

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

DIE KOGGENDISKUSSION IN DER FORSCHUNG

METHODISCHE PROBLEME UND IDEOLOGISCHE VERZERRUNGEN*

von Reinhard Paulsen

Inhaltsverzeichnis

I.	Truppen-, Kreuzfahrer- und Pilgertransporte	21
	Transport von Kreuzfahrern ins Baltikum	22
	Städtische Koggen gegen Waldemar	25
	Orlog-Koggen in Hamburg	27
II.	Die Größe von Koggen	29
	Von großen und kleinen Schiffen	29
	Ein Blick über den Tellerrand	31
	Über die Schiffsgößenbestimmung	33
	Zollrollen und andere Bestimmungen	35
III.	Wem gehörten die Koggen?	38
	Private und komunale Koggenfahrt	38
	Gab es eine „Hansekogge“?	41
IV.	Liburnen	47
	Liburnen in den Hamburger Kämmereirechnungen	47
	Liburnen – große Fenhandels- und orlog-Schiffe	49
	Liburnen in privatem Besitz	51
	Der Begriff <i>liburna</i> bei Isidor von Sevilla	51
V.	Koggen gleich Liburnen	55
VI.	Methodische Probleme der Forschung	61
	Keine definierten Schiffstypen im Mittelalter	61
	Archäologische Schiffsbestimmung und das Mittelalter	62
	Die Bremer Kogge: a self-fulfilling prophesy?	63
	Der Zweck von Siegelschiffen	66
	Forschung und politische Interessen	68
VII.	Völkische Hansesicht und Umdeutung nach dem Weltkrieg	70
	Nationalsozialistische Ausschlichtung der Hanse	70

* Diese Ausarbeitung entstand im Zusammenhang mit der Bearbeitung des kommunalen Schifffahrtswesens, wie es den Hamburger Kämmereirechnungen der Jahre 1350 bis 1500 zu entnehmen ist. Es zeigte sich, dass vor allem bei der Bearbeitung der Koggen und ihrer Bedeutung für die spätmittelalterliche Schifffahrt Hamburgs die Forschungsdiskussion um die Kogge in den vergangenen 60 Jahren nicht außer acht gelassen werden kann. Die Bearbeitung dieses Aspektes hat sich unausweichlich zu einem eigenen Thema ausgewachsen, das deshalb hier getrennt von den Arbeiten an meiner Dissertation präsentiert werden soll.

	Rörigs „Fundamentalsatz“ vom Ganzen ohne Teile	74
	Rörigs Engagement im NS-Staat	77
	Umdeutung statt Neubewertung	81
VIII.	Keine <i>coniuratio</i> auf Lübecker Schiffssiegeln	86
	Westfalen im Osten	87
	Nur einer schwört	90
	Was drücken die Siegel aus?	93
	Lübeck, Kaiser und Reich	96
IX.	Ideologische Verzerrungen und neue Schwenks	99
	Der Kaufmann im Gefolge der Mächtigen	99
	Forschung und Zeitgeist im geteilten Deutschland	102
	Gibt es einen Paradigmenwechsel?	103
X.	Zusammenfassung	108

Die Kogge war eines der mittelalterlichen Transportschiffe. Sie wurde von der deutschen Hanseforschung in den vergangenen 30 Jahren ungewöhnlich intensiv und kontrovers diskutiert. Da die Bestimmung und Einordnung eines einzelnen Schiffstyps an sich eine wissenschaftlich unspektakuläre Arbeit ist, scheint es in diesem Fall um mehr gegangen zu sein.¹ Zum einen wurde diese Diskussion von der Schiffsarchäologie getragen, denn die Koggenfrage war eng mit dem großen Bremer Schiffsfund und dem Aufbau eines Nationalen Schifffahrtsmuseums in Bremerhaven verbunden. Zum anderen war die Koggendiskussion für die Einschätzung der Rolle Lübecks und des historischen Prozesses der Entstehung der Hanse von Bedeutung. Ein Beitrag von Detlev Ellmers von 1985² setzte seinerzeit neue Maßstäbe zum Verständnis der Entstehungsgeschichte der Hanse, nachdem Ellmers bereits 1972 die Geschichte der Kogge auch unter schiffsarchäologischen Gesichtspunkten nachgezeichnet hatte.³ 2003 er-

¹ Als Bearbeiter der Rubrik zu Schifffahrt und Schiffbau der Hansischen Umschau in den Hansischen Geschichtsblättern referierte und bewertete Detlev Ellmers 2001 den damals aktuellen Stand der Koggendiskussion (Weski, Crumlin-Pedersen, Dammann, Daly / Eriksen / Englert, Westphal, Nickel, Quijada, Paardekoper, Lüth/Förster): Detlev ELLMERS, Rezensionen in der Hansischen Umschau über die Auseinandersetzungen um die Kogge, in: HGbl. 119, 2001, S. 234–239. Aus der früheren Literatur zum Thema Schifffahrt und Kogge seien vor allem die beiden Altmeister hervorgehoben, die auch heute noch immer wieder zu Rate zu ziehen sind: Walther VOGEL, Geschichte der deutschen Seeschifffahrt, Bd. 1: Von der Urzeit bis zum Ende des XV. Jahrhunderts, Berlin 1915, im besonderen das Kap. 9 und darin Abschn. b, S. 491–496 und Bernhard HAGEDORN, Die Entwicklung der wichtigsten Schiffstypen bis ins 19. Jahrhundert, Berlin 1914, S. 10–24. 1956 schlug Heinsius (Paul HEINSIUS, Das Schiff der Hansischen Frühzeit, (1. Aufl. 1956), 2. Aufl. Köln/Wien 1986) den großen Pflock ein. Die schiffsarchäologisch bestimmte Koggendiskussion setzte 1968 mit dem Bremer Schiffsfund ein: Siegfried FLIEDNER / Rosemarie POHL-WEBER, Die Bremer Kogge, Heft 19 des Focke Museums, 4. Aufl. Bremen 1974.

² Detlev ELLMERS, Die Entstehung der Hanse, in: HGbl. 103, 1985, S. 3–40.

³ Detlev ELLMERS, Frühmittelalterliche Handelsschifffahrt in Mittel- und Nordeuropa, Neumünster 1972, S. 63–75.

schien, gewissermaßen als eine Art vorläufiger Schlusspunkt, das große Koggenbuch des Deutschen Schiffahrtsmuseums.⁴ Timm Weski meldete 2006 noch einmal seine grundsätzlichen Zweifel am Umgang mit der Koggenfrage an, ohne dass eine Annäherung der Standpunkte oder neue Aspekte erkennbar wurden.⁵ 2008 nimmt Carsten Jahnke den – und das sei betont – geschichtswissenschaftlichen, nicht schiffsarchäologischen Koggenfaden im Zusammenhang mit Ansätzen einer Neubewertung der Handelsstrukturen im Ostseeraum, d. h. explizit, einer Neubewertung der Hanseentstehung, wieder auf.⁶ In seinem Buch über die „Schiffe der Hanse“ beschäftigt sich Thomas Förster 2009, nunmehr wieder von schiffsarchäologischer Seite her, mit der Koggenproblematik, bzw. er geht auf sie nicht ein und rezipiert Ellmers kritiklos.⁷ In der neuesten Abhandlung über hansische Schifffahrt⁸ geht auch Günter Krause der Koggendiskussion aus dem Wege. Er präsentiert Detlev Ellmers' Interpretationen von Kogge und Hanseentstehung, incl. der des Lübecker Schiffssiegels, wie selbstverständlich als Allgemeingut der Forschung.⁹ So sollte nicht mit immer noch schwelenden Grundproblemen der wissenschaftlichen Auseinandersetzung umgegangen werden. Es handelt sich um das Problem einer dem Mittelalter gerecht werdenden, schiffstypenmäßigen Bestimmung der Wasserfahrzeuge, die in den Quellen „Kogge“ genannt werden. Außerdem geht es nach wie vor um die historische Rolle, welche die Kogge in der Geschichte der Hanse und für sie gespielt hat. In diesem Artikel soll nun der Versuch unternommen werden, die bisherige Forschungsdiskussion zu hinterfragen und neu zu bewerten.

I. Truppen-, Kreuzfahrer- und Pilgertransporte

Wenn die historische Forschung sich mit spätmittelalterlicher Schifffahrt im west- und nordeuropäischen Raum beschäftigt, wird das mehr oder weniger ausschließlich als wirtschaftsgeschichtliches und handelspolitisches Thema bearbeitet. Es geht um Warenströme, Handelsnetze, Kaufmannsstädte und Schifffahrt als Warentransport und als Hilfsgewerbe des

⁴ Gabriele HOFFMANN / Uwe SCHNALL (Hrsg.), *Die Kogge*. Sternstunde der deutschen Schiffsarchäologie, Bremerhaven/Hamburg 2003.

⁵ Timm WESKI, Wurde wirklich eine Kogge gefunden? in: *Antike Welt* 37, 2006, S. 91–96.

⁶ Carsten Jahnke, Handelsstrukturen im Ostseeraum im 12. und beginnenden 13. Jahrhundert. Ansätze einer Neubewertung, in: *HGbl.* 126, 2008, S. 145–185, hier S. 177–180, und Carsten JAHNKE, Zur Interpretation der ersten Lübecker Schiffssiegel, in: *ZVLGA* 88, 2008, S. 9–24.

⁷ Thomas FÖRSTER, *Schiffe der Hanse*, Rostock 2009, S. 65–66.

⁸ Günter KRAUSE, *Handelschifffahrt der Hanse*, Rostock 2010.

⁹ KRAUSE, *Handelschifffahrt* (wie Anm. 8), S. 14–15, 17.

Handels. Dabei tritt die gesamtgesellschaftliche, spätmittelalterliche Realität leicht in den Hintergrund und damit die notwendige Relativierung von Kaufmanns- und Städtemacht und ihrer, aus bescheidenen Anfängen über erhebliche Zeiträume sich entwickelnden, bürgerlichen Emanzipation in einer feudal-hierarchischen Adelsgesellschaft und einer umfassend klerikal dominierten Lebenswelt. Es wird zu zeigen sein, dass dieser einseitige Blick auf Handel und Schifffahrt seine Ursachen hatte und sich verzerrend auf die gängigen Lehrmeinungen ausgewirkt hat. Suchen wir also hier einen etwas anderen Zugang.

Transport von Kreuzfahrern ins Baltikum

Steigen wir in die Geschichte Anfang des 13. Jahrhunderts in einer Zeit ein, als es an der Ostsee erst eine einzige deutschrechtliche Stadt, nämlich Lübeck an der Trave gab und Riga als zweite dieser Städte gerade entstand. Durch Heinrich von Lettland¹⁰ erfahren wir, dass im Jahr 1200 die Liven noch selbst dem deutschen Bischof ihre eigene *civitas* Riga zeigten.¹¹ Im Sommer des Folgejahres baute der *episcopus cum peregrinis* die günstig gelegene, eigene Stadt Riga auf.¹² Wir hören durch Heinrich von umfangreichen Einsätzen von Koggenschiffen in der Ostsee, die mit dem damaligen Handel wenig zu tun hatten. Zunächst war die Lage noch friedlich gewesen, als Meinhard, ein Augustiner aus dem Kloster Segeberg, sich 1185 Kaufleuten anschloss, die freundschaftliche Beziehungen die Düna hinauf pflegten, um zu missionieren.¹³

Die Aktivitäten Meinhards waren ein erstes Vortasten. Zwischen dem Bau zweier Burgen erhielt er vom Bremer Erzbischof die Bischofsweihe.¹⁴ Meynards Wirken war der Einstieg in eine klerikale Eroberungsstrategie im baltischen Nordosten und verband sich ab 1198 durch die Kreuzzugsaktivitäten des neuen Bischofs Albert mit einer gezielten, nieder-

¹⁰ Der mitkämpfende Zeitzeuge und Priester Heinrich von Lettland hinterließ uns eine Chronik der damaligen Ereignisse in der Region für den Zeitraum von 1184 bis 1227: HvL, *Heinrici Chronicon Livoniae*, (latein / deutsch: Heinrich von Lettland, *Livländische Chronik*; übers. v. Albert Bauer), Darmstadt 1959 (weiterhin: HvL).

¹¹ HvL IV,5 (S. 18/19): *Ante exitum suum Lyvones episcopo locum civitatis demonstrant quam et Riga appellant, ...*

¹² HvL V,1 (S. 20): *... in campo spatioso, iuxta quem portus navium esse poterat, Riga civitas edificatur.*

¹³ HvL I,2 (S. 4) 1185: *Hic [der Augustiner] simpliciter pro Christo et predicandi tantum causa cum comitatu mercatorum Lyvoniam venit. Theutonici enim mercatores, Lyvonibus familiaritate coniuncti, Lyvoniam frequenter navigio per Dune flumen adire solebant.* („Dieser kam, um einfach Christus zu dienen und zu predigen, in Gemeinschaft mit Kaufleuten nach Livland. Deutsche Kaufleute waren nämlich den Liven in Freundschaft verbunden und sie pflegten Livland häufig auf dem Dünastrom zu Schiff aufzusuchen.“).

¹⁴ HvL I,8 (S. 6).

deutsch-feudalen Aggression gegen die dortigen Stämme und Völkernschaften. Dieser historische Vorgang wurde, und das muss leider so deutlich gesagt werden, von der bisherigen, vor allem von der älteren, deutschen Forschung aus einer nationalistischen Grundeinstellung und einer fehlenden wissenschaftlichen Distanz zur christlichen Kirche heraus als positive Missionierung, abendländische Kulturbringung und – wir kommen noch darauf zurück – Schlimmeres verkauft.¹⁵ Auch wenn es heute nicht mehr krasse Auswüchse in diese Richtung gibt, wird sich auch in dieser Arbeit noch zeigen, wie tief solche ideologischen Probleme sitzen und wie subtil sie sich halten können.

Heinrich von Lettland berichtet, wie Jahr für Jahr Kontingente von Kreuzfahrern und „Pilgern“ über Gotland zu dem deutschen Stützpunkt Riga verschifft wurden. Bei der Lektüre dieser Quelle wird einem schnell klar, welchen hohen Stellenwert die Transport- und Reiseschiffe für die deutschen, aber genauso für die dänischen Eroberer hatten. 1198 warb Albert auf Gotland 500 Pilger an, holte beim Papst die höhere Kreuzzugsweihe ein sowie beim König Sicherheiten für die Livlandfahrer und brachte sie 1199 mit einer Flotte von 23 Schiffen nach Livland.¹⁶ Im Vorjahr waren die Geistlichen mit einem Kaufmannsschiff¹⁷ wegen der kritischen Lage nicht von Livland abgesegelt. Eine Schar Sachsen war jedoch, wohl auf den restlichen *naves mercatorum*, abgereist.¹⁸ 1200 kamen Friesen mit einem Schiff an und griffen wild in die Kämpfe ein.¹⁹ 1203 entwickelte sich ein Seegefecht vor Visby zwischen den Rigafahrern dieses Jahres und den Esten.²⁰ 1204 fuhren einige Kreuzritter mit *navis suam* auf abenteuerliche Weise zurück nach Westen. Dabei kamen ihnen andere Pilger *cum tribus navibus* entgegen. Unterwegs nahm das Schiff der Rückkehrer noch 50 Schiffbrüchige an Bord. Das bedeutet, dass dieses Schiff eine große Kogge gewesen sein dürfte.²¹ Nach einer erneuten Anwerbetour Alberts durch Deutschland im Jahre 1205 kehrte er zu den Schiffen an der Küste zurück, um die neuen Kreuzfahrer nach Riga zu bringen.²² 1206 erschienen der Dänenkönig und der Erzbischof von Lund *cum exercitu magno* auf Ösel. Während der Däne mit dem Heer erfolglos wieder über das Meer

¹⁵ Siehe ausführlicher Abschnitt VII.

¹⁶ HvL III und IV,1 (S. 16).

¹⁷ ... *manet navis una mercatorum*, heißt es in der Quelle (HvL II,8 (S. 14)).

¹⁸ HvL II,8 (S. 14).

¹⁹ HvL IV,3 (S. 18).

²⁰ HvL VII,2 (S. 26). Dieses Seegefecht wird ausführlich von Heinsius kommentiert: Paul HEINSIUS, Zur Entwicklung der Seetaktik und des Seekriegswesens im Ostseeraum während des 13. Jahrhunderts, in: Otto BRUNNER et al. (Hrsg.), Festschrift Hermann Aubin zum 80. Geburtstag, Wiesbaden 1965, S. 274–302, hier S. 281–283.

²¹ HvL VII,2–3 (S. 32).

²² HvL IX,6 (S. 38): *ad naves revertitur*.

abzog, begaben sich der Erzbischof von Lund und ein Bischof *cum duabus navibus* nach Riga.²³ Auch im elften Jahr seiner Weihe kehrte Bischof Albert aus Deutschland zurück, *secum habens in comitatu peregrinorum copiosam multitudinem*.²⁴ Als der Bischof mit „Pilgern“ 1210 nach Deutschland zurücksegeln wollte, wurden sie zwischen Gotland und Farö von acht baltischen *pyraticae* gestellt. *Quod videntes peregrini de coggonibus [sic!] exeunt, minores naves intrant, ad paganos accelerant ...*, d. h., die Deutschen stiegen von den großen und schwerfälligen Koggen in die Beiboote über, um mit den Heiden zu kämpfen.²⁵ Im selben Jahr wurden Adlige in Dünamünde an der Rückreise *cum duobus coggonibus suis* gehindert.²⁶ Im Folgejahr blieben die Kaufleute wegen der schwierigen Lage in Riga *cum onnibus navibus suis* im Land.²⁷ Als im Jahre 1215 die Öseler von Dünamünde aus Riga angriffen, erschien Entsatz *in mari, duobus coggonibus venientes, in quibus erant Borchardus comes de Aldenborch et fratres episcopi Rothmarus et Theodericus*.²⁸ Im Juni 1215 versuchten die Bischöfe von Ratzeburg und Estland mit den rückreisenden Pilgern *cum novem coggonibus* nach Deutschland zurückzusegeln, wurden aber durch Unwetter in einen Öseler Hafen abgetrieben, wo sie sich, die Koggen in typische Kampffart miteinander vertäut, gegen Brander wehren mussten.²⁹ 1216 wurde Riga von den Leuten des Bischofs und den Schwertbrüdern mit Hilfe einer Kogge verteidigt. Die Kogge wurde vermutlich von Kaufleuten abgekauft und geschickt zur Verteidigung und Sperrung des Hafens von Dünamünde umfunktioniert: Das Schiff wurde außen herum burgähnlich verstärkt, bekam eine gut bewaffnete Besatzung von 50 Mann an Bord und wurde fest verankert in die Hafeneinfahrt gelegt.³⁰ 1218 bat Bischof Albert den Dänenkönig für das Folgejahr um Hilfe, *quatenus exercitum suum navalem anno sequenti converteret in Estoniam*.³¹ Ein „Schiffsheer“, d. h. eine Seeexpedition, wünschte man sich vom Dänen, der auch tatsächlich im Folgejahr vor

²³ HvL X,13 (S. 60f).

²⁴ HvL XIII,1 (S. 96).

²⁵ HvL XIV,1 (S. 106f). Da es keine Hinweise gibt, dass die Kreuzfahrertransporte von kleineren Schiffen Begleitschutz hatten, können die *minores naves* nur Beiboote – wohl im Schlepp – der Koggen gewesen sein.

²⁶ HvL XIV,5 (S. 110f).

²⁷ HvL XIV,12 (S. 126f).

²⁸ HvL XIX,2 (S. 182).

²⁹ HvL XIX,5 (S. 188f). Ausführlich behandelt bei HEINSIUS, Seetaktik (wie Anm. 20), S. 289–293.

³⁰ HvL XIX,11 (S. 200): ... *emerunt coggonem, munientes eum in circuitu tamquam castrum et locantes in eo viros quinquaginta cum balistis et armis, statuantes eum in ore fluminis Dune ad custodiendum portus introitum, ne venientes Osilienses obstruerent sicut ante*.

³¹ HvL XXII,1 (S. 218f).

Reval erschien.³² Nicht nur die Deutschen fuhren Koggen. *Et videntes Oslenses coggonos quatuor venientes in mari, timebant regem Dacie cum exercitu venire.*³³ Dieses Zitat zeigt, dass das Heer der Dänen, genau wie die deutschen Kreuzfahrer, die Ostsee auf Koggen überquerte.

Heinrich erzählt oft nur allgemein davon, dass Kreuzfahrer nach Livland kamen. Dann wieder erwähnt er Schiffsreisen generell und einige Male wird er konkret und berichtet von Koggen als Reiseschiffen. Es ist davon auszugehen, dass auch die übrigen Jahre die Kreuzfahrer für sich und ihren Tross große Koggen benötigten und benutzten.³⁴ Für Heinrich war die Schiffsfrage von untergeordneter Bedeutung und er konnte nicht damit rechnen, dass entsprechende Aufklärung für uns 800 Jahre später wichtig sein würde.

Städtische Koggen gegen Waldemar

Anfang der sechziger Jahre des 14. Jahrhunderts setzte in den hansischen Seestädten die Flottenrüstung für die Auseinandersetzung mit dem Dänenkönig Waldemar IV. Atterdag ein. Ein Städtetag in Greifswald 1361 verteilte die Lasten des stadtbürgerlichen Anteils an den Kriegsvorbereitungen auf elf Städte, die sich verpflichteten, zusammen 27 Koggen, 34 Schniggen oder Schuten und ein mittleres Schiff sowie insgesamt 2730 Bewaffnete zu stellen, wobei man pro Kogge 100 Mann rechnete. Die Vereinbarung vom 9. Sept. 1361 sah im Einzelnen vor:³⁵

³² HvL XXIII,2 (S. 230).

³³ HvL XXIV,7 (S. 266).

³⁴ Zu einem ähnlichen Ergebnis kommt auch Kristin Ilves in einem Artikel von 2001 (Kristin ILVES, About the German ships on the Baltic Sea at the turn of the 12th and 13th centuries: Data from the Chronicle of Henry of Livonia, in: *Offa* 58, 2001, S. 81–86). Auch sie stellt fest, dass bei den großen Transporten und Seekämpfen auf deutscher Kreuzfahrerseite immer Koggen im Spiele waren. Allerdings bringt sie die einmal von Heinrich erwähnten Liburnen nicht unter (ebd., S. 82, 86. Behandlung des Falls siehe unten S. 31 und die Nachweise dazu Anm. 171 und Anm. 172). Bei ihr ist eine Tendenz erkennbar, Unklarheiten einer unterstellten, seemännischen Unerfahrenheit des Priesters und Mitkämpfers Heinrich anzulasten, was als eine Art „Patentlösung“ in der Regel nicht angebracht ist.

³⁵ Eine aus der Quelle abgeleitete tabellarische Aufstellung findet sich auch bei Konrad FRITZE / Günter KRAUSE, *Seekriege der Hanse. Das erste Kapitel deutscher Seekriegsgeschichte*, Berlin 1997, S. 83. Da dort jedoch Abweichungen enthalten sind, wird hier eine eigene Tabelle präsentiert. Es wurden folgende Fehler berichtigt: (1) Die Quelle fasst Stralsund und Greifswald zusammen (*unde wi van deme Stralesunde unde Gripeswolde ...*); Fritze und Krause trennen die beiden Städte. (2) Greifswald wird stattdessen den Städten Kolberg, Stettin und Anklam zugeordnet, die jedoch getrennt beauftragt wurden (*unde wi van Kolberghe, Stetyn unde Anclim mit de hulpe der vøghen stede, de uns tho hulpe gheven sint ...*). (3) Für Kiel führen Fritze und Krause nur eine einzige Schnigge/Schute auf. Kiel steuerte aber ein 40-Last Schiff und 10 Schuten bei (Nachweis siehe Anm. 37).

Stadt	Kogge	mittl. Schiff (40 Last)	Schnigge oder Schute	Bewaff- nete	werk	blide
Bremen	1	-	-	100	-	-
Hamburg	2	-	-	200	-	-
Kiel	-	1	10	30	-	-
Lübeck	6	-	6	600	1	1
Rostock Wismar	6	-	6	600	1	1
Stralsund Greifswald	6	-	6	600	1	1
Stettin						1
Anklam	6	-	6	600	-	-
Kolberg						1
SUMME	27	1	34	2730	3	5

Tab. 1: Aufgebot des Städtetags zu Greifswald gegen Waldemar
(Nachweis: Hanserecesse, Die Recesse und andere Akten der Han-
setage, Abt. I. Bde. 1–8, Abt. II. Bde. 1–7, Abt. III. Bde. 1–9, Abt.
IV. Bde. 1–2, Leipzig/München/Köln/Wien 1880–1970 (weiter-
hin: HR); hier HR I.1, Nr. 263 (S. 191/192).

Diese Zusammenstellung des städtischen Kontingentes gegen Waldemar ist sehr aufschlussreich.³⁶

Wenn sich Städte von Bremen bis hin nach Kolberg vereinbarten, kann man davon ausgehen, dass alle Städter, ihre verbündeten Landesherren, sowie die mit ihnen Verbündeten der Königreiche Norwegen und Schweden unter den erwähnten Schiffsarten, den *cogghen und den snicken edder schuten*, das Gleiche verstanden. Die unterschiedliche Inanspruchnahme der Städte ist ein Hinweis auf ihre Größe und Belastbarkeit. Lübeck schulterte allein so viel wie Rostock und Wismar, bzw. Stralsund und Greifswald zusammen, bzw. die drei Städte Anklam, Stettin und Kolberg. Vor allem der Auftrag an die Stadt Kiel ist interessant: ...; *unde wi van deme Kyle en schip van vertych lesten mit dortych mannen wapent unde mit teyn schuten*.³⁷ Kiel als kleinerer Ort konnte nicht so viel beisteuern wie die

³⁶ Eben solche konkreten Rüstungsaufträge wurden an die beteiligten Regionen und Städte auch sechs Jahre später wieder vergeben. Die berühmte Kölner Konföderation legte im November 1367 die regionalen Kriegslasten fest (HR I.1 Nr. 413 (S. 373/74)) und die entsprechenden Ausführungsbestimmungen der Städte auf dem Tag zu Rostock im Januar 1368 (HR I.1 Nr. 21 (S. 382)) teilte die zu stellenden Koggen, Schniggen, Schuten und Bewaffneten den einzelnen Städte zu.

³⁷ HR I.1, Nr. 263 (S. 192_{11–12}): „... und wir von Kiel ein Schiff von 40 Last mit 30 Bewaffneten und mit zehn Schuten.“

anderen Städte. Das 40 Last-Schiff aus Kiel mit seinen 30 Bewaffneten wird also deutlich kleiner als die Koggen der anderen Städte gewesen sein. Man muss sich wohl die vorgesehenen *orlog*-Koggen als Schiffe von 60 Last und mehr vorstellen.³⁸ Wie sich Schniggen und Schuten voneinander unterschieden, kann nach diesen Bestimmungen nicht gesagt werden. Wir können aber dem Zusammenhang entnehmen, dass sie kleinere Begleitschiffe waren. Schon im Jahre 1224, also 137 Jahre früher, gab es diese Flottenzusammensetzung. Der Dänenkönig Waldemar II. versprach für seine Freilassung aus der Gefangenschaft beim Grafen von Schwerin das Kreuz zu nehmen und mit 100 Koggen und Schniggen nach Palästina zu segeln.³⁹ Kogge und Schnigge bildeten also schon lange ein offenbar gut zusammenpassendes Gespann. Die großen, schwerfälligen und mitunter tiefgangsbehinderten Koggen wurden dabei von kleineren, schnellen, auch ruderbaren und wendigen Schniggen begleitet.⁴⁰

Orlog-Koggen in Hamburg

Schauen wir nun beispielhaft in eine Hansestadt, und zwar nach Hamburg. Koggen begegnen uns im Rahmen der Stadt Hamburg zum einen nur in kriegerischen Zusammenhängen, zum anderen nur bis zu den 80er Jahren des 14. Jahrhunderts. Noch um die Mitte des 13. Jahrhunderts wurde die Stadt häufig in Fehden und Kämpfe ihrer Stadtherren, der Grafen von Holstein, hineingezogen und steuerte Koggen bei. 1249 etwa kamen die Hamburger dem Grafen vor dem dänischen Ribe mit zwei bemannten Koggen zu Hilfe.⁴¹ Zwei weitere Koggen wurden im Konflikt mit dem Herzog von Braunschweig und Lüneburg um Harburg im Bereich der Süderelbe aktiv⁴² und in der Auseinandersetzung mit Stade in den 60er Jahren des 13. Jahrhunderts mussten sich Hamburger Kriegskoggen in der Schwinge geschlagen geben.⁴³

³⁸ Zum Vergleich: Das in der Weser gefundene und in Bremerhaven im Deutschen Schifffahrtsmuseum restaurierte und ausgestellte Schiff von 1380 konnte um die 80 t, also etwa 40 Last tragen (HOFFMANN / SCHNALL, Die Kogge (wie Anm. 4), S. 22). Das wäre *en schip van vertych lesten*. Die zu stellenden Koggen waren größere Schiffe

³⁹ UBStL, Lübeckisches Urkundenbuch, Abt. I: Urkunden der Stadt Lübeck, 11 Teile (1139–1470), Lübeck 1843–1905 (weiterhin: UBStL) I, Nr. 26 (S. 29): ... *ibit ducens secum centum naues cockonibus et sneccis computatis*.

⁴⁰ Zur Schnigge: Jörgen BRACKER, Bemerkungen zur Konstruktion und Ausstattung der Hamburger Staatsewer, Schniggen und Hukboote im Lichte der Hamburger Kämmereirechnungen, in: Hans Wilhelm ECKARDT / Klaus RICHTER (Hrsg.), Bewahren und Berichten. Festschrift für Hans-Dietrich Loose zum 60. Geburtstag, ZVHG Bd. 83, Teil 1, 1997, S. 167–173.

⁴¹ HambUB I, Nr. 818 (S. 67216/17).

⁴² HambUB I, Nr. 818 (S. 67228/29).

⁴³ HambUB I, Nr. 818 (S. 673₈).

In den hamburgischen Stadtrechnungen, die seit 1350 vorliegen, taucht die Schiffsart ‚Kogge‘ spärlich auf. 1358 belegt ein erster Eintrag in die Kämmereirechnungen, dass sich im Besitz der Stadt eine Kogge befand, über die aber nichts weiter bekannt ist.⁴⁴ In den Kämmereirechnungen finden wir in diesen Jahren koggenbezogene Rubriken. Unter den RECEP-TA, also bei den Einnahmen, heißt eine Rubrik durchgehend von 1369 bis 1383 DE COGGONE CIVITATIS und verzeichnet u. a. durch Koggen eingefahrene Kriegsgewinne. Bei den EXPOSITA, den Ausgaben, findet sich von 1370 bis 1377 die Rubrik AD USUM COGGHONIS (CIVITATIS).⁴⁵ Mit Ausnahme eines einzelnen, späten Eintrags aus dem Jahre 1489,⁴⁶ ist ab 1377 von städtischen Koggen nicht mehr die Rede.

Wie schon die Koggenschiffe des 13. Jahrhunderts, unterhielt die Stadt die in den Kämmereirechnungen des 14. Jahrhunderts abgerechneten Koggen ausschließlich als *orlog*-Schiffe. Dem rudimentären Stand der mittelalterlichen Seekriegstechnik entsprechend, fungierten die Koggen vor allem als Transportmittel für Seesöldnereinheiten unter Führung ihrer jeweiligen Hauptleute. Wenn es zum Kampf kam, gaben diese großen und hoch gebauten Schiffe günstige Kampfplattformen ab. Die Bezeichnung als „Kriegsschiff“ könnte deshalb irreführend sein, weil man darunter eher ein mit entsprechender Bewaffnung bestücktes Schiff versteht. Das aber war noch kaum der Fall. Schiffsgeschütze verbreiteten sich erst im Verlauf des 15. Jahrhunderts.⁴⁷ In der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts ist vorerst nur vereinzelt von *werk* und *blide* die Rede.⁴⁸

⁴⁴ KR, Kämmereirechnungen der Stadt Hamburg, 8 Bde. und 2 Register-Bde., Hamburg 1869–1951 (Zitierweise: KR Bd. Seite_{Zeile}, hier: KR 1.62_{11/12}: (1358) HABENT CUM CIVITATE PECUNIAM INFRA SCRIPTAM: ... *Item coggho constat 243 mark.* (= 194 lb).

⁴⁵ Einschränkend sei angemerkt, dass die hamburgischen Kämmereirechnungen von 1388 bis 1460 nur in Form sehr lückenhafter Abschriften überliefert sind, da durch den großen Stadtbrand Hamburgs 1842 sechs von sechzehn Codices ein Raub der Flammen wurden.

⁴⁶ Es handelt sich um den Verkaufserlös der Piratenkogge eines gewissen Dyman: KR 3.550₃₅ (1489): *Recepimus de navibus eorundem piratarum: 120 lb in 100 florenis Renensibus de Dymans koggen.*

⁴⁷ FRITZE / KRAUSE, Seekriege der Hanse (wie Anm. 35), S. 55–59.

⁴⁸ Fritze und Krause erklären diese Waffen genauer: „Die Blide war ein zweiarmiges Gegen-gewichtswurfgeschütz. Die Last am kurzen Hebelarm riß nach dem Lösen einer Sperre den langen Hebelarm nach oben, und der Stein flog im hohen Bogen aus einer sich öffnenden Tasche in Richtung Gegner. Beim Treibenden Werk, oft auch einfach „Werk“ genannt, handelte es sich um eine überdimensionale Armbrust, die eisenbeschlagene schwere Pfeile verschoß.“ (FRITZE/KRAUSE, Seekriege der Hanse (wie Anm. 35), S. 55)

II. Die Größe von Koggen

Es wurde bisher deutlich, dass Koggen große Schiffe waren, die entweder weit mehr als 100 Menschen mit Gepäck transportierten oder für 100 Bewaffnete vorgesehen waren. Sie führten Beiboote mit sich und wurden im kriegerischen Einsatz von kleineren Schiffen im Verband ergänzt.

Von großen und kleinen Schiffen

Die noch recht vage Unterscheidung von *navis magna* und *navis minor* begegnet uns des Öfteren in den Quellen. Schon 1211 privilegierte Kaiser Otto IV. neben dem Domkapitel auch die Bürger von Schwerin, *quod in portu, qui dicitur Wissemmer, libere et sine contradictione quorumlibet hominum duas habeant magnas naves, que kogken appellantur, cum minoribus nauibus, quotcunque voluerint, ad vsus mercandi*.⁴⁹ Noch vor 1248 bestimmte Svantopolk III., Herzog von Pommerellen und Stadtherr von Danzig, für Lübecker Kaufleute Abgaben im Falle von Schiffbruch sowie Einfuhrzölle. Dabei wurde zwischen *koga* und *minor navis* und weiter zwischen *maior navis* und *minor vnum* unterschieden.⁵⁰

Springen wir in den Westen. Im Jahre 1272 verordnete *Florentius comes Hollandie* für seine Stadt Dordrecht das Messen von Wein und Salz. Der Graf gestattete per Urkunde, dass *coggonas et magne naves*, die über das Meer kamen, mit eigenem Ladegeschirr arbeiten durften.⁵¹ Im Übrigen unterschied 15 Jahre später eine Zollrolle für Dordrecht zwischen folgenden Schiffsmasten: *Enen cleinen mast 2 d Holl., enen groten mast 9 d Holl., enen koeghemast 4 s Holl.*⁵² Es gab keinen größeren Mast als einen

⁴⁹ MUB, Mecklenburgisches Urkundenbuch, 25 Bde., 786–1400, herausgegeben vom Verein für Meklenburgische Geschichte und Alterthumskunde, Schwerin/Leipzig 1863–1977 (weiterhin: MUB), hier I, Nr. 202 (S. 192): „... , dass sie in dem Hafen, der Wismar genannt wird, frei und ohne Widerspruch von irgend jemandem zwei große Schiffe, die Koggen genannt werden, und eine unbegrenzte Anzahl kleinerer Schiffe unterhalten dürfen, um Handel zu treiben.“

⁵⁰ UBStL I, Nr. 130 (S. 127): *Koga, si navfragium in terminis nostris pertvlerit, X marcas, minor navis V, salvis rebus, persolva. ... Si intrauerint, maior navis cum panno X ulnas burnit uel frizal si cum sale duos pundones, minor vnum.*

⁵¹ *Item coggonas et magne naves, que de partibus veniunt marinis, vina sua licite per malos sue et instrumenta, si voluerint, possunt operari et nichil predictis winscroders inde dare tenentur aut exhibere.* (HUB I, Nr. 716 (S. 252): „Die Koggen und großen Schiffe, die über das Meer kommen, dürfen, wenn sie es wollen, ihre Weinladung mit dem Mast und dem Geschirr ihres eigenen Schiffes entladen und keiner der vorgenannten Weinschröter darf dann auf sich selber bestehen oder sich anbieten.“).

⁵² HUB, Hansisches Urkundenbuch, 11Bd. Halle /Weimar / Leipzig / München 1876–1916 (weiterhin: HUB), hier HUB I, Nr. 1033 (S. 361).

koeghemast. Folglich muss man in einer Kogge das größte Mast führende Schiff sehen. Und schließlich noch ein Nachweis aus dem 14. Jahrhundert. Von 1351 liegt ein Brief des Brügger Kontors an Lübeck über die Entführung eines Greifswalder Schiffes aus dem Swin, über *quidam coggo sive navis magna de Gripeswolde*⁵³ vor.

Diese Auflistung erhebt keineswegs den Anspruch auf Vollständigkeit, bestätigt aber den bisherigen Befund, dass wir unter Koggen allgemein die größten Schiffe des 13. und 14. Jahrhunderts zu verstehen haben. Für das Mittelalter mit seinem Pragmatismus und seinen wenig definierten Benennungen und schwankenden Ausdrücken finden sich meist in den Quellen auch Gegenbeispiele zu Feststellungen, wie sie hier zu den Koggen getroffen worden sind. Auch sie seien angeführt.

1288 ging es in Bremen um die Zölle beim Heringsfang in Norwegen. Erzbischof Giselbert verwandte sich in Norwegen zwecks gleichbleibender Zölle für die Bremer. Es heißt in dem Schreiben: ... *pro qualibet navi, que in vulgo cocgo vocatur, octo solidos sterlingorum et non plus, etiam si navis illa parva vel magna fuisset*.⁵⁴ Somit gab es also große und kleine Koggen. Ein weiteres Gegenbeispiel findet sich 1401 in Beschwerden des Brügger Kontors in Sachen Versandung des Swin. Es wurde erklärt, wie die Reihen der Schiffe im „Winterlagerpäckchen“ auszusehen hatten. Es gab Dreierreihen (*dre schepe dicke deen neffens den anderen*), Vierer- und Sechserreihen. Dreierreihen für *cogghen, schepen, crayers, evers ende bargaen* und Viererreihen für *pleyten, clene cogghen schepen van Brabant, de Hollandesche, Zeelandesche unde van anderen vref[m]den steden*.⁵⁵ Es wird also auch hier zwischen Koggen und kleinen Koggen unterschieden.

Solche Textstellen relativieren ermittelte Befunde über spätmittelalterliche Zusammenhänge. Man sollte sie jedoch nicht als störende, falsche „Ausreißer“ einstufen. Ich interpretiere das so: Koggen waren zwar die größten Schiffe der Zeit. Das sahen aber die damaligen Verantwortlichen nicht so eng und so wurden auch Fahrzeuge, die so ähnlich aussehen mochten, wie die großen Schiffe, *kleene cogghen* genannt. Der Schiffer auf so einem Schiff, das in etwa so groß war wie die Fahrzeuge, welche

⁵³ ... *venit quidam coggo sive navis magna de Gripeswolde ad partes Flandrie ad terminum, ad quem naves ibidem solent convenire, dictum vulgariter in dat Swin, in quo quidam coggone erat unus mercator de Gripeswolde, nomine Gerardus Robenoghe*. (HR I.1, Nr. 161 (S. 93): „... es kommt eine Kogge bzw. ein großes Schiff aus Greifswald in die flandrischen Gegend, in der Schiffe gewöhnlich eintreffen und die allgemein der Swin genannt wird, und auf dieser Kogge fuhr ein Greifswalder Kaufmann mit Namen Gerard Robenoghe.“).

⁵⁴ BremUB, Bremisches Urkundenbuch, 7 Bde. Bremen 1873–1993 (weiterhin: BremUB), hier BremUB I, Nr. 444 (S. 483): „... für ein Schiff, das gewöhnlich Kogge genannt wird, acht Schilling sterling und nicht mehr, sei jenes Schiff auch klein oder groß“.

⁵⁵ HUB 5, Nr. 509 (S. 262).

die regionale Küstenregion befuhren, oder die *pleyten* hießen, wusste dann schon, dass er in der Viererreihe zu liegen hatte.

Ein Blick über den Tellerrand

Schiffe veränderten sich in der Geschichte der Seefahrt immer und nur dann, wenn sich ihre Funktion und ihre Zweckbestimmung sowohl quantitativ als auch qualitativ verschoben. Die Entwicklung konnte historisch in beide Richtungen verlaufen: Schiffe wurden größer, konnten jedoch auch kleiner werden.

Für ihre Grundversorgung benötigte z. B. die Millionenstadt Rom der frühen Kaiserzeit eine *annona* genannte jährliche Getreidelieferung von ca. 40 Mill. modii Getreide (mehr als 250 000 t/a).⁵⁶ Große Flotten von Getreideschiffen verschifften dieses Getreide aus den Kornkammern des römischen Reiches, den Provinzen Afrika, Ägypten, Sizilien und Sardinien, nach Puteoli in Kampanien. Die der kaiserlichen *cura* unterliegenden Versorgungslieferungen mussten verbindlich und pünktlich erfolgen. Der Abtransport der Steuermassengüter aus den Provinzen als *annonae* war ein wichtiges logistisches Kettenglied römischer Herrschaft. Die Geschichte der *navicularii*⁵⁷ und ihrer Korporationen⁵⁸, die diesen im Kern hoheitlichen Transport bedienten, gestaltete sich einerseits zu einer Geschichte der Privilegierung privater Transportschiffahrt. Im weiteren historischen Ver-

⁵⁶ Geoffrey RICKMAN, *The Corn Supply of Ancient Rome*, Oxford 1980, S. 263. Garnsey schätzt 30 Mill. modii (200 000 t) (Peter GARNSEY, *Grain for Rome*, in: Peter GARNSEY / Keith HOPKINS / C. R. WHITTAKER (Hrsg.), *Trade in the Ancient Economy*, London 1983, S. 118–130), hier S. 263, während Casson 60 Mill. modii (400 000 t) für möglich hält (Lionel CASSON, *The Role of the State in Rome's Grain Trade*, in: J. D. D'ARMS / E. C. KOPFF (Hrsg.), *The Seaborne Commerce of Ancient Rome*, (Memoirs of the American Academy on Rome, Vol. XXXVI), Rome 1980, S. 21).

⁵⁷ Die *navicularii* waren die Finanziers hinter den seemännischen und logistischen Aktivitäten der *annonae*. Hierfür kamen nur die vermögenden, höheren gesellschaftlichen Kreise in Frage, die neben ihren sonstigen landwirtschaftlichen Aktivitäten und *negotia* aus verschiedenen Gründen auch Schiffe bauen ließen, also *domini navis* waren. Man wird sie vor allem unter den *equites romanorum* und den reichen *curiales* großer Hafenstädte zu suchen haben. Zu diesen *navicularii* zu gehören bedeutete also, eine große Anzahl von Schiffen mit seemännischem Personal aufzubieten: Flotten, von deren Aktivitäten ganze Gewerke des Schiffsbaus, der Hafen- und Lagerwirtschaft und des innerstädtischen Handwerks abhingen. Zu den *navicularii*: Boudewijn SIRKS, *Food for Rome. The Legal Structure of the Transportation and Processing of Supplies for the Imperial Distributions in Rome and Constantinople*, Amsterdam 1991, S. 45–61, 126–127, 217–220; zu den Kosten des römischen Transportschiffsbaus siehe Peter HERZ, *Studien zur römischen Wirtschaftsgesetzgebung. Die Lebensmittelversorgung*, Stuttgart 1988, S. 63–64.

⁵⁸ Neben den *collegia* der *navicularii* und der *domini navis* wurden seit den Zeiten Trajans, also um 100 n. Chr., *corpora naviculariorum* eingerichtet, deren Mitglieder auf den Seetransport der *annonae urbis* spezialisiert, und für ihn kontraktiert waren. Hierzu: SIRKS, *Food for Rome* (wie Anm. 57), S. 81–107; 126–145, 168–180, 220–237, 288–297.

lauf erlebte dieser Seetransport dann eine immer stärkere Regulierung und Kontrolle durch die Kaiser, die allen privaten Entscheidungsspielraum einschränkten, wodurch die *annona*-Transporte quasi zu staatlichen Transportunternehmungen wurden.

Als das römische Reich im Westen zusammenbrach und als große Kornprovinzen verloren gingen, als die *urbs* nur noch ein Schatten ihrer selbst war und das Getreide nun nach Ostrom ging, als das alte Handelsnetz im Westen zerriss, ging es auch mit der Schifffahrt abwärts bis hin zu Küstenschifffahrt mit kleinen Schiffen. Die Ladekapazität der Schiffe wurde kleiner.⁵⁹ „Les gros navires disparurent pratiquement des mers.“⁶⁰ Unger konstatiert für das 8. Jahrhundert „the decline in interregional contact“. Die Zahl der Schiffbauer sank. Die Produktivität im Schifffahrtsektor nahm ab. „The industry was less important numerically, economically and socially.“ Es fand eine „conversion to smaller vessels“ statt.⁶¹

Eine ganz andere Entwicklung beobachten wir in Venedig und Genua im Zusammenhang mit den Kreuzzügen. Während im Norden Europas Schiffe um die 100 Last Tragfähigkeit und größer selten waren, befand man sich im Mittelmeer auf einem ganz anderen Niveau. Für seinen, den 6., Kreuzzug Mitte des 13. Jahrhunderts orderte Ludwig IX., auch der Heilige genannt, Schiffe in Genua und Venedig. Unger beschreibt:

„The most impressive thing about the ships was their size. One of the vessels built at Genoa had four ships's boats, one of them equipped with 52 oars. The largest ship carried 100 horses, crusaders and their attendants. Vessels of that size could carry up to 1,000 pilgrims on a regular voyage. A capacity of 600 tons with a crew of up to 100 men seems to have been the upper limit of midthirteenth-century Italian round ships.“⁶²

Bei diesen „Blicken über den Tellerrand“ drängen sich zwei Aspekte auf: zum einen die Beobachtung, dass unsere Hanseschifffahrt eher von regionaler Bedeutung war und sich am Rande Europas abspielte; zum anderen die Erkenntnis, dass historisch Schiffe, Schiffbau und Schifffahrt nicht so ausschließlich im Schlepptau des Handels und der Kaufleute stattfand, wie es die wirtschaftshistorischen Betrachtungen der Hanseforschung vermitteln. Die römische *annona* etwa war im Wesentlichen staatlicher Abtransport kolonialer Beute, die für die Versorgung Roms – u. a. für eine para-

⁵⁹ Dietrich CLAUDE, Der Handel im westlichen Mittelmeer während des Frühmittelalters (Untersuchungen zu Handel und Verkehr in der vor- und frühgeschichtlichen Zeit in Mittel- und Nordeuropa, Teil II), Göttingen 1985, S. 69.

⁶⁰ Jean ROUGÉ, Recherches sur l'organisation du commerce maritime en Méditerranée sous l'Empire romain, Paris 1966, S. 79.

⁶¹ Richard W. UNGER, The Ship in the Medieval Economy 600–1600, London/Montreal 1980, S. 65.

⁶² UNGER, Ship in the Medieval Economy (wie Anm. 61), S. 123–125.

sitäre Wohlfahrtspflege (*frumentum publicum*) – und die Versorgung der Legionen verwandt wurde.⁶³ Der Aufschwung des norditalienischen Schiffbaus war zeitweise zu einem großen Teil Kreuzzug-getrieben.

Etwas Ähnliches, wenn auch in wesentlich bescheidenerem Ausmaß, hat sich im baltischen Ostseeraum zur gleichen Zeit abgespielt. Nicht umsonst wurden auch hier die Menschen über Kreuzzugspropaganda motiviert. Auch hier konnten Kreuzfahrer und deren Ausrüstungen vorerst nur per Schiff ins ausgelobte Land kommen. Und auch hier benötigte man die tragfähigsten Schiffe, die der Schiffbau der Zeit hergab und die man allgemein „Koggen“ nannte. Natürlich passte sich der Schiffbau, und zwar nicht nur der hansische, langfristig und durchgängig den Notwendigkeiten der sich entwickelnden Märkte für Massengüter an. Dazu mussten die Städte aber erst einmal vorhanden sein. In der ersten Hälfte des 13. Jahrhunderts wurde die Nachfrage nach mehr und großen Schiffen eher politisch-religiös und militärisch angestoßen.

Über die Schiffsgrößenbestimmung

Es wurde bisher noch nichts Konkretes über die Tragfähigkeit dieser Schiffe in jener Zeit ausgesagt. In welchem Größenbereich muss man die städtischen *orlog*-Koggen ansiedeln, wenn, wie wir hörten, in der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts 40 Last ein mittleres *vrede*-Schiff ausmachen?⁶⁴

Bei dem Begriff der Schiffsgröße muss zwischen dem Volumen des Rumpfes, also einem Raummaß, und dem Gewicht, das dieser Rumpf als Ladung aufnehmen kann, unterschieden werden.⁶⁵ Wenn von „Tragfähigkeit“ gesprochen wird, kann im Prinzip beides gemeint sein: Nimmt man eine leichte Ladung, die den ganzen Laderaum im Schiff ausfüllt, und erreicht damit nicht die mögliche Wasserlinie, so ist dennoch die Tragfähigkeit des Schiffes für dieses Gut erschöpft. Transportiert ein Schiff jedoch ein sehr schweres Gut, wie z. B. Eisen, so wird es seine zulässige

⁶³ RICKMAN, Corn Supply (wie Anm. 56), S. 262. A. H. M. JONES, The Later Roman Empire 284–602. A Social Economic and Administrative Survey, 3 Bde. Oxford 1964, Vol. II, S. 828.

⁶⁴ Siehe S. 26f.

⁶⁵ Die Ausführungen stützen sich hier auf die Darstellung der Sachverhalte bei VOGEL, Seeschifffahrt (wie Anm. 1), S. 553–560 („Exkurs B. Über die Maßstäbe der Schiffsvermessung (Lasten und Tonnen)“), Harald WITTHÖFT, Umriss einer historischen Metrologie zum Nutzen der wirtschafts- und sozialgeschichtlichen Forschung. Maß und Gewicht in Stadt und Land Lüneburg, im Hanseraum und im Kurfürstentum / Königreich Hannover vom 13. bis zum 19. Jahrhundert, 2 Bde., Göttingen 1979, und Thomas WOLF, Tragfähigkeiten, Ladungen und Maße im Schiffsverkehr der Hanse, vornehmlich im Spiegel Revaler Quellen, Köln 1986.

Wasserlinie schon erreichen, bevor der ganze Laderaumgehalt des Schiffes genutzt worden ist. Die Frage der Tragfähigkeit ist also nicht von dem Ladungsgut zu trennen. Für eine Normierung bzw. für ein einheitliches Verständnis von Tragfähigkeit wäre also ein Referenzgut ideal, das den Laderaum voll ausfüllt und zugleich das Schiff bis zu der zulässigen Wasserlinie eintaucht,⁶⁶ das also sowohl gewichts- als auch volumenmäßig passt.

Wenn man in hansischen Zeiten überhaupt genauere, über *major* und *minor* hinausgehende Angaben zu Schiffsgrößen machte, wurden sie in nicht weiter spezifizierten „Last“ angegeben, wie z. B. in einer frühen lübeckischen Zollrolle aus den 20er bis 30er Jahren des 12. Jahrhunderts.⁶⁷ Die entscheidende Frage ist, welche gemeinsame Vorstellung oder Referenz sich hinter dieser Last bei Schiffsgrößenangaben verbarg. Im Warenhandel war die Last immer an das jeweilige Produkt und meist an dessen Verpackungseinheit gebunden, also etwa die Heringslast, bestehend aus 12 Heringstonnen,⁶⁸ die Kornlast, als Schüttgut gemessen in Scheffel Getreide,⁶⁹ oder die Salzlast, bestehend aus 3 Wispeln Salz, gleich 12 kleine oder 10 große Salztonnen.⁷⁰ Aber man muss – nicht verwunderlich für das Mittelalter – mit Wolf feststellen: „Die einheitliche Last hat es wohl kaum gegeben.“⁷¹ Ihre Bemessung dürfte vermutlich bei den Schiffsbenennungen noch am einheitlichsten gewesen sein.

Für eine allgemeinere Übereinkunft über die „Last“ bei Schiffsgrößenangaben eignete sich ein Transportgut, das erstens allgemein bekannt war und worunter man sich überall etwas vorstellen konnte und das zweitens von seinem spezifischen Gewicht her den Laderaum gut ausfüllte. Es gibt einen wichtigen Quellennachweis, in welchem die Schiffsgröße konkret in Last Hering ausgedrückt wurde.⁷² Die Last von in Tonnen verpacktem Hering wog ca. 1898 kg. Zugleich konnte man sich unter den 12 Tonnen

⁶⁶ Vogel führt an: „In Westeuropa Wein in hölzernen Tonnen, in der Ostsee Korn, insbesondere Roggen, gemessen nach Lasten (als Schüttladung oder in Säcken)“ (VOGEL, Seeschifffahrt (wie Anm. 1), S. 555).

⁶⁷ Die Datierung dieser Quelle wurde detailliert von Bernhard Am Ende bearbeitet: Bernhard AM ENDE, Studien zur Verfassungsgeschichte Lübecks im 12. und 13. Jahrhundert, Lübeck 1975, S. 65–70. Er datiert die älteste Handschrift der Urkunde auf zwischen Herbst 1226 und 15. Februar 1234 (ebd., S. 70). Der entsprechende Quellenauszug findet sich in Anm. 81, S. 17.

⁶⁸ WOLF, Tragfähigkeiten (wie Anm. 65), S. 67, 192.

⁶⁹ WOLF, Tragfähigkeiten (wie Anm. 65), S. 53–56.

⁷⁰ WITTHÖFT, Historische Metrologie (wie Anm. 65), S. 274/275, 298/299.

⁷¹ WOLF, Tragfähigkeiten (wie Anm. 65), S. 61.

⁷² Hansetag zu Lüneburg 1412 mit einer Größenbeschränkung für den Bau von Schiffen, angegeben als 100 Last Hering; Wortlaut der Quelle siehe unten Anm. 89 auf S. 16. Wolf gibt als spezifisches Gewicht des Herings $1,16 \text{ g/cm}^3$ an (WOLF, Tragfähigkeiten (wie Anm. 65), S. 63).

als Verpackungseinheit volumenmäßig etwas vorstellen. Es ist nicht unwahrscheinlich, dass man sich im 14. und 15. Jahrhundert bei einer Schiffsgrößenangabe von beispielsweise 60 Last ein Schiff zu denken hat, das 720 Tonnen Hering laden konnte.⁷³ Man geht also für eine Überschlagsrechnung und zur Vorstellung bei Schiffsgrößenangaben in „Last“ allgemein nicht fehl, wenn man von ca. 1900–2000 kg pro Last ausgeht, d. h. pro Last knapp 2 t rechnet.

Zollrollen und andere Bestimmungen

Neben den schwierigen Zusammenhängen bei Schiffsgrößenangaben sind Koggen aus zwei weiteren Gründen schwer zu bestimmen.

Zum Ersten geht es um die Schwierigkeit, dass die Quellen, welche entsprechende Angaben enthalten könnten, vor allem die Pfundzoll-Listen, nur sehr vage Rückschlüsse auf die Schiffsgrößen zulassen. Die meisten Quellen dieser Art enthalten nicht Schiffsgrößen, sondern entweder nur Werttaxierungen oder, wie im Falle der hamburgischen Pfundzollbücher von 1369 und 1399/1400, sogar nur Ladungswertangaben. Trotzdem kommen viele Bearbeiter dieser Quellengattung zu dem Ergebnis, dass die großen Schiffe eher eine Seltenheit waren.⁷⁴ Schon Lechner⁷⁵ stellte in den 30er Jahren die Schwierigkeit, über Größe und Tragfähigkeit der Schiffe konkrete Aussagen zu machen, anschaulich dar und kam zu dem Fazit: „Aus allem ergibt sich, daß im Jahre 1368 kleinere Schiffe überwiegen ... Aber abschließend kann wegen der erwähnten Schwierigkeiten nicht geurteilt werden.“⁷⁶ Schon 25 Jahre vor ihm hatte Nirrnheim die geringe Zahl großer Schiffe bestätigt. Dabei konnte er seinerseits auf Stieda verweisen.⁷⁷ Stuart Jenks untersuchte mit dem Danziger Pfundzollbuch von 1409 und 1411 eine Quelle, die sogar beides, Größe und Schiffswert, nannte und er machte den Versuch, mit modernen statistischen Verfahren tiefer in die Materie einzudringen. Auch er stellte fest, dass „rund zwei

⁷³ Gewichte der Lasten verschiedener Güter: WOLF, Tragfähigkeiten (wie Anm. 65), Tabelle S. 192–193. Zu Schiffsgrößenangaben mit Hilfe von Handelsmaßen ebd., S. 28–29.

⁷⁴ Eine gute Übersicht über die Forschung entnimmt man WOLF, Tragfähigkeiten (wie Anm. 65), S. 1–7. Die Problematik von Schiffsgrößen und Schiffswert wurde zuletzt von Stuart Jenks diskutiert: Stuart JENKS, Das Danziger Pfundzollbuch von 1409 & 1411. Einleitung, in: HGBll. 124, 124 2006, S. 117–158, hier S. 143–156.

⁷⁵ Georg LECHNER (Hrsg.), Die hansischen Pfundzolllisten des Jahre 1368 (18. März 1368 bis 10. März 1369), Lübeck 1935, S. 70–72.

⁷⁶ LECHNER, Hansische Pfundzolllisten (wie Anm. 75), S. 72.

⁷⁷ Hans NIRRNHEIM (Bearb.), Das Hamburgische Pfundzollbuch von 1369, Hamburg 1910, S. XXX und Wilhelm STIEDA (Bearb.), Revaler Zollbücher und -quittungen des 14. Jahrhunderts, Halle a. S. 1887, S. LXXXVII (aber auch erneut Hans NIRRNHEIM (Bearb.), Das Hamburgische Pfund- und Werkzollbuch von 1399 und 1400, Hamburg 1930, S. XXXVI).

Drittel aller Schiffe i. J. 1409 kleiner als 24 Last“ waren⁷⁸ und nur ca. 10 % der Schiffe mehr als 60 Last trugen und dabei nur jedes 20ste Schiff 90–100 Last bewegen konnte.⁷⁹

Zum Zweiten waren Schiffsgrößen deshalb schwer zu fassen, weil die Schiffe sich vom 12. bis 15. Jahrhundert veränderten, sprich, sie wurden größer. Zollrollen und Vorschriften bieten gute Anhaltspunkte für diese Entwicklung.

In der Frühzeit des 12. und 13. Jahrhunderts spielte die 12 Last-Grenze eine Rolle. Die bereits angesprochene Lübecker Zollrolle⁸⁰ bestimmt, dass für Schiffe von 12 und mehr Last eine Last zollfrei, bei Schiffen zwischen 5 und 12 Last eine halbe Last frei sei und Schiffe von 5 Last alles zu verzollen hätten.⁸¹ Diese Zollrolle versprach gleichzeitig Zollfreiheit als Anreiz für alle diejenigen Kaufleute, die man nach Lübeck ziehen wollte. Die Liste umfasste u. a. praktisch alle Ostseeanrainer, alle über die Ostsee Handel treibenden Kaufleute: Russen, Normannen, Schweden, Öländer, Gutnen, Liven und *omnes gentes orientales* sowie die Leute des Mecklenburgers und von dessen Söhnen.⁸² Daraus ist zu schließen, dass allgemein im Handelsverkehr auf der Ostsee Schiffe ab 12 Last schon zu der Kategorie der großen Schiffe gehörten. Eine andere Quelle aus dieser Zeit unterscheidet die Kategorien unter 12 Last, 12 bis 18 Last und über 18 Last. Damit lag sie um ca. 6 Last höher als die Lübecker Zollrolle.⁸³ Eine Auswertung des Umlandfahrerprivilegs des Dänenkönigs Abel von 1251 durch Carsten Jahnke zeigt, dass man in diesem Zusammenhang von Koggen ausgehen muss, die mindestens 10–12 Last Hering tragen konnten.⁸⁴

Eine weitere Größenangabe liegt aus dem Jahr 1358 aus Seeland vor. Es ging um die Einrichtung von Feuertonnen vor der Maasmündung und

⁷⁸ JENKS, Danziger Pfundzollbuch (wie Anm. 74), S. 146.

⁷⁹ JENKS, Danziger Pfundzollbuch (wie Anm. 74), Tab. II, S. 147.

⁸⁰ Anm. 67. Diese Zollrolle wurde sowohl im HUB als auch im UBStL ediert. Das HUB gibt als mögliches Jahr 1227 an (HUB 1, Nr. 223 (S. 69)) und das UBStL „zwischen 1220 und 1226“ (UBStL 1, Nr. 32 (S. 37)). Die neuere wissenschaftliche Datierung bei Bernhard Am Ende (Nachweis Anm. 67).

⁸¹ *Si homo possessor est nauis XII last, uel amplius bajulantis, liberam habet unam last, ne pro ea theloneum solvat. Si minus, quam duodecim last bajulabit, pro dimidia last liber erit. Si quinque last bajulat, liber non erit, quin theloneum solvat.* (UBStL 1, Nr. XXXII (S. 38)).

⁸² *Si quis lubeke est civis, liber est a theloneo per totum ducatum preter erteneburg et mulne. Nullus civis de zwerin theloneat lubeke; sic nec rutenus nec nortmannus nec suecius nec oningus nec guto nec livo, sic neque omnes gentes orientales, nec aliquis homo domini burwini et filiorum suorum de redditibus suis, quos ad civitatem adduci facit.* (UBStL 1, Nr. XXXII (S. 38)).

⁸³ Wizeslaw I von Rügen teilte 1224 Schiffe in folgende Zollgruppen ein: *de navi minus quam duodecim last sustinenti, de navi a duodecim vsque ad decem et octo last sufferenti und de navi decem et octo et supra decem et octo last baivlanti.* (UBStL 1, Nr. 27 (S. 32)).

⁸⁴ JAHNKE, Handelsstrukturen (wie Anm. 6), S. 179, und Carsten JAHNKE, Die Malmöer Schonenzollisten des Jahre 1375, in: HGBll. 115, 1997, S. 1–107, hier S. 7.

eines Tonnengeldes dafür. *Elc scip het si cogghe, eever of hulc, die met coepmansgoede geladen es ende van der zee coemt ende die Maze versoect ende dat so groet es, dat voeren mach tsestich last harinx daerboven, soll 21 Grote zahlen. Ende elc scip, dat beneden tsestich lasten voeren mach, war manieren van scepen dat si, das von See kam usw. zahlte 14 Grote.*⁸⁵ Also grob ein Jahrhundert nach der 12 Last-Grenze wird hier mit einer 60 Last-Vorgabe zwischen groß und klein unterschieden. Schiffe der Kategorie „groß“ können dabei unterschiedlich aussehen und heißen. Zumindest die Koggen sind auch wieder dabei.

Es finden sich auch nach den Kriegen gegen Waldemar IV. Atterdag Größenangaben von Koggen. In einer Klageschrift des Rates der Stadt Riga von 1406 geht es um eine Kogge, deren Schiffer Marquard van Essen von Engländern ermordet und mit dem Schiff untergegangen war. Es handelte sich um ein *navis vulgariter cogghe dicte, et fuit predicta navis portagii 95 lastarum*.⁸⁶ 1402, so klagte der Bremer Rat schriftlich 1406, *admirallus domini regis Anglie invasit patronum cujusdam navis, ... captivavit ... navimque suam proprie kogghe, que portare valuit 115 lastas, ...*⁸⁷ Wir sehen also, dass um 1400 schon die 100 Last-Grenze erreicht und überschritten wurde. Das ist im Übrigen an den Küsten und in den Häfen von Nord- und Ostsee in der damaligen Zeit schon eine so kritische Barriere bezüglich Tiefgang und Befahrbarkeit der Wasserwege, dass 1412 der Hansetag zu Lüneburg im § 41 diesbezüglich gezielte Vorschriften festlegte:

*Vortmer uppe ladinge unde buwinge der Schepe is vorramet, dat men nen schip groter buwen schal, wen van hundert last heringes, unde dat de nicht deperghan schullen, wan se geladen sin, dan 6 Lubesche elen deep, unde islik schip schal ghetekent sin vor unde achter by ghesworen wrakers, dar dat uppe der lastade steit, er dan id int water kumpt, (myt) der stat tekene, dar dat gebuwet is.*⁸⁸

Unter genauer städtischer Aufsicht auf den Lastadien gebaut, sollten die Schiffe nicht größer als 100 Last werden. Der Tiefgang sollte voll beladen nicht mehr als 6 lübische Ellen betragen. Wenn man davon ausgeht, dass eine Elle – zumindest war das im Großen und Ganzen in späteren

⁸⁵ HUB 3, Nr. 414 (S. 189): „Jedes Schiff, sei es Kogge, Ever oder Holk, das mit Kaufmannsgut beladen ist und von See her kommt und in die Maas einläuft und das so groß ist, dass es 60 Heringslast an Bord befördern kann“ ... „und jedes Schiff, das weniger als 60 Last fährt, was für eine Art von Schiff das sei, ...“.

⁸⁶ Karl KUNZE (Bearb.), Hanseakten aus England. 1275 bis 1412, Halle a. S. 1891, Nr. 326 (S. 241).

⁸⁷ KUNZE, Hanseakten aus England (wie Anm. 86), Nr. 334 (S. 274).

⁸⁸ HR I.6, Nr. 68, § 41 (S. 63).

Jahrhunderten so – um die 0,58 m maß,⁸⁹ kommt man auf einen kritischen Tiefgang von immerhin ca. 3,5 m.⁹⁰

Im Verlaufe des 13. und 14. Jahrhunderts hat sich also die Bestimmung der größten zeitgenössischen Schiffe deutlich nach oben verschoben: von mehr als 12–18 Last auf nicht größer als 100 Last, wobei die Hanse diese Obergrenze nicht hätte festzulegen brauchen, wenn es nicht häufiger Probleme in Fahrrinnen und Häfen mit zu großen Schiffen gegeben hätte. Auch die untere Grenze, ab der ein Wasserfahrzeug als kleines Schiff galt, hatte sich massiv ins 15. Jh. hinein nach oben verschoben. 1417 beschäftigte sich ein Hansetag mit den Fragen des Winterfahrverbotes vor Kathedra Petri (22. Februar), den Ausnahmen für Herings- und Bierschiffer und der Binnenlandfahrt im Winter, zu der es im § 34 des Rezesses heißt: *jodoch mach men segelen bynnen landes myt cleynen schepen, up dat hogeste van 24 last.*⁹¹ Als klein galten nun also Schiffe bis 24 Last. Ein 24 Last-Schiff wäre fast 200 Jahre früher nach den Bestimmungen der Zollrolle Lübecks⁹² als ein sehr großes Schiff taxiert worden.

III. Wem gehörten die Koggen?

Private und kommunale Koggenfahrt

Kommen wir noch einmal auf die städtischen Kriegsvorbereitungen in den 60er Jahren des 14. Jahrhunderts zurück und fragen, wie die Städte die Schiffe zusammen brachten, die man nicht auf die Schnelle bauen konnte. Koggen waren, wie wir sahen, dünn gesät. Ein Blick in entsprechende Quellen zeigt, dass Schiffe um die 100 Last als für die damalige Zeit imposante Einzelercheinungen aus einer bunten Vielfalt kleiner und mittlerer Wasserfahrzeuge herausragten. Die Stadt Hamburg beispielsweise kaufte in dieser Zeit von einem Iohannes de Stadis zwei Koggen: 1361 eine für 160 lb⁹³ und ein Jahr später eine weitere Kogge für 200 lb⁹⁴ Unter den Kriegsausgaben gegen den Dänenkönig im Jahre 1362 wurde ein wei-

⁸⁹ WITTHÖFT, Historische Metrologie (wie Anm. 65), S. 422–428, 721–722.

⁹⁰ Die Bremerhavener Museumskogge hätte voll beladen einen Tiefgang von ca. 2,25 gehabt. Die Abmessungen des Schiffes finden sich zusammengefasst bei KRAUSE, Handelschiffahrt (wie Anm. 8), S. 88. Zumindest bringen es ihre beiden Nachbauten, die „Ubena von Bremen“ und die Kieler „Hansekogge“ beladen jeweils auf 2,25 m Tiefgang. Im Vergleich zu den hansischen Bestimmungen von 1412 haben diese Schiffe eine mittlere Größe.

⁹¹ HR I.6, Nr. 397, § 34 (S. 374).

⁹² Anm. 82 S. 36.

⁹³ KR 1.76_{13/14}: (1361) DEDIMUS AD GWERRAS CONTRA REGEM DACIE 160 lb Iohann de Stadis supra Liburnum, videlicet coggonem.

⁹⁴ KR 1.82₃₂: (1362) EXPOSITA AD GWERRAM CONTRA REGEM DACIE ANNO DOMINI 1362 ... AD DIVERSA: ... 200 lb Iohanni de Stadis pro coggone.

terer Koggenkauf verbucht. Die Stadt kaufte die Kogge von Swederus de Bremen auf.⁹⁵ Swederus fuhr diese Kogge anschließend als Schiffer in Stadtdiensten. Der andere Schiffer auf der zweiten Hamburger Kriegskogge war Heynonus de Buren.

Man half sich offenbar auch untereinander bei der Kontingenterfüllung. 1362 wurde der Stadt Lübeck von Hamburg über Iohannes Steenbeke für 125 lb 6 s eine von den 3 oder 4 bekannt gewordenen Hamburger Stadtkoggen verkauft.⁹⁶ 1370, im Jahre des Stralsunder Friedens, wurde in Hamburg ein *coggo civitatis* für 136 lb wieder verkauft.⁹⁷ Die von Heynonus de Buren geführte Kriegskogge wurde nach 15 Jahren Einsatz 1377 für 60 lb verkauft,⁹⁸ genauso wie eine offenbar neuere, von Stephanus Wulberni befehligte Kogge für 185 lb 16 s.⁹⁹ Bei dieser Kogge könnte es sich um die Neuerwerbung einer Kogge drei Jahre vorher, also 1374, für 154 lb 17 s handeln.¹⁰⁰

Soweit zu den in den Hamburger Kämmereirechnungen verzeichneten Koggen. Die Stadt selber scheint keine Koggenbauten in Auftrag gegeben zu haben. Benötigte Koggen wurden von privaten Besitzern abgekauft oder in Dienst genommen und bei Gelegenheit auch wieder abgestoßen. Es handelte sich durchweg um für Kriegszwecke benötigte Schiffe. In dieser Zeit des 13. und 14. Jahrhunderts unterschied man noch nicht zwischen Kriegs- und Handelsschiffen. Es gab nur Handelsschiffe, die man höchstens mit Bliden und treibendem Werk versah,¹⁰¹ wenn man sie auf kriegserische Expeditionen schickte. Die großen Schiffe, die Koggen, Holke und später die großen Kraweele fuhren vorwiegend auf Fernhandelsfahrt auf den überregionalen Routen. Sie fuhren unter einem autoritativen Schipper auf private Rechnung, meist getragen von einer Art Eigergemeinschaft, den Partenreedern, und wurden von diesen und anderen Kaufleuten auf private Rechnung befrachtet.

⁹⁵ KR 1.82_{33/34}: (1362) EXPOSITA AD GWERRAM CONTRA REGEM DACIE ANNO DOMINI 1362 ... AD DIVERSA: ... Alberto Store 160 lb ex parte Swederi pro coggone suo. Man übergab also einem Albertus Store für Swederus 160 lb.

⁹⁶ KR 1.79_{1/2}: (1362) DE COGGONE CIVITATIS *vendito per Steenbeken in Lubeke 80 lb. Item 45 lb 6 s.*

⁹⁷ KR 1.102₆₋₈: (1370) RECEPTA ... 80 lb in sale ad coggonem civitatis. In debitis de coggone predicto 56 lb per Stephanum Wulbrandi.

⁹⁸ KR 1.244_{35/36}: (1377) DE COGGONE CIVITATIS: ... 60 lb de coggone vendito, quem Heyne de Buren vexit et rexit.

⁹⁹ KR 1.244_{36/37}: (1377) DE COGGONE CIVITATIS: ... 185 1/2 lb 6 s de coggone vendito quem Stephanus Wulberni vexit.

¹⁰⁰ KR 1.2041-4: (1377) SECRETIS NUNCIIS: ... Dedimus pro novo coggone empto a Heynone Brokkehovet 149 lb preter 4 s. Naclero 2 lb pro custodia dicti coggonis. 53 s carpentariis ad meliorandum coggonem. 28 s vor den anker to makende.

¹⁰¹ Anm. 48.

Die damalige städtische Ratsverwaltung vollzog sich sehr einfach. Die Schriftlichkeit war noch einem engeren Kreis von Kundigen vorbehalten. Es gab noch keine Behörden im modernen Sinn, sondern verantwortliche Ratsherren, die sich arbeitsteilig mit Hilfe weniger Bediensteter persönlich mit einem Kollegen in Doppelbesetzung um die vielfältigen Aufgaben in der Stadtkommune kümmerten. Man kannte weder eine Haushaltsplanung, noch Budgets für die verschiedenen Bereiche. Seekrieg konnte man nur sozusagen „projektbezogen“ organisieren, wie z. B. die Kriege gegen Dänemark oder *expeditiones* gegen Seeräuberei oder feindlich gesinnte, adlige Nachbarn. Für ein spezielles Vorhaben wurden Bürger aufgeboten, verpflichtete man Söldner, kaufte Schiffe und setzte Schiffer ein, die eigenverantwortlich die Schiffe ausrüsteten, einsatzbereit machten und dabei ihre Kosten mit den Kämmereiherren abrechneten.¹⁰² Bei dem nach heutigen Maßstäben also bescheidenen Stand einer Verwaltungsbürokratie waren die Städte noch nicht in der Lage, eine permanente Marine zu organisieren und zu unterhalten. In Hamburg gab es die ersten Anfänge in diese Richtung mit der Einführung des städtischen Tonnenschiffes für die Fahrwasserbetonung der Elbe erst in den 40er Jahren des 15. Jahrhunderts,¹⁰³ das später auch mitunter Begleitschutz für Kauffahrer gewährte¹⁰⁴ und die Elbe in Sachen Getreidestapel überwachen half.¹⁰⁵ Von einer Marine kann man erst mit dem Aufkommen des städtischen Konvoiwesens im 17. Jahrhundert sprechen, als spezielle, mit Kanonen bestückte, stadteigene Kriegsschiffe, die Konvoischiffe, den heimischen Handelsflotten Begleitschutz gewährten.¹⁰⁶

Eine gängige Methode der städtischen Seekriegsaktivitäten lief über Auslieger und Kaperer, bei denen man nicht mehr trennen kann zwischen privater und städtischer Angelegenheit. Das galt selbst noch Ende des 15. Jahrhunderts.¹⁰⁷ Ohne hier weiter auf die vielen, in den Quellen vorhandenen, Hinweise auf private Handelskoggen einzugehen, kann man zu-

¹⁰² Anschaulich nachzuvollziehen in den Hamburger Kämmereirechnungen für das Jahr 1362: EXPOSITA AD GWERRAM CONTRA REGEM DACIE ANNO DOMINI 1362 lautet die Überschrift für eine 6-seitige Auflistung entsprechender Ausgaben (KR 1.81–86).

¹⁰³ Kurt FERBER, Die Entwicklung des Hamburger Tonnen-, Baken- und Leuchtfeuerwesens, in: ZVHG 18, 1914, S. 1–103.

¹⁰⁴ 1494 bis nach Flandern: KR 4.295_{11–13}; 1497 nach Helgoland: KR 4.368_{14–19}.

¹⁰⁵ Unter anderem 1488: KR 4.176_{25 28}.

¹⁰⁶ Ernst BAASCH, Hamburgs Convoysschiffahrt und Convoywesen, Ein Beitrag zur Geschichte der Schiffahrt und Schiffahrtseinrichtungen im 17. und 18. Jahrhundert, Hamburg 1896, passim; Rainer POSTEL, Zur Entwicklung der hansestädtischen Hafen- und Schiffahrtsverwaltung, in: Heinz STOOB (Hrsg.), See- und Flusshäfen vom Hochmittelalter bis zur Industrialisierung, Köln/Wien 1986, S. 211–227, hier S. 225–226.

¹⁰⁷ Andreas KAMMLER, Up Eventur. Untersuchungen zur Kaperschiffahrt 1471–1512, vornehmlich nach Hamburger und Lübecker Quellen, St. Katharinen 2005, passim.

sammenfassen: Koggen wurden im privaten Auftrag finanziert, gebaut, ausgereedert und auf Handelsfahrt eingesetzt. Stadtkommunen mussten sich im Bedarfsfall aus diesem Pool bedienen, wobei die Grenze zwischen privat und kommunal mitunter nicht auszumachen ist.

Gab es eine „Hansekogge“?

In dem Textband zur großen Hanseausstellung des Museums für Hamburgische Geschichte von 1989 zeichnet für den Abschnitt über die Kogge Uwe Schnall verantwortlich.¹⁰⁸ Er beginnt seinen Artikel mit den Sätzen: „Das Schiff mit dem die Hanse groß wurde, war die Kogge. Die außerordentliche Bedeutung dieses Typs für die ganze Epoche zeigt sich schon in der gängigen Bezeichnung „Hansekogge“ – von „Hanseholk“ o. ä. spricht heute niemand.“¹⁰⁹ Weil das Schiff heute Hansekogge genannt wird, war es das Schiff der Hanse. Weil es das Schiff der Hanse war, wird es heute Hansekogge genannt: eine klassischer Zirkelschluss. Diese seltsame Argumentation ist Ergebnis einseitiger Sichtweisen, ausgehend von der Hanseforschung. Die Kogge wurde in einer Weise dargestellt, man muss schon sagen eingespannt, dass ‚Kogge‘ und ‚Hansekogge‘ heute in Deutschland praktisch synonyme Begriffe sind. Die Bezeichnung ‚Hansekogge‘ suggeriert ein speziell der Hanse vorbehaltenes Schiff. Darin liegt ein doppeltes Missverständnis. Es werden handels- und machtpolitische, sowie privilegienrechtliche Verhältnisse (Hanse) zur Kennzeichnung eines technisch-handwerklichen Produktes verwendet (Schiff), das ganz anderen Entwicklungsgesetzen unterliegt. Außerdem stimmt diese Bezeichnung mit der Fakten- und Quellenlage für die entsprechenden Jahrhunderte nicht überein.

Was hatte die Kogge mit der Hanse zu tun und wie ist sie in die europäische Seefahrtsgeschichte einzuordnen? Im Fernhandelsverkehr Europas wurden ab dem 12. Jahrhundert im nördlichen und westlichen Teil und ab dem 14. Jahrhundert auch im südlichen, mittelmeeerischen Bereich in einem nicht mehr genau bestimmbar Anteil große Schiffe gebaut und eingesetzt, die überall ‚Kogge‘ genannt wurden, – in den verschiedenen Lesarten *cogha*, *cocgo*, *cogga*, *coggo*, *coque*, *cocque*, *cocche*, *coca*, *concha* oder *conque*. Die Basis dieser Schiffe waren Städte. Sie benötigten für ihren eigenen Unterhalt und ihre Ladungen, die vor allem aus Massen-

¹⁰⁸ Uwe SCHNALL, Die Kogge, in: Jörgen BRACKER / Volker HENN / Rainer POSTEL (Hrsg.), Die Hanse – Lebenswirklichkeit und Mythos; Textband zur Hamburger Hanse-Ausstellung von 1989, 3. Aufl. Lübeck 1999, S. 762–765, hier S. 762.

¹⁰⁹ SCHNALL, Die Kogge (wie Anm. 108), S. 567.

gütern bestanden, befestigte Häfen. Koggen und ihre Schiffer waren deshalb in den englischen, flandrischen, holländischen und niederdeutschen Seestädten sowie in den Fernhandelsstädten des Ostseeraums zu Hause. In den großen hansischen Quelleneditionen und den Urkundenbüchern der einzelnen Städte lassen sich diese Handelsschiffe in großer Zahl nachweisen, und zwar durchgehend vom Anfang des 13. bis weit in das 15. Jahrhundert hinein.

Oft zeigen die Quellen überraschende Zusammenhänge und Verwicklungen auf, wie etwa eine Quittung aus dem Jahre 1363, die zeigt, dass der Harderwijker Schiffer Gerhard de Telghete der Stadt Lübeck seine Kogge verkauft hatte, was sicher mit der Flottenrüstung gegen Waldemar zusammenhing.¹¹⁰ Ein ganz anderes Beispiel sind die Aktivitäten des preußischen Schiffers Johan Westfal, „*maistre de la coque Saint Esprit de la dict lieu de Prusse*“, zwischen Portugal und Flandern in den Jahren um 1373–75.¹¹¹ Die meisten Quellennachweise erwähnen Frachtkoggen und Schiffer aus Hansestädten. Seltener werden Koggen anderer Städte und Gegenden genannt: 1375 ging es um eine Kogge *de Gotelond en Pruse* in Yarmouth.¹¹² 1378 wurde ein großes Schiff erwähnt, *vocata la cogg de Pruce*, das dem Londoner Kaufmann Johan Philipot, also einem Engländer, gehörte.¹¹³ 1410 ging es in Bremen um eine schwedische Kogge, die von den Vitalienbrüdern aufgebracht und von den Bremern zurückerobert worden war.¹¹⁴ In Brügge stritt man sich 1467 um die Kogge „Christoffels“, die einerseits von einem Baptist de Candiasco vererbt worden war, andererseits von dem Brügger Jan van Nieuwenhove beansprucht wurde.¹¹⁵ Noch 1475 war *een cogge van Monykedamme* durch den *zeerover Crystoffell Smyt* genommen worden.¹¹⁶

Die überwiegende Zugehörigkeit der Koggen zu Hansestädten ist zu einem großen Teil ein Ergebnis der Hanseforschung selbst, die vorrangig hansische Quellen bearbeitet hat, in denen naturgemäß vor allem von hansestädtischen Schiffen die Rede ist. Das wird deutlich, wenn wir uns der Koggenfrage in nichthansischen Gegenden und Ländern zu nähern versuchen. Gillian Hutchinson stellt beispielsweise fest: „References to cogs are very numerous in fourteenth-century English documents, by far out-

¹¹⁰ HUB 4, Nr. 89 (S. 45); auch in UBStL 3, Nr. 8. In diesem Zusammenhang siehe auch Anm. 96.

¹¹¹ HUB 4, Nr. 449 (S. 186–187), Nr. 482 (S. 199), Nr. 488 (S. 201–202), Nr. 490 (S. 202/203), Nr. 491 (S. 20).

¹¹² HUB 4, Nr. 537 (S. 219).

¹¹³ HUB 4, Nr. 326, Anm. 2 (S. 257).

¹¹⁴ HUB 5, Nr. 968 (S. 505).

¹¹⁵ HUB 9, Nr. 211 (S. 211).

¹¹⁶ HUB 10, Nr. 458 (S. 291).

numbering hulks, galleys and carracks, which were already present in significant numbers.“¹¹⁷

Für Südeuropa arbeitet Rolf Eberenz heraus, das die Kogge „als erstes atlantisches Schiff im Mittelmeer eine technische Umwälzung großen Stils verursachte.“¹¹⁸ Der Florentiner Chronist Giovanni Villani berichtete anschaulich:

*In questo medesimo tempo certi di Baiona in Guascogna con loro navi, le quali chiamano cocche, passarono per lo stretto di Sibia, e vennero in questo nostro mare corseggiando, e feciono danno assai; e d'allora innanzi i Genovesi e' Viniziani e' Catalani usaro di navigare con le cocche, e lasciarono il navigare delle navi grosse per più sicuro navigare, e che sono di meno spesa: e questo fu in queste nostre marine grande mutazione di navilio.*¹¹⁹

Die Kogge war also von Flandern über die Gascogne in das Mittelmeer gelangt und zum Vorbild für Genueser, venezianische und katalanische *coches* geworden,¹²⁰ nachdem dieses atlantische Schiff im Mittelmeer u. a. als *cocha tinclata*, als geklinkertes Fahrzeug, aufgefallen war.¹²¹

Es wurde bereits von den dänischen Koggen berichtet, auf denen dänische Heere Anfang des 13. Jahrhunderts die Ostsee Richtung Estland überquerten,¹²² und wir sprachen von den Koggen, mit denen der Dänenkönig 1224 auf Kreuzzug zu ziehen versprach.¹²³ Unger weist auf Änderungen bei den Flottenaufgeboten in Skandinavien um 1300 hin. Man ging weg von den Drachenschiffen, „and in Denmark the requirement was changed from supply of longships to the supply of cogs.“¹²⁴ McGrail da-

¹¹⁷ Gillian HUTCHINSON, *Medieval Ships and Shipping*, Leicester 1994, S. 15.

¹¹⁸ Rolf EBERENZ, *Schiffe an den Küsten der Pyrenäenhalbinsel. Eine kulturgeschichtliche Untersuchung zur Schiffstypologie und -terminologie in den iberoromanischen Sprachen bis 1600*, (Diss. Basel), Frankfurt/Main 1975, S. 112.

¹¹⁹ Giovanni VILLANI, *Cronica di Giovanni Villani. A miglio lezione ridotta coll' ajuto de' testi a penna. Con note filologiche di I. Moutier e con appendici storico-geografiche compilata da Frac. Gherardi Dragomanni*, Tomo II, [unveränd. Nachdr. d. Ausg.] Firenze, 1845, Frankfurt/M 1969 = 1845, Capitolo LXXVII, S. 101 (letzter Satz). Siehe auch EBERENZ, *Schiffe der Pyrenäenhalbinsel* (wie Anm. 119), S. 109–110, dessen Übersetzung (auf Basis einer Edition aus dem 18. Jahrhundert) im Wesentlichen übernommen wurde: „In eben dieser Zeit fuhren welche aus Bayonne in der Gascogne mit ihren Schiffen, die man Koggen nannte, durch die Straße von Gibraltar. Sie kamen in dieses unser Meer als Seeräuber und richteten großen Schaden an. Ab dieser Zeit pflegten die Genuesen, Venezianer und Katalanen, mit der Kogge zur See zu fahren und sie hörten auf, mit den großen Schiffen zu segeln, denn sie war seefester und die Kosten waren geringer. Und so gab es in dieser unserer Marine eine große Schiffsveränderung.“

¹²⁰ Hans-Jochen NICKEL, Was macht ein Schiff zur Kogge? in: *Das Logbuch* 35.2, 1999, S. 72–76, hier S. 72.

¹²¹ EBERENZ, *Schiffe der Pyrenäenhalbinsel* (wie Anm. 118), S. 105.

¹²² Anm. 33.

¹²³ Anm. 39.

¹²⁴ UNGER, *Ship in the Medieval Economy* (wie Anm. 61), S. 140 und Anm. 24, S. 156/157.

tiert die Ablösung des Wikingerschiffs durch die Kogge bereits in das 12. Jahrhundert: „Im Norden“, schreibt er, „scheint das Wikingerschiff als wichtigstes Schiff im 12. Jahrhundert allmählich durch die größere und schwerfälligere Kogge ersetzt worden zu sein. Der Grund war hauptsächlich, daß die Kogge eine größere Ladung befördern konnte. Sie war keineswegs das seetüchtigere Schiff.“¹²⁵

Auch in Irland waren Koggen beheimatet. „Irish ships from Dublin, Waterford, Drogheda and Limerick, arriving in foreign ports from the early fourteenth century, were recorded as ‚cog‘, ‚navis‘, ‚nef‘ or simply ship. There are records of cogs being built in Irland in the fourteenth century.“¹²⁶ Flämische Koggen fanden, wie wir gesehen haben, den Weg in das Mittelmeer. Mitte des 14. Jahrhunderts verschiffte Genua mit solchen Koggen das Massengut Alaun¹²⁷ nach Southampton. „Although the Genoese had been the originators of the galley trade to the Channel, the cocha type proved so successful for their bulk goods that it had completely taken over in this route by the 1340s.“¹²⁸ Die englischen Könige hielten noch im 13. Jahrhundert an „warships similar to early Scandinavian vessels“ fest, weil diese im englischen Kanal als manövrierfähigere Offensivwaffe, für Patrouillenfahrten und Angriffe auf die französische Küste geeigneter als die Koggen waren. Aber „English Kings came to rely more and more on rented cogs for their naval forces.“¹²⁹ Aus der Tatsache, dass der Hundertjährige Krieg sich auf dem Kontinent abspielte, folgte, dass „English fleets faced the formidable task of transporting and disembarking thousands of knights, squires, archers, soldiers, and support personnel for over a century.“¹³⁰ Wir haben ähnliche Anforderungen schon gut 100 Jahre früher im Baltikum beobachtet. Genau wie dort galt auch am Englischen Kanal: „The principal vessel utilized by the English was the cog.“ Diese Erkenntnis ist nicht neu. So führte William Laird Clowes schon 1897 aus: „But there is no doubt that, if not in the thirteenth century, at least later, the term ‚cog‘ was frequently applied even to the biggest and most powerful man-of-war.“¹³¹ In der Zeit Edwards III (1327–1377) galt nach

¹²⁵ Sean MCGRAIL, *Schiffe, Bootsbauer, Seeleute*, in: James GRAHAM-CAMPBELL (Hrsg.), *Das Leben der Wikinger. Krieger, Händler und Entdecker*, Berlin / Hamburg 1980, S. 36–63, hier S. 63.

¹²⁶ HUTCHINSON, *Ships and Shipping* (wie Anm. 117), S. 57.

¹²⁷ Ein Kaliumaluminiumsulfat, das als Salz verschifft wurde und beim Gerben, Färben und Beizen benötigt wurde.

¹²⁸ HUTCHINSON, *Ships and Shipping* (wie Anm. 117), S. 85.

¹²⁹ UNGER, *Ship in the Medieval Economy* (wie Anm. 61), S. 140.

¹³⁰ Timothy J. RUNYAN, *The Cog as Warship*, in: Robert GARDINER (Hrsg.), *Cogs, Caravels and Galleons*, London 1994, S. 47–58, hier S. 50.

¹³¹ William Laird CLOWES, *The Royal Navy. A History From the Earliest Times to the Present*, Vol. 1, [Repr. der Ausg.] London 1897, New York 1966 = 1897, S. 111/112.

Clowes: „cogs,“ or as we might say, first-rates of the time“,¹³² also „Schlachtschiffe erster Ordnung“ ihrer Zeit. Das ist zwar eine unpassende Charakterisierung mittelalterlicher englischer Koggen, aber darum geht es an dieser Stelle nicht. Koggen dominierten nach Clowes ein englische Seekriegswesen im 14. Jahrhundert.

Wie kam die englische Krone zu diesen Schiffen? Wir haben den Mechanismus hansestädtischer Seekriegsrüstung gegen Dänemark beschrieben: Verteilung des Aufgebotes auf die einzelnen Städte durch Beschluss von Städtetagen und Ankauf oder Charter der Schiffe durch die Stadträte.¹³³ Unter den ganz anderen politischen und staatlichen Verhältnissen in England lief die Flottenaufstellung dennoch nach ähnlichem Muster ab. Der Hauptunterschied bestand darin, dass dort nicht Beschlüsse von Städteversammlungen, sondern Anforderungen der Krone umzusetzen waren. In Englands Seekriegswesen spielten die Cinque Ports (Hastings, Romney, Hythe, Dover und Sandwich, ergänzt durch Winchelsea und Rye) eine privilegierte Rolle. „These ‚head ports‘ ... obtained liberties and exemptions from various taxes and obligations in return for their provision of ships and men for royal service.“ „The arrangement between the crown and the ports was that the latter would provide fifty-seven ships for fifteen days service annually. A fleet of 1299–1300 included fifteen cogs.“¹³⁴ Während des Krieges mit Frankreich reichte dieses Vorgehen nicht aus und die Krone beschlagnahmte bzw. charterte die Schiffe, die königliche Agenten in den Häfen aussuchten, zwangsweise. Im konkreten Falle konnte man Folgendes beobachten. Auf der einen Seite wies Richard II. im Mai 1378 seine Zolleinnehmer in Great Yarmouth bzgl. der *mercatores de Hansa in Alemannia an, eosdem mercatores mercandisas suas predictas solvendo talia custumas, contributiones et deveria, qualia pro eisdem solvere consueverunt, ad portum predictum libere et absque impedimento aliquo adducere et de eodem educere permittatis,*¹³⁵ Auf der anderen Seite wurden zur gleichen Zeit dem Londoner Kaufmann Johann Philipot zwei große Schiffe, „La Cristofre de Danske“ und die Kogge „La cogg de Pruce“ von der Krone für eine Expedition des Herzogs von Lancaster beschlagnahmt.¹³⁶

¹³² CLOWES, The Royal Navy, vol. I (wie Anm. 131), S. 111/112.

¹³³ Siehe Abschn. S. 25–27 („Städtische Koggen gegen Waldemar“).

¹³⁴ Beide Zitate: RUNYAN, Cog as Warship (wie Anm. 130), S. 51

¹³⁵ HUB 4, Nr. 626 (S. 257): „... jenen Kaufleuten mögt ihr erlauben, ihre vorgenannten Waren in den genannten Hafen frei und ohne irgendeine Behinderung einzuführen und aus ihm wieder auszuführen, sofern sie Zölle, Auflagen und Abgaben so, wie sie es gewohnt sind, gezahlt haben ...“.

¹³⁶ HUB 4, Nr. 626, Anm. 2 (S. 257). Siehe auch oben Anm. 113.

Auch in England waren also die *orlog*-Schiffe von Bürgern der Städte gestellte und rekrutierte Handelsschiffe. In den englischen Flotten waren Koggen ein fester Bestandteil. Da diese Koggen der englischen Handels- und Transportschiffahrt entstammten, wird damit belegt, dass Koggen auch in englischen Städten zu Hause waren. Robin Ward stellt 2009 zusammenfassen fest:

„Early work on town seals and more recent work using customs accounts, court records and archaeological remains, has shown that many, perhaps most, of the overseas trading ships of the fourteenth century were ‚cogs‘. Those were the workhorses of the northern seas.“¹³⁷

Das galt auch für Holland und auch noch für das 15. Jahrhundert. 1475 beispielsweise wurde eine holländische Baiensalzflotte bei Claisdunen an der Westspitze der Bretagne von den Franzosen vernichtet; *„dar legen manck 24 schone nyge koggen mit vorkastell, etc.“*¹³⁸

Wir können nicht genau bestimmen, wie diese Schiffe, die alle ‚Kogge‘ genannt wurden, im Einzelnen aussahen, was sie gemeinsam hatten und worin sie sich, abhängig von der Zeit und der Region ihres Auftretens, unterschieden. Wir können sagen, dass sie in der von der Schiffsarchäologie herausgearbeiteten westeuropäisch-friesischen Schiffbautradition standen, dass sie einem permanenten Wandel unterlagen, was Größe und technische Veränderungen angeht und sich mit anderen Schiffbautraditionen überschneiden.¹³⁹

Der Begriff ‚Hansekogge‘, stimmt nicht mit der historischen Wirklichkeit in Europa überein. Die „Hansekogge“ ist eine deutsche Erfindung. Mit dieser Kennzeichnung vereinnahmt die deutsche Forschung und Öffentlichkeit die Koggenschiffe auf eine, besonders für England

¹³⁷ Robin WARD, *The World of the Medieval Shipmaster: Law, Business and the Sea c.1350-c.1450*, Woodbridge 2009, S. 4.

¹³⁸ HUB 10, Nr. 402, Anm. 3 (S. 248).

¹³⁹ Ole Crumlin-Pedersen unterschied 1991 zwischen „Scandinavian and Westslavic Ship-building traditions“ und „cog-building traditions“ (Ole CRUMLIN-PEDERSEN, *Ship Types and Sizes AD 800–1400*, in: Ole CRUMLIN-PEDERSEN (Hrsg.), *Aspects of Maritime Scandinavia AD 200–1200. Proceedings of the Nordic Seminar on Maritime Aspects of Archaeology*, Roskilde, 13th–15th March, 1989, Roskilde 1991, S. 69–82). Detlev Ellmers und Uwe Schnall differenzierten 1997 die Traditionen (a) der angloskandinavischen Kielboote, (b) der kontinentalen und (c) der mittelmeerischen Schiffe (Detlev ELLMERS/Uwe SCHNALL, *Schiffbau und Schiffstypen im mittelalterlichen Europa*, in: Uta LINDGREN (Hrsg.), *Europäische Technik im Mittelalter: 800 bis 1200. Tradition und Innovation. Ein Handbuch*, 2. Aufl. Berlin 1997, S. 353–370). Aktuell hat Thomas Förster die Schiffbautraditionen übersichtlich und komprimiert zusammengefasst, wobei er vor allem die Überschneidungen der Entwicklungslinien klarstellt, die entsprechende hybride Bauformen generierten: FÖRSTER, *Schiffe der Hanse* (wie Anm. 7), S. 31–40 und Thomas FÖRSTER, *Große Handelsschiffe des Spätmittelalters. Untersuchungen an zwei Wrackfunden des 14. Jahrhunderts vor der Insel Hiddensee und der Insel Poel*, Bremerhaven 2009, S. 258–260.

und Dänemark, für Flandern und die Niederlande sicher unangenehme Weise. Die Schiffe, welche die Kaufmannschaften in den europäischen Seestädten ausreederten, entstanden nach den Vorgaben des Marktes, der zu transportierenden Güter, des Geschäftsumfanges, also sozusagen den jeweiligen gesellschaftlichen Anforderungen an die Transportschifffahrt. Das hatte wenig mit der politischen Konjunktur, mit Privilegien hier und dort, mit der dauerhaften oder zeitweiligen Zugehörigkeit einer Stadt zu bestimmten Privilegienpaketen oder der jeweiligen Stadtherrschaft zu tun. Schiffe, Schiffstypen und Schiffbautraditionen lassen sich kaum von solchen Zusammenschlüssen und Zweckbündnissen wie der Hanse herleiten.

IV. Liburnen

Die Quellen enthalten immer wieder Angaben zu Liburnen. Durch die Forschung geistern sie allerdings als eine Art „Fliegender Holländer“: sie tauchen kurz auf und verschwinden schnell wieder, – zu Unrecht. Man kann der Koggenfrage nämlich ohne die Liburnenschiffe nicht gerecht werden.

Liburnen in den Hamburger Kämmereirechnungen

In den Hamburger Kämmereirechnungen finden sich für die Jahre 1350 bis 1500 immerhin 10 Einträge, die sich auf Liburnen beziehen.¹⁴⁰ Die Liburnenerwähnungen konzentrieren sich in den 80er Jahren des 14. Jahrhunderts, wobei es zweimal sogar Rubrikenüberschriften für Liburnen gibt. Im Jahre 1386 findet sich die Rubrik PRO LIBURNO UNO, unter der es um 9 lb 19 s 4 d *ad reparandum liburnum* ging.¹⁴¹ 1387 (unter „*ad usus* [!]

¹⁴⁰ REPARATUREN, MATERIALIEN: (1) 1386: KR 1.439₂₇₋₂₉ (PRO LIBURNO UNO: ... 9 1/2 lb 9 s 4 d *ad reparandum liburnum* ...); (2) 1387: KR 1.466₅ (AD USUS LIBURNI: ... 22 s *vor enen basten strenk*.); (3) 1387: KR 1.466₆₋₈ (AD USUS LIBURNI: ... 26 lb *pro 2 kabelen et aliis instrumentis lineis* ...); (4) 1387: KR 1.466₉ (AD USUS LIBURNI: ... 16 s *Makoni Lynow fabro*.). KAUF und VERKAUF: (5) 1361: KR 1.761_{3/14} (DEDIMUS AD GWERRAS CONTRA REGEM DACIE 160 lb *Iohanni de Stadis supra Liburnum, videlicet coggonem*.); (6) 1386: KR 1.439₂₃₋₂₇ (PRO LIBURNO UNO *quem emimus pro 216 lb* ...); (7) 1387: KR 1.442₁₅₋₁₇ (DE NAVIBUS ET PALLUDE: ... 224 lb *de liburno civitatis vendito Nicolao de Wedele* ...); (8) 1402: KR 2.4₈₋₉ (AD DIVERSA: ... 32 1/2 lb 5 s 2 d *ad expensas liburni Wulberti Overdikes et holk Vitalium et alias expensas*.); (9) 1445: KR 2.77₅₋₇ (AD EXPEDICIONEM VERSUS EMEDEN: ... *Persolvimus 120 lb grossorum Flandrensium Hinrico Boltzen civi Lubicensi ... pro liburnis Britannorum, summa 697 1/2 lb Lubicensia*, ...); (10) 1446 KR 2.77₁₉₋₂₁ (RECEPTA: ... *Recepta de liburnis Britannorum per dominum Helmericum de Rentellen consulem in Flandria ventis 194 lb grossorum Flandrensium monete* ...).

¹⁴¹ Anm. 140, Nr. 1.

liburni“) wurden Verrechnungen zu Tauwerk, Leinwand und Schmiedearbeiten einer Liburne aufgeführt.¹⁴²

Die Geschichte der Stadtliburne von 1386 in Hamburg gleicht derjenigen der Kriegskoggen, die die Städte jeweils bei Bedarf von privat erstanden, um sie später nach entsprechendem Einsatz wieder zu verkaufen. Dieser Liburnenfall ist sogar genauer dokumentiert, da es sich um den Aufkauf eines in Partenbesitz befindlichen Schiffes handelte, wobei jedem Partenbesitzer sein Anteil getrennt abgekauft werden musste.¹⁴³ Gleich nach dem Erwerb, noch 1386, brachte man diese Stadtliburne „auf Vordermann“. 1387 wurde *ad usum liburni* an der Ausrüstung gearbeitet. Noch im gleichen Jahr wurde dieser *liburnus civitatis* jedoch an Nicolaus de Wedele verkauft.¹⁴⁴ Unter dem Strich ergab sich für die Stadtkasse ein Verlustgeschäft. Die Ausgaben für die Liburne in den Jahren 1386 und 1387 beliefen sich auf 272 lb 17 s 4 d. Der Verkaufserlös war ein Betrag über 224 lb. Das ergibt ein Minus von beträchtlichen 48 lb 17 s 4 d! Wir kennen nicht die Umstände, die die Kämmereiherrn bewogen, die Liburne von ihren Partenbesitzern aufzukaufen. Bei einem Schiff dieser Preisklasse sind dringende, kriegerische Beweggründe zu unterstellen, die eventuell zu einem überhöhten Kaufpreis führten. 1387 hatte Nicolaus de Wedele als Käufer der Liburne sicherlich ein gutes Geschäft gemacht.

Was erfahren wir also aus den Kämmereirechnungen über Liburnen? Im 14. Jahrhundert bewegten sie sich in Hamburg im oberen Preisbereich der Koggen. Eine Aufstellung von Koggen- und Liburnenpreisen belegt das (s. Tab. 2).¹⁴⁵ Die Stadtliburne befand sich vorher im Partenbesitz, d. h. sie war ein großes Transport- und Handelsschiff. Der *liburnus Britannorum* der vierziger Jahre des 15. Jahrhunderts weist ebenfalls auf ein großes Seeschiff hin.

¹⁴² Anm. 140, Nr. 2, 3 und 4.

¹⁴³ Das Folgende ist die genauere Aufschlüsselung von Anm. 140, Nr. 6. Der Eintrag lautet aufgeschlüsselt: (KR 1.439₂₃₋₂₇) PRO LIBURNO UNO quem emimus pro 216 lb dedimus Iohanni de Rode 108 lb videlicet pro dimidietate; 27 lb. pro [altera; KR 8.83₉] octava parte [eiusdem liburni; KR 8.83₉] per Fredericum Oldenborghe; 27 lb [pro octa parte liburni; KR 8.83₁₁] per Albertum Stacii; 27 lb per Gherekinum Hughen; 14 lb Cristinano Butte; 13 lb predicto Cristiano. Also: Johannes de Rode : 1/2 Part; Fredericus Oldenborgh: 1/8 Part; Albertus Stacius : 1/8 Part; Gherekinus Hughen: 1/8 Part; Cristianus Butte: 1/8 Part; summa summarum: 1/1 Schiff.

¹⁴⁴ Anm. 140, Nr. 7.

¹⁴⁵ Bezug: Kämmereirechnungen der Stadt Hamburg, Bd. 1: 1350–1400, hrsg. v. Karl KOPPMANN, Hamburg 1869.

Jahr	Vorgang	Kogge	Liburne	Nachweis
1358	Wert	196 lb		KR 1.62 _{11/12}
1362	Vekauf	125 lb		KR 1.79 _{1/2}
1362	Kauf	200 lb		KR 1.82 ₃₂
1363	Kauf	160 lb		KR 1.82 _{33/34}
1370	Verkauf	136 lb		KR 1.102 ₆₋₈
1374	Kauf	155 lb		KR 1.204 ₁₋₄
1377	Verkauf	65 lb		KR 1.244 _{35/36}
1377	Verkauf	155 lb		KR 1.244 _{36/37}
1386	Kauf		216 lb	KR 1.439 ₂₃₋₂₇
1387	Verkauf		224 lb	KR 1.442 _{15/17}

Tab. 2: Koggen- und Liburnenpreise nach den Hamburgischen Kämmererechnungen

Liburnen – große Fernhandels- und orlog-Schiffe

Es lassen sich nicht nur in den Hamburger Kämmererechnungen Liburnenschiffe aufspüren. 1278 bekräftigten Witzlaw III. von Rügen und die Stadt Stralsund geltende Bestimmungen der Stadt über Schiffsgelder und das Be- und Entladen von Liburnen im Hafen, was durch Leichterprahme zu erfolgen hatte.¹⁴⁶ Diese Liburnen segelten nach Flandern und England.¹⁴⁷ Die Schifffahrtsregelungen galten zweifellos nicht für einen bestimmten Schiffstyp, sondern allgemein für die in Stralsund verkehrenden, größten Schiffe des Fernhandels zu jener Zeit. Anzumerken bleibt, dass es sich hier um „von altersher gültige“ Regelungen handelte. Da Stralsund erst 1234 von Witzlaw I. das Stadtrecht erhalten hatte, galten solche Regelungen für Liburnen wohl schon von Anbeginn der Stadt. Weil die Flandern- und Englandfahrt von Stralsund aus nur um Skagen herum möglich war, gab es also die Umlandfahrt mit großen Liburnen schon während des ganzen 13. Jahrhunderts. Aus dem Quellenbeleg geht allerdings nicht hervor, wer diese in Stralsund verkehrenden Umlandfahrt-Liburnen betrieb: Waren das Stralsunder Schiffer? Engländer? Flämische oder friesische *do-*

¹⁴⁶ HUB 1, Nr. 810 (S. 280₁₄₋₁₆): ... *preterea mercator locabit bona sua in nave, que pram vocatur, et dominus liburne sumet cum servis suis ea cum pramone et deducet ad liburnam* ...

¹⁴⁷ HUB 1, Nr. 810 (S. 280₂₂): *Postquam autem liburna prosperis auris venit ad portum Flandrie vel Anglie ...*

mini liburne oder dänisch-nordische Schiffer mit großen skandinavischen Schiffen? Wir wissen es nicht genau. Jedenfalls galten in Stralsund als Liburnen offenbar alle Fernhandelsschiffe ab einer bestimmten Größe.

Mehrfach wurden auch Liburnen in kriegerischen Zusammenhängen genannt. Schon 1312 setzte Rostock Liburnen *in gwerra* ein. Zwei Rostocker sollen heimlich mit den Feinden paktiert haben, *ut liburnas ac nauas ciuitatis traderent, ut ad manus hostium deuenirent*. Auch ein städtischer Söldner und seine Leute hatten „*nostras liburnas*“ verraten.¹⁴⁸ Als 1344 König Magnus mit den wendischen Städten zwecks Piratenbekämpfung zusammenging, wurde vereinbart, wie Magnus schreiben ließ, ... *quod nos sex libornos magnos, ad classicam expeditionem aptos, cum hominibus nostris armis et expensis sufficienter expeditis ... habemus*.¹⁴⁹ Im Folgejahr 1345 gab es einen unerfreulichen Zwischenfall. Obwohl die *ciuitates pro defensione maris et mercatoris liburnas expediuissent cum stipendiariis et armatis*,¹⁵⁰ liefen Liburnen aus Lübeck und Rostock in den *portus Gholuitze* ein¹⁵¹ und fielen dort über dänische Kaufleute her, trotz deren Begleitung durch eine Wismarer Liburne. Es handelte sich also um große Kriegsliburnen. Um ebensolche Schiffe ging es auch schon 1341, als die Städte auf Bitten des Grafen von Holstein und Stormarn dessen Neffen, dem dänischen König Waldemar, gegen die Seeräuber und zur Belagerung von Kalingborch¹⁵² *liburnas suas armatis expeditas transmisserunt*.¹⁵³ Eine weitere Verstimmung, dieses Mal zwischen Rostock und Lübeck, gab es im nächsten Jahr, als die städtische Flotte der Kriegsliburnen von Rostockern Schonenhering einkassierte, der aber schon vor dem Handelsboykott gegen Schonen – *ante tempus mandati prohibitum in terra Schanie* – gesalzen gewesen sein soll.¹⁵⁴

¹⁴⁸ MUB 5, Nr. 3559 (S. 666).

¹⁴⁹ MUB 9, Nr. 6423 (S. 563): „... dass wir sechs große, für eine Flottenunternehmung geeignete, Liburnen bekommen, die ausreichend mit unseren Männern, mit Waffen und Vorräten versehen worden sind“.

¹⁵⁰ MUB 9, Nr. 6564 (S. 692): denn obwohl „die Städte zur Verteidigung des Meeres und der Kaufleute Liburnen mit Söldnern und Waffen ausgesandt hatten ...“

¹⁵¹ MUB 9, Nr. 6564 (S. 692): ... *liburne dictorum dominorum Lubicensium et Rostokcensium in portum Gholuitze peruenerunt* Der Hafen Golwitz war eine zwischen der Insel Poel und dem mecklenburgischen Festland nahe Wismar gelegene Bucht, die bereits im 14. Jahrhundert als Klipphafen gegen die Stapelzwänge der großen Seestädte benutzt wurde (KRAUSE, Handelschiffahrt (wie Anm. 8), S. 49). Inwieweit dieser Aspekt bei dem Vorfall des Jahres 1345 eine Rolle spielte, bleibt dahingestellt.

¹⁵² Kalundborg, auf Seeland am Großen Belt gelegen.

¹⁵³ MUB 9, Nr. 6142 (S. 331).

¹⁵⁴ MUB 9, Nr. 6258 (S. 434). Die Rede ist von *capitanei liburnarum ciuitatum*.

Liburnen in privatem Besitz

Es finden sich aber nicht nur Belege für städtische Liburnen, sondern auch für solche in privatem Einsatz. 1280 verpfändete ein gewisser Ecbrecht Rintflesch aus Wismar seine Liburne an den Stralsunder Thidericus Scherf.¹⁵⁵ 1312, so erfahren wir aus einer Schadensanzeige, raubten Schweden eine Liburne im Osten auf der Newa aus.¹⁵⁶ Aus einem Brief des Hochmeisters an den Rat von Rostock erfährt man, dass der schwedische König preußische Bürger wegen Ausraubung und Versenkung einer Liburne angeklagt hatte; *ob spoliacionis et excussionis causam cuiusdam liburne, preteritis fere tribus annis in Norsunt facte*, wie es in der Quelle heißt.¹⁵⁷ 1350 ging es in einem Schreiben Elbings an Lübeck um Liburnen Stralsunder Bürger.¹⁵⁸ Selbst aus dem 15. Jahrhundert findet sich ein Schriftstück, in dem es um eine Liburne geht. In den Auseinandersetzungen Danzigs mit England war 1436 von dem Schiff des *navismagistri Conradi Stals*, einer Liburne, die Rede. Der Bericht, in dem es um diese Liburne ging, wurde von Schiffsleuten erzählt und vor dem Danziger Rat bezeugt, d. h. es waren gewissermaßen Fachleute, die hier von „Liburne“ sprachen und keinesfalls „Landratten“, die nichts von Schiffen und Schiffstypen verstanden.¹⁵⁹

Der Begriff *liburna* bei Isidor von Sevilla

Was konnten wir also über Liburnen in Erfahrung bringen? In Hamburg kostete eine Liburne so viel wie die teuerste Kogge.¹⁶⁰ Es waren große, seegehende, auch Massengut transportierende Handelsschiffe, die im seekriegerischen Einsatz Seesöldner und Waffen mitführten. Sie fuhren im privaten Einsatz auf großer Fahrt und bekamen es dabei zuweilen mit Auslegern und Seeräubern zu tun. Eine Beschreibung von als Liburnen

¹⁵⁵ Ecbrecht Rintflesch de Wismaria statuit liburnam suam, Thid[erico] Scherf pro 29 marcis denariorum; (MUB 10, Nr. 7204 (S. 495)).

¹⁵⁶ Sweni spoliaverunt unam liburnam in Nu, in qua cives Lubecenses perdiderunt quinque millia marcarum Nogardensis argenti, ... (HUB 2, Nr. 219 (S. 89): „Schweden haben auf der Newa eine Liburne ausgeraubt, in der sich 5000 Mark Nowgoroder Geld von Lübecker Bürgern befanden“).

¹⁵⁷ MUB 8, Nr. 5668 (S. 598): „... wegen Ausraubung und Entführung einer Liburne, die vor drei Jahren im Öresund versenkt worden ist“.

¹⁵⁸ ... quod pociores cives in Stralsundis cuidam cive de Riga ipsorum liburnas presumpserint ... (HUB 3, Nr. 179_{25/26} (S. 87): „... dass einige Bürger Stralsunds einem Rigaer Bürger ihre Liburnen anboten“).

¹⁵⁹ ... et sic ejusdem navis naute cum eodem liburno ad Anglicos appropinquare affectarunt ... und ... sic cum eodem liburno in portum vulgariter dictum navigaverunt ... (HUB 7.1, Nr. 180 (S. 88)).

¹⁶⁰ Anm. 145.

bezeichneten Schiffen im Sinne eines bestimmten Schiffstyps findet sich in den spätmittelalterlichen Quellen nicht.

Der lateinische Ausdruck „*Liburna*“ deutet auf antike Wurzeln hin. In der Tat gab es in der Augusteischen Zeit leichte, schnelle Biremen, – zweirangige Kriegsgaleeren mit dem Namen *Liburna*. Lionel Casson erklärt, bei der *Liburne* handelte es sich

„um ein leichtes, schnelles und sehr manövrierfähiges Schiff, das besonders gut zur Verfolgung von Piraten oder zur Übermittlung von Eilbotschaften geeignet war. Dieser Bootstyp war zuerst unter den Völkern an der jugoslawischen Küste aufgekommen, die vom Seeraub lebten, und die Römer fanden ihn so geeignet, dass sie die *Liburne* als einen Standardtypus in ihre Flotte aufnahmen, ... Die *Liburnen* verfügten über zwei Ruderdecks, und möglicherweise sind sie aus dem zweideckigen *lembi* hervorgegangen, das in früheren Epochen an der gleichen Küste im Gebrauch war.“¹⁶¹

„Später scheint „*Liburne*“ zuzeiten für „Kriegsschiff“ schlechthin gestanden zu haben.“¹⁶² In der Entscheidungsschlacht von Actium (31 v. Chr.) zwischen Octavian und Agrippa auf der einen und Antonius und Cleopatra auf der anderen Seite gaben die *Liburnen* den Ausschlag.

Diese klassische Art von *Liburne* hat in der Mittelalterforschung zu Verwirrung geführt, denn ein leichtes, schnelles Kriegsschiff passt so gar nicht zu den *Liburnen*, wie sie in den spätmittelalterlichen Quellen Erwähnung finden.¹⁶³ Es gab auch *Liburnen* anderer Art, wie Casson nachweist: „The *liburna* and *lusoria*, the former known elsewhere only as a naval craft, from the third a. d. on turned up on the Nile as ordinary cargo boats.“¹⁶⁴ *Liburnen*frachtschiffe tauchten noch in Papyri des 5. und 6. Jahrhunderts n. Chr. auf.¹⁶⁵ Es scheint eine nordafrikanische Tradition von Handels*liburnen* gegeben zu haben, die ihrerseits durch Isidor der Nachwelt bekannt blieb. Der berühmte Gelehrte, Bischof und jüngere Kirchenvater Isidor von Sevilla wirkte an der Wende vom Altertum zum Mittelalter in den ersten Jahrzehnten des 7. Jahrhunderts mit großem Einfluss auf spätere Zeiten. Wenn er von „*Liburne*“ sprach, meinte er Handels*liburnen*, die von Nordafrika her stammten und nicht die Kriegsschiffe der Römer aus der Zeit der Bürgerkriege und frühen Kaiserzeit. In seinen *Etymologiae* ist ein Buch XIX *De navibus, aedificiis et vestibis* enthalten, in welchem es heißt:

¹⁶¹ Lionel CASSON, *Die Seefahrer der Antike*, München 1979, S. 339.

¹⁶² Olaf HÖCKMANN, *Antike Seefahrt*, München 1985, S. 113.

¹⁶³ Weski hat wohl diese antike *Liburne* vor Augen wenn er *cogko sive liburna* mit „cog or fast sailing ship“ übersetzt (Timm WESKI, *The Ijsselmeer type: some thoughts on Hanseatic cogs*, in: *IJNA* 28, 1999, S. 360–379, hier S. 362).

¹⁶⁴ Lionel CASSON, *Ships and Seamanship in the Ancient World*, Princeton 1971, S. 340.

¹⁶⁵ CASSON, *Ships and Seamanship* (wie Anm. 164), S. 340, Anm. 62.

*Liburnae dictae a Libyis; naves enim sunt negotiatorum. De qualibus Horatius (Epod. I,I): Ibis Liburnis inter alta navium.*¹⁶⁶

Der erste Teil des Isidor-Zitats ist eindeutig: „Liburnen heißen nach den Libyern. Die Schiffe gehören nämlich Kaufleuten.“ Isidors Horaz-Zitat (Epoden I,I) jedoch ist nicht ohne weiteres verständlich. Es handelt sich um die erste Zeile eines Gedichtes, die für sich genommen keinen Sinn ergibt.¹⁶⁷ Die Horaz-Zeile wird als Aposiopese verständlich, d. h. die gebildete zeitgenössische und spätere mittelalterliche Leserschaft Isidors kannte die Epode des Horaz und konnte sie für sich ergänzen.¹⁶⁸ Der Horaz-Text lautet ausführlicher:

Ibis Liburnis inter alta navium, amice, propugnacula, paratus omne Caesaris periculum subire, Maecenas, tuo:

Unter allen von mir verglichenen Übersetzungen scheint mir die englische von David West am gelungensten:

„You’ll sail, dear friend Maecenas, on your light Liburnians, among the galleons tall as fortresses, ready to take the load of danger Caesar bears on your own shoulders.“¹⁶⁹

Horaz stellt Liburnen den großen Kriegsschiffen gegenüber, wobei, bedenkt man die Zeit zum Ende der römischen Republik, er wahrscheinlich – wie es West in seiner Übersetzung andeutet – die leichten Kriegsliburnen vor Augen hatte. Isidor kann es bei Horatius nur um den Begriff der Liburne gegangen sein, denn es gab keine Kriegsliburnen für die zutraf: *naves enim sunt negotiatorum*. Ich sehe in dem Isidor-Text einen Beleg dafür, dass Liburnen (a) keine Kriegsschiffe waren und (b) unter der Obhut von Kriegsschiffen segelten. Nach Isidor von Sevilla sind also Liburnen seegängige Schiffe für den Fernhandel.¹⁷⁰ Diese Erklärung deckt sich

¹⁶⁶ ISIDORUS, Isidori Hispalensis episcopi etymologiarum sive originum, libri XX, (hrsg. von Wallis Martin LINDSAY), Oxford 1911, Lib. XIX,I,12.

¹⁶⁷ ... wie ein misslungener Übersetzungsversuch durch Lenelotte Möller zeigt. Sie übersetzte 2008 das Horaz-Zitat im Isidor-Text so: „Du wirst auf Liburnen zwischen den Höhen der Schiffe gehen“ (ISIDOR, Die Enzyklopädie des Isidor von Sevilla, (übers. u. mit Anm. versehen v. Lenelotte MÖLLER), Wiesbaden 2008, Buch XIX,I,12 (S. 642)), was keinerlei Sinn macht.

¹⁶⁸ Ich danke an dieser Stelle Frau Dr. Ingeborg Braisch, Hamburg, für ihre freundlichen Hinweise und Erklärungen in dieser Sache.

¹⁶⁹ HORACE, The complete Odes and Epodes, (translated with an introduction by David WEST), reissued, Oxford 2008, S. 30

¹⁷⁰ Der erste, der wissenschaftlich die Liburnen behandelte, war Jal (A. JAL, Archéologie Navale, 2 Bde., Paris 1840, hier Bd. 2, S. 470–473), der allerdings die Dinge verwirrte. Er beschrieb die Liburnen, indem er den Aethicus Ister wiedergab: „Les liburnes, navires des commerçants, bien fait rapides comme les dromons, sont très-nécessaires dans les grosses mers et dans les gros temps. On en trouve encore quelques-unes dans la Libye, où elles furent

mit dem Einsatz und der Größe von Schiffen, die in den von uns behandelten Quellen Liburnen genannt werden, d. h. die lateinische Benennung für große Handelsschiffe in der ausgehenden Antike hat sich bis in das Spätmittelalter hinein gehalten. Die Liburnen-Definition Isidors passt aber genau so gut für die „Koggen“ genannten Transportschiffe.

Auch bei dieser Zuordnung gibt es eine Ausnahme, die benannt werden soll. Heinrich von Lettland berichtet, dass 1215 die Bewohner der Insel Ösel die Düna blockierten, um Riga anzugreifen: *Et venerunt Osilienses cum exercitu magno navali in Dunemunde, ducentes secum pyratikas et liburnas, et impleverunt eas lapidibus et demiserunt in profundum maris in introitu fluminis et ...*¹⁷¹ Eine ähnliche Aktion wurde auch direkt in der Hafeneinfahrt Rigas u. a. mit alten Liburnen durchgeführt: *Et quidam ex eis structuram lignorum et liburnas veteres adducentes miserunt in profundum et lapidibus impleverunt et aditum portus nobis obstruxerunt.*¹⁷² Heinrich von Lettland berichtet ansonsten nur von den baltischen *pyratikae*.¹⁷³ Wir wissen nicht, woher die Öseler Liburnen hatten. Entweder waren das von den Deutschen eroberte Schiffe oder Heinrich von Lettland

inventées.“ (ebd., S. 470) also Handelsschiffe, auf Schnelligkeit gebaut, schnell wie die Dromonen (byzantinische, geruderte Kriegsschiffe mit Rammsporn, Biremen), Herkunft: Libyen. In der Kosmographie des Aethicus findet man direkt: *Liburnae negotiatorum naves aptae, veloces enim veluti dromones, inter undas maris vel procellas admodum necessariae. Nonnullae enim in Libia inveniuntur, ubi repertae fuerunt.* (Otto PRINZ (Hrsg.), Die Kosmographie des Aethicus, München: Monumenta Germaniae Historica 1993, S. 145). Kaufmannsschiff, Kriegsschiff, schnell und doch äußerst seefest: diese Attribute passen nicht zusammen. Jal bringt dann Isidor in das Gespräch und stellt die Frage, wer bei wem abgeschrieben habe. Er legt sich darauf fest, dass Isidor die Kosmographie des Aethicus benutzte (JAL. Archéologie Navale (wie oben), S. 471). Das genau ist aber falsch, wie die moderne Forschung herausgearbeitet hat (PRINZ, Aethicus (wie oben), Einleitung, S. 1–28). Einen Griechen Aethicus als Autor der Kosmographie hat es nie gegeben. Der Autor, in fränkischer Zeit, ist umstritten. Es ist jedoch erwiesen: „Die am meisten benutzte Vorlage des Autors sind die Etymologiae Isidors von Sevilla.“ (Ebd., S. 23). Isidor lieferte den ursprünglichen und autoritativen Text, weswegen er in dieser Arbeit auch als ‚Kronzeuge‘ angeführt werden kann.

¹⁷¹ HvL XIX,2 (S. 182_{7–9}): „Und die Öseler kamen mit einem großen Schiffsheer nach Dünamünde. Sie führten *pyratikae* und Liburnen mit sich, füllten diese mit Steinen und versenkten sie auf den Grund des Meeres in der Mündung des Flusses.“

¹⁷² HvL XIX,5 (S. 190_{17–19}).

¹⁷³ Das waren ostseetaugliche Schiffe offenbar nordisch-skandinavischen Typs, mit denen die baltischen Stämme in großen Flotten auftauchten, die Düna hinauf ruderten, aber auch nach Gotland segelten. Sie hatten einen Mast mit einem Segel und gewöhnlich 30 Mann an Bord: HvL VII,2 (S. 26); XIV,5 (S. 112); XIV,1 (S. 108). Zu den *pyratikae* siehe auch HEINSIUS, Das Schiff der Frühzeit (wie Anm. 1), S. 203/204. Heinrichs parteiische Bezeichnung für diese, für ihn feindlichen Schiffe als *pyratika* (lat. = Seeräuberei) wurde von Albert Bauer als Übersetzer des *Chronicon Livoniae* und der Forschung unreflektiert übernommen und mit „Raubschiffe“ übersetzt. Wenn es in dieser Arbeit bei dem Originalausdruck *pyratika* bleibt, geschieht das u. a. aus Unkenntnis heraus, wie die östlichen *pyratika*-Fahrer selbst ihre Schiffe bezeichneten.

sprach von anderen Schiffen der Balten, die groß gewesen sein mussten, da sie sich zum Blockieren von Wasserwegen eigneten.

V. Koggen gleich Liburnen

Auch wenn Koggen zu dem Hansesymbol schlechthin stilisiert worden sind und Liburnen von der Forschung mehr als „stiefmütterlich“ behandelt wurden,¹⁷⁴ gibt es doch einige unmissverständliche Nachweise dafür, dass sowohl der Ausdruck „Liburne“ als auch der Ausdruck „Kogge“ die gleichen *vrede*-Schiffe und die gleichen großen Handelsschiffe meinen und dass je nach Zeit, Gegend und Gewohnheit mal diese, mal jene Schiffsbezeichnung verwendet wurde.

1. Die Kriegsrüstung der Städte und ihrer Verbündeten gegen Dänemark, sowohl gemäß der Kölner Konföderation von 1367, als auch gemäß der Bestimmungen zum ersten Krieg 1362, drehte sich immer um mit Bewaffneten bemannte Koggen.¹⁷⁵ Auf dem Städtetag zu Lübeck im Juni 1363 – die politische Lage steuerte bereits auf einen zweiten Krieg zu – erklärten die Livländer, *illi de Lyvoniam*, dass ihr Land es nicht schaffe, die vorgesehenen 6 Schiffe und 600 Bewaffneten zu stellen. Man könne nur 200 Mark reinen Silbers beisteuern, *vel militari cum ducentis viris armatis et 3 navibus sive Liburnis*.¹⁷⁶ Kriegskoggen, wie sie im Vorjahr beschlossen worden waren,¹⁷⁷ wurden nun Liburnen genannt. 1384 ging es – um den Faden weiter zu spinnen – auf dem Hansetag von Stralsund im April u. a. darum, dass man noch Kriegsschiffe im Einsatz benötigte. Lübeck und Stralsund erklärten sich dazu bereit, *uthmaken de vredeschepe een jewelk*

¹⁷⁴ Bernhard Hagedorn erwähnt 1914 in seinem Standardwerk über die Schiffstypenentwicklung Liburnen überhaupt nicht (HAGEDORN, Wichtigste Schiffstypen (wie Anm. 1)). Walther Vogel tut den Ausdruck „als gelehrte Spielerei der städtischen Schreiber“ ab (VOGEL, Seeschifffahrt (wie Anm. 1), S. 491, Anm. 4. Vgl. auch unten Anm. 188 und Anm. 199). Detlev Ellmers bringt en passant Kiel und Holk, nicht aber die Kogge mit der Liburne in Verbindung (ELLMERS, Frühmittelalterliche Handelsschifffahrt (wie Anm. 3), S. 52 u. 60). In ihrer Übersicht über die europäischen Schiffsentwicklungslinien behandeln Ellmers und Schnall Liburnen nicht (ELLMERS / SCHNALL, Schiffsbau und Schiffstypen (wie Anm. 139)). Siegfried Flidner beschäftigte sich 1969 ausführlich mit den Schiffstypen Kogge und Hulk. Er bringt zwar ein sehr frühes Beispiel dafür, dass *hulk* auch mit *liburna* verbunden wurde (Siegfried FLIEDNER, „Kogge“ und „Hulk“. Ein Beitrag zur Schiffstypengeschichte, in: Die Bremer Hanse-Kogge. Fund – Konservierung – Forschung, Bremen 1969, S. 39–121, hier S. 55). Mit den Nachweisen einer Verbindung von Kogge und Liburne befasst auch er sich nicht.

¹⁷⁵ Siehe Anm. 36.

¹⁷⁶ HR I.1, Nr. 296, § 18 (S. 236/237): Rezess des Städtetags zu Lübeck Juni 1363, linke Spalte: Handschrift zu Ledraborg. Die nebenstehende rechte Spalte (Handschrift von Rostock) lautet: ... *vel militari cum ducentis armatis et 3 liburnis*.

¹⁷⁷ Anm. 36.

*eyn grot schyp unde twe snycken myt veftich ghewapent.*¹⁷⁸ Die von den Städten ausgerüsteten Schiffe konnte man Kogge oder Liburne nennen und beide waren *eyn grot schyp*.

2. Schon in einer Quelle von 1281 wurden Koggen und Liburnen in Verbindung gebracht. Herzog Bogislaw IV. von Pommern untersagte die Ausfuhr von Getreide über Peene und Swine auf Kähnen¹⁷⁹. Gegen entsprechende Abgaben ließ er jedoch Ausfahren auf großen „Liburnenschiffen“, auf *majoribus navibus liburnis id est coggonibus sive quae boten vocantur* zu.¹⁸⁰ Diese großen, Getreide verschiffenden „Liburnen“ waren also entweder „Koggen“ oder „Boote“, was zeigt, wie vage die Namenszuordnung war. Wir wissen somit nicht verlässlich, wie man dort an der Ostsee Ende des 13. Jahrhunderts Liburnen, Koggen und Boote unterschied.

3. Ein weiterer, auch in anderem Zusammenhang äußerst interessanter Nachweis liegt aus dem Jahre 1328 vor. *Magister Gherhardus de Lochem, syndcus, actor et procurator consulum et communis ciuitatis Lubicensis*, der Lübcker Ratsnotar also, intervenierte gegen Bauvorhaben des Bischofs von Ratzeburg auf einem Gebiet, das der Stadt unterstand.¹⁸¹ Er untersagte ihm die Benutzung des Lübecker Stadtsiegels, in dessen Zentrum sich bekanntlich ein Schiff befindet. Zur Beschreibung des Lübecker Siegels führte Magister Gerhard aus:

*... in cuius medio quidam cogko siue liburna erat sculptus cum malo recto et duobus viris, quorum vnus in manu tenebat funem et alter remum, in cuius sigilli circumferencia continebatur: Sigillum burgencium de Lubeke.*¹⁸²

Dieses Schreiben wurde von Woltmannus de Bremen beglaubigt, der *publicus auctoritate imperiali notarius*, d. h. kaiserlicher Notar, war.

Wie man tendenziös die Kogge „zum beherrschenden Großschifftyp der Hanse“ auf Kosten der Quellengenauigkeit und vor allem auf Kosten des Liburnenbegriffs hochstilisierte, macht beispielhaft die Behandlung dieses Zitats durch Heino Wiechell 1978 deutlich. Wiechell führt aus: „Zu seinen

¹⁷⁸ HR I.2, Nr. 276, §7 (S. 335).

¹⁷⁹ HUB 1, Nr. 884 (S. 303): ... *minores naves, quae kane vocantur*.

¹⁸⁰ HUB 1, Nr. 884 (S. 303). Nicht zu klären war, welche Art Boote hier angesprochen wurde.

¹⁸¹ UBStL 2₁, Nr. 490 (S. 436): ... *castrum seu fortalitium edificet ad duo miliaria ab vtraque parte Trauene mesuranda* ...

¹⁸² MUB 7, Nr. 4895 (S. 519); auch UBStL 2₁, Nr. 489 (S. 433): „... in dessen Mitte eine Kogge oder Liburne geschnitten worden war mit einem stehenden Mast und zwei Männern, von denen der eine ein Seil in der Hand hielt und der andere das Ruder. Die Umschrift dieses Siegels lautete: Siegel der Bürger von Lübeck.“ [Unterstreichungen: RP].

[Woltmannus de Bremen; RP] Lebzeiten aber war die Kogge zum beherrschenden Großschiffstyp der Hanse geworden. „Ein hansisches Handelsschiff“, so dürfte die allgemein gehaltene Übersetzung der Woltmannschen Bezeichnung „quidam cogko sive liburna“ sinngemäß lauten¹⁸³. Die Übersetzung ist nicht „allgemein gehalten“, sie ist sinnverzerrend und somit falsch. Die kritische Besprechung des Beitrags von Wiechell erfolgte 1979 durch Detlev Ellmers, der aber diesen Fehler nicht kritisierte, sondern die Liburne genauso drastisch „unter den Teppich kehrte“: „... daß das Schiff auf dem jüngsten Lübecker Siegel 1328 ausdrücklich in zwei Schriftstücken als Kogge bezeichnet worden ist.“¹⁸⁴ Es ist aber als Kogge oder Liburne bezeichnet worden! Ellmers betont schon fast suggestiv: „Es ist also gar kein Zweifel möglich, die Lübecker Siegel zeigen eine Kogge ...“¹⁸⁵. Genauso wenig Zweifel ist aber gemäß Quellenaussage möglich, dass die Lübecker Siegel eine Liburne zeigen. Man kann sich hier nicht eines aussuchen und das andere unter den Tisch fallen lassen. 23 Jahre später nimmt Ellmers ausführlicher zu der Quelle Stellung, indem er ausführt:

„Allerdings scheint der Bremer Notarius Woltmann auf den ersten Blick selber nicht genau zu wissen, welcher Schiffstyp auf dem Lübecker Siegel dargestellt ist, wenn er 1328 in lateinischer Sprache schreibt, dass in *cuius medio quidam cogho sive liburna erat sculptus cum malo erecto et duobus viris*. Scheinbar weiß er also nicht, ob das Schiff eine Kogge oder eine Liburna ist“.¹⁸⁶ Es werde „hier lediglich das Problem sichtbar,“ so Ellmers weiter, „das lateinisch schreibende Autoren mit Fachausdrücken aus der Volkssprache hatten. ... In unserem Fall ist also die präzise zutreffende Schiffstypenbezeichnung durch eine lateinische erläutert und mittels der Konjunktion *sive* angehängt worden. Weil der betreffende Typ im Mittelmeer, nicht aber in Lübeck vorkam, ist diese Typenbezeichnung jedoch nicht zutreffend.“¹⁸⁷

Der Schiffstyp und Begriff Liburne kann, wie wir gesehen haben, genauer eruiert werden. Bemerkenswert ist leider, dass Ellmers hier, wie schon Walther Vogel 88 Jahre vor ihm,¹⁸⁸ die gelehrten Verfasser einer histori-

¹⁸³ Heino WIECHELL, Das Schiff auf den Lübecker Siegeln des 13. Jahrhunderts – eine frühe Kogge? in: ZVLGA 58, 1978, S. 111–115, hier S. 113.

¹⁸⁴ Detlev ELLMERS, Besprechung von Heino Wiechell, Das Schiff auf den Lübecker Siegeln des 13. Jahrhunderts – eine frühe Kogge? (ZVLGA 58, 1978, 111–116 mit Tafel XVI), in: HGBll. 97, 1979, S. 140–141, hier S. 140.

¹⁸⁵ ELLMERS, Besprechung von Heino Wiechell (wie Anm. 184), S. 141.

¹⁸⁶ Aber vielleicht wussten Woltmann und Gerhard – anders als Detlev Ellmers –, dass man in ihrer Zeit nichts falsch machte, wenn man so ein Schiff sowohl als Kogge oder auch als Liburne bezeichnete!

¹⁸⁷ Detlev ELLMERS, Mittelalterliche Koggensiegel – ein Diskussionsbeitrag, in: Konrad ELMSHÄUSER (Hrsg.), Häfen – Schiffe – Wasserwege. Zur Schifffahrt des Mittelalters, Bremerhaven/Bremen 2002, S. 160–164, hier S. 162.

¹⁸⁸ Anm. 199.

schen Quelle für inkompetent und unwissend erklärt. Ein genauso einfaches wie zweifelhaftes Vorgehen, um sich eine Quelle für die eigene Theorie zu Kogge, Lübeck und Hanse¹⁸⁹ passend zu machen.

Zurück zu dem Fall des Bischofs von Ratzeburg. In einem zweiten Schreiben wendete man sich an den päpstlichen Stuhl. Gegen die Bauaktivitäten des Ratzeburger Bischofs berief sich der Lübecker Stadtsyndikus für den Rat und die Stadt auf das *ius speciale concessum per Romanorum regum* und auf die *diuorum imperatorum privilegia*. Diese Appellation der Reichsstadt Lübeck wurde ebenfalls von dem kaiserlichen Notar Woltmann beglaubigt.¹⁹⁰ Die Antwort des päpstlichen Palastes in Avignon wurde von *Reynerus de Hertene Coloniensis diocesis, publicus imperiali auctoritate notarius* beglaubigt. In diesem Schreiben wird das Siegel Lübecks wie folgt beschrieben:

... in quo sculpta erat quedam nauis, et in ipsa naue sculpte erant due ymagines duorum hominum sedentium in dicta naue, scilicet vnus in prora capite discoperti, extendentis manum dexteram ad modum indicantis et cum alia manu tenetis cordam, et alterius sedentis in puppe et in manibus gubernaculum nauis tenentis et vestiti capitis, et in medio dicte nauis sculptus erat quidam malus cum tribus ante et alijs tribus retro uirgulis descendantibus de altitudine dicti mali usque in nauem predictam ad similitudinem cordarum in malis poni consuetarum, et in parte anteriori et posteriori dicte nauis apparebant duarum animalium capita, in circumferentia uero ipsius sigilli tales littere apparebant: Sigillum burgensium de Lubeke, ...¹⁹¹

In dieser Angelegenheit wurde das Schiff im Stadtsiegel Lübecks „vor Ort“ in Norddeutschland also als Kogge, wahlweise als Liburne angesprochen; in Avignon verwendete man schlicht *navis*.

4. Auch von 1361 liegt ein Beleg vor, und zwar aus Hamburg. Von Seiten der Städte wurde der erste Waldemarische Krieg vorbereitet. Wir finden folgenden Eintrag in den Kämmereirechnungen: DEDIMUS AD GWERRAS

¹⁸⁹ Siehe S. 88f.

¹⁹⁰ MUB 7, Nr. 4896 (S. 521–522); auch UBStL 2, Nr. 490 (S. 436–437).

¹⁹¹ UBStL 2, Nr. 497 (S. 446/447): Ein großes rundes Siegel, „... in welches ein Schiff geschnitten war, und in dem Schiff selbst waren zwei Darstellungen zweier Männer gearbeitet worden, die in besagtem Schiff saßen, und zwar saß der eine im Bug mit unbedecktem Haupt, der die rechte Hand ausstreckte wie jemand, der etwas zeigen will, und der mit der anderen Hand ein Seil umfasste. Der andere hingegen saß im Heck und hielt mit den Händen das Steuerruder des Schiffes und trug eine Kapuze. Und in der Mitte des genannten Schiffes war ein Mast geschnitten mit drei Stangen vorn und drei hinten, die von der Spitze besagten Mastes bis hinunter in besagtes Schiff führten und die aussahen wie die üblichen Seile, die man an den Masten zu befestigen pflegt, und im vorderen und hinteren Teil des besagten Schiffes erschienen zwei Tierköpfe. In der Umschrift eben dieses Siegels aber erschienen folgende Buchstaben: Sigillum burgensium de Lubeke ...“ [Unterstreichungen: RP]. Mein spezieller Dank gilt auch an dieser Stelle Frau Dr. Ingeborg Braisch, Hamburg, für ihre kompetente Überarbeitung meiner Übersetzung dieses Quellentextes.

CONTRA REGEM DACIE 160 lb Iohanni de Stadis supra Liburnum, videlicet coggonem.¹⁹² Hier werden also ausdrücklich „Liburne“ und „Kogge“ gleichgesetzt.

5. Das Handelsschiff von Lubbert Overdik war 1401¹⁹³, befrachtet mit Bier des Kampeners Kersten van Wylsen, von den Vitaliern aufgebracht worden. Die Hamburger hatten das Schiff auf der Jade zurückerobert und auch einen Vitalier-Holk genommen.¹⁹⁴ Bei den Vitaliern handelte es sich um Gödeke Michels und seine Leute, die von den Hamburgern auf See besiegt worden waren, wobei man auch Lubbert Overdik befreite. Die Vitalier waren offenbar schon vorher mit Overdikes Biertransporter in die Jade gefahren. Dabei hatten sie *den mesten del des bers* über Bord gehen lassen, um Tiefgang einzusparen, *uppe dat ze den kogghen de vorder in dat land bryngghen mochten*. Die Seeräuber wurden dennoch in der Jade gestellt. Dieses als „Kogge“ bezeichnete Schiff Overdiks wird in den Hamburger Kämmereirechnungen *liburnus* genannt: AD DIVERSA: ... 32 1/2 lb 5 s 2 d ad expensas liburni Wulberti Overdikes et holk Vitalium et alias expensas.¹⁹⁵

6. Eine klare Aussage findet sich in Klageartikeln, die der Stralsunder Rat 1405 an den englischen König Heinrich IV. richtete. Im Art. 2 geht es um ein großes Schiff von 95 Last, das sich im Partenbesitz von vier namentlich aufgeführten Stralsunder Bürgern befand und in Kolberg mit Asche befrachtet worden war. Gefolgsleute des Königs hätten *Thymoni de Bremen luburnum dictum kogghonem* 1383 nach Pfingsten erobert, übernommen und fortgebracht.¹⁹⁶ Eine Li[u]burne, die man Kogge nannte, – das ist deutlich.

7. Und schließlich ist noch ein, in diesem Zusammenhang wichtiges, Schreiben von 1417 greifbar. Der Hochmeister verwandte sich beim englischen König für den Danziger Bürger Hinrich Junge, der sich beklagte,

¹⁹² KR 1.76_{13/14}. Siehe auch Anm. 93.

¹⁹³ Das Jahr geht hervor aus HR I.5, Nr. 44 (S. 30).

¹⁹⁴ Dies geht aus einem Brief Hamburgs an Kampen aus dem Jahr 1402 hervor, der eine Antwort auf Klagen des Kersten van Wylsen war: HR I.5, Nr. 54 (S. 32); auch, wenn auch nicht im Wortlaut in HUB 5, Nr. 526 (S. 267).

¹⁹⁵ KR 2.4₈₋₉.

¹⁹⁶ KUNZE, Hanseakten aus England (wie Anm. 87), Nr. 345, §2 (S. 290): *Item anno Domini eodem [1383] post pentecosten dicti domini regis Anglie ligei et subditi ceperunt, sumpserunt et abstulerunt Thymoni de Bremen luburnum dictum kogghonem onustatum de Colebergh cum cineribus, pertinentem dicto Thymoni de Bremen, domino Arnaldo Poleman prescripto, Godekyne de Bremen, Johanni Sutheyn, nostris civibus; et fuit de 95 lastis* [Unterstreichungen: RP].

dass ihm im Hafen von Falmouth Waren entwendet worden waren. In diesem Zusammenhang wird von dem Schiff als *quendam liburnum vulgariter koggen* unter einem *schipper Lamprecht Ditrichssoene de Campen* gesprochen.¹⁹⁷ Im Rest des Briefes wird die Liburne resp. Kogge außerdem noch viermal *navis* genannt¹⁹⁸ Ein und dasselbe Wasserfahrzeug wird in diesem Nachweis also gleichzeitig als Liburne, Kogge und Schiff bezeichnet.

Wir haben also sieben Belege, verteilt über einen Zeitraum von über 135 Jahren, die zeigen, dass man im allgemeinen Verständnis der Zeit keinen erkennbaren Unterschied zwischen Kogge und Liburne zu machen schien. Beide bezeichneten die größten, seegehenden Lastschiffe der Zeit wie sie in dem gesamten nordöstlich-nordwestlichen Handelsraum bis hinunter zur französischen Baie verkehrten. Sie bezeichneten beide ebenfalls das gleiche, große *orlog*-Schiff, welches das Rückgrat der städtischen Seemacht bildete. Auch wenn bereits Walther Vogel in diese Richtung argumentierte, ist seine Stellungnahme dennoch nicht unkritisiert zu akzeptieren. Vogel führte aus: „Der öfter gebrauchte Ausdruck „Liburne“ ist völlig gleichbedeutend mit „Kogge“ und darf nicht als ein wirklicher seemännischer Fachausdruck, sondern nur als gelehrte Spielerei der städtischen Schreiber betrachtet werden.“¹⁹⁹ Die Fülle der Nachweise für die Verwendung des Begriffs „Liburne“ beweist, dass sich Vogel die Sache an dieser Stelle zu einfach macht, wenn er „Liburne“ als „gelehrte Spielerei“ abtut, – zumal die Forschung seiner Zeit schon viel weiter gewesen ist. 25 Jahre vor ihm hatte Wilhelm Stieda bemerkenswerte Ausführungen zu den Liburnen gemacht.²⁰⁰

Es erhebt sich somit die Frage, wie sich eine angeblich „eindeutig definierbare Schiffbautradition der Kogge“²⁰¹ mit der Tatsache verträgt, dass im Bewusstsein des Spätmittelalters ein „eindeutig definierbarer“ Schiffstyp Kogge nicht existierte.

¹⁹⁷ HUB 6, Nr. 133 (S. 59).

¹⁹⁸ HUB 6, Nr. 133 (S. 59): *eadem navi* (Z. 7); *dictam navem* (Z. 12); *dicte navis* (Z. 16); *eadem navis* (Z. 16).

¹⁹⁹ VOGEL, Seeschifffahrt (wie Anm. 1), S. 491, Anm. 4. Vgl. oben Anm. 174 und Anm. 188.

²⁰⁰ STIEDA, Revaler Zollbücher (wie Anm. 77), S. LXXIXf. Ich habe in der gesamten Forschungsliteratur seither nichts Entsprechendes wiedergefunden. Seine Ausführungen über die Liburne sind dreimal so lang wie der Abschnitt über die Kogge.

²⁰¹ Detlev ELLMERS in seinem Überblick über die wissenschaftliche Diskussion um die Kogge in der Hansischen Rundschau in den HGBll. 119 (2001), S. 237.

VI. Methodische Probleme der Forschung

Keine definierten Schiffstypen im Mittelalter

Ausgangspunkt jedes Schiffbaus und seiner Planung war und ist immer der spätere Einsatzzweck des Wasserfahrzeuges. Entsprechend gab es große und kleine, leichte oder behäbige, See- oder Binnenschiffe, Arbeitsschiffe oder Transporter für bestimmte Güter oder Menschengruppen. Die Schiffbauer erfüllten diese Anforderungen in ihrer lokalen und regionalen Schiffbautradition, die sich entsprechend der geographischen und rohstofftechnischen Möglichkeiten und der Entwicklung der gesellschaftlichen Anforderungen herausgebildet hatte. Gerade die Schiffbauer und Werftbetriebe machten Bekanntschaft mit den Schiffen anderer Gegenden, sei es, dass sie als Schiffszimmerleute an Bord herum kamen, sei es, dass sie an ihrem Ort Reparaturen und Wartungen fremder Schiffe vornahmen. Hinzu kommt, dass Schiffe jeder Art in der Fremde käuflich erworben werden konnten und mit dem Schiffer ihren Heimathafen wechselten. In diesem Lichte betrachtet ist es nicht verwunderlich, dass sich technische Neuerungen und Schiffstypen vermischten und dass in unterschiedlichen Sprachen und Traditionen wechselnde Bezeichnungen für die gleiche Sache, bzw. gleiche Bezeichnungen für unterschiedliche Schiffe anzutreffen sind.

Das Mittelalter definierte keine Schiffstypen im Sinne des modernen Schiffbaus. Man war noch nicht in der Lage, Schiffbau natur- und ingenieurwissenschaftlich mit Berechnungen und Bauplänen zu betreiben. Alle Entscheidungen lagen im Belieben des jeweiligen Schiffbaumeisters und seines, auf praktischer Erfahrung beruhenden Wissens.

„Bis weit in das 17. Jh. hinein scheint der Schiffbau fast ohne Ausnahme handwerklich-empirisch gewesen zu sein. Man baute nach in der Praxis bewährten Mustern, nach Erfahrungsregeln, die von Generation zu Generation, vom Meister auf die Lehrlinge überliefert wurden. Die technische Entwicklung im Schiffbau tastete sich nur zögernd vorwärts. ... Von einem wissenschaftlich-theoretisch begründeten, auf physikalisch-mathematischen Kenntnissen ruhenden Schiffbau war man in den Hansestädten noch weit entfernt.“²⁰²

Selbst der Schiffbaumeister konnte nicht exakt vorhersagen, wie das Schiff letztlich gelingen, wie es segeln würde oder wie viel Last es genau würde tragen können. Die Kriterien für mittelalterliche Schiffsunterscheidungen und -einteilungen, für Bezeichnungen wie Kogge, Liburne oder

²⁰² Karl-Friedrich OLECHNOWITZ, Zum Schiffbau Lübecks im 16. und 17. Jahrhundert, in: Gerhard Heitz/Manfred UNGER (Hrsg.), Hansische Studien. Heinrich Sproemberg zum 70. Geburtstag, Berlin 1961, S. 311–321, hier S. 320.

Holk waren grob, unpräzise, undefiniert und pragmatisch, aber selbstverständlich ausreichend für die Belange und Möglichkeiten der Menschen des 13. bis 15. Jahrhunderts. Der moderne, naturwissenschaftlich und methodisch geschulte Mensch mit seinen entsprechenden Selbstverständlichkeiten darf diese mittelalterliche Realität nicht aus den Augen verlieren.

Archäologische Schiffsbestimmung und das Mittelalter

Diese Gefahr besteht besonders für die Schiffsarchäologie, deren Herangehen an die Artefakte natur- und ingenieurwissenschaftlich zu sein hat und von Systemdenken geprägt ist. Die Schiffsarchäologie ist immer als erstes bestrebt, ihre Funde in einem bestimmten System zu positionieren. Die Bezeichnung der Schiffsfunde nimmt sie gewöhnlich aus ihrer eigenen wissenschaftlichen Systematik, die aber nicht notwendig der historischen, gesellschaftlichen Realität entsprechen muss.²⁰³

Gefährlich wird es, wenn die Zuordnungen und Ansichten der geschichtlichen Zeit mit den Zuordnungen und Festlegungen der Schiffsarchäologie vermischt werden. Das ist im Falle der Koggen allerdings geschehen. Die Schiffsarchäologie konnte einen bestimmten Typ eines großen Transportschiffes im Bereich der westlichen und nördlichen Hemisphäre Europas festmachen, der bestimmte Merkmale aufwies: Klinkerbeplankung, einmastig, gerade Steven, platter, kraweelbeplankter Mittelteil des Bodens, hochbordig, aus der Bordwand ragende Querbalken, umgeschlagene Eisennägel, Kalfaterung mit Moos und Sinteln.²⁰⁴ Der bedeutendste dieser Funde war das 1962 in der Weser in Bremen-Vegesack entdeckte Schiff. Die archäologischen Funde ließen es zu, von einem Schiffstyp einer bestimmten Schiffbautradition zu sprechen.²⁰⁵ Den

²⁰³ Ein solches Auseinanderklaffen liegt vor, wenn beispielsweise Epochen der Gesellschaftsentwicklung als Stein-, Bronze- oder Eisenzeit bezeichnet werden. Die jeweils verarbeiteten Materialien sagen nur sehr wenig über die gesellschaftlichen Verhältnisse der Menschen aus und sind für diese mit Sicherheit kein entscheidendes Beurteilungskriterium. Das gilt genauso für eine Periodisierung von Schifffahrt. Nicht die Gesellschaft wird charakterisiert durch Schiffstypen, nicht die Hanse wurde geprägt durch die Kogge, sondern Schiffstypen werden durch den Stand der gesellschaftlichen Entwicklung und die Notwendigkeiten von Handel und Gewerbe hervorgebracht. Zu dieser Frage empfehlenswert: Klavs RANDSBORG, *Seafaring and Society – in South Scandinavian and Europe Perspective*, in: Ole CRUMLIN-PEDERSEN (Hrsg.), *Aspects of Maritime Scandinavia AD 200–1200*, Roskilde 1991, S. 11–22.

²⁰⁴ Timm WESKI, *Fiktion oder Realität? Anmerkungen zum archäologischen Nachweis spätmittelalterlicher Schiffsbezeichnungen*, in: *Skyllis* 2 (Heft 2), 1999, S. 96–106, hier S. 96.

²⁰⁵ Siehe auch Anm. 139. Förster arbeitet heraus, wie sich die verschiedenen Schiffbautraditionen gegenseitig beeinflussten und hybride Lösungen entwickelt wurden und wie schließlich die Kraweelbauweise zur Notwendigkeit wurde: FÖRSTER, *Schiffe der Hanse* (wie Anm. 7), S. 40–54 und S. 71/72 und FÖRSTER, *Große Handelsschiffe* (wie Anm. 139), S. 258–260.

schriftlichen Quellen der Zeit waren solche detaillierten Merkmale nicht zu entnehmen. Es ist keineswegs zu unterstellen, dass dieser schiffsarchäologisch belegte Typ alle die Wasserfahrzeuge erfasst, die in den Quellen als Kogge oder eben auch als Liburne firmieren.

Wie hätte man diesen Typ, diese Tradition benennen sollen? Detlev Ellmers gab 1984 das wissenschaftlich korrekte Vorgehen vor, als er ausführte:

„But we are archaeologists and have to use terms that fit archaeological items. And as long as we do not know the archaeological equivalent to a term from written sources, we should not use the latter for excavated material but try to find one which is appropriate to what has been excavated. Of course our eventual aim must be the identification of terms from written sources with archaeological ship and boat finds. In some cases we have already been successful with this attempt. By means of the Bremen cog we are able to use the medieval term ‚cog‘ for a special group of ship finds of the Middle Ages.“²⁰⁶

Die Bezeichnung mittelalterlicher Schiffstypen „must be based solely on archaeological evidence“, wie Weski betont.²⁰⁷

Die Bremer Kogge: a self-fulfilling prophesy?

Im Falle des Bremer Fundes wurde von diesem, wie Weski sich ausdrückt, „time-honoured custom“ abgewichen. Deshalb schlägt er die Bezeichnung Ijsselmeer-Typ vor. Es ist für die Schiffsarchäologie bezeichnend, dass nun nicht etwa über die grundsätzliche Kritik von Weski am methodischen Vorgehen reflektiert wurde, sondern dass man die in diesem Zusammenhang zweitrangige Frage diskutierte, welchem frühesten Fundort die Ehre der Namensgebung zufallen würde.²⁰⁸ Anders als Ellmers behauptet, ist es nicht gesagt, dass „the term from written sources“, also „the term ‚cog‘“ mit dem archäologischen Schiffsfund deckungsgleich ist. Mit Hilfe von Heinsius, der die Kriterien für einen Typus „Kogge“ vor allem durch die

²⁰⁶ Detlev ELLMERS, Punt, barge or pram – is there one tradition or several? in: Sean MCGRAIL (Hrsg.), *Aspects of Maritime Archaeology and Ethnography*, London 1984, S. 153–172, hier S. 153/154.

²⁰⁷ WESKI, *The Ijsselmeer type* (wie Anm. 163), S. 367.

²⁰⁸ Ole CRUMLIN-PEDERSEN, Die Bremer Kogge – ein Schlüssel zur Geschichte des Schiffbaus im Mittelalter, in: Gabriele HOFFMANN/Uwe SCHALL (Hrsg.), *Die Kogge. Sternstunde der deutschen Schiffsarchäologie*, Hamburg 2003, S. 256–271, hier S. 266; Ole CRUMLIN-PEDERSEN, To be or not to be a cog: the Bremen Cog in perspective, in: *IJNA* 29, 2000, S. 230–245, hier S. 239. Timm Weski musste schließlich 2006 resignierend konstatieren: „Dem Terminus Ijsselmeer-Typ wurde von zwei ausgewiesenen Kennern spätmittelalterlicher Schiffe stark widersprochen, wobei allerdings nur einzelne Teile der Argumente angegriffen wurden.“ (WESKI, *Wirklich eine Kogge?* (Anm. 5), S. 96). Er spielt dabei auf Crumlin-Pedersen und Ellmers an.

Analyse von Siegelschiffen gewonnen hatte, wurde im Vorwege festgelegt: Das Bremer Schiff ist eine Kogge.

Man wird den Verdacht nicht los, dass wir es mit einem Fall von *self-fulfilling prophecy* zu tun haben. Das Vorwort des hervorragend aufgemachten, von Gabriele Hoffmann und Uwe Schnall 2003 herausgegebenen Buches über den Bremer Fund beginnt mit der Feststellung: „Niemand wußte, wie eine Kogge genau aussieht, als im Oktober 1962 ein seltsames Wrack aus der Weser auftauchte“.²⁰⁹ Siegfried Fliedner ergänzte in seinem Beitrag in diesem Buch: „... vielmehr mußte das Bild vor allem deshalb unklar, unvollständig und widerspruchsvoll bleiben, weil noch kein originales Schiff gefunden worden war, das sich als Kogge identifizieren ließ.“²¹⁰ Dann beschreibt er die Situation vor Ort:

„Gleich die nächstfolgende Gezeitenwelle hatte das Wrack dann noch weiter freigeschwemmt, so daß wir schon am nächsten Tag unseren Eindruck vom Vortage bestätigt fanden. Weitere auffallende Übereinstimmungen mit den Koggensiegeln waren zu bemerken.“²¹¹

Das ist schon eine bemerkenswerte Sache. Man weiß nicht, wie eine Kogge genau aussieht; Fliedner bemerkt aber Übereinstimmungen mit den Koggensiegeln, obwohl die Quellen nur drei Siegel mit der Bezeichnung „Kogge“ versehen hatten, die aber alle unterschiedliche Schiffe darstellen.²¹² Und zu einem Foto des kaum von der Weser freigegebenen Wracks erfährt man in der Bildunterschrift: „Bei der nächsten Ebbe wurde Siegfried Fliedner ganz sicher: Es war wirklich eine Kogge.“²¹³

Das methodische Problem, welches man ignorierte, bestand also darin, dass ein schiffsarchäologisch präzise beschreibbares Schiff, wie es in Bremen ausgegraben worden ist und das der westeuropäisch-friesischen Schiffbautradition entsprach, „Kogge“ genannt worden ist,

1. obwohl „Kogge“ nach den schriftlichen Quellen nur sehr allgemein als *navis magna* eingeordnet werden kann,
2. obwohl Koggen mit Liburnen gleichzusetzen sind und
3. obwohl über Siegelschiffe, die dem Bremer Fund sehr ähneln, nur in

²⁰⁹ HOFFMANN/SCHNALL, Die Kogge (wie Anm. 4), S. 8.

²¹⁰ Siegfried FLIEDNER, Ein Jahrhundertfund in der Weser, in: Gabriele HOFFMANN/Uwe SCHNALL (Hrsg.), Die Kogge. Sternstunde der deutschen Schiffsarchäologie, Hamburg 2003, S. 44–51, hier S. 44.

²¹¹ FLIEDNER, Jahrhundertfund (wie Anm. 210), S. 47.

²¹² Es handelt sich um die Siegel von La Rochelle, Lübeck und Stralsund. Nach Beschäftigung mit den drei Siegeln ergibt sich für Weski „ein Begriff «Kogge», der durch drei völlig unterschiedliche Siegelbilder geprägt ist.“ (Timm WESKI, Anmerkungen zur spätmittelalterlichen Schifffahrt auf Nord- und Ostsee, in: Konrad ELMSHÄUSER (Hrsg.), Häfen – Schiffe – Wasserwege. Zur Schifffahrt des Mittelalters, Bremerhaven/Bremen 2002, S. 143–159, hier S. 146).

²¹³ FLIEDNER, Jahrhundertfund (wie Anm. 210), S. 46.

einem einzigen Fall (Stralsund) eine direkte Verbindung zum Begriff der Kogge gegeben ist.

Es wurde genau der Fehler gemacht, vor dem Sean McGrail 1984 nachdrücklich gewarnt hat:

„Where possible, this archaeological data may then be related to an historical context. This possibility must not, however, be allowed to dominate research. The temptation to equate an archaeological entity (a boat find) with an historically documented one (e. g. the cog) is strong but such a relationship must be demonstrated and not assumed.“²¹⁴

Timm Weski gebührt das Verdienst, auf die angesprochenen Diskrepanzen und Widersprüche immer wieder hingewiesen zu haben. Bereits 1999 opionierte er gegen einen modernistischen Umgang mit dem Begriff ‚Kogge‘: „The common assumption that medieval men used the same criteria as modern men to define a ship as a cog has led to misunderstandings.“²¹⁵ Er hebt hervor:

„The term cog was not only used in Northern Europe, but in Mediterranean countries as well. Furthermore it is mentioned in poetry written in German dialects spoken far inland In English documents ships with names such as St Mary Cog or The Cog John were classified as badze, barge or balinger.²¹⁶ Particularly after 1400 cog and hulk or kreyer and ewer were intermixed.²¹⁷ This shows that the term cog had not that particular meaning we usually assume.“²¹⁸

Weski präzisierte und untermauerte 2002 seine Bedenken. Er relativiert auch das Stralsunder Siegelbild und fasst zusammen, es ergebe „sich ein Begriff ‚Kogge‘, der durch drei völlig unterschiedliche Siegelbilder geprägt ist.“²¹⁹

Ab diesem Moment, als durch die Schiffsarchäologie die genaue Koggendefinition vorgegeben worden war, stand die Historie auf dem Kopf, denn nun wurde die historische Zeit in das schiffsarchäologische Konzept gepresst. Nicht das Spätmittelalter bezeichnete seine Schiffe nach eigener Zeit, Gusto und Bedarf, sondern an Hand von schiffsarchäologischen Kriterienvorgaben musste sich die Zeit quasi rechtfertigen, warum sie dieses oder jenes Wasserfahrzeug „Kogge“ nannte.

²¹⁴ Sean MCGRAIL, Maritime Archaeology – Present and Future, in: Sean MCGRAIL (Hrsg.), Aspects of Maritime Archaeology and Ethnography, London 1984, S. 11–40, hier S. 13.

²¹⁵ WESKI, The Ijsselmeer type (wie Anm. 163), S. 366.

²¹⁶ [Anm. bei Weski: A. LUNS, Kogge – Heerkogge. Twee uitlingen van een bouwtraditie, in: R. REINDERS (Hrsg.), Raakvlakken tussen scheepsarcheologie, maritime geschiedenis en scheepsbouwkunde, Lelystad 1987, S. 45–48, hier S. 46].

²¹⁷ [Anm. bei Weski: WOLF, Tragfähigkeiten (wie Anm. 65), S. 21].

²¹⁸ WESKI, The Ijsselmeer type (wie Anm. 163), S. 366.

²¹⁹ WESKI, Anmerkungen (wie Anm. 212), S. 146. Detlev Ellmers antwortete quasi gleichzeitig in derselben Veröffentlichung mit einem Beitrag: ELLMERS, Koggensiegel (wie Anm. 187), S. 160–164.

2002 greift Ellmers wieder das Thema der „Koggensiegel“ mit dem Versuch auf, das Lübecker Siegelschiff erneut als Kogge nachzuweisen.²²⁰ Auch in diesem Beitrag wird von realistisch wiedergegebenen Schiffen ausgegangen und die Siegelschiffsdarstellung quasi als eine Bauzeichnung benutzt. Ellmers seinerseits hat im Gegenzug zur Kritik vor „oberflächlicher Betrachtung von Bildquellen“ gewarnt.²²¹ Die bildliche Darstellung wurde – so stellt sich das mir dar – von ihm solange „interpretiert“ und „überausgedeutet“, bis die Lübecker Siegelschiffe (*cogko siue liburna*) zum Bremer schiffsarchäologischen „Kogge-Archetyp“ passten. Es sei auf Christiane Villain-Gandossi verwiesen.²²² Es trifft auch auf mittelalterliche Siegelschiffe zu, was diese Autorin klarstellt: „Very rarely was the artist primarily concerned to depict a ship in precise technical detail, and his aims usually lay elsewhere.“²²³ Siegelbilder betreffend, führt sie aus:

„There was an element of stylisation on seals, but fewer liberties were taken on the whole, particularly on the seals of towns and sea ports. Artists generally contented themselves with highlighting the main events and the aspects of seafaring which they considered to be the most interesting. At all events, the representational skills were always characterised by great accuracy.“²²⁴

Diese Genauigkeit war natürlich von den künstlerischen Möglichkeiten der Zeit, dem Zweck und Ziel der Darstellung und den persönlichen Ansichten des Künstlers bestimmt.

Der Zweck von Siegelschiffen

Wozu gab es Siegel? Angebracht an einem Schriftstück bestand ihr Zweck darin, das Dokument zu beglaubigen und seine Echtheit zu bezeugen. „Das Siegel ist also ein Erkennungs- und Beglaubigungszeichen“ und als solches „eine Erscheinung des Rechtslebens“.²²⁵ Dazu bedurfte es einer einmaligen, unverwechselbaren, typischen Formgebung und Ausgestaltung. Man darf dabei keineswegs realistische, wirklichkeitsgetreue Abbildungen erwarten. Porträtsiegel beabsichtigen kein echtes, individuelles Porträt. Städte identifizieren sich mit „Kombinationen von Tor, Turm,

²²⁰ ELLMERS, Koggensiegel (wie Anm. 187), S. 160–164.

²²¹ Besprechung von WESKI, Fiktion oder Realität? (wie Anm. 204) und WESKI, The Ijselmeer type (wie Anm. 163) durch Detlev ELLMERS, Hansische Rundschau, HGBll. 119 (2001), S. 234–235.

²²² Christiane VILLAIN-GANDOSSİ, Illustrations of Ships: Iconography and Interpretation, in: Robert GARDINER (Hrsg.), Cogs, Caravels and Galleons. London 1994, S. 169–174.

²²³ VILLAIN-GANDOSSİ, Illustrations of Ships (wie Anm. 222), S. 169.

²²⁴ VILLAIN-GANDOSSİ, Illustrations of Ships (wie Anm. 222), S. 174.

²²⁵ Ahasver VON BRANDT, Werkzeug des Historikers, Eine Einführung in die Historischen Hilfswissenschaften, 12. Aufl. Stuttgart 2003, S. 133.

Mauer u. ä.“, die nicht realistische Stadtlandschaft zeigen können und sollen.²²⁶ Seestädten mit Bildern von großen Seeschiffen als ihrem Wahrzeichen geht es vorrangig um Unverwechselbarkeit ihrer Siegel und nicht um eine Schiffstypenschau. Ewe meint hingegen: „Wir haben gute Gründe anzunehmen, daß die mittelalterlichen Siegeltypare“ das Bestreben ausdrücken, „die Schiffe möglichst so abzubilden, wie sie sich den Zeitgenossen darboten.“²²⁷ Diese „guten Gründe“ werden aber nur subjektiv vermutet. In Gegensatz zu Vogel²²⁸ meint Ewe, dass man auf den Siegeln immer die modernsten und größten Schiffe darstellte. Für die Städte Amsterdam²²⁹, Southampton²³⁰ und Stubbekøbing²³¹ stimmt das augenscheinlich nicht. Auch für Lübeck kann das nicht stimmen. Man wird kaum behaupten wollen, die Lübecker fuhren 1280 mit Schiffen wie auf dem Siegel dargestellt (Seitenruder, Tierköpfe, geschnitzten obersten Plankengang, abgerundete Steven) zur See²³², während man in Stralsund einen sachlichen, großen Schiffstyp mit geraden Steven und Heckruder hatte.²³³ Wer die Siegelschiffe aus ihrem Siegelzusammenhang reißt und sie als realistische, quasi bauplanmäßige Abbildungen bearbeitet, liegt methodisch falsch.

Ellmers argumentiert in seinem Diskussionsbeitrag von 2002 wie folgt: (1.) Das Bremer Schiff gleicht im Profil dem Stralsunder Siegelschiff. (2.) Das Stralsunder Schiff wird in einer Quelle Kogge genannt. (3.) Also kann auch das Bremer Schiff Kogge genannt werden. Soweit ist das völlig nachvollziehbar. Man kann das Bremer Schiff so allgemein, wie die Quellen große Schiffe ‚Koggen‘ oder ‚Liburnen‘ nannten und die so aussahen wie das Stralsunder oder das Lübecker Schiff oder das von La Rochelle, selbstverständlich ‚Kogge‘ nennen. Aber Ellmers schlussfolgert anders: (4.) Also sind dann „an dem 1380 untergegangenen Bremer Schiff ... die Details der Koggenkonstruktion gelesen und an einer Reihe anderer mittelalterlicher, Schiffswracks in gleicher Kombination wiedergefunden worden, so dass man diese dann auch als Koggen angesprochen hat.“²³⁴ Und wenn ein Schiff „das Pech hatte“, nicht diese Details zu zeigen und

²²⁶ V. BRANDT, *Werkzeug des Historikers* (wie Anm. 225), S. 147. Es gibt sogar eine Kombination von Bauwerk und Schiff. Auf den Siegeln von St. Bartholomäus/London sind Kirchen wie Fracht in Schiffe geladen (Herbert Ewe, *Schiffe auf Siegeln*, Berlin 1972, Nr. 226 und 227, S. 214–215).

²²⁷ EWE, *Schiffe auf Siegeln* (wie Anm. 226), S. 10.

²²⁸ VOGEL, *Seeschifffahrt* (wie Anm. 2), S. 466.

²²⁹ EWE, *Schiffe auf Siegeln* (wie Anm. 226), Nr. 1–6, S. 102–104.

²³⁰ EWE, *Schiffe auf Siegeln* (wie Anm. 226), Nr. Nr. 179 und 180, S. 191.

²³¹ EWE, *Schiffe auf Siegeln* (wie Anm. 226), Nr. 196–199, S. 199–201.

²³² EWE, *Schiffe auf Siegeln* (wie Anm. 226), Nr. 148.

²³³ EWE, *Schiffe auf Siegeln* (wie Anm. 226), Nr. 191–194, S. 197–198.

²³⁴ ELLMERS, *Koggensiegel* (wie Anm. 187), S. 160.

im Mittelalter trotzdem ‚Kogge‘ genannt worden ist, wie zum Beispiel das Siegelschiff von La Rochelle? Dann wird der Quellenverfasser und damit das Spätmittelalter von Ellmers zurechtgewiesen, dass der Rumpf aber „kein einziges Konstruktionsmerkmal aufweist, das für die oben behandelten Koggen typisch ist.“²³⁵ Aber wir erinnern uns, man hat willkürlich die Merkmale des Bremer Wracks zu typischen Koggenmerkmalen schlechthin erklärt. Das, oder besser gesagt, die vier überlieferten Siegelschiffe von Stralsund²³⁶ berechtigen nicht zu einer schiffsarchäologischen Typenfestlegung.

2009 beschreibt Förster zutreffend, was methodisch falsch gemacht worden ist:

„Das Dilemma besteht darin, dass für die Typisierung von Wrackfunden mit ihren technischen Details historisch überlieferte Schiffstypenbezeichnungen genutzt werden, die teilweise mit anderen Merkmalen in den Schriftquellen enthalten sind. Aufgrund der historisch überlieferten Merkmale ist davon auszugehen, dass der mittelalterliche Kaufmann, Schiffbauer oder Seemann sein Schiff nicht nach Nagelverbindungen, Art der Kalfaterung, Beschaffenheit der Unterwasserschiffes usw. klassifizierte, sondern sich dabei auf die Größe und das stark vereinfachte Aussehen beschränkte.“²³⁷

Nachdem seit fast zwei Jahrzehnten die Diskussion um genau diese Fragen kontrovers geführt worden ist und er selbst kurz vor diesem Zitat „eine scharfe Auseinandersetzung mit dem Koggenbegriff“ zwischen Crumlin-Pedersen und Weski anspricht,²³⁸ ist es kontraproduktiv, den falschen Umgang mit Schiffstypenbezeichnungen als „Dilemma“ hinzustellen, als sei man irgendwie in eine missliche Lage geraten und als hätten sich die Beteiligten nicht auf der Basis ihrer Sichtweise und Grundhaltung reflektiert für ihr methodische Vorgehen entschieden. Es sei noch einmal betont:

Es geht nicht darum, ob um 1380 der Bremer Schiffsfund von den Zeitgenossen ‚Kogge‘ genannt worden ist. Das ist sogar sehr wahrscheinlich. Die Methodenkritik setzt an der Tatsache an, dass dieser höchst zufällige Schiffsfund zum Maß aller Koggen in Europa erhoben worden ist, weil das „ins Konzept passte“.

Forschung und politische Interessen

Dass hinter dieser Art von Namensgebung für ein Schiffswrack eine Linie steckte, kann man einem Gutachten Ahasver von Brandts zum Bremer

²³⁵ ELLMERS, Koggensiegel (wie Anm. 187), S. 163.

²³⁶ EWE, Schiffe auf Siegeln (wie Anm. 226), Nr. 26–28 und Nr. 191–194, S. 197–198.

²³⁷ FÖRSTER, Große Handelsschiffe (wie Anm. 139), S. 267.

²³⁸ FÖRSTER, Große Handelsschiffe (wie Anm. 139), S. 266.

Fund aus dem Jahre 1968 entnehmen. Der Bremer Fund wurde ausschließlich als Kogge angesprochen und endlich hatte man einen scheinbar handfesten Beweis „for the most important technical instrument for the economic social and political rise of the Hanse and the individual large Hanse towns.“²³⁹ Es wurde Zeit, dass man eine große Kogge fand, denn es kamen aus Schweden bereits kritische Stimmen, „that the famous kogge had in reality not nearly the size and importance which is claimed for it by German discoverers.“²⁴⁰ Solche Zweifel an der Kogge bargen aber eine Gefahr für „the scientific acceptance of the dominance of Hanse trade and sea traffic in general“,²⁴¹ womit klar wurde, worum sich von Brandt Sorgen machte. Er sah die Arbeit an der „Bremer Kogge“ mit nationaler Einfärbung im Rahmen internationaler Wissenschaftskonkurrenz: „Such pioneer work, strongly recognized internationally, is very appropriate for putting Germany again in the front rank of this field, which up to now has been occupied almost entirely by foreign scientific research.“²⁴²

Man darf dabei nicht vergessen, dass es in diesen 60er Jahren des letzten Jahrhunderts um den Aufbau eines nationalen Schiffahrtsmuseums in der Bundesrepublik Deutschland gegangen ist.²⁴³ Es spielten in diesem Kontext zwei bedenkliche Gesichtspunkte eine wichtige Rolle. Zum einen sah man sich in der Tradition des ehemaligen, wilhelminischen „Instituts für Meereskunde“, das, von Kaiser Wilhelm II. 1906 eröffnet, seemilitaristischen Zielsetzungen unterlag.²⁴⁴ Zum anderen herrschte das von der Geschichtswissenschaft wesentlich mitzuverantwortende Bild der ‚maritimen Handelsgrößmacht Hanse‘ in der Öffentlichkeit vor, als deren Aushängeschild die große Hansekogge galt. Man musste wohl die Fahne in den Wind hängen, um die Gelder für das Museum genehmigt zu bekommen. Das bedeutete, einen Koggenfund von nationaler Bedeutung (gemäß der von Brandt’schen Ausrichtung) zu präsentieren, der als zentrales und würdiges Exponat eines nationalen Schiffahrtsmuseums propagiert werden konnte. Weskis Vermutung ist wohl leider zutreffend, dass man damals das Bremer Wrack „... vermutlich nicht geborgen hätte, wenn es nicht als Kogge bezeichnet worden wäre, ...“²⁴⁵

²³⁹ Ahasver VON BRANDT, The Bremer Kogge: An Appraisal concerning the Scientific Significance of the Discovery of the Bremer Kogge and Requirements for its Evaluation, in: The Mariner’s Mirror 54, 1968, S. 19–21, hier S. 19.

²⁴⁰ v. Brandt, The Bremer Kogge (wie Anm. 239), S. 20.

²⁴¹ v. Brandt, The Bremer Kogge (wie Anm. 239), S. 20.

²⁴² v. Brandt, The Bremer Kogge (wie Anm. 239), S. 21.

²⁴³ Am 5. September 1975 öffnete das Deutsche Schiffahrtsmuseum in Bremerhaven seine Tore, nachdem dort bereits seit 1971 die Forschungsarbeit lief.

²⁴⁴ Siehe hierzu Paul HEINSIUS, Ein Museum für Deutsche See- und Schiffahrtsgeschichte, in: Marine-Rundschau 61 (Heft 5), 1964, S. 245–258, hier S. 247f.

²⁴⁵ WESKI, Wirklich eine Kogge? (wie Anm. 5), S. 93.

VII. Völkische Hanesicht und Umdeutung nach dem Weltkrieg

Es ist schon erstaunlich, mit welcher Vehemenz die Koggenfrage in den letzten Jahrzehnten von der Forschung diskutiert worden ist. Es ging dabei nach meiner Einschätzung im Kern nicht um die Klärung dieser oder jener fachlichen Frage. Wir haben es mit tiefgreifenden ideologischen Problemen zu tun. Die Diskussion um die Kogge ist gewissermaßen ein Kristallisationspunkt einer übergeordneten Grundsatzfrage nach der Ausrichtung und der Basis der Hanseforschung, wie bereits im Abschnitt über die „Hansekogge“ angeklungen ist.²⁴⁶ Deshalb muss die Koggenfrage in einen größeren geschichtswissenschaftlichen Kontext eingeordnet werden.

Nationalsozialistische Ausschachtung der Hanse

Die Problematik reicht zurück in die Volkstumsforschung der 20er Jahre des letzten Jahrhunderts und die völkisch ausgerichtete Geschichtswissenschaft der NS-Zeit. Der Direktor des Hamburger Staatsarchivs und Professor Heinrich Reincke missbrauchte seinerzeit deutlich und ungeniert die Hansegeschichte für die Verbreitung nationalsozialistischen Gedankengutes. Seine Behandlung der Hansegeschichte ist gespickt mit Begriffen wie „Reichs- und Volkstreue“, „hansisches Wesen“ und „Kampf um den neuen Lebensraum im Osten“. Diese „große deutsche Ostkolonisation“ sei „die gewaltigste geschichtliche Leistung der Deutschen im Mittelalter“ gewesen, vollbracht von einer Allianz von Fernkaufleuten, deutschen Fürsten, deutschen Rittern und deutschen Bauern.²⁴⁷ Die Neugründung Lübecks 1158 sei „gemeinsame Tat treibenden Bürgertums und lenkenden Fürstentums“ gewesen²⁴⁸ und der Deutsche Orden habe später daran erinnert,

„daß rüstige Jünglinge aus den ersten Sippen Lübecks gemeinsam mit den Brüdern vom deutschen Hause als Vollstrecker göttlichen Willens Leib und Gut darangesetzt haben, daß die neue Pflanzung in Livland und Estland durch Mühen, Unkosten und Blut der Kaufleute zuerst durchgeführt und daß dieser Boden „durch das Blut Eurer Väter, Brüder, Söhne und Freunde wie ein erlesener Garten vielfältig benetzt worden ist“.“²⁴⁹

²⁴⁶ Siehe Abschn. „Gab es eine „Hansekogge“?“, S. 41 ff., besonders S. 41 und S. 46f.

²⁴⁷ Heinrich REINCKE, Hanse, in: Heinrich HUNKE (Hrsg.), Hanse. Downing Street und Deutschlands Lebensraum, 2. Aufl. Berlin 1942, S. 13–33, hier S. 17/18.

²⁴⁸ REINCKE, Hanse (wie Anm. 247), S. 18.

²⁴⁹ REINCKE, Hanse (wie Anm. 247), S. 19. Reincke bringt keinen Nachweis für dieses gesperrt und in Anführungszeichen gesetzte Zitat. Ich denke, dass er ein Schreiben von 1261 im Blick hatte, in dem *frater Georgius, vicemagister fratrum domus sancte Marie theutonicorum in Lyuonia* Lübeck um Unterstützung bat (UBStL 1, Nr. 256 (S. 236)). Georg berichtete von Rückschlägen, von *adversitates, angustiae, pressuræ, instabilitates rerum* und großen Verlusten der Brüder und der übrigen Christen, *degentes in partibus lyunie*. Die

Der mittelalterlich-ständischen Klassengesellschaft wird eine Blut und Boden- Volksgemeinschaft untergeschoben, die absolut nichts mit spätmittelalterlicher Wirklichkeit, aber alles mit nationalsozialistisch-rassistischer, deutscher Ostaggression zu tun hatte.

In der Deutung der nationalsozialistischen Ausrichtung sei man „in den Nordostraum eingebrochen“, von Reincke 1940 dargestellt als eine Art „Blitzkrieg“, in dem die Kogge die meererobernde Waffe war: „Vor der Technik, Wirtschaftskraft und Macht der Deutschen brach in Kürze der ganze Bau der bisherigen skandinavisch-wendischen Handelsvormacht wie ein Kartenhaus zusammen. Wie der deutsche Pflug das Ostland, so hat das deutsche Schiff (die „Kogge“) die Ostsee erobert.“²⁵⁰ Dieses Bild wurde im selben Sinne auch von Fritz Rörig benutzt:

„Wie sich auf dem Lande der Pflug des deutschen Bauern dem slawischen Pfluge überlegen erwies, so waren auch die von den Deutschen in die Ostsee überführten Schiffstypen aus der Nordsee mit ihrem größeren Laderaum und ihrer größeren Segelfestigkeit dem skandinavischen Schiff gegenüber für eine

Kuren seien vom Glauben abgefallen und verehrten wieder ihre eitlen Götzen (*ydola uana colant*). Man brauchte Entsatz und versprach Unterstützern (i. e. *militēs, honesti burgensi, famuli, servi*), die nur ein Pferd zu stellen hatten, und einfachen Bauern die Belehnung mit erheblichen Landflächen, wobei die ersten sechs Jahre abgabefrei und danach nur der Zehnte zu zahlen sein sollte. *Preterea significamus vobis*, schrieb der Ordensvizemeister, *quod nos ... proponimus nobis theutonicos allicere* (Lübeck sollte die Interessierten herbeischaffen), *quos uolumus infeodare in locis uacantibus, in quibus Curones apostate sunt occisi et alii profugi recesserunt*, ... Die Bedingung war also, dass dieses Land erst von ihren einheimischen Besitzern mit Tod und Vertreibung zu säubern war. Das war sozusagen der eigentliche „Deal“, um den es ging. Um die Lübecker zu überzeugen, wurde an alte Allianzen erinnert: Ruft euch ins Gedächtnis zurück, war der rhetorische Ausruf Georgs, *quod fides catholica memoratis in partibus per labores vestros sepius est multipliciter auctmentata, et vestrorum patrum, fratrum, filiorum et amicorum multis sanguinibus, ut electus ortulus, multociens irrigata* („... dass der katholische Glaube hier gar oft durch eure Mühen verbreitet und auf viele Weise vermehrt und durch viel Blut eurer Väter, Brüder, Söhne und Freunde vielfach begossen worden ist, gleichsam einem geweihten Garten.“). – Der Historiker und Archivar Heinrich Reincke hat seinerzeit diese Quelle nur als Staffage benutzt, um – sich selbst berauschend – völkische Blut-und-Boden-Ideologie an den Mann zu bringen. Noch 1944 hat auch Rörig dasselbe Zitat, allerdings mit Jahreszahl und einem Hinweis auf den Vizemeister des Deutschen Ordens, im selben Sinne benutzt: Fritz RÖRIG, Die Hanse im europäischen Raum, in: Der Reichsführer-SS, SS-Hauptamt (Hrsg.), Germanische Gemeinsamkeit. Vorträge gehalten an der SS-Junkerschule Tölz, Posen 1944, S. 94–117, hier S. 106. Rörig argumentierte etwas weniger pathetisch, dafür aber kaltblütiger und gezielter. Mit der Konstruktion „jene hansische Großraumwirtschaft mit der ihr eigenen festen Ordnung“ (ebd., S. 114) verlieh er 1944 dem NS-Kriegsziel einer europäischen Großraumwirtschaft unter deutscher Führung historische Legitimation.

²⁵⁰ REINCKE, Hanse (wie Anm. 247), S. 18. Wenn auch alles an dieser Darstellung historisch falsch ist, so passte sie auffällig zu der damals gerade abgelaufenen Phase des Hitlerschen Angriffskrieges. Für eine genauere Beschäftigung mit Heinrich Reincke gehört die entsprechende Abhandlung von Joist Grolle gewissermaßen zur „Pflichtlektüre“: Joist GROLLE, Hamburg und seine Historiker, Hamburg 1997, darin: „Von der Verfügbarkeit des Historikers Heinrich Reincke in der NS-Zeit“, S. 123–149.

geregelte Handelsfahrt geeigneter. Das gilt namentlich für den großen Schiffstyp, den Koggen.“²⁵¹

Zu den wissenschaftlichen Propagandisten des „Völkischen“ und einer Blut-und-Boden-Ideologie gehörte also auch Fritz Rörig. Er sah in der Hanse „eine Wirtschaftsgemeinschaft“, „die zurückgeht auf das gemeinsame Band des Blutes, mehr noch, die selbst erst durch das Planen und Ausführen blutsverwandter Menschen entstanden ist,“ dass im „Bund der Städte von der deutschen Hanse jenes innerste Gemeinschaftsgefühl, wie es nur die Bande des Blutes ergeben,“ wirksam war.²⁵² Das politisch-ideologische Konstrukt Rörig'scher Provenienz unterfüttert erkennbar nationalsozialistische Wirtschaftspläne einer europäischen Großraumwirtschaft unter deutscher Führung, durch eine, von Blutsbanden getragene, und damit rassereine, dem Mittelalter entnommenen Großbürgerhanse.²⁵³

Eckhard Müller-Mertens versucht, die Prinzipienfestigkeit seines akademischen Lehrers herauszustellen, wenn er schreibt:

„Rörig jedoch, dies möchte ich nachdrücklich zur Geltung bringen, vollzog im Dritten Reich keine entsprechende konzeptionelle Wende. Er stellte das Volkstum nicht erst seit Mitte der dreißiger Jahre heraus bzw. trat nicht erst von da an mit einer völkisch-nationalen Intention hervor.“²⁵⁴

Das taten auch die Nationalsozialisten nicht. Bei allen Unterschieden zwischen einem vor allem die akademische Elite und den bürgerlichen Weimarer Staat verachtenden Hitler und national-konservativen Universitätskreisen, die sich in den 20er Jahren – wie Rörig²⁵⁵ – mit den herrschenden

²⁵¹ Fritz RÖRIG, Die Entstehung der Hanse und der Ostseeraum, in: Paul KAEGBEIN (Hrsg.), Fritz Rörig, Wirtschaftskräfte im Mittelalter. Abhandlungen zur Stadt- und Hansegeschichte, 2. Aufl. Wien/Köln/Graz 1971, S. 542–603, hier S. 549.

²⁵² Fritz RÖRIG, Die geistigen Grundlagen der hansischen Vormachtstellung (Vortrag vom internationalen Historikertag in Oslo vom August 1928), in: HZ 139, 1929, S. 242–251, hier S. 246.

²⁵³ Zu den hansischen Ursprüngen im 12. Jahrhundert führt Rörig aus: „In Westfalen und Niedersachsen reihen sich die Städte wie Soest und Dortmund, Münster und Braunschweig, Hildesheim und Bremen würdig an [an Köln; RP] Die führende und alles in Bewegung setzende Schicht dieser Städte [sic!] war der wagende Kaufmann, auch auf politischem Gebiet.“ (RÖRIG, Europäischer Raum (wie Anm. 249), S. 95).

²⁵⁴ Eckhard MÜLLER-MERTENS, Die Hanse in europäischer Sicht. Zu den konzeptionellen Neuansätzen der Nachkriegszeit und zu Rörigs Konzept, in: Eckhard MÜLLER-MERTENS/Heidore BÖCKER (Hrsg.), Konzeptionelle Ansätze der Hanse-Historiographie, Hansische Studien XIV, Trier 2003, S. 19–43, hier S. 26.

²⁵⁵ Zwei Universitätsreden Rörigs von 1928 und 1929 zeigen seinen politischen Standort in deutsch-nationaler Reichstreue („Unter allen Umständen das Reich!“ das ist doch das Gemeinsame aller ernstzunehmenden politischen Strebungen nach 1918“ (Fritz RÖRIG, Bürger- und Staat in der älteren deutschen Geschichte. Rede zur Reichsgründungsfeier, gehalten an der Christian-Albrechts-Universität am 18. Januar 1928, Kiel 1928, S. 6)) mit Bekenntnis zur Verfassung von Weimar, unter der es möglich war, „uns innerhalb von 10 Jahren in einem Maße zu erholen, wie wir es damals nicht erhoffen durften.“ (Fritz RÖRIG, Vom Werden

Verfassungsverhältnissen, vorerst²⁵⁶ abgefunden zu haben schienen, muss jedoch eines klargestellt werden: Ideologisch stand man sich auf dem rechten Spektrum bezüglich Volkstumsgeschichte und der völkischen Wissenschaft immer sehr nahe. Die „völkisch-nationale Intention“, die Volks- und Kulturbodenforschung waren untrennbar mit den deutschen Gebietsverlusten gemäß des Versailler Vertrages und den sich daraus ergebenden Revisionismusbestrebungen verbunden und gewann durch diese Quelle Antrieb und weitere Verbreitung.²⁵⁷

Die völkische Ideologie war keine Erfindung Hitlers, seiner Bewegung, von deutsch-nationalen Nachkriegskreisen bzw. von jungen Nachkriegsforschern. Unabhängig von der Hitler'schen programmatischen Ausarbeitung der nationalsozialistischen Variante in „Mein Kampf“ in den Jahren 1924/25 existierten solche Vorstellungen wie „Recht des Stärkeren“, „Germanisierung“, „Kampf um Lebensraum“, „Rassenreinheit“, „deutscher Drang nach Osten“ oder „Volksgemeinschaft“ gepaart mit Antisemitismus und Antislawismus auch schon vorher im Kaiserreich. Volkstumsideologie und -politik waren schon im Vorkriegsdeutschland vor allem im Alldeutschen Verband (1891 bis 1939) zu finden.²⁵⁸ Angesichts völkischer Seelenverwandtschaft ist es daher nicht verwunderlich, dass Volkstumshistoriker nach 1933 sehr schnell den Machthabern im „Dritten Reich“ direkt zur Verfügung standen.

Es will mir nicht einleuchten, dass Müller-Mertens diese Dinge im Zusammenhang mit Rörigs wissenschaftlicher Ausrichtung nicht hinterfragt. Seine Zusammenfassungen datieren von 2003.²⁵⁹ Die Dissertation von

Deutscher Staatlichkeit. Rede zur zehnjährigen Verfassungsfeier, gehalten an der Christian-Albrechts-Universität am 24. Juli 1929, Kiel 1929, S. 24).

²⁵⁶ Karen Schönwälder kennzeichnet die Jahre vor 1933 so: „Nur wenige Universitätshistoriker hatten sich vor 1933 für Hitler und die NSDAP eingesetzt ... Mehrheitlich setzten die Historiker wohl noch 1932 ihre Hoffnungen auf Hindenburg. Auch seine Wiederwahl als Reichspräsident im Sommer 1932 sollte die Abkehr von Demokratie und Parlamentarismus unterstreichen und ein Zeichen setzen für die Wiederherstellung der verlorenen deutschen Machtposition in Europa“ (Karen SCHÖNWÄLDER, „Lehrmeisterin der Völker und der Jugend“. Historiker als politische Kommentatoren, 1933 bis 1945, in: Peter SCHÖTTLER (Hrsg.), *Geschichtsschreibung als Legitimationswissenschaft 1918–1945*, Frankfurt/Main 1997, S. 128–165, hier S. 129).

²⁵⁷ „Die völkische Bewegung war mit ihren Verästelungen in akademischen Vereinen, in Männerbünden, in Freikorps und in der Jugendbewegung, aber auch in deutschnationalen Kreisen im Zuge der Abwehrkämpfe gegen die Versailler Nachkriegsordnung als eine die Parteien übergreifende Bewegung historisch wirksam.“ (Ingo HAAR/Michael FAHLBUSCH (Hrsg.), *Handbuch der völkischen Wissenschaften. Personen – Institutionen – Forschungsprogramme – Stiftungen*, München 2008, S. 7/8 (Vorwort der Herausgeber)).

²⁵⁸ Unverzichtbar für diese Fragen ist die Arbeit von Ingo HAAR, *Historiker im Nationalsozialismus. Deutsche Geschichtswissenschaft und der „Volkskampf“ im Osten*, 2. Aufl. Göttingen 2002.

²⁵⁹ MÜLLER-MERTENS, *Europäische Sicht* (wie Anm. 254), passim.

Ingo Haar beispielsweise erschien 2002 schon in zweiter Auflage.²⁶⁰ Entscheidende Weichen für „genauerer Hinschauen“ wurden auf dem 42. Frankfurter Historikertag 1998 gestellt und wichtige Beiträge veröffentlicht.²⁶¹ Schon vor 2003 erschienen eine Reihe von Veröffentlichungen, welche die NS-Geschichtsschreibung hinterfragten.²⁶² Müller-Mertens ist einer tieferen, kritischen Auseinandersetzung mit Rörig ausgewichen.

Rörigs „Fundamentalsatz“ vom Ganzen ohne Teile

Es will mir ebenfalls nicht einleuchten, dass ein Mann wie er, der Jahrzehnte lang u. a. marxistische Philosophie vertrat, die Rörig'sche philosophisch-idealistische Verklärung „wertfrei“ referiert, wonach bei der Hanse „es der Geist ist, der sich den Körper schafft“²⁶³ bzw. „das Ganze früher da war als die Teile“.²⁶⁴

Dieser angebliche „Fundamentalsatz“ Rörigs²⁶⁵ unterstellte eine „schöpferischen Idee“.²⁶⁶ Die frühen Ostseestädter, jene „geistigen Träger dieses Planens und Wirkens“, hätten den Ostseeraum planmäßig bearbeitet.²⁶⁷ Die Hanse stellt sich bei Rörig gewissermaßen als Materialisierung einer Hegelschen Idee „an sich“ dar. Träger und Werkzeug dieser Idee war für Rörig offenbar eine besondere Sorte von „Übermenschen“, die den entscheidenden Unterschied zu den übrigen historischen Akteuren ausmachte im Hinblick auf „Gesinnung“, „geistige Haltung“,²⁶⁸ „starke seelische und geistige Kräfte: echter wagender Unternehmergeist“,²⁶⁹ „starke Individuen“²⁷⁰ mit „schaffendem Geist in übersprudelnder Kraftentfaltung“²⁷¹.

²⁶⁰ HAAR, Historiker (wie Anm. 258).

²⁶¹ Winfried SCHULZE/Otto Gerhard OEXLE (Hrsg.), Deutsche Historiker im Nationalsozialismus, 2. Aufl. Frankfurt/Main 2000.

²⁶² Z. B. Peter SCHÖTTLER (Hrsg.), Geschichtsschreibung als Legitimationswissenschaft 1918–1945, Frankfurt/Main 1997; Doris KAUFMANN (Hrsg.), Geschichte der Kaiser-Wilhelm-Gesellschaft im Nationalsozialismus. Bestandsaufnahme und Perspektiven der Forschung, Göttingen 2000; Jan PISKORSKI/Jörg HACKMANN/Rudolf JAWORSKI (Hrsg.), Deutsche Ostforschung und polnische Westforschung im Spannungsfeld von Wissenschaft und Politik: Disziplinen im Vergleich. Osnabrück 2002, oder Rüdiger VOM BRUCH/Brigitte KADERAS (Hrsg.), Wissenschaften und Wissenschaftspolitik. Bestandsaufnahmen zu Formationen, Brüchen und Kontinuitäten im Deutschland des 20. Jahrhunderts, Stuttgart 2002.

²⁶³ RÖRIG, Die geistigen Grundlagen (wie Anm. 252), S. 251.

²⁶⁴ RÖRIG, Die geistigen Grundlagen (wie Anm. 252), S. 243 und 246.

²⁶⁵ Wie der Rörig'sche Slogan von Müller-Mertens gekennzeichnet wird: MÜLLER-MERTENS, Europäische Sicht (wie Anm. 254), S. 25.

²⁶⁶ RÖRIG, Die geistigen Grundlagen (wie Anm. 252), S. 243.

²⁶⁷ RÖRIG, Die geistigen Grundlagen (wie Anm. 252), S. 244/245.

²⁶⁸ RÖRIG, Die geistigen Grundlagen (wie Anm. 252), S. 243.

²⁶⁹ RÖRIG, Die geistigen Grundlagen (wie Anm. 252), S. 246.

²⁷⁰ RÖRIG, Die geistigen Grundlagen (wie Anm. 252), S. 248.

²⁷¹ RÖRIG, Die geistigen Grundlagen (wie Anm. 252), S. 250.

Rörigs Diktum unterstellte einen strategischen Plan (das „Ganze“). Diese Strategie beinhaltete ein wirtschaftspolitisches Programm: „wirtschaftliche Beherrschung der Ostsee durch den deutschen Kaufmann“.²⁷² Die Basis war „blutsmäßige Verbundenheit der führenden Schichten“, „eine völkische Gemeinsamkeit auch der unteren Schichten“²⁷³ und die Gotländische Genossenschaft als dem, das Programm quasi holographisch beinhaltenden, Nukleus der Hanse, als „die grundsätzlich tiefste umfassende Einheit aller hansischen Geschichte gleich am Anfang.“²⁷⁴ „Eine Wirtschaftsgemeinschaft, geschaffen durch das Planen und Handeln blutsverwandter Menschen: das ist die Gemeinschaft der Deutschen vom gotländischen Ufer ...“²⁷⁵ Aus diesem deutlich ideologisch fabulierten „Ursprungsganzen“ wurde laut Rörig dann die wirtschaftliche, hansische Einheit Nordeuropas geschaffen: „im Westen das hochentwickelte Industriegebiet, im Osten das Kolonialland des damaligen Europa, das nordwestliche Russland mit seinem Überschuss an Rohstoffen.“²⁷⁶ Eine Seite weiter, nachdem er also europäisches Kolonialland im Osten ausgemacht hat, lobt Rörig Lübeck dafür, „daß für das weite Ostseebecken bis nach Reval hinaus die Gefahr eines dänischen Imperialismus beseitigt wurde.“²⁷⁷

Die hier deutlich werdende Gesinnung war aggressiv und gefährlich und missbrauchte die Hanse. Das wurde von Ernst Hering wie folgt auf den Punkt gebracht: „Die welterobernde Macht und kulturelle Kraft deutscher Seefahrer und deutschen Bauern- und Wikingertums erfüllt im Raum der Nord- und Ostsee seine europäische Sendung.“²⁷⁸ Das war nicht nur eine pathetische Deklamation, sondern ein wohlüberlegter Baustein nationalsozialistischer Zielsetzung. „Wir [die Nationalsozialisten; RP] setzen dort an, wo man vor sechs Jahrhunderten endete. Wir stoppen den ewigen Germanenzug nach dem Süden und Westen Europas und weisen den Blick nach dem Land im Osten“, schrieb Hitler 1925²⁷⁹ und meinte damit also das 14. Jahrhundert, meinte die „Kolonisation der Ostmark“,²⁸⁰ die jedoch für ihn nur historische Durchgangsstation war.

²⁷² Fritz RÖRIG, *Die europäische Stadt und die Kultur des Bürgertums im Mittelalter*, (hrsg. von Luise Rörig), 2. Aufl. Göttingen 1955, S. 19/20.

²⁷³ RÖRIG, *Die europäische Stadt* (wie Anm. 272), S. 20.

²⁷⁴ RÖRIG, *Entstehung der Hanse* (wie Anm. 251), S. 586.

²⁷⁵ RÖRIG, *Die europäische Stadt* (wie Anm. 272), S. 20.

²⁷⁶ RÖRIG, *Die europäische Stadt* (wie Anm. 272), S. 20.

²⁷⁷ RÖRIG, *Die europäische Stadt* (wie Anm. 272), S. 22.

²⁷⁸ Ernst HERING, *Die deutsche Hanse*, Leipzig 1940, S. 8/9.

²⁷⁹ Adolf HITLER, *Mein Kampf* (2 Bde. in einem Bd.), 17. Aufl. München 1933, S. 742.

²⁸⁰ HITLER, *Mein Kampf* (wie Anm. 279), S. 733.

„Wollte man in Europa Grund und Boden, dann konnte dies im großen und ganzen nur auf Kosten Russlands geschehen, dann mußte sich das neue Reich wieder auf der Straße der einstigen Ordensritter im Marsch setzen, um mit dem deutschen Schwert dem deutschen Pflug die Scholle, der Nation aber das tägliche Brot zu geben.“²⁸¹

Das Rörig'sche „Ganze“ bekommt in diesem Zusammenhang eine andere, über das Mittelalter weit hinausweisende Dimension. Geschichtlich sahen die völkischen Lebensraumeroberer in der deutschen spätmittelalterlichen Ostexpansion, in der „Kolonisierung“ des Baltikums nur einen Zwischenschritt. Sie wurde als die historische Vorstufe zu einem viel weiter gehenden „Germanenzug nach Osten“ angesehen. In der Gegenwart vollende sich die Geschichte mit kriegertischer Eroberung des russischen Grund und Bodens. Die blut- und rassereine deutsche Kaufmannschaft mit ihrer Hanse war schon im Spätmittelalter das Werkzeug der entsprechenden historischen Vorsehung gewesen. Die „schöpferische Idee vom Ganzen, das vor den Teilen war“, wurde ein passendes, spätmittelalterliches Puzzleteil in einem größeren, sehr gefährlichen nationalsozialistischen „Ganzen“.²⁸²

²⁸¹ HITLER, Mein Kampf (wie Anm. 279), S. 154.

²⁸² Auch Rolf Hammel-Kiesow kritisiert den Rörig'schen „Fundamentalsatz“. Er weist darauf hin, dass Rörig den Weg zu einem besseren Verständnis der Bedeutung der regionalen Verbände innerhalb der Hanse versperrte: „Das bedeutungsschwere Diktum Fritz Rörigs vom Ganzen, das eher da gewesen sei als die Teile, hat die hansische Geschichtsforschung auf diesem Gebiet über Jahrzehnte in einer Position verharren lassen, die die Regionen mehr als hansische Teilräume sah denn als partikulare, eigenständige Verbände, deren regionale oder einzelstädtische Interessen älter und den spezifisch hansischen eigentlich durchweg übergeordnet waren.“ (Rolf HAMMEL-KIESOW, Die Hanse, 4. Aufl. München 2008, S. 15). Er kritisiert weiterhin den Historiker Rörig, „der zugunsten des Führerprinzips einen gewaltigen methodischen Rückschritt von bereits erreichten strukturgeschichtlichen Ansätzen vollzogen hatte.“ (ebd., S. 19). Das ist alles zweifellos richtig, betrifft aber angesichts der aufgezeigten ideologisch-gesellschaftlichen Implikationen und der Stoßrichtung Rörig'scher Hansesicht zunächst Nebenaspekte. Erst auf der Basis eines ideologiekritischen Befundes über die Lehren Rörigs ist es möglich, von ihm in Szene gesetzte Verfassungsfragen und wissenschaftsmethodische Probleme in ihrer Relevanz zu erfassen und angemessen auf Rörig zu reagieren. Ein Hinweis auf das Führerprinzip reicht an dieser Stelle nicht aus. Der Ausdruck „bedeutungsschweres Diktum“ ist missverständlich, weil er an eine große, inhaltliche Tiefe denken lässt. Das aber wäre für den Rörig'schen Spruch zu viel der Ehre und ist von Rolf Hammel-Kiesow auch so nicht intendiert. – Auch Birgit Noodt kommentiert das Diktum Rörigs (Birgit NOODT, Fritz Rörig (1882–1952): Lübeck, Hanse und Volksgeschichte, in: ZVLGA 87, 2007, S. 155–180, hier S. 173), wobei sie allerdings nicht mit diesem in Beziehung stehende Aspekte problematisiert, sondern meiner Meinung nach sachlich falsch reagiert. Sie sieht in dem von Rörig als „schöpferische Idee“ beschönigten Dogma „das Ganze war früher da als die Teile“ einen „ganzheitlichen Ansatz“ für seine „organische Wirtschaftsauffassung“. Ein ganzheitlicher Ansatz wäre eine Sicht, die berücksichtigt, dass aus dem Zusammenspiel einzelner Teile ein Ganzes eigener Qualität hervorgeht und dieses Ganze wiederum jedem Teil seine übergeordnete Bedeutung zuweist. Um so etwas geht es aber bei Rörig nicht. Bei ihm geht es um ein Ganzes ohne Teile, um die reine Idee, um spirituelle Setzung – also um Glauben. Den Bezug, den Birgit Noodt zu einem Wissenschaftsansatz der Psychologie („das

Im Übrigen macht der Rörig'sche Ansatz vom ideellen, geplanten Ganzen und den späteren Teilen auch aus mediävistischer Sicht keinen Sinn. Historisch konnte es ein solches „Ganzes“ im 12. oder 13. Jahrhundert in den in sich zerrissenen und sich untereinander befehlenden, von irgendwelchen nationalen Ideen oder Zusammenhängen noch weit entfernten mitteldeutsch- bzw. mittelniederdeutschsprachigen Landen nicht geben.

Im August 1928 fand in Oslo der 6. Internationale Historikerkongress statt, auf dem 950 Teilnehmer aus 38 Ländern noch offen miteinander tagen konnten.²⁸³ Die bedeutendsten Historiker der Zeit, ein Henri Pirenne, Alfons Dopsch, Marc Bloch, Lucien Febvre oder Oskar Halecki, diskutierten kollegial und doch kontrovers die geschichtswissenschaftlichen Grundfragen. Rörig mutete der internationalen Forscherwelt auf dem Kongress seinen Vortrag über „die geistigen Grundlagen der hansischen Vormachtstellung“ zu.²⁸⁴ Der Osloer Vortrag Fritz Rörigs war nach meiner Einschätzung ein Tiefpunkt deutscher Hanseforschung in Zeiten, als man noch offen sprechen konnte. Er gab aus freien Stücken seine chauvinistische Hanseideologie zum Besten und machte den niederdeutschen Kaufmann über seinen „Fundamentalsatz“ zu einem völkischen Übermenschen mit ostwärtigen Herrschaftsansprüchen²⁸⁵

Rörigs Engagement im NS-Staat

Im „Dritten Reich“ war Rörig nicht nur Hochschullehrer, sondern Wissenschaftsmanager eines gleichgeschalteten, kontrollierten und zensierten Wissenschaftsbetriebs. 1936 wurde er in den Vorstand der Nord- und Ostdeutschen Forschungsgemeinschaft als verantwortlicher Sektionsleiter Ostsee berufen.²⁸⁶ Rörig war als einer der sogenannten Gebietsführer für

Ganze ist mehr als die Summe seiner Teile“) herstellt, geht am Thema „Rörig“ vorbei. Inwieweit außerdem Rörigs Auffassung von völkischer Großraumwirtschaft auf Blut- und Boden-Basis „organisch“ gewesen sei, entzieht sich meinem Verständnis.

²⁸³ Karl-Dietrich ERDMANN, *Die Ökumene der Historiker. Geschichte der Internationalen Historikerkongresse und des Comité International des Sciences Historiques*, Göttingen 1987, S. 163–189.

²⁸⁴ RÖRIG, *Die geistigen Grundlagen* (wie Anm. 252). Siehe Analyse S. 74f.

²⁸⁵ Siehe S. 74.

²⁸⁶ Die Nordostdeutsche Forschungsgemeinschaft wurde Ende 1933 im Zusammenhang der Neuordnung Ostforschung durch den damals führenden, politisch agierenden Historiker Albert Brackmann auf den Weg gebracht. „Brackmann betonte die neue Ausrichtung der Forschung im Sinne der Ostpolitik Adolf Hitlers.“ (Thomas SCHÖBEL, Albert Brackmann und die Publikationsstelle Berlin-Dahlem, in: Jessica HOFFMANN et al. (Hrsg.), *Dahlemer Erinnerungsorte*, Berlin 2007, S. 229–243, hier S. 232). Das von der NOFG bearbeitete Territorium weitete sich auf den gesamten Ostseeraum aus und in diesem Zuge erfolgte 1936 die Namenangleichung in Nord- und Ostdeutsche Forschungsgemeinschaft (ebd., S. 233). „Die in der Forschungsgemeinschaft inkorporierten Mitglieder sollten nach außen hin den An-

die Kontrolle des wissenschaftlichen Betriebs in seiner Region zuständig.²⁸⁷ Über die innere Verfassung dieser Einrichtung lässt sich festhalten: „Praxis, Paradigmenbildung und Personalführung entsprachen in Form, Ausführung und Programm der NS-Herrschaftspraxis. Deshalb ist die NOFG unmittelbar mit der Gewaltgeschichte des Nationalsozialismus verbunden.“²⁸⁸ Gleiches gilt für Rörigs Tätigkeit als Mitherausgeber der Zeitschrift „Jomsburg“, die 1937, also in der Phase der engeren Kriegsvorbereitungen gegen Polen, erschien und zu deren Ausrichtung festgestellt wird: „So wurden etwaige Expansionspläne mit einer kulturellen Überlegenheit des deutschen Volkes gerechtfertigt ... Deutsche Ordnung stand gegen polnische Destruktion, germanischer Fleiß gegen slawische Lethargie, mitteleuropäische Kultur gegen östliche Barbaren.“²⁸⁹ „Die Aggressivität gegenüber Polen führte schnell zum Verbot der Zeitschrift in Polen. Dort war sie ein Symbol deutschen Expansionsdrangs.“²⁹⁰

schein erwecken, als agierten sie völlig unabhängig voneinander. Auf diese Weise sollte vor allem dem Ausland eine freie Wissenschaftslandschaft vorgetäuscht werden. Tatsächlich herrschte nach innen ein autoritäres Regime. Alle Historiker wurden penibel kontrolliert: sie hatte selbst Sorge zu tragen, daß keine Forschungsergebnisse veröffentlicht würden, die dem Tenor der NS-Ostpolitik widersprachen.“ (Ingo HAAR, Nord- und Ostdeutsche Forschungsgemeinschaft, in: Ingo HAAR und Michael FAHLBUSCH (Hrsg.), Handbuch der völkischen Wissenschaften. Personen – Institutionen – Forschungsprogramme – Stiftungen, München 2008, S. 432–443, hier S. 437). Die Forschungen unter dem Dach der NOFG hatten als Primärziele, „sowohl die Dominanz der deutschen Kultur in den Versailler Abtrennungsgebieten in Ostmitteleuropa darzulegen als auch politikfähige Datengrundlagen von Minderheitenverhältnissen in Ostmitteleuropa zu erstellen.“ (ebd., S. 432). Die Forschungsgemeinschaft insgesamt überwachte rund 200 Gelehrte mit rund 400 Projekten (HAAR, Historiker (wie Anm. 258), S. 368). Ernst zu nehmen ist auch ein Hinweis Ingo Haars über Vorgänge Ende 1934: „Auf Initiative von Brackmann integrierte die Forschungsgemeinschaft weitere Bündnispartner. Sowohl der „Hansische Geschichtsverein“, der untrennbar mit dem Namen Dietrich Schäfer verbunden war, als auch die „Leipziger Schule“, die Karl Lamprecht begründet hatte, wurden geräuschlos in den Forschungsverbund der völkischen Wissenschaft eingebunden.“ (ebd., S. 265 und Anm. 47). Haar bezieht sich als Nachweis auf ein Schreiben (Preußisches Geheimes Staatsarchiv in Berlin-Dahlem, Nachlass Brackmann) des Vorstandes des Hansischen Geschichtsvereins an das Reichsministerium des Inneren vom 15.12.1934. Helmut Stubbe da Luz beschäftigt sich genauer mit den Interna des Hansischen Geschichtsvereins und dessen personellen Überschneidungen mit dem NS-Staat: Helmut STUBBE DA LUZ, „Die Arbeit in der gewohnten Form fortgesetzt“? Der Verein für Lübeckische Geschichte und Altertumskunde, die Bremer Historische Gesellschaft und der Hansische Geschichtsverein in der NS-Zeit, in: Blätter für deutsche Landesgeschichte 141/142, 2005/2006, S. 289–345, hier S. 330–341 („III. Der Hansische Geschichtsverein (HGV)“).

²⁸⁷ HAAR, Historiker (wie Anm. 258), S. 302 und Anm. 169.

²⁸⁸ HAAR, NOFG (wie Anm. 286), S. 433.

²⁸⁹ Jörg WÖLLHAF, Jomsburg – Völker und Staaten im Osten und Norden Europas, in: Ingo HAAR und Michael FAHLBUSCH (Hrsg.), Handbuch der völkischen Wissenschaften. Personen – Institutionen – Forschungsprogramme – Stiftungen, München 2008, S. 307–312, hier S. 310.

²⁹⁰ WÖLLHAF, Jomsburg (wie Anm. 289), S. 309.

Schließlich soll noch Rörigs Engagement²⁹¹ als Schulungsexperte an der SS-Junkerschule Tölz hervorgehoben werden.²⁹² Um die weltanschauliche Erziehung der „germanischen Junker“, der SS-Führungsanwärter, zu gewährleisten, erachtete es die oberste SS-Führung als notwendig, namhafte Wissenschaftler zu Vorträgen in der SS-Kaderschmiede in Tölz einzusetzen, da die eigenen Lehrer für „WS“ (Schuljargon für Weltanschauung) nicht versiert genug waren. Die Vortragsreihe stand unter den Leitgedanken „germanische Gemeinsamkeit“, „gemeinsame Aufgaben im Osten“ und „geistige Einheit des Germanentums“.²⁹³ Diesen Indoktrinierungszielen diene Rörig mit seinem Part über die Hanse.²⁹⁴ Neben seinem erneuten mystischen Gerede vom „Ganzen ohne Teile“²⁹⁵ rückte er verstärkt das NS-Kriegsziel in den Mittelpunkt, das angegeben wurde als „ein starkes, geeintes Europa unter Führung des Reiches“.²⁹⁶ Rörig spannte den großen historischen Bogen:

„Seit der Einbruch des Westens 1940 überwunden wurde, oder, wie im Falle Holland und Flandern, der germanische Westen sich wieder einfügt in eine von der Mitte Europas getragene Ordnung hat sich um die Lande um Schelde, Maas und Niederrhein ihre europäische Festlandsbasis wieder zu ihrer Ausdehnung in hansischer Zeit erweitert: bis nach Riga, Reval, Dorpat, Prag und Krakau. Der Sund aber, das Schicksalsgewässer der Hanse und die Verbindung der europäischen Mitte mit dem Norden, steht zum erstenmal seit Jahrhunderten wieder unter deutscher Kontrolle. So kehren auch hier die Dinge wieder in ihre natürliche Schwergewichtslage zurück.“²⁹⁷

²⁹¹ Im Zusammenhang dieses Artikels muss von der Betrachtung weiterer Ämter Fritz Rörigs abgesehen werden. Er gehörte auch dem Wissenschaftlichen Beirat der Gesellschaft für europäische Wirtschaftsplanung und Großraumwirtschaft e. V. an. Die GeWG wurde 1939 durch den Leiter der Abteilung Außenhandel im Außenpolitischen Amt der NSDAP Werner Daitz ins Leben gerufen (STUBBE DA LUZ, VLGA, HGB und HGV in der NS-Zeit (wie Anm. 286), S. 306, 338). Rörig war ferner in „der „Abteilung Hansische Geschichte“ im vor allem gegen England gerichteten Reichsinstitut für Seegeltungsforschung unter der Leitung des Überseehistorikers Egmont Zechlin“ aktiv (ebd., S. 338).

²⁹² Zu dieser Schule: Richard SCHULZE-KOSSENS, Militärischer Führernachwuchs der Waffen-SS. Die Junkerschulen, Osnabrück 1982. Dieses Buch bietet viele Einblicke und Informationen. Vor allem aber ist es Studienobjekt, in welchem Geist und auf welche Weise entsprechende Kreise auch nach Jahrzehnten noch versuchen, die Totenkopf-Kämpfer des NS-Regimes als kritisch-soldatische (ebd., S. 81–87) und abendländische Kulturmenschen (ebd. S. 23) zu verklären. Der Verfasser des Buches von 1982 war der letzte kommandierende Schulleiter dieser Institution und ist 1982 noch stolz darauf, dass er die, noch Ende März 1945 aus seinen „Junker“-Schülern aufgestellte Endkampfdivision nicht, wie es Hitler wollte, unter dem Namen Division „Junker-Schule“, sondern als Division „Nibelungen“ in den Untergang führte (ebd., S. 158).

²⁹³ Der Reichsführer-SS, SS-Hauptamt (Hrsg.), Germanische Gemeinsamkeit. Vorträge gehalten an der SS-Junkerschule Tölz, Posen 1944, Vorwort, S. 5–6.

²⁹⁴ RÖRIG, Europäischer Raum (wie Anm. 249), S. 94–117.

²⁹⁵ RÖRIG, Europäischer Raum (wie Anm. 249), S. 104.

²⁹⁶ Reichsführer-SS (Hrsg.), Germanische Gemeinsamkeit (wie Anm. 293), S. 6 (Vorwort).

²⁹⁷ RÖRIG, Europäischer Raum (wie Anm. 249), S. 116/117.

Von der Maas bis an die Memel und noch weiter, deutsch wie zu Hansezeiten; Hitlerdeutschland als Vollstrecker eines hansischen Vermächtnisses, – das war die Essenz der SS-Schulung des Hanseforschers Fritz Rörig.

Direkt nachdem die Wehrmacht Polen überfallen hatte, geschah Folgendes: „Am 11. Oktober 1939 verschickte die Publikationsstelle im Geheimen Preußischen Staatsarchiv in Berlin-Dahlem eine Denkschrift zur „Eindeutschung Posens und Westpreußens“. Darin empfahlen die Historiker Herrmann Aubin und Albert Brackmann, Theodor Schieder, Werner Trillmich und Ludwig Petry sowie der Volkskundler Walter Kuhn die sofortige „Umsiedlung von zunächst 2,9 Millionen Polen und Juden, die bis dahin in den ehemaligen preußischen Gebieten in Westpolen gelebt hatten.“ Es wurde vorgeschlagen, „eine „geschlossen siedelnde, alle Schichten umfassende deutsche Bevölkerung mit einer gesunden sozialen Ordnung“ anzusetzen. Diese deutschen Siedler sollten sich „kraft eigener Initiative auf den kleinen und kleinsten Fronten des völkischen Kampfes mit dem Polentum“ bewähren. ... Die Regionen rund um Danzig und Bromberg, Kattowitz und Posen wurden als alter deutscher „Volksboden“ betrachtet, den es zu restaurieren galt. Dieser „Lebensraum“ sollte durch eine staatlich gelenkte Siedlungs- und Bevölkerungspolitik neu erschlossen werden.“²⁹⁸ Es ist offensichtlich, dass die Hansetheorie in ihrer völkischen Rörig-Ausarbeitung den geistigen Boden für solche politisch-praktischen Expertenvorschläge bereiten half. Rörig gehörte zu genau diesen „Denkschriftkreisen“ der NOFG. Auch wenn er wohl nicht zur ersten Garde der NS-Historikeraktivisten zu zählen ist, so zeigt sich in den bisher angesprochenen Zusammenhängen für mich deutlich eine Mittäterschaft Fritz Rörigs an den nationalsozialistischen Verbrechen.²⁹⁹

²⁹⁸ HAAR, Historiker (wie Anm. 258), S. 11; Quellennachweise bei Haar in Fußnoten. Mehr zu dieser Denkschrift in: Götz ALY, Theodor Schieder, Werner Conze oder Die Vorstufe der physischen Vernichtung, in: Winfried SCHULZE/Otto Gerhard OEXLE (Hrsg.), Deutsche Historiker im Nationalsozialismus, 2. Aufl. Frankfurt/Main 2000, S. 163–182.

²⁹⁹ Wilhelm Koppe, der in den 60er Jahren seinerseits mein akademischer Lehrer war, bescheinigte 1953 Rörig „einen glühend demokratischen Geist stark sozialkritischer Richtung“, und „daß allein heiße Vaterlandsliebe ihn sich bei der Einschätzung der politischen Kräfte seiner Zeit bisweilen hat täuschen lassen.“ „... in die Geschichte aber hat er Gegenwart niemals hineinprojiziert.“ (Wilhelm KOPPE, Fritz Rörig und sein Werk, in: Ahasver VON BRANDT/Wilhelm KOPPE (Hrsg.), Städtewesen und Bürgertum als geschichtliche Kräfte. Gedächtnisschrift für Fritz Rörig, Lübeck 1953, S. 9–24, hier S. 17). Derjenige also, der „niemals Gegenwart in die Geschichte hineinprojiziert hat“, schrieb z. B. 1942: „Das Feuer des Krieges wird diese Wucherungen hinwegbrennen. Auch hier kehren die Dinge [die deutsch-nordischen Kulturbeziehungen; RP] in ihre ursprüngliche, natürliche Lage zurück.“ (Fritz RÖRIG, Deutsch-nordische Wirtschafts- und Kulturbeziehungen im Wandel europäischer Geschichte, in: Gesellschaft für europäische Wirtschaftsplanung und Großraumwirtschaft e. V. (Hrsg.), Nationale Wirtschaftsordnung und Großraumwirtschaft, Dresden 1942, S. 199–212, hier S. 212). Diese Wucherungen seien laut Rörig „westliche Doktrinen“ (ebd.),

Wie klingt, in diesem Licht betrachtet, folgendes Zitat Rörigs von 1947, also drei Jahre, nachdem Himmler seinen Vortrag an der SS-Schule veröffentlicht hatte: „Allzu furchtbar hat sich der Mißbrauch, der vom Hitlerregime mit einer großen, einmaligen Leistung des deutschen Mittelalters, der Ostkolonisation, getrieben worden ist, gerächt.“³⁰⁰ Als hätte er nie etwas mit dem „Hitlerregime“ und der Instrumentalisierung der Hanse zu tun gehabt.³⁰¹ Für die heutige Hanseforschung ist es wesentlich, endlich diese ererbten programmatischen Kontinuitäten, diese tiefsitzenden Traditionslinien zu überwinden, um voranzukommen.

Umdeutung statt Neubewertung

Die Hanseforschung hat sich in den Jahrzehnten nach dem zweiten Weltkrieg von solchem haarsträubenden Chauvinismus in kritischer Aufarbeitung nur bedingt befreit. Die Forschergeneration um Ahasver von Brandt (* 1909; † 1977) hatte das Schicksal, sowohl im „Dritten Reich“ als auch in der aufstrebenden Bundesrepublik Deutschland zu wirken, was ihr eine große historische Verantwortung aufbürdete, der sie nur mangelhaft genügte. Auszunehmen ist von dieser Kritik lediglich Heinrich Sproemberg, zumindest was sein persönliches Schicksal angeht.³⁰²

„westliches Schrifttum der Aufklärungszeit“, „eine extrem individualistische, von zersetzender Kritik an den Gemeinschaftsformen erfüllte nordische Literatur des 19. Jahrhunderts“ (ebd., S. 208) und solche Wucherungen seien Heinrich Heine und „der Jude Georg Brandes“ (ebd.). Koppe schrieb bestenfalls aus falsch verstandener Pietät, wahrscheinlich aber aus alter Kumpanei, bei der eine Weste die andere weiß wusch. Schon im November 1933 hatte sich Koppe gegenüber Rörig schwärmerisch als aktiver Nationalsozialist in die Brust geworfen (Archiv der Hansestadt Lübeck, Nachlass Fritz Rörig, II. C. 70 (Wilhelm Koppe 7.11.1933), Nachweis bei NOODT, Rörig (wie Anm. 282), S. 178 und Anm. 100).

³⁰⁰ Fritz RÖRIG, Stand und Aufgaben der Hansischen Geschichtsforschung, in: HGBll. 69, 1950, S. 1–13, hier S. 11; Vortrag von 1947 (Hinweis zum Jahr: MÜLLER-MERTENS, Europäische Sicht (wie Anm. 254), S. 23).

³⁰¹ Dieses Vorgehen Rörigs wird auch durch folgende Information beleuchtet. Im Rahmen eines Interviewprojektes gab die Historikerin und emeritierte Professorin Helga Grebing (Jg. 1930) zu ihren ersten Studiensemestern ab Wintersemester 1947/48 Folgendes zu Protokoll: „Die ersten drei Semester blieb ich an der Humboldt-Universität. Immerhin lehrten dort Fritz Hartung, der einen großen Ruf hatte, und auch der Mediävist Fritz Rörig, der sich zu Anfang jeder Vorlesung dafür entschuldigte, daß er mal Nazi gewesen war.“ (Rüdiger HOHLS/Torsten JARAUSCH (Hrsg.), Versäumte Fragen. Deutsche Historiker im Schatten des Nationalsozialismus, München 2000, Interview Helga GREBING, S. 144–162, hier S. 148/149). Es kann und soll hier nicht weiter bewertet werden, was ein solches, eher unangenehmes, öffentliches *mea culpa* wert war, das nicht mit einer selbstkritischen, inhaltlichen Infragestellung des eigenen Wirkens verbunden wurde. Die existenziellen Zwänge und psychischen Dispositionen der beteiligten Historiker haben unterschiedlichste Überlebens- und Wendestrategien hervorgebracht.

³⁰² MÜLLER-MERTENS, Europäische Sicht (wie Anm. 254), S. 31–35. Heinrich Sproemberg hatte sich gewissermaßen immer den „Geist von Oslo“ (siehe S. 55) bewahrt. Er bemühte

Nachdem Müller-Mertens in seinem Grundsatzreferat drei Neuansätze der Hanseforschung in der Nachkriegszeit dargestellt hat (von Brandt, Sproemberg und Schildhauer), stellt er fest, sie gründeten sich „allesamt auf die ökonomisch-soziale Substanz der Lehren von Fritz Rörig. Als Leitfigur der Hanseforschung von der Mitte der zwanziger Jahre bis zu seinem Tode 1952 wirkte Rörig fundamental weiter.“³⁰³ Ich möchte das zeitlich ausweiten, denn Rörig wirkt bis heute weiter. Die geschichtswissenschaftliche Demarkationslinie zwischen einem umfassenden, integrativen Geschichtsbild des Spätmittelalters und einem völkisch verzerrten und dann ökonomisch-unternehmerisch umgedeuteten Hansebild liegt in der Überwindung dessen, was Eckhard Müller-Mertens Rörigs „ökonomisch-soziales Massiv“ nennt.

„In das Zentrum seines Geschichtsbildes rückte Rörig den Fernhändler, der Großkaufmann und Unternehmer war, wie die großen Fernhandelsströme. Er setzte eine mittelalterliche Weltwirtschaft ins Bild, deren Seele und Träger Fernhändler waren, Städte, deren Lebensnerv der Fernhandel bildete, für deren Gründung und Entwicklung die Fernhändler und kaufmännische Unternehmerkonsortien standen.“³⁰⁴

In den Nachkriegsjahrzehnten fand also eine Umdeutung der Hansegeschichte statt, die den Kern traditionsgeschwängelter, nationaler Hanseinschätzung nicht preisgab, sondern weiterhin an der technischen und kulturellen Überlegenheit der Deutschen festhielt. Dieses konnte gelingen, weil Rörig die Kogge dem Pflug zur Seite gestellt hatte. Er und die NS-Hanseforschung ergänzten damit die bäuerisch-romantische Blut-und-Boden-Anschauungen des deutschen Chauvinismus um ein überlegenes, blutreines, deutsch-kaufmännisches Hansebürgertum. So wurde es ihm und seinen Schülern möglich, die völkische und rassische Sicht auf die mittelalterliche, adlig-klerikale Welt abzustreifen und überlegenes Deutschtum in Form eines allen überlegenen, unternehmerischen, hansischen Großkaufmanns in die neue Nachkriegszeit als „ökonomisch-soziales Massiv“ mitzunehmen.³⁰⁵

sich, die Hanse aus möglichst vielen Perspektiven zu betrachten und sie dabei als Teil europäischer Geschichte zu erfassen. Sproembergs Haltung war frei von Nationalismus. Er hat beachtenswerte Impulse für heutige Bemühungen um eine europäische Sichtweise der Hanse gegeben: Heinrich SPROEMBERG, Die Hanse in europäischer Sicht, in: *Annales de la Société Royale d'Archéologie de Bruxelles* 50, 1961, S. 221–224.

³⁰³ MÜLLER-MERTENS, Europäische Sicht (wie Anm. 254), S. 42.

³⁰⁴ MÜLLER-MERTENS, Europäische Sicht (wie Anm. 254), S. 25.

³⁰⁵ Rörig setzt schon 1947 genau an dieser Stelle an: „Auch das haben wir in den vergangenen anderthalb Jahrzehnten erlebt, als die Hansen Wikinger oder Bauern, nur nicht Bürger niederdeutscher Städte sein sollten. Unser Hansischer Geschichtsverein darf sich mit Genugtuung daran erinnern, daß aus seinen Reihen heraus auch in dieser verhängnisvollen Zeit das wahre Wesen der Hanse herausgestellt und solcher Irrwahn eingedämmt oder auch überwun-

In der Nachfolge Rörigs stehen für diese Richtung zwei gewichtige Arbeiten. Zum einen der Grundsatzartikel Ahasver von Brandts von 1963 über „die Hanse als mittelalterliche Wirtschaftsorganisation“³⁰⁶ und die Abhandlung von Detlev Ellmers über die Entstehung der Hanse aus dem Jahre 1985.³⁰⁷

Das „Blut-und-Boden-Völkische“, war verschwunden, – und mit ihm auch die feudalstaatlichen Mächte des Mittelalters unter Einschluss der aggressiv-expansionistischen Kirchenorganisation. Bei von Brandt gibt es in besagtem Artikel das Mittelalter nicht mehr. Die völlige Ausklammerung von Feudalismus, hierarchischer Adelsherrschaft, agrarischem Europa und eines in der Masse sozial noch niederrangigen, rauen, sich vorstastenden Kaufmannsstandes ergab das verzerrte Bild einer ausgeprägten Überschätzung des noch in Fahrtenhansen selbst reisenden Kaufmanns. Das Wesen der sogenannten Ostkolonisation, dieser angebliche „Vorgang der Eingliederung des Ostseeraumes in das frühhansische Wirtschaftssystem“³⁰⁸ wurde „multikausal“ verschleiert. Es gab nun gegenüber dem „Lebensraumgetöse“ moderater klingende Gründe der Ostkolonisation, deren euphemistische Formulierungen aber die aggressiven Eroberungen zu verschleiern geeignet waren: kirchlich-religiöse („den Heiden die christliche Heilsbotschaft zu bringen“), bevölkerungsgeschichtlich-soziale („der Drang, neues Siedlungsgebiet für eine unaufhaltsam wachsende Bevölkerung zu gewinnen“ und „der Trieb, der zunehmenden Verschlechterung sozialer und rechtlicher Verhältnisse in Westeuropa und Altdeutschland zu entgehen“) und wirtschaftliche („der Wunsch, unmittelbar, statt durch die Vermittlung skandinavischer und slawischer Völker, an die reichen Rohstoffgebiete des Nordens und Ostens heranzukommen“).³⁰⁹

Von der Reincke-Rörig'schen „Pflug-Kogge-Argumentation“³¹⁰ fiel der Pflug weg. Er wurde durch kaufmännische Überlegenheit ersetzt. Die feudalstaatlichen Eroberungen im baltischen und slawischen Osten, diese angeblich „gewaltigste geschichtliche Leistung der Deutschen im Mittel-

den worden ist.“ (RÖRIG, Stand und Aufgaben (wie Anm. 300), S. 1). Wir haben oben bei der Behandlung des „Diktums“ gesehen, welches „wahre „Wesen“ er herausgestellt hatte, wie er selber gerade einmal vier Jahre vorher Propagandist des „Irrwahns“ an der SS-Schule gewesen ist und dass er als Gebietsführer in der NOFG diese „verhängnisvolle Zeit“ absicherte und mit vorantrieb.

³⁰⁶ Ahasver VON BRANDT, Die Hanse als mittelalterliche Wirtschaftsorganisation – Entstehung, Daseinsformen, Aufgaben, in: Leo BRANDT (Hrsg.), Die Deutsche Hanse als Mittler zwischen Ost und West, Köln / Oplanden 1963, S. 9–37.

³⁰⁷ ELLMERS, Entstehung der Hanse (wie Anm. 2).

³⁰⁸ V. BRANDT, Wirtschaftsorganisation (wie Anm. 306), S. 22.

³⁰⁹ V. BRANDT, Wirtschaftsorganisation (wie Anm. 306), S. 13 [Sperrungen durch RP].

³¹⁰ Siehe oben Anm. 251.

ter“³¹¹ wurde in eine vor allem friedliche, mit überlegener Technik, überlegener Organisation und überlegener Leistungsfähigkeit durchgeführte „Einverleibung in das Abendland“ umgedeutet. Von Brandt schreibt:

„Die historische Größe des Vorganges – von einer solchen wird man sprechen dürfen – muß doch wohl darin gesehen werden, daß hier bürgerlich-kaufmännische Initiative wesentlich daran mitgewirkt hat, das ganze nord-östliche Viertel Europas fest und dauerhaft an das damalige „Abendland“ anzuknüpfen, in seinen Sozial, Glaubens- und Wirtschaftsformen. Das geschah auf einer sehr nüchternen und sehr tragfähigen Grundlage: auf der des Handels und der Produktionsförderung. Dabei ist zweierlei maßgebend: Einerseits die überlegene Technik – wir erinnern an die Schiffe und an die städtischen Siedlungs- und Bauformen – und die überlegene kaufmännische Organisation und Leistungsfähigkeit des kontinentalen Bürgers.“³¹²

Der Zeitzeuge Heinrich von Lettland vermittelt, meist ungewollt, in seiner in diesem Zusammenhang unverzichtbaren Chronik³¹³ ein ganz anderes,

³¹¹ Siehe S. 70.

³¹² V. BRANDT, Wirtschaftsorganisation (wie Anm. 306), S. 19.

³¹³ Paul Heinsius war der letzte, der 1956 die Chronik Heinrichs von Lettland verarbeitete. Seither ist die Quelle – ich meine zu Unrecht – aus dem Blick der Schiffs- und Hanseforschung geraten (mit der Ausnahme des Artikels von Kristin Ilves (siehe Anm. 34, S. 6)). Als ein Beispiel mag ein Beitrag von Hoffmann dienen (Erich HOFFMANN, Die Anfänge des deutschen Handels im Ostseeraum, in: Norbert ANGERMANN (Hrsg.), Die Hanse und der deutsche Osten, Lüneburg 1990, S. 5–22; hier S. 16, Anm. 74), der als einzige Textstelle bei Heinrich jene erwähnenswert findet, an der er von den frühen friedlichen Handelskontakten an der Düna berichtet (Quellentext siehe oben Anm. 14). Dass gerade die Behandlung dieser Quelle wie ein Spiegel der Zeiten wirkt, zeigt sich auch darin, wie sie von Paul Johansen 1941 in einem Artikel über die Hanse in Livland bearbeitet wurde: Paul JOHANSEN, Die Bedeutung der Hanse für Livland, in: HGBll. 65/66, 1940/1941, S. 1–55. Es kann an dieser Stelle nur exemplarisch gezeigt werden, wie Johansen mit der Quelle zur Überhöhung des Kaufmanns im Rörig'schen Sinne umging. Die durchgehende Tendenz ist, den Kaufmann als die regelnde Kraft und das historisch bestimmende Element hinzustellen: (a) „Schon beim Bericht über Meinhard, den Apostel der Liven,“ schreibt Johansen, „bleibt es offen, ob eigene Initiative oder Berufung durch deutsche Kaufleute den Priester nach Livland kommen ließ.“ (ebd., S. 5) Sein Nachweis in der Fußnote: „*Meynardus ... cum comitatu mercatorum Lyvoniam venit.*“ (ebd., Anm. 3. Das ausführlichere Quellenzitat siehe oben Anm. 14). Was Johansen mit „...“ weglässt lautet: ... *simpliciter pro Christo et predicandi tantum causa* Es liegt nicht der kleinste Hinweis auf irgendeine „Berufung durch deutsche Kaufleute“ vor. (b) In der Quelle ist von freundschaftlichen Beziehungen zwischen deutschen Kaufleuten und den Liven die Rede. Diese Liven aber waren dem russischen Herrscher von Polozk tributpflichtig, also von ihm unterworfen worden (siehe hierzu die Bemerkung Heinrichs HvL XVI,2 (S. 150/152); Text: S. 59 und Anm. 317). Was den Polozker Russen dazu bewog, Meinhard mit Geschenken zu bedenken und ihn bei den Liven missionieren zu lassen (*Accepta itaque licencia perfatus sacerdos a rege Woldemaro de Ploceke, cui Lyvones adhuc pagani tributa solvebant, simul et ab eo muneribus receptis, audacter divinum opus aggregitur, Lyvonibus predicando et ecclesiam in villa Ykescola construendo.* (HvL I,3 (S. 4_{6,9}); „Nachdem also der genannte Priester vom Fürsten Vladimir von Polozk, dem die bis dahin noch heidnischen Liven Tribut zahlten, die Erlaubnis und von ihm zugleich Geschenke erhalten hatte, ging er mutig an sein göttliches Werk, indem er den Liven predigte und in dem Dorf Üxküll eine Kirche baute.“)), kann verschiedene Gründe gehabt haben, u. a. den, die

mittelalterlich-brutaleres Historienbild der Vorgänge dieser Ostkolonisation. Unter dem Missionskreuz, unter dem Deckmantel der Glaubensverbreitung wurden die baltischen und finn-ugrischen Stämme und Völker in wechselhaftem Kampf von westlichen Feudalmächten unterworfen und einverleibt: militärisch, organisatorisch und ideologisch. Auch wenn in Livland und Estland die Hauptstreitmacht vom norddeutschen Klerus und Adel gestellt wurde, so mischte sich der Dänenkönig zusammen mit dem Erzbischof von Lund 1206 und dann wieder 1219 kriegerisch ein, um sich eigene Eroberungen in Estland zu sichern.³¹⁴ Eine der wichtigsten Aufgaben des Bischofs von Riga war die jährliche Rückreise nach Deutschland, um dort „Pilger“ für einen in der Regel einjährigen Eroberungs- und Sicherungseinsatz zu rekrutieren. In der Zeit von 1198 bis 1226, für die Heinrich von Lettland durchgehend berichtet, hebt er in 18 Jahren namentlich 12 hohe Kleriker und 26 hohe weltliche Adlige hervor. Diese „pilgerten“ zusammen mit *multis peregrinis und clericis et fratribus* nach Osten, und *alii nobiles quam plures, milites et clerici cum omni populo, qui se omnes periculis maris committentes in Lyvones devenerunt*.³¹⁵ Sie

Liven ruhig zu halten. Spätere Ausführungen Heinrichs zeigen, wie schnell und taktisch sich die Verhältnisse zwischen Russen, Liven und Deutschen ändern konnten (1203: HvL VII,4 (S. 28₂₄₋₃₂); 1206: HvL X,1 (S. 44_{27ff}); 1206: HvL 10,12–13 (S. 5/59)). Laut Johansen waren es „sicherlich“ die Kaufleute, die Meinhard Erlaubnis zum Missionieren vom Fürsten von Polotzk vermittelten (ebd., S. 6) und unterstellt damit nicht erwiesene Kaufmannskontakte nach dem weißrussischen Polotzk. (c) „In der Stunde höchster Not“, schreibt Johansen weiter, „versprechen sie ihm [die Kaufleute dem Meinhard; RP], ein Kreuzfahrerheer zusammenzubringen.“ (JOHANSEN, Hanse und Livland (wie oben), S. 6). Die Quelle erzählt nichts über ein Kreuzfahrerheer zusammenbringende Kaufleute. Es heißt: ... *et mercatorum consilio simulque futuri exercitus fiducia accepta cum Lyvonibus revertitur. Promiserant enim aliqui de Theutonicis et quidam de Danis et de Normannis et de singulis populis exercitum se, si opus foret, adducturos*. (HvL I,3 (S. 46–9) „... und weil die Kaufleute ihm dazu geraten haben und er zugleich begründete Hoffnung auf die bevorstehende Ankunft eines Heeres hat, kehrt er mit den Liven zurück. Es hatten nämlich einige der Deutschen und welche von den Dänen und den Norwegern und den einzelnen Völkern versprochen, ein Heer heranzuführen, wenn das Werk in Gefahr wäre.“) Aus *aliqui de Theutonicis et quidam de Danis et de Normannis et de singulis populis* machte Johansen 1941 Kaufleute. Für den Fall, dass Heinrichs Schilderungen nicht in die gewünschte Richtung auslegbar waren, zog Johansen die Glaubwürdigkeit des Chronisten prophylaktisch in Zweifel, weil der „Lettenpriester Heinrich“ eh nur „dem großen Bischof Albert ein unvergängliches Denkmal setzen wollte“ und für ihn „die Kaufleute nichts anderes als getreue Gefolgsleute des Bischofs, die stets nur seinen Befehlen gehorchen“, waren (JOHANSEN, Hanse und Livland (wie oben), S. 5). Auf diese Weise kann man wohl jede Chronik des Mittelalters aushebeln. – Die Beispiele illustrieren, wie genau man hinschauen muss. Von Propaganda à la Reincke (siehe S. 70f.) bis zu kleineren Verdrehungen, die in der Menge wirken, war alles auf eine Größenverzerrung der frühen Kaufleute hin angelegt.

³¹⁴ HvL X,13 und XXIII,2.

³¹⁵ HvL XIII,1 (S. 96₁₆₋₁₈); 1209: ... und „so viele andere edle Männer, Ritter und Geistliche mit allem Volk, die sich trauten, den Gefahren der See zu begegnen, sind nach Livland gekommen.“

alle standen unter der Führung des rigischen Bischofs Albert. Es wird bei der Lektüre der Chronik Heinrichs von Lettland für die Jahre 1200 bis 1226 schnell mehr als deutlich, dass ohne diesen jährlichen Entsatz im Osten Kirche und deutscher Adel innerhalb kürzester Zeit im Baltikum von den einheimischen Stämmen und Völkerschaften aufgerieben und vertrieben worden wären.

Unter Führung der Kirche und des christlichen Adels ging man dabei besonders aggressiv, ja fanatisch zu Werke, wie man aus einem Vergleich Heinrichs von Lettland mit dem Vorgehen der orthodoxen Russen herauslesen kann: „Es ist nämlich die Gewohnheit der russischen Herrscher, dass sie, wenn sie ein heidnisches Volk besiegt haben, es nicht dem christlichen Glauben unterwerfen, sondern es zur Entrichtung von Tribut und Geld unterjochen.“³¹⁶ Die Glaubenskrieger der römischen Kirche vollzogen beides, materielle und religiöse Unterwerfung.

VIII. Keine *coniuratio* auf Lübecker Schiffssiegeln

Detlev Ellmers arbeitete auf der von Brandt'schen Plattform, präzisierte und korrigierte sie aber in einigen wesentlichen Fragen. Er widersprach der von der Forschung bis dahin behaupteten Originalität der Gotländischen Genossenschaft als „Urzelle der Hanse“ und als „Grundmuster han-sischer Selbstverwaltung“,³¹⁷ also inhaltlich dem Rörig'schen Diktum. Entgegen der chauvinistischen „Pflug-Kogge-Argumentation“ stellte er heraus: „Aber die seit der Gründung Lübecks von dort absegelnden Koggen waren in der Ostsee weder neu noch revolutionär noch den skandinavischen Schiffen überlegen.“³¹⁸ Ausgrabungen hätten gezeigt, „daß skandinavische Schiffe den Koggen zur Hansezeit an Größe, Seetüchtigkeit und Segeleigenschaften keineswegs nachstanden, eher war zur fraglichen Zeit um 1160 das Gegenteil der Fall.“³¹⁹ Er befand sich in Übereinstimmung mit der skandinavischen Schiffsarchäologie.³²⁰ Diese Einschätzung wurde später von Englert konkretisiert, der zu dem Ergebnis gelangt: „This examination of the evidence for large cargo vessels in Danish waters AD 1000–1250 indicates that large cargo vessels were built and operated professionally in Denmark in the 11th and 12th centuries, most likely owned

³¹⁶ HvL XVI,2 (S. 150/152); 1212: *Est enim consuetudo regum Rhuthenorum, ut quaecunque gentem expugnaverint, non fidei christiane subicere, sed ad solvendum sibi tributum et pecuniam subiugare.*

³¹⁷ ELLMERS, Entstehung der Hanse (wie Anm. 2), S. 6–8.

³¹⁸ ELLMERS, Entstehung der Hanse (wie Anm. 2), S. 8.

³¹⁹ ELLMERS, Entstehung der Hanse (wie Anm. 2), S. 8/9.

³²⁰ CRUMLIN-PEDERSEN, Ship Types and Sizes (wie Anm. 139), S. 74–80.

by potent members of the Danish society.“³²¹ Auch angelsächsische Kielschiffe behaupteten sich im Handel neben der Kogge bis ins 14. Jahrhundert.³²² Um die Entstehung hansischer Handelshegemonie in der Ostsee konkreter zu fassen, stellte Ellmers folgende Frage: „Weshalb traten plötzlich nach der Gründung Lübecks die reinen „Landratten“ aus dem westfälischen Binnenland in großer Zahl und in entscheidenden Positionen dort auf, wohin sie nur zu Schiff gelangen konnten?“³²³

Westfalen im Osten

Im ersten Angang bieten sich nur zwei mögliche Antworten an, gegeben von Detlev Ellmers selber und von Carsten Jahnke. Jahnke sieht dieses plötzliche Auftauchen der Binnenländer nicht, sondern geht von einer schrittweisen Integration der deutschen binnenländisch-lübischen Kaufleute in das bestehende Handelssystem der Ostsee aus; sprich, die das frühe Handelsnetzwerk bildenden Slawen, Balten, Russen, Gutnen, Schweden, etc. nahmen die deutschen Kaufleute zuerst auf ihren Schiffen mit. Jahnke führt aus:

„In der Anfangszeit des lübischen Handels bestand für sie [die frühen lübischen Kaufleute; RP] kaum eine Möglichkeit, ihre Handelswaren mit eigenen Schiffen aus dem Lübecker Hafen herauszubringen, ganz allein aus der Tatsache heraus, dass die binnenländischen Kaufleute diese nicht besaßen. Der frühe Handel war damit nur durch Integration in das bestehende System möglich. Diese Lage sollte sich erst am Ende des 12. Jahrhunderts durch einen verstärkten Schiffbau in Lübeck ändern“.³²⁴

Die in den Westen und auf spezielle herzogliche Einladung nach Lübeck

³²¹ Anton ENGLERT, *Large cargo vessels in Danish waters, AD 1000–1250*, Diss. Kiel, 2001, S. 145.

³²² ELLMERS/SCHNALL, *Schiffsbau und Schiffstypen* (wie Anm. 139), S. 357. Umso seltsamer mutet es an, wenn Ellmers/Schnall zugleich ganz andere, eigentlich von ihnen überwundene Töne anschlagen: „Deshalb wurde noch vor 1200 bei allen künftigen Koggen konsequent das Heckruder eingeführt. Dieses war der erste wichtige Schritt zur Herausbildung des allen anderen Ländern überlegenen abendländischen Schiffes des Spätmittelalters [sic].“ (ebd., S. 359). Diesen seltsamen Satz muss man genauer lesen. „Abendländisch“ umfasst die gesamte westliche, christliche Welt. Die Kogge war also das spätmittelalterliche Schiff der gesamten westlichen Hemisphäre. Aber mehr noch, es war (den Schiffen von) „allen anderen Ländern überlegen“. Welchen Ländern? Und welches war dann das eine Land, das den anderen überlegen war? Man ahnt es schon! In ähnlicher Weise hatte schon Heinsius – ganz auf der Linie Rörigs – in den 50er Jahren die Koggen überbewertet, als er schrieb: „Die Schiffe der hansischen Frühzeit waren eine der wesentlichen Voraussetzungen des hansischen Aufstiegs und der späteren hansischen Überlegenheit zur See. Sie waren eines der wichtigsten Mittel, mit dem die Hansen im Laufe des 13. Jahrhunderts ihre überragende Stellung errangen.“ (HEINSIUS, *Das Schiff der Frühzeit* (wie Anm. 1), S. 246.

³²³ ELLMERS, *Entstehung der Hanse* (wie Anm. 2), S. 11.

³²⁴ JAHNKE, *Handelsstrukturen* (wie Anm. 6), S. 163.

Handel treibenden skandinavisch-schwedischen, gutnischen, slawischen und russischen Kaufleute und Schiffer³²⁵ nahmen sie also – so Jahnke – auf ihren Schiffen mit. Dabei stellt sich allerdings die Frage: Warum sollten sie? Das *mare Balticum* war ihr Meer. Sie konnten nach Schleswig und dann auch nach Lübeck fahren und auf diesen Handelsplätzen gute Geschäfte mit dem Westen machen. Sie hatten keine Veranlassung, von sich aus Westfalen und Sachsen in ihre östliche Domäne mitzunehmen.

Eine zweite Möglichkeit besteht darin, dass deutsche, speziell lübische Schiffer und Kaufleute die Binnenländer mit auf Ostseehandelsfahrt nahmen, wie es Detlev Ellmers vertritt. Die Kogge und die Rolle Lübecks waren die zwei Kernpunkte, die Ellmers weiter ausführte und präziserte. Zu der Überzeichnung der Rolle der frühstädtischen, deutschen Ostseekaufleute gehört auch die Überbewertung der Stadt Lübeck als überragendes Zentrum einer friedlichen, kommerziellen Osterweiterung. Carsten Jahnke bringt 2008 den Mut auf, gegen dieses „allgemein akzeptierte und wirkungsmächtige Bild“ und den Konsens „aller großen Hanseforscher der letzten einhundert Jahre“ zu Felde zu ziehen; ein Bild und ein Konsens nach welchem Lübeck „dabei als Schlüssel zur „Hanseatisierung“ des Ostseeraumes gesehen“ wird.³²⁶ Und weiter:

„Besonders kritisch wird der Konsens spätestens dann, wenn in den Grundannahmen implizit – und heute natürlich ungewollt – Vorstellungen von germanischer Überlegenheit mitschwingen. So stieß nach diesem Bild, überspitzt und sehr polemisch formuliert, 1158 der westfälisch-deutsche Kaufmann mit dem Koggen unter dem Arm von Lübeck aus sofort das Tor zum Ost-Westhandel auf, um mit seinem überlegenen Know-how die Konkurrenz von hinten aufzurollen und sofort die Herrschaft im Ostseeraum zu übernehmen.“³²⁷

Die beiden Standbeine der Nachkriegsforschung, die Kogge und die Stadt Lübeck, finden bei Ellmers ihre Symbiose in den Lübecker Stadtsiegeln. An Hand dieser Siegel macht Ellmers sowohl die Schiffsfrage als auch die Rolle Lübecks fest. Die Kogge war bereits tief im allgemeinen Bewusstsein als das Hanseschiff verankert. Da passte es überhaupt nicht, wenn die Siegelschiffe Lübecks so erkennbar anders aussehen als etwa die Kogge auf dem Stralsunder Siegel und dass man auch gut einen nordischen Schiffstyp in ihnen erkennen kann. Ellmers' Theorie zur Hanseentstehung beruht darauf, dass man in Haithabu und dann in Schleswig „über drei bis vier Jahrhunderte unverdrossen in guter friesischer Tradition Koggen baute“.³²⁸ „Diese Kogge“, führt Ellmers weiter aus, „tauchte also nach Aus-

³²⁵ Auch Anm. 82 und S. 36.

³²⁶ JAHNKE, Handelsstrukturen (wie Anm. 6), S. 145.

³²⁷ JAHNKE, Handelsstrukturen (wie Anm. 6), S. 146.

³²⁸ ELLMERS, Entstehung der Hanse (wie Anm. 2), S. 18.

weis der Lübecker Siegel auch im frühen Lübeck auf³²⁹. Das Leitmotiv im Hintergrund war immer noch die deutsche Eroberung der Ostsee, die nach von Brandt kommerziell und friedfertig, aber immer noch im Wirtschaftskampf und in Frontstellung zu den Skandinaviern und Slawen, Balten und Russen mit Hilfe der unschlagbaren Koggen erfolgt war. So erklärt sich die große Mühe, die Ellmers darauf verwendet, die Lübecker Siegelschiffe in das schiffsarchäologische Koggenkorsett zu pressen.³³⁰

Crumlin-Pedersen, unbelastet von der deutschen Theorievergangenheit, stellt 2003 kurz und bündig fest: „Obwohl die Stadt [Lübeck; RP] der Eckstein der hanseatischen Organisation in der Ostsee war, kann dieses Schiff kaum unter die Koggen gezählt werden – trotz mehrerer Versuche, das zu tun. Die charakteristischen Details, die auf diesem Schiff sichtbar sind, die gekurvten Steven und die Drachenköpfe, waren typisch für skandinavische Schiffe und stehen in klarem Gegensatz zu den Wiedergaben von Koggen.“³³¹

Carsten Jahnke steigt 2008 auf diese „skandinavische Sichtweise“ ein. Während Ellmers bestimmte schiffbauliche Aspekte hervorhob, um eine Lübecker Siegelkogge nachzuweisen, kommt Jahnke vor allem an Hand der Schiffsform, von Verzierungen am oberen Plankengang und der Drachenköpfe an Bug und Heck zu dem Schluss, auf den Siegeln sei „ein Lastfahrzeug, welches in Skandinavien und dem Nord- und Westseeraum gebräuchlich war,“³³² abgebildet. Er will die Probleme u. a. „mit der Betonung des skandinavischen Schiffselementes“³³³ angehen und sieht einen nordischen stýrimaðr an Bord des Lübecker Siegelschiffes.³³⁴ Diese skandinavische Vereinnahmung des Siegels geht im Prinzip nicht anders vor als Ellmers. Man streitet sich darüber, welcher Schiffstyp wohl dargestellt wird. Ellmers übergeht die Liburnen und besteht auf einer Kogge im strengen, schiffsarchäologischen Sinne. Jahnke verwirft zu Recht diesen „Koggentypus“ für besagte Siegel, besteht aber auf einem Schiff der

³²⁹ ELLMERS, Entstehung der Hanse (wie Anm. 2), S. 19. Es handelt sich um drei Stadtsiegel Lübecks, die von Ewe auf um 1200 (ältester Beleg: 1226), um 1250 (ältester Beleg: 1256) und 1280 (ältester Beleg: 1281) datiert werden: EWE, Schiffe auf Siegeln (wie Anm. 226), S. 38, 40, Nr. 91, 92, 93 S. 147/148. Georg Fink datiert die Siegel nur jahresscharf: Das älteste Siegel von 1226, das zweite von 1256 und das dritte Schiffssiegel von 1280: Georg FINK, Die Lübecker Stadtsiegel, in: ZVLGA 35, 1955, S. 14–33, hier S. 15, 17 und 18. In seinem Artikel von 2008 zu den Lübecker Schiffssiegeln verwendet Jahnke Siegelzeichnungen aus dem Archiv der Hansestadt Lübeck, C. J. MILDE: Siegelzeichnungen 1/1–1/3 (JAHNKE, Interpretation (wie Anm. 6), Abb. 1, S. 16; Abb. 2, S. 17; Abb. 3, S. 18; Fotonachweis S. 24).

³³⁰ Siehe auch oben Kogge-Liburne-Beispiel Nr. 3, S. 32 und Anm. 182.

³³¹ CRUMLIN-PEDERSEN, Die Bremer Kogge (wie Anm. 208), S. 260.

³³² JAHNKE, Interpretation (wie Anm. 6), S. 20.

³³³ JAHNKE, Interpretation (wie Anm. 6), S. 21.

³³⁴ JAHNKE, Interpretation (wie Anm. 6), S. 21/22.

skandinavischen Tradition. Nun ist das seinerseits nicht quellenkonform, denn das erwähnte Schreiben des Lübecker Ratsnotars Magister Gerhard spricht nun einmal von *cogko sive liburna*,³³⁵ – zwar 100 Jahre nach dem ersten Schiffsiegel, aber doch noch zeitnah – und nach Heinrich von Lettland führen vor allem Koggen in wichtiger Mission von Lübeck aus nach Osten.³³⁶ Wahrscheinlich – und so erklärt sich das konkurrierende Interpretationsdurcheinander – sollte gar kein spezieller Schiffstyp, sondern nur ein großes Seeschiff dargestellt werden – ein *navis magna*, das man eben zu jener Zeit Kogge oder Liburne nannte und das unterschiedlich aussehen konnte.

Nur einer schwört

Kommen wir nun zu diesen Siegeln. Sie zeigen zwei Personen: Eine stehend im Vorderteil des Schiffes, die sich nach achtern wendet und eine andere im Heck am Steuerruder, die in den ersten beiden Siegeln steht und im dritten Siegel sitzt. Entscheidend wird nun, was sich an Bord der drei Siegelschiffe zwischen ihnen abspielt, bzw. wer sie überhaupt sind. *Unisono* ging die gesamte Forschung für die beiden älteren Siegel (um 1200 und um 1250) von einer Schwurszene aus, wonach an Bord eine *coniuratio*, eine Verschwörung, eine Schwurgemeinschaft gebildet wird. Luise von Winterfeld erklärte als erste 1929: „Diese beiden, ... erheben die Schwurfinger der rechten Hand zum Himmel und deuten damit m. E. auf einen Schwurverband, eine *pax* oder *coniuratio*, hin.“³³⁷ Ellmers stimmt dem zu. „Diese Beobachtungen lassen sich ohne weiteres nachprüfen und für die beiden ersten Siegel voll akzeptieren.“³³⁸ Ich meinerseits kann das nach meinen Beobachtungen nicht akzeptieren und folge dabei Jahnke, der 2008 in dem ausgestreckten Zeigefinger des Schiffers eine *ecce*-Position, aber keine Schwurgeste erkannt hat.³³⁹

Wie müsste eine Schwurgeste aussehen? Die rechtsrituelle Geste vollführte der Schwörende, indem er den rechten Arm zum Himmel reckte oder einen Gegenstand berührte. Dabei waren meist der Daumen, auf jeden Fall aber der Zeige- und Mittelfinger ausgestreckt und Ring- und kleiner Finger abwärts eingebogen. Bei Jacob und Wilhelm Grimm findet sich folgender Eintrag: „SCHWURFINGER, m, die drei finger der rechten

³³⁵ Siehe den Quellentext oben Kogge-Liburne-Beispiel Nr. 3 auf S. 56 und Anm. 182.

³³⁶ Siehe Abschn. „Transport von Kreuzfahrern ins Baltikum“ S. 3ff.

³³⁷ Luise VON WINTERFELD, Versuch über die Entstehung des Marktes und den Ursprung der Ratsverfassung in Lübeck, in: ZVLGA 25, 1929, S. 365–488, hier S. 434.

³³⁸ ELLMERS, Entstehung der Hanse (wie Anm. 2), S. 21.

³³⁹ JAHNKE, Interpretation (wie Anm. 6), S. 17.

hand, die man beim eide aufwärts streckt (daum, zeige- und mittelfinger), oder auflegt z. b. auf die bibel.“³⁴⁰ Ausführlicher gestaltet sich H. Drüppels Eintrag im Lexikon des Mittelalters zum Stichwort „Schwurhand“:

„Bezeichnung nur für die rechte Hand, mit welcher der Schwörende die Eidgebärde (Eid) vollzieht, indem er mit waagrecht ausgestrecktem Zeige- und Mittelfinger ein Heiligtum, den Schwertknauf oder das Evangelium berührt oder aber die Rechte »zum Himmel aufreckt« ... Meist wird mit (mindestens) zwei bis drei Fingern geschworen, seltener mit der ganzen Hand. In der jüngeren Fingersymbolik steht der Daumen der S. für das kurze Erdendasein, der Zeigefinger für die längere Zeit bis zum Jüngsten Gericht, der Mittelfinger für die Ewigkeit; Ringfinger und kleiner Finger weisen abwärts eingebogen zur Hölle. Gelegentl. werden die drei Schwurfinger auch auf den angerufenen dreieinigen Gott bezogen.“³⁴¹

Abbildung 1 zeigt die drei Lübecker Siegelschiffe und in der Vergrößerung die rechten Hände der Personen im Schiff. Einigkeit herrscht in der Forschung über die Person am Steuerruder im Heck. Die Gugel-Kapuze weist sie als Seemann aus, ihre Tätigkeit als Steuermann. Vermutlich ist sie der Schiffer der Siegelliburne. Auf keinem der drei Siegel vollführt dieser Schiffer eine Schwurgeste! Auf den beiden älteren Siegeln zeigt er mit dem Zeigefinger in die Richtung der anderen Person, so als weise er sie auf etwas hin oder gebe ihr eine Anweisung. Auf dem dritten Siegel ist der Schiffer mit beiden Händen mit dem Ruder beschäftigt und die Person im Bug schaut ihn an und ist *unius in propria capite discoperti, extendentis manum dexteram ad modum indicantis et cum alia manu tenentis cordam*, wie es die päpstliche Kanzlei beschrieb.³⁴² *Ad modum indicantis* heißt nicht schwören und man kann davon ausgehen, dass Geistliche sich in Sachen ‚Schwur‘ auskannten. Eine Schwurgeste, und damit einen Schwur gibt es nur auf den ersten beiden Siegeln von der Person im Vorschiff zu sehen.³⁴³

Die gesamte bisherige Forschung – mit bedingter Ausnahme Carsten Jahnkes – ist also an dieser Stelle einem Irrtum aufgesessen. Jochen Goetze sprach 1981 von „der bis heute gültigen Interpretation einer Schwur-

³⁴⁰ Der digitale Grimm, Deutsches Wörterbuch von Jacob und Wilhelm GRIMM, (hrsg. vom Kompetenzzentrum für elektronische Erschließungs- und Publikationsverfahren in den Geisteswiss. an der Univ. Trier), bearb. von Hans-Werner BARTZ, Elektronische Ausg. d. Erstbearb., 1. Aufl. Aufl. Frankfurt/Main 2004, Stichwort: Schwurfinger.

³⁴¹ LexMA, Lexikon des Mittelalters, Hrsg. u. Berat. Norbert ANGERMANN u. a., 9 Bde + Reg.Bd, München 1980–1999, hier: LexMA Bd. 7: H. DRÜPPEL, Artikel „Schwurhand“. Sp. 1651.

³⁴² Siehe Anm. 191 auf S. 58.

³⁴³ Die Fingerhaltung 1250 ist dabei nicht ganz eindeutig. Es dürfte aber wohl eine Schwurgeste gemeint gewesen sein, zumal der nach oben gerichtete Blick gen Himmel auch auf einen Schwur hinweist.

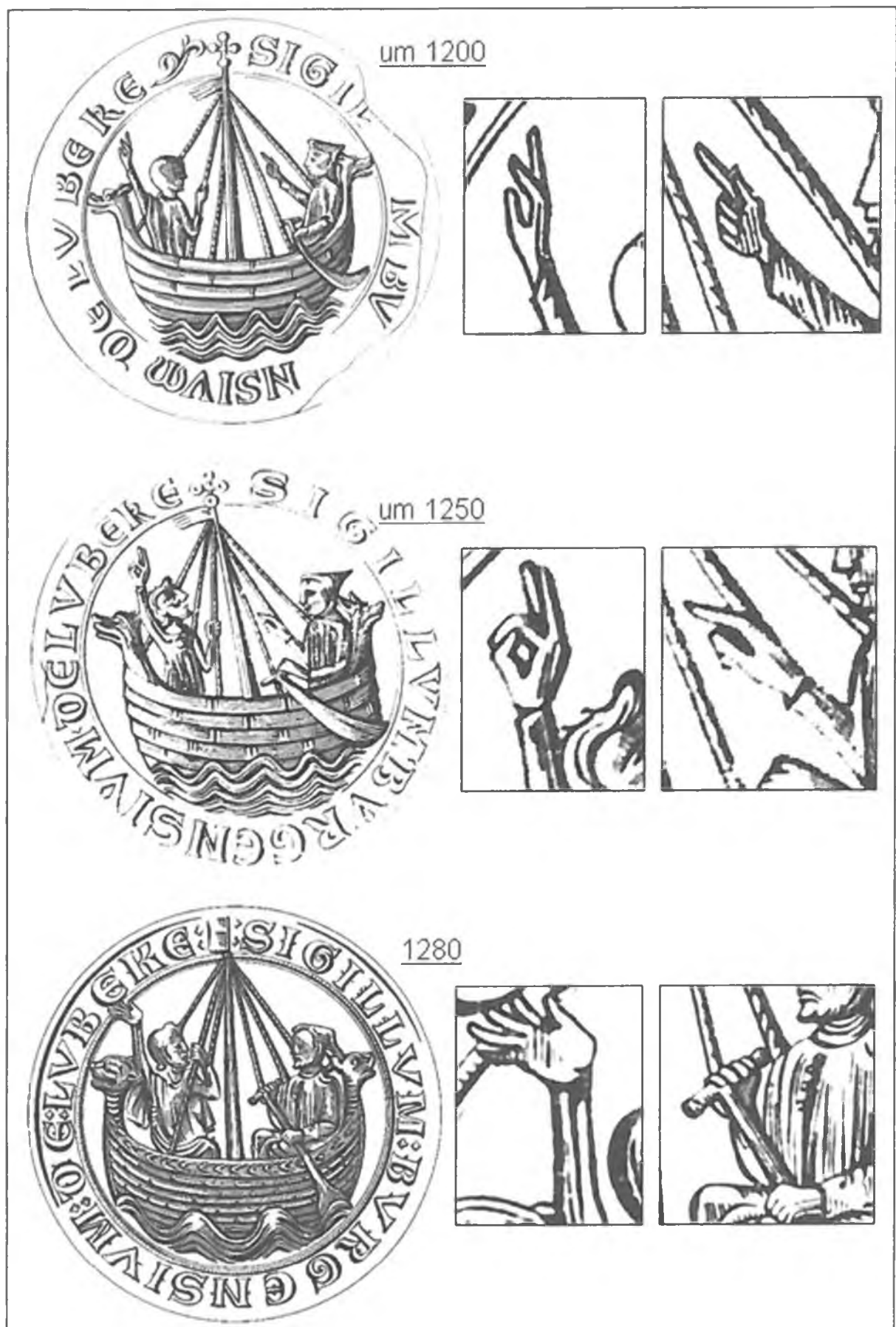


Abb. 1: Die Schiffssiegel Lübecks und die „Schwurhände“ (nach Ewe, Schiffe auf Siegeln (wie Anm. 226), Nr. 91 und 92, S. 147; Nr. 93, S. 148).

gemeinschaft zwischen den Personen im Schiff“.³⁴⁴ Detlev Ellmers setzte 1986 mit seiner Autorität den entscheidenden, vorläufigen Schlusspunkt.

Es muss dennoch festgestellt werden: An Bord dieser Siegelschiffe wird keine *coniuratio*, keine Schwurgemeinschaft gebildet. Es liegt hier kein Hinweis auf die Gotländische Genossenschaft vor.³⁴⁵ Es wird auch nicht über drei Siegel in einer Bilderfolge durch die Darstellung eines Kaufmanns als mitfahrender Befrachter und des Schiffers „das sich im 12. und 13. Jahrhundert veränderte rechtliche Verhältnis von Kaufmann und Schiffer“ sichtbar.³⁴⁶ Ohne Verschwörung an Bord ist auch alles das obsolet, was Ellmers mit viel Pathos in die Lübecker Siegel hinein interpretiert: Die westfälischen landgestützten Kaufleute und die seegestützten, aus Schleswig zugezogenen Lübecker Kaufleute „schwören sich gegenseitig einen Eid und bilden damit die Gemeinschaft, genauer: die Hanse der von nun an „über Sand und See“ fahrenden Kaufleute. Es gibt wenige Bilddokumente, die den Beginn einer neuen Epoche der Wirtschaftsgeschichte mit gleicher Konzentration auf das Wesentliche darstellen wie das erste und zweite Siegel Lübecks: Der Betrachter der Siegel wird noch einmal Zeuge der Gründung der Hanse.“³⁴⁷

Was drücken die Siegel aus?

Wie aber könnte eine plausiblere Erklärung aussehen? Schauen wir uns an, wie Carsten Jahnke die Szene ohne einen schwörenden Schiffer angeht. Er sieht eine Vertragsschließung über die Aufnahme einer Person an Bord zwecks deren Beförderung und schreibt:

„M. E. lässt sich nun die auf den Lübecker Siegeln dargestellte Szene völlig problemlos und konsistent mit eben jenem Vertragsabschluss zusammenbringen. Der *stýrimaðr* gestattet dem um die Mitreise Ansuchenden durch seine Handbewegung die Aufnahme in die Bordgemeinschaft, was der Mitreisende durch den gestreckten rechten Arm quittiert resp. beeidet. Es handelt sich hierbei um eine Alltagsszene aus dem Handelsleben einer nordeuropäischen Handelsstadt des beginnenden 13. Jahrhunderts.“³⁴⁸

³⁴⁴ Jochen GOETZE, Zur Bedeutung der lübeckischen Schiffssiegel, in: ZVLGA 61, 1981, S. 229–237, hier S. 229.

³⁴⁵ Philipp DOLLINGER, Die Hanse, 5. Aufl. Stuttgart 1998, S. 42.

³⁴⁶ GOETZE, Lübeckische Schiffssiegel (wie Anm. 344), S. 235.

³⁴⁷ ELLMERS, Entstehung der Hanse (wie Anm. 2), S. 27. Hier passt nahtlos ein Zitat von Luise VON WINTERFELD, die ebenfalls den Hauch der Geschichte verspürte: „Daß dieses einzigartige Siegel eine tiefe Bedeutung haben muß, spürt man sofort.“ (WINTERFELD, Markt in Lübeck (wie Anm. 337), S. 434).

³⁴⁸ JAHNKE, Interpretation (wie Anm. 6), S. 22.

Für Jahnke repräsentieren die Siegel „die Handelssituation der Travestadt zu Anbeginn des 13. Jahrhunderts, sie sind aber kein Ausdruck für irgendeine hansisch-deutsche Selbstrepräsentation.“³⁴⁹ In der 4. Auflage seines Hansebuches von 2008 vertritt Hammel-Kiesow dieselbe Ansicht, wenn er schreibt: „Vermutlich erinnert das große Lübecker Stadtsiegel, das eben keine Kogge, sondern ein Schiff skandinavischer Bauart zeigt, an die Zeit der gemeinsamen Handelsfahrt (R. Hammel-Kiesow; C. Jahnke).“³⁵⁰

Jahnkes Erklärungsversuch wird dem Sinn und der Bedeutung von Siegeln nicht gerecht und ist wenig überzeugend. Das Siegel in der Geschichte des europäischen Mittelalters entwickelte sich gewissermaßen gesellschaftlich *top down*, d. h. es begann ca. im 6. Jahrhundert mit den Königsiegeln und wurde von den karolingischen Königen und Kaisern weiter gepflegt als „a mark of sovereign authority.“³⁵¹ Nach den Königen waren es Bischöfe, die als erste eigene Siegel benutzten. Im Laufe des 10. Jahrhunderts tauchten die ersten Siegel in der Hocharistokratie auf. „It was only in the second half of the eleventh century that magnates undertook to seal systematically.“³⁵² Der Gebrauch von Siegeln verbreitete sich weiter unter der mittleren und niederen Aristokratie, sodass nach 1180 auch die einfachen Ritter Siegel besaßen. Gemäß der gesellschaftlichen Hierarchie erreichte die Siegelpraxis auch die alten und neuen Städte. „The seal reflects graphically the status of its owner.“ „Indeed, medieval society may be said to have differentiated itself, expressing and defining the degrees of its hierarchy, through the medium of its seals.“³⁵³ Ein eigenes Siegel und die Siegeldarstellung waren in irgend einer Weise immer mit der Darstellung der eigenen gesellschaftlichen Bedeutung und Stellung verbunden. Aus diesem Grunde ist es äußerst unwahrscheinlich, dass die Stadt Heinrichs des Löwen an der Trave, obendrein zu einer Zeit, als sie durch den Staufer Friedrich II. die Reichsunmittelbarkeit verliehen bekam (1226), auf ihrem Siegel eine Alltagsszene aus dem städtischen Handelsleben abbildete. Wen sollte das beeindrucken und war ein alltäglicher Vorgang es wert, propagiert zu werden? Auch wenn Jahnke die Lübecker Siegelszene „völlig problemlos und konsistent“³⁵⁴ mit dem städtischen

³⁴⁹ JAHNKE, Interpretation (wie Anm. 6), S. 23.

³⁵⁰ HAMMEL-KIESOW, Die Hanse (wie Anm. 282), S. 30.

³⁵¹ Brigitte BEDOS-REZAK, Stichwort: „Seals and Sigillography, Western European“, in: Joseph R. STRAYER (Hrsg.), Dictionary of the Middle Ages, Vol. 11, New York 1988, S. 123–131, hier S. 125. Die weiteren Ausführungen über Siegel beruhen auf diesem Literaturnachweis.

³⁵² BEDOS-REZAK, „Seals and Sigillography“ (wie Anm. 351), S. 125.

³⁵³ Beide Zitate BEDOS-REZAK, „Seals and Sigillography“ (wie Anm. 351), S. 129.

³⁵⁴ Siehe Zitat Anm. 348.

Alltagsleben verbinden zu können meint, kann ich seiner Neuauslegung der Siegel nicht folgen.³⁵⁵

Gemäß der propagandistischen und juristischen Bedeutung eines Siegels sollte man besser dem Ansatz von Detlev Ellmers folgen, der ausführt:

“Offenbar wollte Lübeck mit seinem Siegel etwas für Lübeck Typisches zum Ausdruck bringen, das so für keine deutsche Ostseestadt zutraf und dementsprechend auch bei deren Siegelgestaltungen nicht wiederholt werden konnte oder von diesen Städten soweit respektiert wurde, daß sie von ihrem ikonographischen Vorbild abweichend etwas anderes darstellten.“³⁵⁶

Nur, was war dieses Einmalige und Ausschließliche? Im Westen der Ostsee war Lübeck Anfang des 13. Jahrhunderts bis dato die einzige Hafenstadt, sieht man einmal von dem dänischen Schleswig ab. Lübeck existierte als neue Stadt schon 60 Jahre, als die Siedlung Rostock 1218 Stadtrecht bekam. 1229 folgte Wismar, 1234 Stralsund und 1250 Greifswald. Zur Zeit Heinrichs von Lettland, zur Zeit der Eroberung Livlands und Estlands, zur Zeit der vom rigischen Bischof in den Osten gepredigten, jährlichen, bedeutenden „Pilger“-ströme vor allem aus dem niederdeutschen Raum, – zu dieser Zeit also gab es nur einen möglichen Einschiffungshafen, der die Logistik und Seetransportmöglichkeiten für größere Menschengruppen bereitstellen konnte, nur einen Etappen- und Sammelort für „Kreuzfahrer“ nach dem Osten: Lübeck. Dem Papst selbst war die Bedeutung Lübecks, des Hafens und der ungestörten Abläufe für die Ostpenetration seiner Kirche sehr klar. 1233 stellte Gregor IX. deshalb den Lübecker Hafen und die von ihm aus nach Livland segelnden Seefahrer, „Pilger“-Kämpfer und Landbesetzer ausdrücklich unter seinen apostolischen Schutz:

*Ipsorum igitur supplicationibus benignum impertinentes assensum, predictos peregrinos et nautas, qui eos in nauigiis suis ducunt, quamdiu fuerint in seruitio iehsu christi cum omnibus bonis suis, que impresentiarum iuste ac rationabiliter possident, ac portum eundem sub beati petri et nostra protectione suscepimus et presentis scripti patrocínio communimus.*³⁵⁷

³⁵⁵ In der neuesten Hanse-Monographie von Rolf Hammel-Kiesow und Matthias Puhle wird diese, nach meinem Dafürhalten zu enge, Jahnke'sche Sichtweise der Lübecker Schiffssiegel voll inhaltlich übernommen: Rolf HAMMEL-KIESOW/Matthias PUHLE/Siegfried WITTENBURG, Die Hanse, Darmstadt 2009, S. 23/24.

³⁵⁶ ELLMERS, Entstehung der Hanse (wie Anm. 2), S. 22.

³⁵⁷ UBStL 1, Nr. 55 (S. 64): „Also haben wir wohlwollend deren [der Pilger; RP] inständige Bitten erhört und stellen die Pilger und die Seefahrer, die jene in ihren Schiffen mit all ihre Habe mitnehmen und das, was sie gegenwärtig zu Recht und vernünftigerweise in Besitz nehmen werden, unter des heiligen Petrus und unseren Schutz, solange sie der Sache Jesu Christi dienen. Dasselbe gilt auch für besagten Hafen [*Lubicensiem portum*]. Und wir bekräftigen das mit dem vorliegenden Schutzschreiben.“

Bereits acht Jahre vorher hatte es einen ähnlichen Schutzbrief vom Papst Honorius III. gegeben.³⁵⁸

Das Unverwechselbare an Lübeck um die Wende vom 12. zum 13. Jahrhundert waren diese Dienste im Zeichen der feudalherrlich-klerikalen Ostexpansion. Das wurde nach meiner Einschätzung auf den Siegeln dargestellt. Die Person im Bug stellt keinen Kaufmann, sondern einen Pilger dar, wofür auch die Barhäuptigkeit und das schlichte Faltengewand sprechen könnten. Dieser Pilger könnte sehr gut auf den beiden ersten Siegeln vor Gott sein Vorhaben beschwören, sozusagen das Gelübde einer gottgefälligen Reise ablegen. Der Schiffer gibt ihm mit seinen Gesten Verhaltensanweisungen, die sich auf die Seefahrt beziehen dürften. Darüber, warum auf dem 1280er Siegel die Person im Bug nicht mehr schwört, könnte man fabulieren, dass nun Siedler und Städter mit profaneren Absichten in die nun existierenden und gesicherten Städte und befriedete Gegenden reisten, – aber das ist bereits zu spekulativ,³⁵⁹ denn nach wie vor war das dargestellte Schiff nicht auf dem neuesten Stand der Zeit. Außerdem wäre zu bedenken, dass die Eroberung des Ostens unter herrschaftlich-klerikaler Führung um 1280 noch längst nicht abgeschlossen war und friedlich wurde. Der Kampf um Preußen und Litauen sollte erst noch richtig im 14. Jahrhundert entbrennen.³⁶⁰

Lübeck, Kaiser und Reich

Die Lübecker in ihrer mit Stadtrecht bewidmeten frühstädtische Kauf-

³⁵⁸ UBStL I, Nr. 36 (S. 48).

³⁵⁹ Ellmers bemerkt, als er den Forschungsstand wiedergibt: „Es fällt auf, daß alle drei bisher zitierten Autoren [Philippe Dollinger, Luise von Winterfeld und Ahasver von Brandt] ihre jeweils in einen anderen Zusammenhang gerückte Deutung der Schwurszene mit einem relativierenden „wohl“ oder „mag“ einleiten.“ (ELLMERS, Entstehung der Hanse (wie Anm. 2), S. 12). Ich möchte mich den Dreien anschließen. Die vorgebliche Interpretationssicherheit von Ellmers hält, wie wir sehen, einer genaueren Nachprüfung ebenfalls nicht stand und wäre besser auch in Konjunktive gekleidet worden.

³⁶⁰ Hierzu in der Übersicht Jürgen SARNOWSKY, Der Deutsche Orden, München 2007, S. 31–42 und ausführlich Werner PARAVICINI, Die Preußenreisen des europäischen Adels, 2 Teile, Sigmaringen 1989–1995. Bei den Fahrten des europäischen Adels scheint Lübeck keine große Rolle mehr gespielt zu haben. Zum einen war die Preußenfahrt Winterreise. In dieser Jahreszeit war es wegen Winterstürmen und Eisgang zu gefährlich, die Ostsee zu befahren. „Die Winterreise war zumeist ein Ritt über Land“. (PARAVICINI, Preußenreisen (1) (wie oben), S. 194). Die ca. 150 Jahre früher von Heinrich von Lettland bezeugten Anfahrten von niederdeutschen „Pilgern“ über Lübeck fanden in anderen Jahreszeiten statt. Auch die westeuropäischen Preußenfahrer, „die im Einzugsbereich des Atlantik, der Nord- und Ostsee lebten, also Portugiesen, Schotten, Engländer, Westfranzosen, Flamen, Niederländer,“ (ebd., S. 192) wählten später oft den Seeweg um Skagen herum, wobei sie den Sund und Schonen spätestens zur Heringsfangzeit (September/Oktober) passierten und Danzig anliefen (ebd., S. 196).

mannssiedlung waren noch ganz Kinder des Mittelalters. Sie waren stolz auf diese exponierte Rolle, die sie im Konzert der Großen und Landesherren des Reiches und der Kirche bei der Durchführung und Logistik der kirchlich-niederdeutschen Ostaggression im Baltikum spielten. Sie waren stolz auf die Rolle als unersetzlicher Verschiffungshafen für die in den Osten ziehenden Kreuzfahrer und deren Gefolge. Deshalb machten sie dieses Thema zum Motiv ihrer frühen Stadtsiegel.

Die Einschätzung, dass auf den Schiffssiegeln nicht kaufsmannsinterne Dinge, sondern sozusagen die „große Politik“ von Kirche und Reich zum Ausdruck kam, wird auch durch folgenden Zusammenhang gestützt. Das dritte Schiffssiegel war bereits das vierte Stadtsiegel. Zugleich mit dem zweiten großen Schiffssiegel von 1256 erscheint dort auf dessen Rückseite das erste Sekretsiegel der Stadt. Dieses Siegel zeigt den Kaiser mit gerafftem Gewand sitzend mit Krone, Lilienzepter und Reichsapfel. „Der kaiserliche Stadtherr erscheint hier erstmalig als Symbol der Reichsfreiheit der Stadt.“³⁶¹ Das Stadtsiegel von 1280 war im Übrigen das letzte Lübecker Siegel, auf dem ein Schiff dargestellt wurde. Ein zweites Sekretsiegel von 1352 und ein Pfundzollsiegel von 1368 bildeten ebenfalls den Kaiser ab, den wir dann noch zweimal auf einem dritten Sekretsiegel von Anfang des 17. Jahrhunderts und einem vierten aus der 2. Hälfte des 17. Jahrhunderts finden.³⁶² Als Siegelmotiv wurde Ende des 16. Jahrhunderts auch das in der Mitte horizontal geteilte lübische Wappenschild benutzt, wobei zweimal der Doppeladler im Schild selbst enthalten ist.³⁶³ Das zentrale Motiv der lübischen Siegel wurde jedoch der doppelköpfige Reichsadler. Erstmals taucht ein solches Signetsiegel 1436 auf. Bis in das 16. Jahrhundert hinein waren sowohl das dritte Schiffssiegel als auch das Sekretsiegel (Kaiser) und das Signetsiegel (Doppeladler) in Gebrauch.³⁶⁴ Ab dem Ende des 17. Jahrhunderts wurde bei neuen Siegeln nur noch der Reichsdoppeladler verwendet.

Es wird deutlich, dass es der Lübecker Ratsführung um die Betonung der Reichsunmittelbarkeit, um die privilegierte Stellung der Stadt im hierarchischen Gefüge des Reiches ging. Selbst z. B. in der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts, als Lübeck unangefochten das „Haupt der Hanse“ war, betonten die Lübecker vor allem die Reichsunmittelbarkeit ihrer Stadt, aus der sich offenbar ein Großteil ihres städtischen Selbstbewusstseins speiste.

³⁶¹ FINK, Lübecker Stadtsiegel (wie Anm. 329), S. 18 und Siegelabbildung Nr. 3.

³⁶² FINK, Lübecker Stadtsiegel (wie Anm. 329), S. 26–27 und Siegelabbildungen Nr. 18 und 20.

³⁶³ FINK, Lübecker Stadtsiegel (wie Anm. 329), S. 24–25, 28 und Siegelabbildungen Nr. 10–13 und 23.

³⁶⁴ FINK, Lübecker Stadtsiegel (wie Anm. 329), S. 20–21 und Signetsiegelabbildung Nr. 7.

Die Meinung, wonach der lübische Rat eine wie auch immer geartete „Gründung der Hanse“ auf den frühen Schiffssiegeln darstellte, missachtet Selbstverständnis und Bewusstseinslage der spätmittelalterlichen Städter an der Trave, – genauso wie die vermutete Darstellung einer kaufmännischen Alltagsszene.

Greifen wir noch einmal Detlev Ellmers' Frage auf, wie die seefahrt-sunkundigen Westfalen zu den Ostseeplätzen gelangten. Sie sind sicher genauso gesegelt, wie alle die niederdeutschen „Pilger“ und Kreuzfahrer auch: Von Lübeck nach Gotland und teilweise weiter nach Riga³⁶⁵ auf den Schiffen, die diese Transportfahrten durchführten. Das waren Kaufmannsschiffe, wie jene *naves mercatorum*, von denen wir für 1195 hören, dass sie sich mit dem Bischof und *cum fratribus* an Bord auf Heimfahrt begeben wollten.³⁶⁶ Für 1211 heißt es: ... *mercatores ... iter suum in Gothlandiam differebant, mercationes suas et negocia negligentes, et usque ad adventum peregrinorum cum omnibus navibus suis remanserunt*.³⁶⁷ Es ist nicht auszuschließen, dass die Kirche auch eigene Schiffe unterhielt.³⁶⁸ Der rigische Bischof fuhr jährlich mit einem kirchlichen Kontingent zurück nach Deutschland und kehrte mit einem neuen Aufgebot zurück. Dabei scheint er immer Schiffe parat gehabt zu haben, genauso wie Adlige eigene Schiffe besessen haben mögen. Die Ritter Arnold von Meyendorf und Bernhard von Seehausen waren schon das zweite Jahr im Lande und, in *Theuthoniam redire volentes preparatis ad iter necessariis navim suam ante nativitatem beate virginis Marie exponerunt ...*³⁶⁹ Für 1210 wusste Heinrich zu berichten: *Tunc comes de Sladen, Marquardus miles cum aliis peregrinis, qui in pascha remanserant, in Theuthoniam redire desiderantes, cum duobus coggonibus suis in Dunemunde descendunt ...*³⁷⁰

³⁶⁵ So erfahren wir bei Heinrich von Lettland im Jahre 1208 in Zusammenhang mit Auseinandersetzungen der Letten mit den Esten: *Supervenientibus interim Mercatoribus et Theuthonicis aliquantisper de Gotlandia*, ... (HvL XII,6 (S. 90₁₅₋₁₇)): „Da inzwischen einige Kaufleute und Deutsche von Gotland herübergekommen waren, ...“.

³⁶⁶ HvL I,11 (S. 8).

³⁶⁷ HvL XIV,12 (S. 126f): „Die Kaufleute verschoben ihre Reise nach Gotland, stellten ihre Waren und Geschäfte zurück und warteten mit allen ihren Schiffen die Ankunft der Pilger ab.“. Siehe auch Anm. 27.

³⁶⁸ Zumindest wissen wir von Schiffen der Ritter des Deutschen Ordens 20 bis 30 Jahre später. „Ships of the Teutonic Order are mentioned as early as 1233, when the Prussian Master Herrmann Balk and the brethren went by ship down the Vistula and founded the castle at Marienwerder (Kwidzyn).“ (Jürgen SARNOWSKY, *The Military Orders and Their Navies*, in: Judi UPTON-WARD (Hrsg.), *The Military Orders*, vol.4: *On Land and Sea*, Aldershot 2008, S. 41–56, hier S. 43.

³⁶⁹ HvL VIII,2 (S. 32₁₈₋₂₁). Arnold und Bernhard „wollten nach Deutschland zurückkehren. Sie bereiteten alles Notwendige für die Reise vor und machten ihr Schiff am Tag vor der Geburt der seligen Jungfrau Marie abfahrtsbereit.“.

³⁷⁰ HvL XIV,5, (S. 110f): „Dann begaben sich der Graf von Schladen und der Ritter Mar-

IX. Ideologische Verzerrungen und neue Schwenks

Die Fehlinterpretation der Lübecker Schiffssiegel durch die Forschung³⁷¹ ist an sich kaum zu begreifen. Wie ist es möglich, dass auf diesen Siegeln Dinge gesehen wurden, die einfach nicht vorhanden sind?

Der Kaufmann im Gefolge der Mächtigen

Es ist auf die ideologischen Probleme verwiesen worden, die diesen Diskussionen zugrunde liegen.³⁷² Die Einseitigkeit bei von Brandt und Ellmers und der Forschung der 2. Hälfte des 20. Jahrhunderts besteht darin, den Kaufmann tendenziell außerhalb des realen mittelalterlichen Kräftespiels anzusiedeln, um ihn zum bestimmenden historischen Subjekt der damaligen Gesellschaft und Geschichte im Osten zu stilisieren. Ich sehe keine bürgerlich-kaufmännischen, wagenden „Unternehmerkonsortien“, die mit wirtschaftlicher und technischer Übermacht den Lauf der Dinge im Ostmeer bestimmten. Die bestimmenden Mächte des Mittelalters, die die Ressourcen der Gesellschaft beanspruchten, die die Waffen führten und die Seelen der Menschen lenkten, ohne und gegen die zu dieser Zeit nichts entschieden werden konnte, waren auch für einen in seinen Anfängen agierenden Kaufmannsstand übergeordnet. An der Wiege niederdeutscher Handelshegemonie im Osten standen die gewaltsame Eroberung von Land, die feudale Unterwerfung und die religiöse Entwaffnung der einheimischen Bevölkerung, die heftigen Widerstand leistete. Es erscheint mir zu kurz gegriffen, wenn die von Heinrich von Lettland anschaulich beschriebene Eroberung Livlands nur als „Missionierung Livlands“ und die Gründung Rigas u. a. als „Unterstützung der christlichen Mission“ gesehen wird, es sei denn, man definiert „Mission“ als flankierende Methode bei Eroberungen.³⁷³ Der Priester Heinrich berichtet, wie es zuing,

quard mit anderen Pilgern, die zu Ostern dageblieben waren und nun nach Deutschland zurückkehren wollten, mit ihren zwei Koggen flussabwärts nach Dünemünde ...“

³⁷¹ Carsten Jahnkes Neuinterpretation, die an einer faktisch korrekten Darstellung der Siegelzenen ansetzt, ist hierbei nicht gemeint.

³⁷² Siehe S. 70. Es wird nun deutlich, dass „Ideologie“ nicht eine rein theoretischphilosophische Angelegenheit für sich ist, die man so oder so sehen kann, um sich dann wieder den praktischen, „wertfreien“ Fragen der Forschung zuzuwenden. Das erarbeitete Geschichtsbild wird sich verzerren, ja regelrecht falsch werden, wenn man wesentliche Gesichtspunkte, bewusst oder unbewusst, das sei dahingestellt, ausklammert.

³⁷³ HAMMEL-KIESOW, Die Hanse (wie Anm. 282), S. 3. In der aktuellsten Hansemonographie von Rolf Hammel-Kiesow und Matthias Puhle wird die Thematik von Hammel-Kiesow wesentlich differenzierter ausgeführt und auf eine große Allianz der Gewaltanwendung hingewiesen: „Fürsten und Adel, Kirche und Kaufleute gingen, bei aller Konkurrenz in einzelnen Regionen, gemeinsam gegen die Ungläubigen vor.“ (HAMMEL-KIESOW/PUHLE/WITTEN-

als man 1211 die heidnischen Esten in einer Schlacht besiegt hatte: *Per-egrini et omnes, qui bello interfuerunt, Rigam redeuntes et pyratikas paganorum secum ducentes fere trescentas preter minores naves equos et spolia omnia equaliter inter se diviserunt, ecclesiis partes donantes ...*³⁷⁴

Die Kaufleute waren wehrhaft und standen an der Seite der Pilgerkämpfer: *Et ibant cum eo [episcopo; RP] mercatores in navibus suis, et induerunt se omnes armis suis, precaventis insidias Letonum ex omni parte Dune.*³⁷⁵

Dass es bei der Missionierung ganz weltlich um feudalen Besitz ging, wurde 1207 deutlich: *Rogatu itaque episcopi fratres milicie dividentes Lyvoniā in tres partes ipsi tamquam patri primam concedunt electionem.*³⁷⁶

Nur vor diesem Hintergrund konnten sich Handelsniederlassungen festsetzen und neue deutsch-rechtliche Städte halten. Nur so gelang es, den Handel in die Hand zu bekommen und die einheimischen Händler und Kaufleute auf den großen Routen von der See zu verdrängen. Aggression und Gewalt der Herrschenden deckten – nicht das erste Mal in der Geschichte – dem Kaufmann und dem Handel den Rücken. Davon nicht berührt ist der lange Prozess, in dem sich das kommerzielle Bürgertum in den Städten im Laufe des Spätmittelalters von den übergeordneten Mächten emanzipieren konnte und über das Geld und über wirtschaftlichen Einfluss schließlich eine andere Stellung im gesellschaftlichen Gefüge erlangte.

Wir konnten konstatieren, dass die weltlichen und geistlichen Herrscher bei ihren Kreuz-, Pilger- und Kriegszügen, bei allen transmarinen, nicht kommerziellen Aktivitäten auf städtische Schiffe, auf die Seetransportkapazitäten der Handelssphäre zurückgreifen mussten. Drückt sich darin nicht doch eine größere gesellschaftliche Bedeutung von Kaufmann und frühen Städten aus, als bisher in dieser Arbeit konzidiert wurde? Die mittelalterliche Feudalgesellschaft war an Ländereien, an Grund und Bo-

BURG, Die Hanse (wie Anm. 355), S. 30). Er stellt heraus, dass die Christianisierung für den deutschen Kaufmann den Vorteil der Rechtssicherheit und westlicher Rechtsnormung mit sich brachte angesichts heidnischer Verkehrsformen, die „in Bezug auf Rechte an Personen, Eigentum und Handelsabläufe sich stark von denen der westlichen Kaufleute unterschieden.“ (ebd.).

³⁷⁴ HvL XV,3 (S. 9₆₉₋₁₂): „Die Pilger und alle, die am Krieg teilgenommen hatten, kehrten nach Riga zurück. Sie führten fast dreihundert *pyratikae* der Heiden mit sich, die kleineren Schiffe nicht gerechnet und sie teilten die Pferde und die ganze Beute zu gleichen Teilen unter sich auf, wobei sie auch den Kirchen ihren Anteil gaben ...“

³⁷⁵ HvL XVI,2 (S. 150₂₅₋₂₇): „Und die Kaufleute fuhren mit dem Bischof in ihren Schiffen und sie hatten alle ihre Rüstungen angelegt, um sich gegen Hinterhalte der Letten auf beiden Seiten der Düna zu wappnen.“

³⁷⁶ HvL XI,3 (S. 70₂₀₋₂₂): „Und so teilten auf Ersuchen des Bischofs die Schwertbrüder Livland in drei Teile und gestanden ihm als Vater die erste Wahl zu.“

den und an denen interessiert, die ihn produktiv bebauten. Darum führte man auf Basis von Ritterheeren Landkrieg. Seefahrt und Seekriege lagen dieser Agrargesellschaft fern. Die Kampfaufgebote waren in der Regel Landtruppen, die keine Seefahrt kannten. Bau und Unterhalt einer Kriegsmarine waren für die mittelalterlichen Staatsgebilde nicht erstrebenswert. Es galt bei Bedarf lediglich, die See bei den kriegesischen Unternehmungen zu überbrücken: Die Nordsee bei der angelsächsischen Eroberung Englands, den Ärmelkanal bei der normannischen Eroberung Englands und im Hundertjährigen Krieg, das Mittelmeer bei den Einfällen in das „Heilige Land“ und die Ostsee bei den Eroberungen im Baltikum. Seekrieg kam erst dann und insoweit auf, als es auf dem Meer etwas zu gewinnen und zu verlieren gab, als Handelsschiffe Werte über die See transportierten, als Städte und Kaufmannschaften etwas zu verlieren, Piraten und Fehde führende Raubritter per Schiff etwas zu gewinnen hatten und als Städte sich gegenseitig bei Handel und Transport schädigen konnten. Von daher wurde Seefahrt die Domäne von Kaufmannschaften und Seestädten, derer sich dann folgerichtig die jeweiligen Stadt- und Landesherren bedienten. Städte, Kaufmannschaften und Schiffsbesitzer wurden von den Herrschern bezüglich benötigter Transportschiffe in jener Zeit noch instrumentalisiert. Das änderte sich nach meiner Einschätzung erst im 16. Jahrhundert mit dem anbrechenden Zeitalter weltweiter Eroberungen, notwendig werdender Konvoischiffahrt und dauerhafter Kriegsmarinen vor allem in Ländern West- und Südwesteuropas.

In neuester Zeit wurde die vor allem auf den Forschungen von von Brandt und Ellmers beruhende Hanse-, Lübeck- und Koggendeutung von Carsten Jahnke nachhaltig in Frage gestellt.³⁷⁷ Seine Änderungsvorschläge bleiben jedoch innerhalb der bisherigen Logik, d. h. der Sichtweise der gesellschaftlichen Überbewertung des Kaufmanns vor allem im 13. Jahrhundert. Auch er unterschätzt meines Erachtens die Rolle von Gewalt, Krieg und Eroberungen durch die feudalen Mächte der Zeit als eine der Grundbedingungen hansischen Erfolgs. Jahnke sieht als entscheidendes Plus für den niederdeutschen Kaufmann im Osten das Handelskapital, „welches durch die bedeutenden Absatzmärkte und die Integration der Ministerialen in den deutschen Handel plötzlich bereitstand.“ Und weiter: „Dieser neue Kapitaleinschuss kann m. E. als einer der Hauptgründe für den Erfolg des deutschen Kaufmanns in den so genannten Neusiedelgebieten aufgefasst werden.“³⁷⁸ Auf diesem wichtigen Diskussionsfeld der

³⁷⁷ JAHNKE, Handelsstrukturen (wie Anm. 6), S. 145–185.

³⁷⁸ JAHNKE, Handelsstrukturen (wie Anm. 6), S. 185. Hammel-Kiesow drückt sich – auch 2008 – vorsichtiger aus, wenn er darlegt: „Die Anlage neuer städtischer Siedlungen kostete große Summen Geldes. Bis heute wissen wir nicht, woher das Geld für den Aufbau der meist

Finanzierung der frühen Städte im Ostseeraum ist noch nicht das letzte Wort gesprochen worden.

Zurück zur Kogge. In diese Zusammenhänge eingeordnet, ist es relativ unwichtig, mit welcher Sorte von Schiffen im Einzelnen die Kreuzfahrer und „Pilger“ von Lübeck aus um 1200 über Gotland nach Riga gebracht wurden. Wir können nur sicher sagen, dass man dazu die größten Transportschiffe benutzt haben dürfte, um die Menschenströme und ihren jeweiligen Tross zu bewältigen und dass diese Schiffe bei Heinrich von Lettland Koggen genannt werden. Die ganze Aufregung um die Lübecker Siegelschiffe ist überflüssig, wenn man nicht vor dem Hintergrund deutscher Überlegenheitsphantasien beweisen muss, dass die Deutschen natürlich auch an der technischen Front mit dem überlegenen Schiff „Hansekogge“³⁷⁹ sich die entscheidenden Vorteile gegenüber der Konkurrenz verschaffen konnten.

Forschung und Zeitgeist im geteilten Deutschland

Der größere gesellschaftliche Zusammenhang mit dieser Art Forschung liegt auf der Hand. Es machte nach dem 2. Weltkrieg in der Nachkriegsordnung Deutschlands Sinn, bzw. war eine dringende Notwendigkeit, die Friedfertigkeit von Deutschen zu betonen. In diese geistige Landschaft passte sich die oberflächlich umgedeutete Hanseerklärung ein. Zugleich war es in den Zeiten des Eisernen Vorhangs nicht angebracht herauszuarbeiten, dass die finnisch-ugrischen, baltischen und slawischen Stämme und Völkerschaften durch einen militanten, auf Eroberung, Herrschaft und Feudalbesitz ausgerichteten Kirchenapparat unter der Führung eines Bischofs und von Ordensrittern unter dem Deckmantel von Mission mit Krieg überzogen worden waren. Und zum Dritten – und das wiegt am schwersten – beharrte man nach wie vor auf allseitiger deutscher Überlegenheit in Technik, Organisation und Unternehmergeist. Der verlorene Krieg hatte die deutsche, großbürgerlich geführte Nation ideologisch angeschlagen und das großkapitalistische deutsche Unternehmertum auf Null zurückgeworfen. Man muss es so deutlich ansprechen: Die von der Hanseforschung vollzogenen Linienänderungen waren (wieder einmal) nur die opportunistische Anpassung an geänderte politisch-staatliche Verhältnisse. Sowohl im bundesrepublikanischen Westen als auch im DDR-Osten hatte es keinen wirklichen Bruch mit den Verzerrungen der Vergangenheit gegeben. Die einen hoben im von Brandt'schen Sinne auf den überlegenen,

als adlige Gründung gedachten Siedlungen kam.“ (HAMMEL-KIESOW, Die Hanse (wie Anm. 282), S. 42).

³⁷⁹ Siehe Abschnitt „Gab es eine „Hansekogge“?“ S. 41 ff.

unternehmenden, deutschen Kaufmann ab, die anderen bejubelten im Schildhauer'schen Sinne die Hanse als nationale Errungenschaft.

Was bleibt unter dem ideologischen Strich? Während die nationalsozialistische Forschung, nahe an der Propaganda positioniert, die Aggression und Gewalt gegen die Stämme und Völker des Ostens germanisch-rassistisch rechtfertigte und verherrlichte, schlug das Pendel um und man blendete sie total zu Gunsten einer einseitigen Glorifizierung des wagenden, in allen Belangen überlegenen, hansischen Kaufmanns aus. Auch wenn heute im Zug europäischer Sichtweisen deutsche nationale Überheblichkeit zurückgeht, bleibt als ideologischer Kern immer noch eine Verabsolutierung der historischen Rolle des frühen bürgerlichen Kaufmanns bestehen. Das findet zum einen seinen Ausdruck in mangelnder Berücksichtigung der wirklichen Machtverhältnisse mittelalterlicher, feudalherrschaftlicher Staatsgebilde. Zum anderen führt das zu einer Unterschätzung, ja Missachtung der Rolle der Gewalt in der Hansegeschichte.

Gibt es einen Paradigmenwechsel?

Rolf Hammel-Kiesow stellte 2002 fest, dass „die hansische Geschichtsforschung in den letzten Jahrzehnten einen grundlegenden Paradigmenwechsel vorgenommen hat“, indem die Forschung realistisch „die Hanse z. B. als bloße Interessengemeinschaft, als handelspolitisches Eventualbündnis für den Notfall bzw. als nur in ihren auswärtigen Privilegien existierenden Rechtsgemeinschaft“ charakterisiert.³⁸⁰ Es habe eine Abkehr von der Hanse als einer von Lübeck geleiteten, hierarchisch organisierten, geschlossenen, politischen Organisation gegeben. Dieser positiven Entwicklung muss nicht per se ein paradigmatischer Wechsel zugrunde liegen. Ich verstehe unter dem paradigmatischen Rahmen das der Forschung zugrunde liegende Denk- und Erklärungssystem, den Standort, von dem aus man die vergangene Welt betrachtet und beurteilt, d. h. die Weltanschauung hinter der jeweiligen Forschung. Ohne diese Fragen grundsätzlich zu klären, ist es voreilig, von Paradigmenwechseln zu sprechen. Ich halte es für bedenklich, wenn im Zusammenhang mit dem 45. Kieler Historikertag 2004 zum Globalisierungsaspekt einer Hansebetrachtung ausgeführt wird:

³⁸⁰ Rolf HAMMEL-KIESOW, Vergleichende Ansätze in der hansischen Geschichtsforschung. Einführung zu den Hansischen Studien XIII, in: Rolf HAMMEL-KIESOW (Hrsg.), Vergleichende Ansätze in der hansischen Geschichtsforschung, Hansische Studien XIII, Trier 2002, S. 1–30, hier S. 2.

„Liegt darin mehr als nur eine erneute historisch problematische Aktualisierung nach der deutschnationalen Überhöhung, die bis 1945 das Bild bestimmte und dem seitdem und bis heute beliebten Blick auf die Hanse durch eine europäische Brille?“³⁸¹

Wurde jemals der Nachweis erbracht, dass es 1945 keine Umdeutung unter Beibehaltung alter nationalistischer Einstellungen gab, sondern einen wirklich neuen Blick? Wo wird aufgearbeitet, dass der „beliebte Blick auf die Hanse durch eine europäische Brille“, der schon vor 1945 existierte und den wir bei Fritz Rörig und den Nationalsozialisten gefunden haben,³⁸² sich grundlegend nach Kriegsende geändert hat und seine Zielsetzung auf deutsche wirtschaftliche und politische Dominanz in Europa wirklich begraben worden ist? Zumindest die Aufarbeitung der Koggenfrage hinterlässt daran erhebliche Zweifel. In dem obigen Zitat wird *en passant* eine ganze Etappe der Hanseforschung „freigesprochen“. So etwas kann keine Basis für die Feststellung eines Paradigmenwechsels sein. Paradigmenwechsel setzen eine bewusste und radikale Kritik des überfälligen Alten voraus. Ohne ein solches Vorgehen besteht die große Gefahr, eventuelle Linienschwenks und opportunistische Anpassungen mit paradigmatischer Umorientierung zu verwechseln.

Die vorsichtige, wenn auch mehr rhetorische Infragestellung eines han-sischen Globalisierungsansatzes ist nur zu berechtigt, wenn in obigem abgesetzten Zitat Cordes, Grassmann und Hammel-Kiesow fragen: „Liegt darin mehr als nur eine erneute historisch problematische Aktualisierung ...?“ Genau das ist die Frage und ich befürchte, eine umfassendere, wissenschaftlich fundierte Analyse der eigenen Disziplin wird unbequeme Antworten erbringen. Dabei geht es nicht vorrangig um den fachimmanen, abgehobenen Gelehrtenstreit über vergangene Epochen, sondern um die kompromisslose Kritik der politisch-gesellschaftlichen Bühne, auf der die vergangene Forschung ihre Stücke spielte und um kritische Distanz zu dem Theater, in dem wir heute aufführen.

Genau das aber sehe ich nicht. Ich beobachte vielmehr, dass nach dem Fall des eisernen Vorhanges und in einem politisch zusammenwachsenden

³⁸¹ Albrecht CORDES/Antjekathrin GRASSMANN/Rolf HAMMEL-KIESOW, Zwischen ‚Globalisierung‘ und Konfessionalisierung: Kommunikation und Raum in der Hansischen Geschichte. Einleitende Bemerkungen zur Sektion des Hansischen Geschichtsvereins auf dem 45. Deutschen Historikertag in Kiel 2004, in: HGBll. 123, 2005, S. 1–6, hier S. 3. Dieses Zitat wird im gleichen Wortlaut zwei Jahre später von Rolf Hammel-Kiesow noch einmal aufgegriffen: Rolf HAMMEL-KIESOW, Europäische Union, Globalisierung und Hanse. Überlegungen zur aktuellen Vereinnahmung eines historischen Phänomens, in: HGBll. 125, 2007, S. 1–44, hier S. 19/30.

³⁸² Siehe Rörigs SS-Schulungsvortrag unter dem bezeichnenden Titel „Die Hanse im europäischen Raum“ (RÖRIG, Europäischer Raum (wie Anm. 249); hierzu oben Abschn. VII S. 56ff).

Europa es nun opportun ist, gesamteuropäisch – was auch immer das bedeutet – zu denken und zu forschen. Das hat zwar den Vorteil, dass endlich engstirnigem Nationalismus der Nährboden entzogen wird; die Hanse wird jedoch nach meinem Eindruck wieder aus ihrem historischen Kontext gezogen und vor den Europakarren gespannt.

In dem bereits zitierten Artikel zum Historikertag 2004 heißt es zur Globalisierung, unter dessen Aspekt man heute gern die Hanse sieht:

„Eigentlich handelt es sich dabei um einen Aspekt der ökonomischen und soziologischen Gegenwartsdiagnose, welcher bei der Beschreibung einer post-nationalstaatlichen Welt eingesetzt wird. Doch seine Übertragung auf vergleichbare Prozesse der Vergrößerung und Verdichtung von Wirtschaftsräumen in der Vergangenheit liegt nicht ganz fern [Lit.-Hinweis]. Die Pointe wäre dann freilich, das wir es dort mit einer Globalisierung nicht an einem möglichen Ende, sondern am Beginn der nationalstaatlichen Epoche zu tun hätten. Wenn man unter Globalisierung nämlich die Intensivierung und Beschleunigung grenzüberschreitender Transaktionen bei deren gleichzeitiger räumlicher Ausdehnung versteht, so ‚globalisierten‘, bzw. ‚europäisierten‘ die Aktivitäten der hansischen Kaufleute zweifellos das nördliche Europa.“³⁸³

Hier wird nach meiner Einschätzung konjunktivistisch konstruiert, aber nicht fassbar definiert.

Globalisierung ist die Veränderung national und regional getrennter Wirtschaftsräume hin zu einer integrierten kapitalistischen Weltwirtschaft durch weltweit agierende Großunternehmen und deren internationaler Verflechtung und ökonomisches Zusammenwachsen mit an globale Grenzen stoßenden Entwicklungen, jenseits derer es kein quantitatives Wachstum mehr geben kann.³⁸⁴ Im Gefolge davon entwickeln sich Globalisierungen in allen anderen gesellschaftlichen Bereichen. Es ist selbstredend, dass so eine Entwicklung ganz allgemein gesprochen „Prozesse der Vergrößerung und Verdichtung“ beinhalten muss. Diese Aussage abstrahiert so stark, dass nichts mehr konkret erfassbar wird. Mit einem solchen „Prozess der Vergrößerung und Verdichtung“ kann ich nun nicht nur die Hanse, sondern fast die gesamte Weltgeschichte belegen: das chinesische Kaiserreich, Alexander den Großen, das römische Reich, sämtliche Kolonialreiche, aber auch sicher die Normannen, die Araber, usw. – alles war globalisierend.

Welchen Sinn ergibt eine, man entschuldige den deftigen Ausdruck, „Begriffsakrobatik“ wie „Intensivierung und Beschleunigung grenzüberschreitender Transaktionen bei deren gleichzeitiger räumlicher Ausdehnung“, wo doch „Globalisierung“ konkret und anschaulich definierbar und

³⁸³ CORDES/GRASSMANN/HAMMEL-KIESOW, Historikertag 2004 (wie Anm. 381).

³⁸⁴ Ohne diese Fragen hier weiter vertiefen zu können, sei als erste Annäherung auf die Berichte des Club of Rome verwiesen.

als solche allerdings kaum mit der Hanse kompatibel ist? Welchen Sinn also, wenn nicht den, dass man auch bei der Hanse von Globalisierung sprechen möchte?³⁸⁵ Mein Verdacht scheint nicht unbegründet, dass es im Trend liegt, die Hanse zu einem bürgerlich-kommerziellen Europaunternehmen, einem wesentlichen Einigungsfaktor in Europa und zur Brückenbauerin zu „globalisieren“.

Jedes Handelssystem der Weltgeschichte hat – eine Tautologie – Brücken gebaut. Diese ökonomischen Brücken versuchte man meist, egoistisch abzusichern, d. h. gegen Konkurrenten abzuschotten. Es gehört quasi zum *credo* deutscher Hansesicht, dass die Hanse ein kulturbringendes, völkerverbindendes Positivum der Geschichte war. Kann es nicht durchaus möglich sein, dass sie, die „europäische Brückenbauerin“, oft auch „Brückenverhinderung“ betrieben hat, dass sie ganze Länder und Regionen an eigener, selbstbestimmter Entwicklung hinderte, dass sie existierende Handelsnetze zerstören half und von einem frühkolonialistischen System profitierte. Ist es nicht denkbar, dass die Hanse zwar Wirtschaftsregionen miteinander verband und ökonomische Entwicklungen ermöglichte, aber damit nicht zwangsläufig europäisch einigend wirkte? Man muss sich davor hüten, die spätmittelalterliche Hanse durch die heutige europäische Einigungsbrille zu betrachten. Eine solche Sichtweise würde nach meiner Einschätzung erneut das Mittelalter, seine Macht-, Klassen- und Produktionsverhältnisse und die Emanzipationsstränge des Bürgertums von seinen kleinen spätmittelalterlichen Anfängen und seinem Emporkommen in einer feudalstaatlichen Welt ausblenden. Anstatt sich kritischen Abstand und damit Unabhängigkeit zu erarbeiten, ist die Hanseforschung meines Erachtens wieder auf dem besten Wege, das herrschende System zu bedienen,³⁸⁶ – heute sich darstellend in einem großeuropäischen

³⁸⁵ HAMMEL-KIESOW, Europäische Union (wie Anm. 381), S. 1–5. Hammel-Kiesow bestimmt als Aufgabe der Geschichtswissenschaft, „das Interesse der Öffentlichkeit aufzugreifen und anhand ihres Fachwissens und ihrer spezifischen historischen Methode die Möglichkeiten und Grenzen dieser ‚Eilvernahme‘ in gegenwärtige Bezüge aufzuzeigen.“ (ebd., S. 5). Das kann man sicher als eine Aufgabe der Geschichtswissenschaft in der Gesellschaft festschreiben. Man muss dabei die Aufgabe genau erfassen. Auf allgemeiner Ebene haben auch ein Schäfer und ein Rörig und ein von Brandt und ein Schildhauer „das Interesse ihrer jeweiligen Öffentlichkeit aufgegriffen.“ Auch ein Rörig hat schon für sich und seine Öffentlichkeit 1944 „die Hanse im europäischen Raum“ gesehen. Es ist also zwingend notwendig, zunächst kritisch zu reflektieren, wer „die Öffentlichkeit“ ist und woher sich deren Interessen an der Hanse heute ergeben.

³⁸⁶ In diesem Zusammenhang sei folgende Anmerkung erlaubt. Eckhard Müller-Mertens beendet seine Übersicht über die Richtungen in der Nachkriegs-Hanseforschung sibyllinisch mit: „In der Retrospektive möchte ich keiner dieser Konzeptionen eine höhere Plausibilität oder Verifizierbarkeit zumessen.“ (MÜLLER-MERTENS, Europäische Sicht (wie Anm. 254), S. 4). Dieses Statement ist einigermaßen verwunderlich, war doch Müller-Mertens einer der Taktgeber der DDR-Richtung, – zumal man ihm nachdrücklich zustimmen muss, wenn er

Block im globalisierten Wirtschaftskrieg um Rohstoffe, Ressourcen und Märkte. Nach meiner Einschätzung ergeben sich entscheidende Fragen an die Geschichte aus einem grundlegenden Widerspruch heutiger, sich zuspitzender Globalisierungsperspektive, nämlich dem Widerspruch zwischen den sichtbar gewordenen Grenzen des Wachstums und einer gleichzeitig herrschenden Wirtschaftsordnung, die existentiell auf Wachstum ausgelegt ist. Die Saat dieses Widerspruches ging als frühbürgerlich-städtische Welt im Boden des Spätmittelalters auf. Hier sehe ich den historisch verbindenden Entwicklungsstrang zwischen Hanse und heutiger Globalisierung.

Die Hanse, die Kogge und die Eroberungen im baltisch-slawischen Raum sind im öffentlichen, ja im gesellschaftlichen Bewusstsein legendenmäßig überhöht und stereotyp verzerrt. Wie in dieser Arbeit hoffentlich zumindest in Teilaspekten nachgewiesen werden konnte, hat an diesen Stereotypen³⁸⁷ die hansische Geschichtsforschung maßgeblichen Anteil. Sie hat diese Stereotypen nicht selten unter Missachtung wissenschaftlicher Maßstäbe und eines mitunter erschreckenden Mangels an Distanz zum jeweiligen politisch-gesellschaftlichen System gestaltet. Eine neue Ausrichtung und gut begründete Zielsetzung heutiger Erforschung des spätmittelalterlichen, hansischen Raumes kann sich – ein Ergebnis dieser Abhandlung – nur aus der gründlichen Kritik vergangener Fehlentwicklungen und Traditionen ergeben. Die bisherigen Ansätze³⁸⁸ sind ein An-

ausführt: „Wie sie [die Ansprache der Hanse; RP] jeweils ausfällt, entscheiden im Übrigen nicht die Quellen und wissenschaftlichen Sachverhalte. Den Ton geben die außerwissenschaftlich-lebensweltlichen Umstände und Bedingungen an.“ (ebd.). Ich unterstelle, er meint hier den jeweiligen Staat und dessen gesellschaftliches System mit der zugehörigen Ideologie, in welche die Wissenschaft eingebunden ist und denen der main stream bisher immer zugearbeitet hat. Er hält allerdings das, was er selbst als entscheidend für die Einschätzung der Hanse erklärt, in seinen 24-seitigen Ausführungen zu „konzeptionellen Neuansätzen“ völlig aus der Betrachtung heraus, um dann festzustellen: „Die Hanse ist offenbar und unausweichlich unterschiedlich anzusprechen.“ (ebd.). Solche „Erkenntnis“ bringt niemanden weiter.

³⁸⁷ Es sei auf den sehr interessanten Ansatz der Stereotypenforschung, wie er von Hans Henning Hahn in 12 Thesen vorgestellt wird (Hans Henning HAHN, 12 Thesen zur historischen Stereotypenforschung, in: Hans Henning HAHN/Elena MANNOVÁ (Hrsg.), Nationale Wahrnehmungen und ihre Stereotypen, Beiträge zur Historischen Stereotypenforschung, Frankfurt am Main, u. a. 2007, S. 15–24) hingewiesen. Gerade auch ein entsprechender Aufsatz in dem gleichen Band von Rudolf Holbach (Rudolf HOLBACH, Stereotypen in der Hansegeschichtsschreibung, in: Hans Henning HAHN/Elena MANNOVÁ (Hrsg.), Nationale Wahrnehmungen und ihre Stereotypen (wie oben), S. 292–318) ist sehr aufschlussreich. Er zeigt auf, „daß Historiker nicht nur Stereotypen kreieren, sondern wie sehr sie selbst in ihren Sichtweisen von ihnen und den zeitgenössischen Diskursen beeinflusst werden.“ (ebd., S. 315). Meiner Meinung nach sollte zunächst hervorgehoben werden, was bisher oft unter den Teppich gekehrt wurde, wie nämlich die Hanseforschung aktiv und wohl durchgängig jeweils staats- und systemkonforme Stereotypen wissenschaftlich begründete und untermauerte.

³⁸⁸ Ich denke dabei vor allem an die Aufsätze von Volker HENN, Wege und Irrwege der

fang, reichen aber angesichts der Tragweite und Verhärtungen, die Stereotypen mit sich bringen, bei Weitem nicht aus, – weder an Umfang noch an Tiefe.

X. Zusammenfassung

Die Aufgabe dieser Abhandlung war die Hinterfragung und ggf. Neubewertung einer bereits mehrere Jahrzehnte andauernden Diskussion um die historische Bedeutung der Kogge.

1.

Es existiert ein enger Zusammenhang zwischen der historischen Einordnung dieses speziellen Schiffstyps und Strömungen der deutschen Hansegeschichtsforschung. Die Diskussion um die Kogge wird deshalb so anhaltend und kontrovers geführt, weil mit der Positionierung dieses Schiffes zugleich die Entstehung und Bewertung der Hanse insgesamt betroffen ist. Für die deutsche Hanseforschung spielte dieses Transportschiff eine zentrale Rolle bei der Entstehung und der Vorrangstellung des niederdeutschen Städteverbundes. Dieses hansische Schiff habe dem Kaufmann der Seestädte an Ost- und Nordsee den entscheidenden Vorteil gegenüber seinen Konkurrenten verschafft und wurde so quasi zu einem Geburtshelfer der Hanse erklärt.

2.

Die Neubewertung in dieser Untersuchung zeigt die Koggen in veränderten Zusammenhängen. Dieses Schiff war ein europaweit verbreiteter und beheimateter Schiffstyp. Die von deutscher Öffentlichkeit und deutscher Forschung reklamierte sogenannte „Hansekogge“ hat es nicht gegeben. Im Bewusstsein und der Handhabung des Spätmittelalters gab es keine präzise Typenfestlegung der Kogge von der Art, wie sie die Schiffsarchäologie aus ihrer eigenen wissenschaftlichen Systematik heraus abgeleitet hat.

3.

Die Entwicklung, d. h. Größe und Verbreitung der Koggen, folgte gesellschaftlichen Anforderungen und entsprechender Nachfrage, die zur Bereit-

Hanseforschung und Hanserezeption in Deutschland im 19. und 20. Jahrhundert, in: Marlene NIKOLAY-PANTER/Wilhelm JANSSEN/Wolfgang HERBORN (Hrsg.), *Geschichtliche Landeskunde der Rheinlande. Regionale Befunde und raumübergreifende Perspektiven*; Georg Droge zum Gedenken, Köln/Weimar/Wien 1994, S. 388–414 und Holbach, Stereotypen (wie Anm. 387).

stellung dieser Sorte von Schiffen durch Stadtkommunen mit entsprechenden Schiffbaukapazitäten, Seehandelserfahrung und engagierter Fernhändlerschicht verfügten. Eingebettet in Machthierarchien der Zeit folgte die Nachfrage nach Koggen im Ostseebereich nicht nur – und in der frühen Zeit der Städteentstehung nicht einmal überwiegend – dem bis dahin noch kaum entwickelten Markt für Massentransportgüter. Koggen als größte Transportschiffe ihrer Zeit wurden in der Ostsee ab den 90er Jahren des 12. Jahrhunderts für den Transport von Kreuzfahrergruppen und von kämpfenden und pilgernden Siedlerkontingenten in das Baltikum nachgefragt. Lübeck stand als einziger deutscher Verschiffungshafen der Ostseeregion und als Etappenort Kirche und Adel zur Seite, die als treibende Kräfte einer feudal motivierten und in missionierender Kreuzzugsmanier umgesetzten Ostaggression anzusehen sind. Die lübische Kaufmannschaft zog aus ihren Diensten politischen Gewinn und ökonomisches Kapital.

4.

Von dieser Sachlage ausgehend ergibt sich eine neue Interpretation der, eine Schiffsszene zeigenden, ersten Lübecker Stadtsiegel. Der Mitfahrer an Bord ist nach meiner Auslegung ein Pilger, der von einem lübischen Schiffer gen Osten gebracht wird. Die Schiffsszene hält die Bedeutung Lübecks für Kirche und Reich bei der Eroberung des Baltikums hoch. Entscheidend ist die Tatsache, dass Lübecker Schiffer auf ihren Schiffen Kreuzfahrer und Siedler nach Osten beförderten. Wie auch immer diese Schiffe dabei beschaffen und von welchem Typ sie waren, ist nebensächlich. Die gesamte bisherige Forschung – mit Ausnahme Carsten Jahnkes – sah nur Kaufleute an Bord, die sich miteinander verschworen (*coniuratio*), was sichtbar und faktisch falsch ist, da der steuernde Schiffer auf keinem der Siegel an einem Schwur beteiligt ist. Es war offenbar der Wunsch der Vater des Gedankens, – genauso bei den Versuchen vor allem von Detlev Ellmers, das Siegelschiff zur Kogge zu erklären, was sich angesichts von Drachenköpfen und Rumpfform als schwierig erwies.

5.

Die Gedankenlosigkeit und Hartnäckigkeit, mit der an den teilweise deutlich konstruierten Interpretationen bis heute festgehalten wird, hat vor allem weltanschauliche Hintergründe. Die wesentlich von Ahasver von Brandt beeinflusste bundesrepublikanische Hanseforschung der 50er bis 80er Jahre hatte die Gewaltfrage aus dem Geschehen im Ostseebereich und das mittelalterliche Macht- und Gesellschaftsgefüge aus der Betrachtung verbannt. Aus den gewaltsamen Eroberungen im Baltikum wurde eine großartige, europäische Kultur spendende Ostkolonisation. Durch die

Betonung eines überlegenen, unternehmenden, tatkräftigen hansischen Kaufmanns überhöhte man das frühstädtische, fernhändlerische Bürgertum zum entscheidenden Handlungsträger spätmittelalterlicher historischer Entwicklung. Nicht Gebietseroberungen, angesiedeltes Hinterland und Stadtgründungen mit Brückenkopfcharakter haben den entscheidenden Vorteil deutscher Kaufleute gegenüber ihren Konkurrenten in der Region ausmacht, sondern angeblich die „Hansekogge“. So startete nach der immer noch maßgeblichen Hansetheorie von Detlev Ellmers der niederdeutsche, speziell westfälische Kaufmann seinen Siegeszug in der Ostsee in Allianz mit koggenfahrenden, von Schleswig nach Lübeck verholenden deutschen Kaufleuten. Städtegründendes, deutsches, kaufmännisches Unternehmertum errang mit Hilfe der Kogge die Vorherrschaft über die Ostsee und die entscheidende Ost-West-Handelsachse. Lübeck als Schnittstelle zwischen land- und seegestütztem Kaufmann, die Kogge und kommerzieller Verdrängungswettbewerb seien die Standbeine der Entstehung und Konsolidierung der Hanse gewesen. Solche Vorstellungen ließen die Interpretation der Lübecker Siegel scheitern und führten letztendlich zu einer Stilisierung des Koggenschiffs zu etwas, was es nicht war.

6.

Der Koggenteil dieser Theorie wurde durch die Schiffsarchäologie, speziell die Forschungen am Deutschen Schiffahrtsmuseum an Hand des Bremer Koggenfundes abgesichert. Dabei wurde der restaurierte Bremer Fund zum Koggenprototyp gemacht, an dem alle anderen Funde und schriftlichen Quellen abzugleichen sind. Das methodisch anzuzweifelnde Vorgehen der Vermischung moderner exakter Systematik der Schiffsbestimmung mit geschichtswissenschaftlicher Übertragbarkeit und entsprechendem Aussagewert wurde wiederholt von Timm Weski kritisiert. Der Quellenlage und dem mittelalterlichen Umgang mit Schiffstypen wurden schiffsarchäologische Erkenntnis und Systematik aufoktroziert. Aus der Schiffsarchäologie in ihrer Eigenschaft als historische Hilfswissenschaft wurde tendenziell die generalisierende Zentraldisziplin. Eine Kogge war – typisch für das Mittelalter – kein exakt definierter Schiffstyp und durchzieht die Quellen relativ unbestimmt als *navis magna* oder *navis maior*. Die ebenfalls gültige Liburnenbezeichnung für genau das gleiche Schiff wurde entweder nicht wahrgenommen oder bagatellisiert.

7.

Die zu beobachtende Penetranz und mitunter sogar wissenschaftlich nicht akzeptable Art deutscher Koggendarstellung haben ihre Ursache in einer nationalistisch unterfütterten Geschichtsforschung aus rein bürgerlich-

kaufmännischer Perspektive, in welcher der überlegene, spätmittelalterliche, niederdeutsch-hansische Fernkaufmann mit den im wesentlichen friedlichen ökonomischen Mitteln der Marktmacht die gesellschaftliche Szene beherrschte. Dieses deutlich auf das Nachkriegsdeutschland zugeschnittene Hanse- und Koggenbild wird allerdings seinerseits nur als Umdeutung und Zurechtstutzung einer davor liegenden, chauvinistischen Sinngebung der Hanse verständlich. Eingebettet in das Ganze einer völkischen Blut-und-Boden-Ideologie, finden sich die ideologischen Wurzeln dieser Vorstellungen im deutsch-konservativen Milieu der Weimarer Republik und in der sich politisch und gesellschaftlich durchsetzenden NS-Ideologie.

8.

Die „kämpfende Geschichtswissenschaft“ des „Dritten Reiches“ verherrlichte und mystifizierte deutsches, angeblich Lebensraum eroberndes, gewaltsames Vorgehen im Osten in ideologischer Vorbereitung und Rechtfertigung des Vernichtungskrieges gegen die Völker des Ostens. An der Macht des Faktischen eines verlorenen Weltkrieges und des Zusammenbruchs des NS-Staates scheiterten auch die deutschen Herrenmenschenphantasien und völkischen Blut-und-Boden-Theorien. In der jungen Bundesrepublik wurde die Rolle der Gewalt als objektiv existierende historische Größe aus der Hansebetrachtung verbannt, was es den Beteiligten ermöglichte, eigene völkische Entgleisungen unauffällig zu den Akten zu legen. Diese Umstände rechtfertigen es für einen Historiker jedoch nicht, die Rolle der Gewalt im geschichtlichen Verlauf nicht mehr wahrzunehmen. Was nicht aufgearbeitet, d. h. in seinen historischen und ideologischen Zusammenhängen analysiert und kritisiert wird, hält sich in der Weltanschauung von Menschen und in den Theorien von Wissenschaftlern. Ich sehe darin die Ursache, dass in der veränderten Nachkriegswelt im Bewusstsein einer zunächst frustrierten und verunsicherten, über ihre völkische Vergangenheit Stillschweigen wahrende und sich gegenseitig demokratische Gesinnung attestierende Historikerzunft ein nationalistischer Grundzug erhalten blieb. Die Folge waren Umdeutungen und Weglassungen in der Hansetheorie und eine moderatere und subtilere Verpackung deutscher Überheblichkeit.

9.

Erst in den beiden letzten Jahrzehnten schafften gewissermaßen die Enkel und Urenkelgenerationen von Wissenschaftlern, diese Kontinuitäten institutionell, personell und immer besser auch inhaltlich aufzudecken. Die Hanseforschung ist diesem erfreulichen Trend zumindest in einigen An-

sätzen gefolgt und heute arbeiten dankenswerter Weise die Kollegen aus den östlichen Ländern mit uns zusammen. Was die inhaltlichen Aufarbeitungen angeht, zeigt sich am Beispiel der Koggen, wie tief nationalistische Traditionen sitzen und wie groß auch heute noch die Scheu zu sein scheint, gründlichst mit diesen Traditionen zu brechen.

10.

Ein solcher Neuanfang ist heute als europäische Ausrichtung des Denkens und der Forschung im Gespräch. Der dazu notwendige Paradigmenwechsel ist allerdings eine gigantische Aufgabe. Er impliziert die Ausmerzung des in der überholten Tradition des Nationalstaates wurzelnden, die europäischen Völker heute spaltenden Nationalismus und beinhaltet die europaweite Offenlegung aller „Leichen im Keller“ möglichst durch die jeweiligen Hausbewohner selbst. Letztendlich sind sogar Zweifel angebracht, ob es ein europäisches Paradigma ohne neue Feindbilder geben kann und ob nicht längst das Zeitalter globaler Herangehensweisen und Bewertungsmaßstäbe angebrochen ist.