke*,<sup>17</sup> und meinte damit das große Danziger Siegel von 1400, das zu seiner Zeit abgesehen von dem kleineren *sigillum certificationum* von 1582 ebenfalls immer noch für alle wichtigen Urkunden benutzt wurde. Damit stehen der Forschung auf den Siegeln von Lübeck und Stralsund zwei Bildquellen zur Verfügung, die zuverlässige Auskunft über das Aussehen von Koggen geben, während es das Danziger Siegel ermöglicht, die Kogge gegen den von ihr in Schriftquellen unterschiedenen Holk genauer abzugrenzen.

Ohne hier näher auf den Holk einzugehen, ist als wichtigste Schlussfolgerung festzustellen, dass die Zeitgenossen in den Seehäfen in der Lage waren, allein anhand des auf den genannten Siegelbildern Sichtbaren

<sup>17</sup> Siegfried FLIEDNER, Die Bremer Kogge. Hefte des Focke-Museums Nr. 19, Bremen o. J. (1969), S. 23–27.



Abb. 2:  
Stralsunder Siegel  
von 1278, Kogge ohne  
Kastelle. Nach Ewe.

Kogge und Holk sicher zu erkennen und von einander zu unterscheiden. Dafür musste das Siegelbild nicht „quasi wie eine Bauzeichnung“ aussehen, wie Paulsen unterstellt (S. 66). Im Gegenteil musste der Siegel-schneider die Darstellung wie beim Piktogramm vereinfachen und auf die typischen Merkmale konzentrieren, um rasches Wiedererkennen zu ermöglichen. Das in so stilisierter Form über Wasser in Seitenansicht sichtbare Schiff entsprach dem Bild, das sich die Menschen von dem im Hafen liegenden Schiff machten. Da die Einmasttakelage bei Kogge und Holk gleich ist, konnte der Unterschied zwischen beiden nur an Form und/oder Bauweise des Rumpfes abgelesen werden. Damit haben auch wir die Chance, an diesen Siegeln ausfindig zu machen, woran die Zeitgenossen Kogge und Holk erkannten.

Zwar unterscheiden sich die Rümpfe der auf dem Lübecker und dem Stralsunder Siegel als Koggen bezeichneten Schiffe so erheblich, dass auf den ersten Blick Paulsens These unterstützt scheint, dass nämlich „im Bewusstsein des Spätmittelalters ein eindeutig definierbarer Typ Kogge nicht existierte“ (S. 60). Aber auch hier ist wieder statt eines voreiligen Urteils zunächst genauer nachzufragen, wieso die beiden verschiedenen Schiffsbilder als Koggen bezeichnet wurden. Das Stralsunder Siegel von 1329 (Abb. 1) hatte drei Vorläufer, die alle ein genauso aussehendes, in Klinkertechnik gebautes, hochbordiges Schiff mit geringem Sprung<sup>18</sup> und

<sup>18</sup> Als Sprung bezeichnet man das Ansteigen des obersten Plankengangs vorn und achtern.



Abb. 3:  
Stralsunder Siegel von 1265,  
Kogge mit dünner Leiste vor  
dem Steven anstelle des  
Balkenstevens auf Abb. 1 und 2.  
Nach Ewe mit Korrekturen.

steilen, nur wenig nach außen geneigten Steven zeigen. Die Takelage ist unterschiedlich dargestellt, weil das Siegel von 1329 das fahrende Schiff unter Segel zeigt, die Siegel von 1301 und 1278 (Abb. 2) dagegen das im Hafen liegende Schiff mit abgenommenem Segel. Auf dem Siegel von 1265 (Abb. 3) wurde der Mast ganz weggelassen zu Gunsten des Stadtwappens. Obwohl man so gelegentlich auch bei Siegeln anderer Städte verfuhr<sup>19</sup>, fand das in Stralsund wenig Zustimmung, so dass es schon nach 13 Jahren durch ein neues Siegel mit einem Mast hinter dem Wappenzeichen ersetzt wurde (Abb. 2). Anders zu beurteilen ist das Fehlen der Kastele bei allen drei älteren Siegel (Abb. 2). Bei dem ältesten Siegel von 1265 fehlt außerdem der die jüngeren Schiffsbilder kennzeichnende hoch aufragende vordere Balkenstevan, an dessen Stelle nur eine schmale Leiste zu erkennen ist (Abb. 3).<sup>20</sup> Offensichtlich zeigen nicht nur das jüngste, sondern alle vier Siegel je eine Kogge, an der nur im Laufe der Zeit zwei bauliche Veränderungen dargestellt wurden, nämlich seit 1278 der große vordere Balkenstevan anstelle der dünnen Leiste und seit 1329 die Kastele. Demnach war die Kogge kein in allen Details unverrückbar festgelegter Schiffstyp, vielmehr ist an ihr bei sonst übereinstimmenden Merkmalen im Laufe der Zeit ein gewisses Maß an baulichen Veränderungen zu beobachten.

<sup>19</sup> Herbert EWE, *Schiffe auf Siegeln*, Bielefeld Berlin 1972, S. 116 (Damme, 3. Siegel), 206 (Veere, 2. Siegel), 199 (Stralsund, Siegel der Schifferbruderschaft mit Maria statt Mast).

<sup>20</sup> Ebd., S. 197f. Die Umzeichnung des ältesten Siegels ist nicht exakt genug; die schmale Leiste sieht man nur auf dem Foto S. 26.





Abb. 4:  
Dammer Siegel von 1309,  
Kogge mit der frühen Form  
der Kastele. Nach Ewe.

Stralsund stand mit seinen vier Koggesiegeln nicht allein. Gleich geformte Schiffe stellten von 1242 bis 1369 ebenfalls andere hansische Seehäfen auf ihren Siegeln dar, nämlich Elbing, Danzig, Wismar, Kiel, Harderwijk, Staveren und Vlaardingen. 1309 übernahm auch Damme, Brügges Vorhafen, auf sein zweites Siegel ein gleich geformtes Schiff.<sup>21</sup> Damit liegen insgesamt 16 gut datierte Schiffsbilder vor, auf denen dieselben baulichen Veränderungen in gleicher Reihenfolge wie auf den vier Stralsunder Koggesiegeln sichtbar sind, so dass sie alle als Darstellungen von Koggen zu werten sind. Einige von ihnen differenzieren die baulichen Veränderungen noch genauer. So zeigt das Dammer Siegel von 1309, dass die Kastellaufbauten zunächst als hochgestellte Kampfplattformen auf die Koggen kamen (Abb. 4); erst zwei Jahrzehnte später sieht man auf dem Stralsunder Siegel, dass der Platz darunter zu einem geschlossenen Wohnraum ausgebaut wurde (Abb. 1). Auf den Siegeln von Damme (Abb. 4) und Harderwijk sind die aus der Außenhaut herausragenden Köpfe von Querbalken sichtbar und auf dem Elbinger Siegel von 1367 deren stromlinienförmige Verkleidung. Die älteste Darstellung auf dem Elbinger Siegel von 1242 zeigt sogar noch einen älteren Bauzustand (Abb. 5): Es fehlt vorn nicht nur der große Balkenstevan, sondern auch die dünne Leiste; die Planken

<sup>21</sup> Ebd. alle angeführten Siegel unter dem jeweiligen Stadtnamen. Die Siegelbilder von Stubbekøping und Ipswich, die von manchen Autoren als Koggen in Erwägung gezogen wurden, weichen von den 16 genannten Schiffsbildern so weit ab, dass sie nicht als sichere Koggebilder gelten können.



Abb. 5:  
Elbinger Siegel von  
1242, Kogge, deren  
Planken den Vorsteven  
überlappen. Nach Ewe.



Abb. 6:  
Wismarer Siegel von 1354.  
Kogge mit leicht gebogenem  
Vorsteven. Nach Ewe.





Abb. 7:  
Siegel von Kuinre um 1400 mit kleiner Kogge. Nach Ewe.



Abb. 8:  
Schiffsbild des Lübecker Siegels von 1256, Kogge mit Seitenruder und gebogenem Vorsteven, den die Planken überlappen wie auf Abb. 5. Nach Wiechell.

ragen über einen inneren Steven hinweg, vor dem sie von beiden Seiten zu einer senkrechten Naht zusammentreffen. Das war eine konstruktive Schwachstelle, durch die beim Segeln leicht Wasser eindringen konnte, so dass man ab Mitte des 13. Jahrhunderts zunächst mit einer dünnen Leiste, um 1300 dann mit dem vor den Innensteven gesetzten großen Balkensteven Abhilfe schuf. Die Siegel von Stralsund (1329) und Elbing (1367) zeigen sogar noch die Köpfe der Bolzen, mit denen der äußere an dem inneren Steven befestigt wurde (Abb. 1). Auf dem Wismarer Siegel von 1354 sieht man, dass der Vorsteven auch leicht gebogen sein und abgerundet statt kantig in den Kiel übergehen konnte (Abb. 6). Diese Bugform war kein Einzelfall, ist sie doch auch auf einer Rostocker Altartafel von 1420/30 und einer französischen Buchmalerei des 15. Jahrhunderts an sonst gleichartigen Schiffen dargestellt.<sup>22</sup> Selbst die in den Schriftquellen

<sup>22</sup> Gabriele HOFFMANN, Uwe SCHNALL (Hg.), Die Kogge. Sternstunde der deutschen

genannten *cleenen cogghen* sind auf den Siegeln der niederländischen Städte Kuinre von ca. 1400 (Abb. 7) und Genemuiden (15. Jh.) deutlich als solche gekennzeichnet, so dass wir sicher sein können, dass auf den anderen Siegeln die großen, hochbordigen Koggen dargestellt sind.

An diese Reihe lassen sich die Schiffsbilder der drei Lübecker Siegel nahtlos anschließen. Sie alle zeigen den hochbordigen, geklinkerten Rumpf mit geringem Sprung und steilen Steven. Am zweiten Siegel von 1256 (Abb. 8)<sup>23</sup> ist klar zu sehen, dass die Planken wie beim ältesten Elbinger Siegel über die inneren Steven hinausreichen. Beim dritten Siegel von 1281 (Abb. 9) ist dann vor die senkrechte Naht die dünne Leiste gesetzt, die auch das Stralsunder Koggensiegel von 1265 zeigt (Abb. 3). Dass die leicht gebogenen Steven eine Variante der Koggenbauweise bilden, wurde oben gezeigt. Bleiben noch die Tierköpfe auf den Steven und das seitlich geführte Steuerruder, die beide dazu verleiten, diese Schiffe mit der skandinavischen Schiffbautradition in Verbindung zu bringen. Tatsächlich aber sind Tierköpfe auf einheimischen Schiffen in England<sup>24</sup>, Flandern<sup>25</sup> und Polen<sup>26</sup> vor ca. 1200 mehrfach belegt, sind dort aber danach trotz der viel größeren Zahl an Schiffsdarstellungen nicht mehr nachweisbar. D. h. die Lübecker Siegel halten an einem Schiffsschmuck fest, der zur Zeit ihrer Entstehung bereits nicht mehr üblich war. Dasselbe gilt von dem Seitenruder, das sich erheblich von den skandinavischen Seitenrudern unterscheidet. Es wird nämlich nicht wie diese an Steuerbord geführt, sondern an Backbord und hat statt der skandinavischen Pinne nur einen T-förmigen Griff (Abb. 8 und 9). Mit diesem Rudertyp fahren heute noch die Kähne auf dem Steinhuder Meer, wo er Firrer heißt. Archäologisch ist er für das 7. Jahrhundert im Stadtgebiet von Wilhelmshaven und für das 11. Jahrhundert in Antwerpen belegt und wurde um 800 auf Nachprägungen von Dorestad-Münzen Karls des Großen sowie auf Quentovic-Münzen Ludwigs des Frommen (814–840) bildlich dargestellt. Auf

---

Schiffsarchäologie, Bremerhaven Hamburg 2003, S. 267 (Dreikönigsaltar der Rostocker Johanniskirche) und S. 175 (Legende von der Zerstörung Trojas). – Detlev ELLMERS, Die Schiffe auf dem Dreikönigsaltar der Johanniskirche in Rostock, in: Helge Bei der Wieden (Hg.), Beiträge zur mecklenburgischen Seefahrtsgeschichte, Köln; Wien 1981, S. 9–16.

<sup>23</sup> Nach Heino WIECHELL, Das Schiff auf Siegeln des Mittelalters und der beginnenden Neuzeit, Lübeck 1971, S. 16, die Umzeichnung des Schiffsbildes ist präziser als die von Ewe!

<sup>24</sup> Valerie FENWICK (Hg.), The Graveney Boat: a Tenth-Century Find from Kent, Greenwich 1978, S. 234, Abb. 2–3.

<sup>25</sup> Detlev ELLMERS, Wie realistisch ist das Goldene Schiff? In: Hans-Jürgen Vogtherr (Hg.), Das Goldene Schiff von Uelzen, Uelzen 1995, S. 27–41, hier S. 36f. mit Abb. 20–21.

<sup>26</sup> Otto LIENAU, Das Schiff auf der Bronzetür am Dom von Gnesen, in: ZfO 1, 1952, S. 516–524; Kazimierz SLASKI, Slawische Schiffe des westlichen Ostseeraumes, in: Offa 35, 1978, S. 116–127, hier S. 119 mit Abb. 1,1 auf S. 117.



Abb. 9:  
Lübecker Siegel von 1281,  
Kogge mit Seitenruder und  
dünnen Leisten vor den  
Steven wie auf Abb. 3. Das  
Schiffsbild wurde 1328 als  
Kogge bezeichnet. Nach  
Ewe.

kleineren Schiffen in Flandern wurde er sogar noch 1237 geführt, wie das Siegel von Nieuport zeigt.<sup>27</sup> Damit liegt die Herkunft dieses Rudertyps eindeutig fest, der demnach aus dem friesischen Seeraum mit dem auf Lübecks Siegeln dargestellten Schiff auch nach Lübeck kam.

Bildlich ist das für die großen Koggen auf den Siegeln erst seit 1242 durchgehend dargestellte Heckruder dagegen in Flandern bereits um 1180 nachgewiesen<sup>28</sup> und archäologisch an zwei Schiffsfunden vom Typ Bremen, nämlich in Bremen, An der Schlachte, um 1170<sup>29</sup> und im IJsselmeer Q 75 aus dem späten 12. Jahrhundert.<sup>30</sup> Diese das Steuern insbesondere der großen Koggen wesentlich erleichternde Neuerrungenschaft wurde in Lübeck sicher nicht später eingeführt, als diese Nachweise belegen. Wenn der Lübecker Rat trotzdem auf seinen Stadtsiegeln von 1226, 1256 und 1281 an den längst veralteten Tierköpfen und dem noch früher ausgemus-

<sup>27</sup> Detlev ELLMERS, Die Entstehung der Hanse, in: HGBll. 103, 1985, S. 3–40, hier S. 15–18. Auf der Quentovic-Münze ist der T-förmige Griff besonders deutlich zu erkennen: FENWICK, Graveney (wie Anm. 24), S. 250.

<sup>28</sup> ELLMERS, Das Goldene Schiff (wie Anm. 25).

<sup>29</sup> Das in Bremens Altstadt ausgegrabene Heckfragment einer Kogge mit erhaltener Ruderöse wird um 1170 datiert: Manfred RECH, Hinweise auf Alltag und Handwerk im mittelalterlichen Bremen, in: Bremer Archäologische Blätter N.F. 5, 1998/2000 (ersch. 2001), S. 29–62, hier S. 52.

<sup>30</sup> FENWICK, Graveney (wie Anm. 24), S. 205, Abb. 8.8 b-c. – Reinder REINDERS, cog finds from the ijsselmeerpolders, flevovericht nr. 248, Lelystad 1985, S. 15, Abb. 6 Q 75.

terten Seitenruder festhielt, musste er dafür einen handfesten Grund haben. Da hatte offensichtlich das Kölner Stadtsiegel als Vorbild gewirkt, auf dem schon 1149 dargestellt worden, welche Kräfte man dort bei der Stadtentstehung für ausschlaggebend hielt. Um genau das auch für Lübecks Gründung von 1143 oder 1159 aufzuzeigen, setzte der Rat das für Lübecks Handel entscheidend wichtige Schiff ins Siegel und verwies zugleich durch die inzwischen veralteten Tierköpfe und das noch ältere Seitenruder auf die Zeit der Stadtgründung.<sup>31</sup>

Als Quellen für das Aussehen von Koggen stehen also nicht nur die beiden als Koggen bezeichneten Siegelbilder von Stralsund und Lübeck zur Verfügung, sondern insgesamt 19 Siegelbilder die sich deshalb alle an die Koggendarstellung des Stralsunder Siegels von 1329 anschließen lassen, weil dieses die jüngste Ausbaustufe des Typs zeigt, so dass die älteren Stufen an den auf den betreffenden Siegeln noch nicht dargestellten „Zusätzen“ ablesbar sind. Die so mögliche genaue Bildanalyse lässt im Laufe von ca. 150 Jahren eine gut datierbare Abfolge von baulichen Veränderungen erkennen, die abgesehen von den (vielleicht zur Senkung der Baukosten<sup>32</sup>) weggelassenen Tierköpfen drei eindeutig beschreibbare Verbesserungen waren. Dabei vergegenwärtigen die Lübecker Siegel trotz ihrer Anfertigung im 13. Jahrhundert noch die älteste auf Siegeln dargestellte Phase mit dem Seitenruder vom Typ Firrer, das an realen Schiffen schon um 1170 durch das effektivere Heckruder ersetzt worden war. Dass ein Lübecker Ratsnotar auch diese sich von der Spätform auf dem Stralsunder Siegel von 1329 unterscheidende Frühform ausdrücklich als Kogge (*cogko sive liburna*) bezeichnete, ist eine willkommene Bestätigung für die Zuverlässigkeit der vorgelegten Bildanalyse, die allein aus der urkundlichen Überlieferung (einschließlich der zugehörigen Siegel) gewonnen wurde. Wer nur zwei statt der 19 für Form und Entwicklung der Kogge überlieferten Siegelbilder heranzieht, mag zu der irrigen Ansicht kommen, dass „ein eindeutig definierbarer Schiffstyp Kogge nicht existierte“ (S. 60). Die Auswertung der gesamten Bildüberlieferung belegt jedenfalls genau das Gegenteil:

1. Die Kogge war ein auf insgesamt 19 Stadtsiegeln dargestellter Schiffstyp mit stets wiederkehrenden, genau beschreibbaren Konstruktionsmerkmalen, an denen ihn die Zeitgenossen sicher erkannten. Das auf

---

<sup>31</sup> Detlev ELLMERS, Hansische Selbstdarstellung im Siegelbild, in: Das Gedächtnis der Hansestadt Lübeck. Festschrift für Antjekathrin Graßmann zum 65. Geburtstag, Lübeck 2005, S. 413–425, hier S. 416–418. – Vgl. auch DERS., Entstehung (wie Anm. 27), S. 22–28.

<sup>32</sup> JAHNKE, Handelsstrukturen (wie Anm. 2), S. 177, hat einleuchtend herausgearbeitet, dass Koggen für die Kaufleute keine aufwändig zu gestaltenden Prestigegegenstände waren, sondern möglichst kostengünstig zu erstellende Transportmittel.

den meisten dieser Siegel dargestellte Kreuz oben aus dem Mast weist die Kogge in Übereinstimmung mit der schriftlichen Überlieferung als friedliches Handelsschiff aus.<sup>33</sup>

2. Dieser Schiffstyp wurde zwischen ca. 1170 und 1329 baulich vervollkommenet durch Einführung des Heckruders, durch Verbesserung der Vorstevenkonstruktion in zwei Schritten und durch Übernahme von Kastellaufbauten ebenfalls in zwei Schritten. Für alle drei Verbesserungen brauchte man Form und Bauweise des Rumpfes nicht zu ändern, denn das Heckruder konnte man achtern ansetzen, die Verstärkungen des Vorstevens vorne vorbauen und die Kastelle oben draufsetzen, so dass der Schiffstyp stets als Kogge erkennbar blieb.
3. Erstmals hat Lübeck 1224 eine Kogge als Siegelbild verwendet, und zwar mit einer bewussten Rückblendung auf die Zeit der Stadtgründung. Nur die zur Hanse gehörenden Seehäfen sowie Brügges Vorhafen Damme folgten von 1242 bis 1367 in ihren Stadtsiegeln diesem Vorbild, allerdings ohne Bezug zu ihrer jeweiligen Gründung und ohne die Darstellung der Eidesleistung, sondern mit Koggebildern des jeweils neusten Bauzustandes. Erst als die Kogge in diesen Seehäfen um 1400 durch den größeren Holk verdrängt war, setzten auch Städte außerhalb der Hanse, wie z. B. Helsingør (1456) oder Nykøping (1556), und Landgemeinden, wie z. B. Vlieland (1590) kleine Koggen ohne Kastelle und z. T. mit sehr niedriger Bordwand in ihre Siegel.<sup>34</sup>

Der Quellenwert dieser Siegelbilder darf nicht unterschätzt werden, denn sie sind die offizielle Selbstdarstellung des jeweiligen Stadtrates.<sup>35</sup> In den genannten hansischen Seehäfen und Damme präsentierte er sich bis 1367 ausschließlich mit der Kogge, dem bis dahin größten Handelsschiff seines Hafens, als Zeichen der städtischen Wirtschaftskraft. Später trat an die Stelle der aus den Regionen um den Ärmelkanal übernommene noch größere Holk (Danzig 1400, Elbing 1433).<sup>36</sup> Die Seehäfen der umliegenden Länder wählten jeweils den bei ihnen wichtigsten Schiffstyp als Siegelbild. Obwohl auch in ihnen Koggen nicht nur als Schiffe der Hanse anlegten, sondern wenigstens in einigen auch heimisch waren, wie Paulsen mit Recht aufzeigt (S. 41–47), spielten diese dort doch eine so viel geringere Rolle, dass sie vor 1400 als Siegelbild gar nicht und danach nur in wenigen Häfen und deutlich als kleinere Schiffe auftraten. Auf Paulsens Frage, was die Kogge mit der Hanse zu tun hatte, gaben die Stadträte der

<sup>33</sup> Hans HORSTMANN, *Die Rechtszeichen der europäischen Schiffe im Mittelalter*, Bremen 1971, S. 21–40.

<sup>34</sup> EWE, *Schiffe auf Siegeln* (wie Anm. 19), S. 134, 167 u. 208.

<sup>35</sup> ELLMERS, *Hansische Selbstdarstellung* (wie Anm. 31).

<sup>36</sup> EWE, *Schiffe auf Siegeln* (wie Anm. 19), S. 128 u. 123.

hansischen Seehäfen bereits die Antwort: Nur dort war sie eine Zeitlang der wirtschaftlich wichtigste Schiffstyp, nicht mehr, aber auch nicht weniger. Wer heute in diesem Sinn von Hansekogge spricht, liegt jedenfalls nicht so falsch, wie Paulsen meint.

Nicht nur den Bild-, sondern auch den Schriftquellen sind entgegen Paulsens Meinung (S. 62f.) „detaillierte Merkmale ... zu entnehmen“, an denen man die Kogge als „Schiffstyp einer bestimmten Schiffbautradition“ erkennen kann. Im 13. und 14. Jahrhundert belieferte nämlich der Fernhandel holzarme Regionen so regelmäßigen mit spezifischen, standardisierten Koggebauteilen, dass dafür eigene Zollltarife festgelegt wurden, von denen einige sogar deren Maße überliefern. Paulsen erwähnt selber die besonders großen *koeghemasten* in der Dordrechter Zollrolle von 1287, weil er damit seine These stützen konnte, dass jedes große Schiff als Kogge bezeichnet wurde (S. 29f.). Diejenigen Bauteile, an denen die Kogge als ein Schiffstyp von spezifischer Bauart zu erkennen ist, hat er dagegen nicht erwähnt, obwohl sie in der Hansischen Umschau angezeigt waren.<sup>37</sup> Das ist die für weiträumigen Handel in Hamburg (1301), Preußen (1386, 1420) und Holland (1389) überlieferte Warenbezeichnung *cocghenbrede* oder *koggenborte*, die ja nur dann sinnvoll war, wenn sich die Planken der Koggen von den Planken anderer zeitgleicher Schiffe deutlich unterschieden.<sup>38</sup>

Dass die Kogge ein spätmittelalterlicher Schiffstyp war, der sich „in seinen Hauptmerkmalen ... fast durch zwei Jahrhunderte hansischer Geschichte gleich“ blieb, hatte bereits 1956 Paul Heinsius mit der oben angewandten klassischen Methode der vergleichenden Analyse von Bilderserien anhand der Siegelbilder und weiterer Schiffsdarstellungen in Buch- und Wandmalerei herausgearbeitet. Er beobachtete an diesem Schiffstyp auch „viele Verbesserungen im Laufe der Zeit“,<sup>39</sup> ohne allerdings die bauliche Entwicklung so präzise wie oben zu beschreiben. Hätte Paulsen diese Bildanalyse nachgelesen, dann hätte er erkannt, dass damit eine hinreichend „genaue Koggedefinition vorgegeben“ war. Er hätte sich dann nicht zu der falschen Behauptung verstiegen, dass erst die Schiffsarchäologie diese Definition aufgestellt habe, worauf er dann seinen Vorwurf der „self-

---

<sup>37</sup> HGBll. 125, 2007, S. 257.

<sup>38</sup> Detlev EILMERS, Hansischer Handel mit Schiffbauholz, in: Hans-Peter Baum, Rainer Leng, Joachim Schneider (Hg.), Wirtschaft – Gesellschaft – Mentalitäten im Mittelalter. Festschrift zum 75. Geburtstag von Rolf Sprandel, Stuttgart 2006, S. 63–78, hier S. 68; Zu Preußen 1420: HR I. 7, Nr. 275, S. 151, Art. 3. Den Hinweis verdanke ich Herrn Hammel-Kiesow.

<sup>39</sup> HEINSIUS, Das Schiff (wie Anm. 13), S. 55–69. Er wusste noch nicht, dass auch das Stralsunder Siegelbild als Kogge beglaubigt ist, so dass seine Abgrenzung gegen andere Schiffstypen noch nicht so scharf war, wie sie heute möglich ist.

fullfilling prophecy“ stützt, die angeblich durch die Identifizierung des Bremer Schiffsfundes als Kogge herbeigeführt wurde (S. 63–66). Tatsächlich entdeckte Siegfried Fliedner 1962 genau umgekehrt, dass die von Heinsius erarbeiteten Hauptmerkmale des Schiffstyps Kogge auf den Bremer Schiffsfund zutrafen. Fliedner hatte das große Glück, dass dessen Steuerbordseite bis zum oberen Handlauf der Kasteldeckreling vollständig erhalten war, so dass der Vergleich aller baulichen Details mit den Siegelbildern überhaupt erst möglich wurde. Dieser Vergleich wäre trotz des einmalig guten Erhaltungszustands ohne die Vorarbeit von Heinsius gar nicht möglich gewesen. Erst beides zusammen führte zu dem Ergebnis, das dann jeden Zweifel ausschloss: der Bremer Schiffsfund war eine Kogge, wie sie in der Serie der Siegelbilder überliefert ist. Fliedner hat diese Identifikation noch zusätzlich durch den Nachweis abgesichert, dass auch das Stralsunder Siegelschiff von 1329 (Abb. 1) als Kogge bezeichnet wurde. So konnte er den dendrochronologisch auf 1380 datierten Bremer Schiffsfund folgerichtig als die auf diesem Siegel dargestellte Spätform der Kogge herausstellen und gegen die im Lübecker Koggesiegel (Abb. 9) dargestellte Frühform abgrenzen.<sup>40</sup> Für die in Stralsund nicht dargestellten,<sup>41</sup> aus der Außenhaut herausragenden Köpfe der Querbalken des Bremer Schiffsfundes fand er die Entsprechung in den Siegelbildern von Damme (Abb. 4), Elbing (1367) und Harderwijk.

Mit dieser Identifizierung des Bremer Schiffsfundes als Kogge hat Fliedner die Quellenlage für diesen Schiffstyp um eine neue Dimension erweitert, weil sich an ihm dann auch weitere, auf den Siegeln nicht dargestellte Details der betreffenden Schiffbautradition erkennen ließen, die es ermöglichten, sowohl ältere als auch neu entdeckte Schiffsfunde an Nord- und Ostsee ebendieser Tradition zuzuweisen. Diese sofort als Koggen zu bezeichnen, hat die Verständigung zwischen Archäologen und Historikern erschwert. Es wäre besser gewesen, die baulichen Details all dieser Funde zunächst nach archäologischen Gepflogenheiten als Kennzeichen des Typs Bremen zu definieren. Damit hätte man sich für jeden neuen Schiffsfund Rechenschaft geben müssen, dass eine Identifizierung als Kogge allein über die Übereinstimmung mit der Bauweise des namengebenden Schiffsfundes möglich ist. Diese Rechenschaft hat sich z. B. der Archäologe Thomas Förster nicht ausreichend gegeben und die Bodenfragmente von zwei 1369 und 1378 gebauten Schiffen einer ganz anderen Schiffbautradition als der des Typs Bremen nur wegen ihrer großen Trag-

<sup>40</sup> FLIEDNER, Bremer Kogge (wie Anm. 17), S. 23–27.

<sup>41</sup> Da die Siegelbilder vereinfachte Stilisierungen der Schiffsansichten sind, ist nicht ohne weiteres zu folgern, dass in Realität fehlte, was nicht dargestellt wurde. Auswerten kann der Historiker nur die positiven Nachweise.



fähigkeit ohne irgendeine andere Anknüpfung an die historische Überlieferung als „große Koggen einer speziellen baltischen oder sogar mecklenburgischen Bauform“ publiziert,<sup>42</sup> was methodisch einfach unzulässig ist. Paulsen meint trotzdem, Förster habe zutreffend beschrieben, was vor ihm methodisch falsch gemacht worden sei (S. 68), zeigt damit aber nur seine eigene unzureichende Einschätzung der Forschungssituation an.

Vom Typ Bremen waren 2003 zwischen dem IJsselmeer im Südwesten und Stockholm im Nordosten insgesamt 18 Schiffsfunde bekannt.<sup>43</sup> Hier ist nicht der dadurch erzielte Wissenszuwachs darzulegen, sondern nur aufzuzeigen, dass der Typ Bremen unabhängig von der Identifizierung des Bremer Schiffsfundes als Kogge eine ganze Reihe weiterer signifikanter Übereinstimmungen mit der schriftlichen und bildlichen Koggeüberlieferung aufweist:

1. Beim Typ Bremen entsprechen Fundorte und Baujahre zwischen 1150 und 1410 mit deutlichem Schwerpunkt im 14. Jahrhundert dem, was wir aus Schriftquellen über Koggen wissen, nur zeigen die frühesten Baudaten, dass der Typ Bremen älter ist als die ersten Erwähnungen von Koggen.
2. Zum Typ Bremen gehören große und kleine Schiffe, was mit Paulsens Beobachtungen an Schriftquellen zu Koggen (S. 30) ebenso übereinstimmt wie mit den Koggedarstellungen auf Siegeln.
3. Von den großen Schiffen des Typs Bremen mit Kiellängen über 15 m hatte das Kollerup-Schiff von ca. 1150 wegen schlanker Rumpfform und relativ niedriger Bordwand die geringste Tragfähigkeit<sup>44</sup> und das Skanör-Schiff von 1396 die größte. Insgesamt zeichnet sich die von Paulsen herausgearbeitete Größensteigerung der Koggen in diesem Zeitraum (S. 61) auch bei den Schiffsfunden des Typs Bremen ab.
4. Die Planken des Typs Bremen unterscheiden sich von den Planken anderer zeitgleicher Schiffsfunde in der Tat so sehr, dass sie mit der Warenbezeichnung *koggeborte* unverwechselbar zu kennzeichnen waren.
5. Soweit der Erhaltungszustand Aussagen zulässt, hatten die Wrackfunde des Typs Bremen aus dem 14. Jahrhundert den vor den Innensteven vorgesetzten zusätzlichen Balkensteven, wie ihn die zeitgleichen Siegelbilder zeigen. Dagegen hatten die Wrackfunde dieses Typs von Kol-

---

<sup>42</sup> Thomas FÖRSTER, Große Handelsschiffe des Spätmittelalters. Untersuchungen an zwei Wrackfunden des 14. Jahrhunderts vor der Insel Hiddensee und der Insel Poel. Bremerhaven 2009, S. 256. Zur Kritik vgl. HGBll. 119, 2001, S. 139f. (Hiddensee, nach dem Fundplatz als Gellen-Wrack bezeichnet) und 122, 204, S. 219 (Poel).

<sup>43</sup> Ole CRUMLIN-PEDERSEN, Die Bremer Kogge – ein Schlüssel zur Geschichte des Schiffbaus im Mittelalter, in: G. Hoffmann u. U. Schnall, Die Kogge (wie Anm. 22), S. 256–271. Danach alle Angaben zu 1–7, sofern nicht besonders angemerkt.

<sup>44</sup> Per Kohrtz ANDERSEN, Kollerupkoggen, Thisted 1983.



lerup (um 1150) und dem IJsselmeer Q 75 (spätes 12. Jahrhundert)<sup>45</sup> an der Stelle noch nicht die vorgesetzte Leiste oder den Balken. Auch in diesem Detail stimmt also der Typ Bremen mit den an den Siegeln abgelesenen baulichen Veränderungen der Koggen in ihrer zeitlichen Folge genau überein.

6. An dem Wrack von Kollerup waren sogar der untere Teil des leicht gebogenen Vorstevens mit seinem abgerundeten Übergang zum Kiel und die diesen Steven überlappenden Planken ohne vorgesetzte Leiste oder Balkensteven erhalten. Dieser Schiffsfund des Typs Bremen war also genau so gebaut, wie das Schiff auf dem Lübecker Siegel von 1256 (Abb. 8), so dass auch diese bereits 1956 von Heinsius an den Siegelbildern erkannte Variante der Koggeform ihre genaue Entsprechung in einem Schiffsfund des Typs Bremen hat. Das Lübecker Siegelbild von 1281 (Abb. 9), das sich davon nur durch die darauf dargestellte dünne Leiste vor dem inneren Vorsteven unterscheidet (die um 1150 noch nicht üblich war), wurde, wie schon gesagt, zeitnahe ausdrücklich als Kogge bezeichnet. Diese Brücke zur schriftlichen Überlieferung weist das Schiff von Kollerup unabhängig von seiner Zugehörigkeit zum Typ Bremen erneut als Kogge aus. Gerade die Unterschiedlichkeit der beiden „Koggesiegel“ von Stralsund (Abb. 1) und Lübeck (Abb. 9) erweist sich also als Schlüssel zur Erkenntnis dessen, was die Zeitgenossen unter Kogge verstanden.
7. An den erhaltenen unteren Teilen der Achterstevenkonstruktion des Kollerup-Schiffes (um 1150) fehlt jede Spur einer Ruderöse,<sup>46</sup> wo sie an anderen Fragmenten des Typs Bremen von ca. 1170 und dem späten 12. Jahrhundert<sup>47</sup> erstmals nachgewiesen ist. Das Kollerup-Schiff muss also ein Seitenruder gehabt haben, wie es auf den Lübecker Siegeln als bildlicher Hinweis auf die Zeit der Stadtgründung dargestellt ist und damit den ältesten auf Siegeln dargestellten Bauzustand der Kogge zeigt.

Die hier vorgestellten vielfältigen Querverbindungen zwischen Schrift- und Bildquellen zur Kogge einerseits und den Schiffsfunden vom Typ Bremen andererseits bestätigen in ihrer zeitlichen Staffelung unabhängig von einander, dass nichts anderes als dieser Typ tatsächlich das Schiff ist, das die schriftliche Überlieferung Kogge nennt.

<sup>45</sup> FENWICK, Graveney (wie Anm. 24), S. 205.

<sup>46</sup> Die kleine Hacke ganz unten am Stevenknie zeigt kein Heckruder an, sondern diente einem nicht erhaltenen kleineren Holz als Stütze, das mit Eisennägeln an die Achterkante des Knies genagelt war, wie die darin erhaltenen Nagelreste zeigen; ANDERSEN, Kollerupkoggen (wie Anm. 44), S. 34.

<sup>47</sup> Siehe Anm. 29 und 30.

Nach Prüfung der Befunde am Typ Bremen und seinen erschließbaren, weit zurückreichenden Wurzeln stellte ich 1985 klipp und klar, aber mit weniger Getöse als Paulsen fest, dass die Kogge den skandinavischen Schiffen an Größe, Seetüchtigkeit und Segeleigenschaften keineswegs überlegen war, wie man bis dahin zumindest in Deutschland annahm. Paulsen hat meine diesbezügliche Aussage und die spätere Bestätigung durch die skandinavische Forschung zwar korrekt zitiert (S. 86), aber sich daran auf den folgenden Seiten offensichtlich nicht mehr erinnert. Als den Schiffen anderer Länder tatsächlich weit überlegen bezeichnete ich 1997 den mit Kanonen bestückten Dreimaster der westeuropäischen Entdeckungsfahrten, dessen mehr als 300 Jahre dauernde Herausbildung ich in fünf Einzelschritten darstellte. Als ersten Schritt dahin arbeitete ich die Einführung des Heckruders bei der Kogge heraus, was Paulsen so auslegt, als hätte ich damit die Kogge zu dem den Schiffen anderer Länder überlegenen Schiffstyp erklärt (S. 87, Anm. 322). Weiter unterstellt er mir, ich würde wegen Verwurzelung in einer überholten Eroberungsideologie die „unschlagbare Kogge“ propagieren (S. 89) und „vor dem Hintergrund deutscher Überlegenheitsphantasien“ anhand der Lübecker Siegelschiffe „auch an der technischen Front“ die Überlegenheit des Schiffs Hansekogge beweisen müssen (S. 102), um schließlich in der Zusammenfassung zu schreiben, dass „nach der immer noch maßgeblichen Hansetheorie von Detlev Ellmers ... angeblich die ‚Hansekogge‘ ... den entscheidenden Vorteil deutscher Kaufleute gegenüber ihren Konkurrenten in der Region“ ausgemacht hätte (S. 110). Deshalb sei hier noch einmal in aller Deutlichkeit betont, dass das nicht der von mir vertretene Forschungsstand ist!

Tatsächlich hatte ich in dem betreffenden Beitrag für den im Laufe des 13. Jahrhunderts immer deutlicher erkennbaren Erfolg jener Kooperation von Kaufleuten, die schließlich als Hanse in Erscheinung trat, gerade nicht den dafür benutzten Schiffstyp verantwortlich gemacht. Denn nicht Schiffe bestimmen den Handel, sondern der Handel bestimmt, welche Schiffe ihm nützlich sind. Er hat den Schiffbauern im 13. und 14. Jahrhundert immer größere Koggen abverlangt, wie Paulsen richtig herausgearbeitet hat (S. 65). Als vor 1400 keine Steigerung mehr möglich war, wurde die Kogge für ihn zweitrangig, er ließ sie einfach fallen und ersetzte sie durch den größeren Holk. Deshalb muss der Erfolg der Hanse eine ganz andere, marktwirtschaftliche Ursache gehabt haben, für die ich als Erster ein innovatives Handelskonzept aufgezeigt habe: „Die entscheidende Neuerung war ... das Einbeziehen des Binnenlandes in das Denken des seefahrenden Händlers als Resultat der mit der Gründung Lübecks zugleich vollzogenen Vereinigung der land- und seefahrenden Kauleute.“<sup>48</sup> Als einen von meh-

<sup>48</sup> ELLMERS, Entstehung der Hanse (wie Anm.27), S. 26f.

reren Belegen dafür hatte ich die beiden ersten Lübecker Siegel angeführt, die zeigen, wie ein Schiffer und ein von ihm auf seiner Kogge mitgenommener Mann in nicht seemännischer Kleidung sich gegenseitig einen Eid schwören.

Zur Veranschaulichung ließ ich die Umzeichnung von Herbert Ewe abbilden. Paulsen hat hier einmal das gemacht, was ich bei der Nutzung von Bildern als Geschichtsquellen auch in diesem Beitrag mehrfach eingefordert habe; er hat genau hingesehen und richtig festgestellt, dass der Schiffer darauf die Finger gar nicht in Schwurhaltung erhebt, und meinte, damit meinen Ansatz falsifiziert zu haben (S. 90–93). Aber Paulsen und ich sind beide darauf hereingefallen, dass Ewes Umzeichnungen hier wie auch in vielen anderen Details nicht korrekt sind, man muss sie stets an genaueren Abbildungen überprüfen. Mir lag und liegt auch jetzt ein Abdruck des 2. Lübecker Siegels vor, auf dem eindeutig auch der Schiffer die Hand zum Schwur erhoben hat (vgl. Abb. 8). Fotos zeigen dasselbe auch für das erste Siegel. Damit ist Paulsens Interpretation des Mannes in nicht seemännischer Kleidung als Pilger (S. 96 und 109) die Grundlage entzogen. Dagegen lässt sich anhand neuer Forschungsergebnisse mein Ansatz von 1985 weiter präzisieren. Wir sehen die beiden Männer sich auf der im Hafen liegenden Kogge gleichberechtigt gegenüberstehen und noch vor Fahrtbeginn ihre Fahrgenossenschaft durch gegenseitige Eide konstituieren. Wie Ernst Pitz herausgearbeitet hat, war das in der fürs Mittelalter charakteristischen ritualisierten Form der Eidesleistung das unumstößliche Versprechen, eng zusammenzuarbeiten und einander jeden Beistand zu leisten. Er stellt fest, dass derartige „Versprechen der Einzelnen ... den Kern jener Genosseneide gebildet haben, auf denen das mittelalterliche Einungsrecht und die Einung freier Männer ... beruhten“.<sup>49</sup>

Paulsen betont mit Recht, dass auch die Entscheidung für diese Darstellung nicht im luftleeren Raum, sondern in einer konkreten wirtschafts- und machtpolitischen Konstellation getroffen wurde (S. 99), die er aber falsch einschätzt, weil das Siegel entgegen seiner Meinung nicht erst 1226 entstand, als Lübeck Reichsstadt wurde (S. 94), sondern schon 1223<sup>50</sup> zur Zeit der dänischen Königsherrschaft. Egal wie Lübeck damals zum König stand, umging der Rat mit dem Siegelbild jeden Hinweis auf den Stadtherrn. Statt dessen besann er sich mit Umsicht und Geschick auf seine

<sup>49</sup> Ernst PITZ, Bürgereinung und Städteeinung. Studien zur Verfassungsgeschichte der Hansestädte und der deutschen Hanse (QDhG 47), Köln u. a. 2001, S. 223.

<sup>50</sup> Wolfgang PRANGE, Beobachtungen an den älteren Lübecker Urkunden 1222–1230, in: O. Ahlers u. a. (Hg.), Lübeck 1226. Reichsfreiheit und frühe Stadt. Lübeck 1976, S. 87–96. Das älteste erhaltene Siegel hängt an einer Urkunde von 1224; an einer von 1223 ist es zwar nicht erhalten, kann aber nicht gut ein anderes gewesen sein.

eigenen Wurzeln: Er stellte mit dem Genosseneid den Kern seiner eigenen, auf Bürgereinung aufbauenden Verfassung heraus. Er setzte mit der Kogge den Schiffstyp ins Bild, mit dem die Lübecker Kaufleute, aus deren Reihen sich ja der Rat rekrutierte, ihren Fernhandel über die Ostsee betrieben. Er wies mit den Bildzeichen des technisch längst überholten Seitenruders und der unmodern gewordenen Tierköpfe darauf hin, dass dieser Schiffstyp schon seit der Gründung der Stadt zur Verfügung stand. Und er zeigte schließlich durch den deutlich als Nicht-Seemann gekennzeichneten Schwörenden im Vorschiff, worauf die Attraktivität der neu gegründeten Hafenstadt beruhte, dass dort nämlich von Anfang an die über Land fahrenden Kaufleute damit rechnen konnten, mit den seefahrenden Kaufleuten Fahrgenossenschaften zu bilden, um an die Märkte jenseits der Ostsee mitgenommen zu werden. Im Gegensatz zu den die jeweilige Stadtgründung thematisierenden Siegel im alten Reich<sup>51</sup>, führte das Lübecker Siegel die Stadtgründung also weder auf eine Kirchengründung *Dei gratia* noch auf eine Beauftragung durch einen Fürsten zurück, sondern auf eine rein bürgerlich-kaufmännische Initiative. Dass kein anderer Stadtrat sein hohes bürgerliches Selbstbewusstsein jemals wieder so stark im Siegel zum Ausdruck brachte, sei deshalb hervorgehoben, weil Paulsen an mehreren Stellen gegen die „Sichtweise der gesellschaftlichen Überbewertung des Kaufmanns vor allem im 13. Jahrhundert“ polemisiert (S. 101; 110f.), obwohl doch die Hanse eine Einung zum Zweck des Handels war.

Der Lübecker Rat, der in seinen beiden ersten Siegeln die kaufmännischen Grundlagen der Stadtgründung so mutig herausgestellt hatte, wandelte im Siegel von 1281 die gegenseitige Eidesleistung gleichberechtigter Männer in die Darstellung einer nicht mehr gleichrangigen Beziehung um (Abb. 9): Der Mann im Vorschiff gibt nämlich mit dem Gestus des Anordnens an, wohin die Reise gehen soll, was der Mann am Ruder ohne jede darauf reagierende Geste sozusagen stillschweigend akzeptiert.<sup>52</sup> Weshalb es zu dieser Änderung kam, geht aus der Entwicklung des Lübecker Seehandels eindeutig hervor. Die anfängliche Gleichberechtigung der durch die beiden unterschiedlich dargestellten Männer repräsentierten Kaufmannsgruppen wandelte sich im Laufe des 13. Jahrhunderts durch den schrittweisen Übergang zur schriftlichen Geschäftsführung des Kaufmanns.<sup>53</sup> Dadurch brauchten die Kaufleute, die kein Schiff besaßen, ihre Warentransporte nicht mehr selbst zu begleiten, sondern konnten von ihrer

---

<sup>51</sup> ELLMERS, *Hansische Selbstdarstellung* (wie Anm. 31), S. 414f.

<sup>52</sup> So schon Jochen GOETZE, *Zur Bedeutung der Lübeckischen Schiffssiegel*, in: ZVLGA 61, 1981, S. 229–237.

<sup>53</sup> Detlev ELLMERS, *Alltag auf Koggen nach Bildern, Funden und Texten*, in: G. Hoffmann u. U. Schnall, *Die Kogge* (wie Anm. 22), S. 262–293, hier S. 179.

Schreibkammer aus mit kurzen Handelsbriefen sogar an mehreren Orten gleichzeitig disponieren.<sup>54</sup> Dadurch erlangten sie rasch große Handelsvorteile gegenüber ihren schiffbesitzenden Kollegen, die ihren Handel gar nicht anders treiben konnten als mit ihrem eigenen Schiff, also stets selber ihre Waren begleiten mussten und nicht gleichzeitig an mehreren Orten Handel treiben konnten. Kurz, ihr Handel wurde zweitrangig; die ursprünglich den Handel über die Ostsee allein betreibenden schiffbesitzenden Kaufleute wurden von ihren durch Nutzung aller Möglichkeiten der schriftlichen Geschäftsführung besonders reich gewordenen Kollegen allmählich zu bloßen Transporteuren mit vergleichsweise bescheidenem Eigenhandelsanteil herabgedrückt, sie galten fortan als Schiffer. Um 1280 war dieser Prozess in Lübeck so weit gediehen, dass der von den reichen Kaufleuten beherrschte Rat sich veranlasst sah, diese neue Realität in einem neuen Siegel zum Ausdruck zu bringen. Mit dieser Anpassung an die neuen Gegebenheiten zeigt er aber zugleich, dass auf den älteren Siegeln mit dem nicht seemännisch gekleideten Mann im Vorschiff in der Tat der ursprünglich nur landfahrende Kaufmann gemeint war.

Um so dringlicher stellt sich die Frage, warum seefahrende Kaufleute auf ihren Schiffen von Lübeck aus binnenländische Kaufleute regelmäßig mitnahmen. Dazu nimmt Paulsen mehrmals Stellung (S. 87f.; 98), war doch solche Mitnahme im Seehandel des 12. Jahrhunderts alles andere als selbstverständlich. Die seefahrenden Kaufleute waren darauf angewiesen, mit ihren Schiffen Hafenplätze ansteuern, auf deren Ufermärkten möglichst viele Kunden auf Landwegen, gegebenenfalls auch auf Flüssen, zusammenströmten, um Waren von jenseits des Meeres zu erwerben. Typisch für diese Phase des Handels sind die Soester Schleswigfahrer<sup>55</sup>, die mit ihren Fuhrwerkskolonnen in Schleswig die erste Gelegenheit hatten, mit den Seefahrern aus allen Regionen der Ostsee zusammenzutreffen. Dass letztere, wie Jahnke als selbstverständlich annahm, einfach ihre Schleswiger Kunden dorthin mitnahmen, wo sie selber die Waren erwerben, die sie in Schleswig verkaufen wollten, stimmt mit der Überlieferung nicht überein, denn für die Soester Schleswigfahrer war Schleswig Endstation. Abgesehen davon ist Jahnkes Annahme aber auch nicht einsichtig. Warum sollten die Seefahrer auch nur einen solchen Kunden mitnehmen und damit in ihrer eigene Domäne zum Konkurrenten machen, so kritisiert Paulsen diesen Ansatz mit Recht (S. 87f.). Um so gespannter ist man auf

---

<sup>54</sup> Fritz RÖRIG, *Die europäische Stadt im Mittelalter*, Göttingen 1955, S. 25f. – Stuart JENKS, *Werkzeug des spätmittelalterlichen Kaufmanns: Hansen und Engländer im Wandel von memoria zur Akte*, in: *Jahrbuch für Fränkische Landesforschung* 52, 1992, S. 283–319, hier S. 283–291.

<sup>55</sup> JAHNKE, *Handelsstrukturen* (wie Anm. 2), S. 150.

seine eigene Erklärung dafür, weshalb die Handelsfahrten der Kaufleute aus dem Binnenland in Lübeck nicht so endeten wie die der Schleswighfahrer in Schleswig, sondern von dort nach Gotland und darüber hinaus weiterführten. Er beruft sich auf Heinrichs von Lettland Aussage zu 1211, dass Kaufleute in Lübeck ihre Reise nach Gotland verschoben, ihre Waren und Geschäfte zurückstellten und mit all ihren Schiffen die Ankunft der Pilger abwarteten. Dann schreibt Paulsen, dass „die seefahrtsunkundigen Westfalen zu den Ostseeläuten gelangten, ... wie alle die niederdeutschen Pilger“ (S. 98), und tischt dem Leser damit genau das auf, was er zehn Seiten vorher mit Recht an Jahnke kritisiert hatte.

Wenn sich die um die Mitte des 12. Jahrhunderts von Lübeck absegelnden Seekaufleute im Gegensatz zu ihren von anderen Häfen abfahrenden Kollegen bereit fanden, regelmäßig Kaufleute aus dem Binnenland mitzunehmen, müssen sie sich davon statt Konkurrenz einen handfesten Vorteil versprochen haben. D. h., sie müssen erstens erkannt haben oder darauf hingewiesen worden sein, dass nicht nur sie den Landfahrern, sondern auch diese ihnen etwas zu bieten hatten, und das können nach Lage der Dinge nur deren genaue Kenntnis des binnenländischen Verbrauchermarktes sowie deren damit verknüpfte Handelsverbindungen gewesen sein. Zweitens mussten sie die Mitnahme von der Bedingung abhängig machen, dass diese Kenntnisse und Verbindungen der Landfahrer auch ihnen zugute kommen, und nicht in Konkurrenz gegen sie eingesetzt werden konnten. Herausgekommen ist dabei die von mir bereits 1985 beschriebene, in der damals üblichen Form der beeidigten Einung abgeschlossene Kooperation, die den gemeinsamen Handel fortan über Sand **und** See führte, wie die später überlieferte griffige Formel für dieses neue und, wie sich zeigen sollte, sehr erfolgreiche Handelskonzept lautete. Dass die im 13. Jahrhundert aufkommende schriftliche Geschäftsführung die seefahrenden Kaufleute schließlich doch den Kürzeren ziehen ließ und sie zu bloßen Schiffen degradierte, konnten sie Mitte der 12. Jahrhunderts nicht absehen. Die Lübecker Siegel bleiben also weiterhin Belege für die von mir 1985 aufgezeigte marktwirtschaftliche Innovation, obwohl Paulsen schreibt, dass Jahnke diese Siegelinterpretation „nachhaltig in Frage gestellt“ habe (S. 101).

Tatsächlich aber können Jahnke und ich viel von einander lernen. Jedenfalls hat mir Jahnke überzeugend dreierlei gezeigt<sup>56</sup>. Erstens kam besagte Innovation nicht erst im Lübeck Heinrichs des Löwen zum Tragen, sondern bereits seit 1143 im Lübeck des Schauenburger Grafen. Zweitens verursachte ihr Einsatz nicht einen plötzlichen Dammbruch, sondern „nur“

---

<sup>56</sup> Ebd. S. 145–185.

eine langsame, schrittweise Veränderung der älteren Handelsstrukturen. Drittens überquerten die Kaufleute aus Westfalen die Elbe nicht bei Hamburg, sondern bei Artlenburg, der einzigen Stelle im Herzogtum Sachsen, an der Kaiser Barbarossa Lübeck nicht vom Zoll befreite. Mit Jahnkes Einschätzung der Straßenverbindung Lübeck-Hamburg für den Ost-West-Handel stimme ich schon 1985 überein. Jahnke dagegen hat m. E. in einigen Punkten die Schifffahrtssituation nicht zutreffend eingeschätzt. Seine Annahme zur Mitnahme von Konkurrenten auf Schiffen aller Ost-seeanrainer hatte bereits Paulsen kritisiert (S. 87f.). Die tatsächliche Aussage der Lübecker Siegel wurde oben erörtert.<sup>57</sup> Im übrigen interpretiere ich einige von Jahnke angeführte Quellenbelege anders als er. Der von ihm zitierte Artikel 15 des auf Soester Vorbild beruhenden Medebacher Stadtrechts von 1165 ist deshalb ein wichtiger Schlüsseltext, weil er die Situation gut zwanzig Jahre nach der Stadtrechtverleihung an Lübeck und vier Jahre nach Abschluss des Artlenburger Vertrages beleuchtet, der den von Lübeck absegelnden Kaufleuten den entscheidenden Zugang zu den bis Nowgorod reichenden Handelsverbindungen der Gotländer gewährte:

*Qui pecuniam suam dat alicui concivi suo, ut inde negocietur in Datia vel Rucia vel in alia regione ad utilitatem utriusque, assumere debet concives suos fideles, ut videant et sint testes huius rei.*<sup>58</sup>

Mit Jahnke stimme ich überein, dass mit *Datia* Schleswig gemeint ist, und dass die alte, schon vor Lübecks Gründung bestehende Route der Schleswigfahrer auch danach noch nichts von ihrer Attraktivität eingebüßt hatte. Da aber die kurzen Handelszielangaben in Rechtstexten nicht Zwischenstationen, sondern nur Endstationen nennen, kann die Fahrt nach *Rucia*, womit hier Nowgorod gemeint ist, nicht, wie Jahnke annimmt, über Schleswig gelaufen sein. Nach Nowgorod konnten also zwar jederzeit Kaufleute aus dem kleinen Medebach im Sauerland gelangen, aber nur, wenn sie sich in Lübeck auf einer Lübecker Kogge einschifften, um die nur dort gültigen Privilegien des Artlenburger Vertrages auch für sich zu nutzen und über Gotland bis Nowgorod vorzustößen, wo sie im gotländischen St. Olafshof Gastrecht genossen. Dass dafür zumindest bis zur Mitte des 13. Jahrhunderts sozusagen intern zwischen dem Medebacher Kaufmann und dem Lübecker Ostseekaufmann auf seiner Kogge das Versprechen gegenseitigen Beistands in Form der beeideten Einung die unum-

<sup>57</sup> Im Gegensatz zu Carsten JAHNKE, Zur Interpretation der ersten Lübecker Schiffssiegel, in: ZVLGA 88, 2008 S. 9–24.

<sup>58</sup> Zitiert nach JAHNKE, Handelsstrukturen (wie Anm. 2), S. 150: Wenn jemand sein Geld einem Mitbürger mitgibt, dass dieser in Dänemark oder Russland oder in einer anderen Region damit zu beiderseitigem Nutzen Handel treibt, so ist er verpflichtet, verlässliche Mitbürger herbeizuziehen, damit sie dieses sehen und dafür Zeugen sind.



gängliche Voraussetzung war, ist an den beiden ersten Lübecker Siegeln abzulesen. Schließlich geht aus dem zitierten Medebacher Artikel noch hervor, dass bereits 1165 das benötigte Handelskapital in der Form der *wedderlegginge* aufgebracht werden konnte, die Albrecht Cordes so eindrucksvoll beschrieben hat, dass hier der Verweis auf ihn genügen muss.<sup>59</sup> Genau nach diesem für Medebach erstmals erkennbaren Schema funktionierte hansischer Seehandel vom ersten Privilegienerwerb 1161 bis zum Ende der Hanse im 17. Jahrhundert!

Da es nur die Lübecker Koggenfahrer waren, die ihren binnenländischen Kollegen die oben beschriebene Mitfahrgelegenheit boten, war die Voraussetzung für eine umfangreiche Nutzung dieser Möglichkeit, dass die Lübecker selbst genügend solche Schiffe besaßen und nicht der Mangel an Schiffsraum herrschte, den Jahnke annimmt und mit Schiffen der übrigen Ostseeanrainer kompensieren lässt. Tatsächlich aber berichtet Hel mold von Bosau bereits 1151, also nur wenige Jahre nach der Zerstörung von 1147: *Forum quoque Lubicense crescebat in singulis dies, et augebantur naves institutorum eius.*<sup>60</sup> Da sich *eius* nicht auf auswärtige Marktbesucher sondern auf dessen Einwohner bezieht, liegt also ein gewichtiges Zeugnis dafür vor, dass schon im Schauenburgischen Lübeck in wachsender Zahl Kaufleute zuzogen, die eigene Schiffe besaßen. Auch Lübecks Schiffssiegel zeigen als entscheidenden Punkt für Lübecks Aufstieg schon während der Gründungsphase eigenen Schiffsbesitz an. Wie anziehend die durch eigene Lübecker Schiffe gebotenen Handelsmöglichkeiten über die Ostsee für Binnenländer waren, geht nicht nur aus dem angeführten Medebacher Text hervor, sondern auch aus Heinrichs des Löwen Vorwurf, dass das frühe Lübeck ihm Kaufleute aus Bardowick abgezogen habe. Die verfügbaren Quellen bieten also keinen Anlass, mit Jahnke für das frühe Lübeck Mangel an Schiffsraum anzunehmen und unter Verkennung der Aussagemöglichkeiten der wenigen archäologischen Funde, die sich bestimmten Schiffbautraditionen zuweisen lassen,<sup>61</sup> verstärkten eigenen Schiffbau erst am Ende des 12. Jahrhundert anzusetzen.

---

<sup>59</sup> Albrecht CORDES, Wie verdiente der Kaufmann sein Geld? Hansische Handelsgesellschaften im Spätmittelalter. Lübeck 2000; DERS., Spätmittelalterlicher Gesellschaftshandel im Hanseraum (QDhG, N.F. 45), Köln u. a. 1998, S. 121–124.

<sup>60</sup> Zitiert nach JAHNKE, Handelsstrukturen (wie Anm. 2), S. 160: Auch der Lübecker Markt wuchs täglich und die Schiffe seiner Kaufleute wurden vermehrt.

<sup>61</sup> Detlev ELLMERS, Bodenfunde und andere Zeugnisse zur frühen Schifffahrt der Hansestadt Lübeck. Teil 2: Bauteile und Ausrüstungsgegenstände von Wasserfahrzeugen aus der Grabung Alfstraße 38 und An der Untertrave/Kaimauer, In: LSKA 18, 1992, S. 7–21, Abb. 1–3, Taf. 1–2. In der archäologischen Quellenkritik kommt hier der Fehler der zu kleinen Zahl zum tragen, der keine Schlüsse aus dem Nichtvorhandensein zulässt.



Als Fazit halte ich fest: Von der ersten Gründung Lübecks 1143 über den Artlenburger Vertrag von 1161 bis zur Gründung des St.-Peter-Hofs in Nowgorod 1191/92 erschlossen sich niederdeutsche Kaufleute mit einem innovativen Handelskonzept auf den von Lübeck abseglenden Koggen die Ostsee als Handelsraum. Die zeitweilige diplomatische Unterstützung durch Heinrich den Löwen hat dabei zwar das Fußfassen erleichtert, aber nicht den Handel erfolgreich gemacht. Wir wissen heute nicht zuletzt durch die große Rolle der Werbung, welcher ein entscheidender Marktfaktor der Verbraucher ist, um den sich aber die Hanseforschung bisher wenig Gedanken gemacht hat. Die von Lübeck lossegelnden Kaufleute waren deshalb bis in die östlichsten Winkeln der Ostsee erfolgreich, weil sie über Lübeck einen nahezu unbegrenzt aufnahmefähigen Verbrauchermarkt beliefern konnten, der von dort mehr als 400 km ins Binnenland hineinreichte. Auch wenn Paulsen sich noch so sehr bemüht, die Sekundärnutzung der Koggen für Transporte von Kreuzfahrern, Siedlern usw. und für Kriegseinsätze oder Aktionen gegen Seeräuber herauszustellen, was ja nie bestritten wurde, so muss er doch die Primärnutzung für friedlichen Handel zugestehen.