

Seefahrt

Klobiger Korken

Die Kaufleute der Hanse beherrschten Nord- und Ostseehandel. Doch ein Koggen-Nachbau beweist: Ihre Schiffe waren kaum manövrierbar.

Mit aufgeblähtem Rahsegel stach der eichenbeplankte Oldtimer durch den Sund bei Dänemark. 400 Seemeilen Testfahrt standen im August auf dem Programm: Kiel – Kopenhagen und zurück. Besatzungsmitglied Hans-Rudolf Rösing, 90, bediente Brassens und Schoten und arbeitete bei Windstärke 7 in der Kombüse.

Der rüstige Rentner, Konteradmiral a. D., gehört zu jener Gruppe wagemutiger Seefahrer, die in Kiel maritime Vergangenheit wiedererweckt hat. Nach Vorbild einer im Jahr 1380 im Schlick der Weser versunkenen Kogge wurde das 23 Meter lange Gefährt unter Leitung des Bremerhavener Schiffahrtsmuseums detailgetreu nachgebaut.

Seither gondelt die Kogge (Gewicht: 65 Tonnen plus 26 Tonnen Ballaststeine) als schwer steuerbares Unikum über die Ostsee. Nach vier Jahren Probefahrt zieht Skipper Hilmar Knops jetzt Bilanz: „Das Schiff ist ein Unding.“

Damit wird das nautische Wagnis mit dem „interessanten Sonderfahrzeug“ (Knops) zu weit mehr als einem kuriosen Hobby von Freizeitkapitänen. Es rückt zugleich den Aufstieg der Hanse in neues Licht. Das größte mittelalterliche Handelsgeschwader, sagt der Kieler Bootsbaumeister Uwe Baykowski, „bestand aus lecken Kisten mit haarsträubenden Konstruktionsmängeln“.

Zehn Mann Besatzung sind nötig, um das klobige Gefährt auf Kurs zu halten. 200 Quadratmeter ist das Rahsegel groß, das über den „Bratspill“, eine riesige Walze, am 23 Meter hohen Mast hochgezogen wird. Allein bei diesem Kraftakt müssen sieben Seemänner anpacken.

Besonders beim Manövrieren auf engem Raum verhält sich das Schiff äußerst eigenwillig. Schuld daran sind die hochragenden Bugwände sowie die große Decksplattform („Kastell“). Rund fünf Meter liegt sie über der Wasserlinie und bietet damit dem Wind gefährliche Angriffsflächen.

„Das Schiff liegt wie ein Korken auf den Wellen“, erzählt Skipper Knops. Schon bei geringen Seitenböen treibe der Kahn aus dem Kurs. Der Versuch, in den



Kieler Koggen-Nachbau: „Lecke Kiste mit haarsträubenden Mängeln“

engen Hafen von Wismar einzulaufen, endete mit einem Zusammenstoß. Die Kogge rammte eine Yacht.

Um neuerliche Blessuren zu vermeiden, mußten die Kieler vom Anspruch historischer Detailtreue abrücken. Im vorletzten Jahr erhielt das Schiff einen Hilfsmotor.

Kopfzerbrechen bereitet den Experten vor allem das Rahsegel. Wenn der Wind von hinten in das 400 Kilo schwere Tuch greift, treibt der Kahn mit Karacho über die Schaumkronen. Spitzengeschwindigkeiten von neun Knoten werden erreicht.

Bei Gegenwind dagegen ist das Schiff hilflos den Wellen ausgesetzt. Gegen den Wind zu kreuzen ist mit dem Rahsegler nicht möglich. Allenfalls im 90-Grad-Winkel kann die Kogge gegen Frontalböen anfahren – womit sie ihrem Ziel kein Stück näher kommt.

Was aber tun, wenn der Wind während der Fahrt umschlägt? Die mittelalterlichen Seeleute waren für solche Notfälle gewappnet: Um nicht abzudriften, warfen sie den „Notanker“ aus, ein Eisentrumm, der eine Tonne wog.

Doch die nautische Notbremse ließ sich nur einmal benutzen. Einen Kran zum Einholen des Monstrums gab es nicht an Bord. Flaute die Gegenbrise ab, schnitten die Matrosen das Tau einfach durch. Riß das Seil während des Sturms, war die Kogge meist verloren. Sie schlingerte rückwärts, lief auf Grund oder zerschellte an der Küste.



Koggen-Skipper Knops
Muskelarbeit am riesigen Rahsegel

Solche Schiffbrüche ereigneten sich zuhauf. Hunderte von Koggen liegen am Grund von Nord- und Ostsee. Um das Risiko zu verringern, erteilte die Hanse am Ende des 14. Jahrhunderts ein generelles Winterfahrverbot.

Besonders das stürmische Skagerrak war von den Kapitänen der schwerfälligen Koggen gefürchtet. Vorsichtige Reedereien schickten ihre Schiffe lieber durch den engen Stecknitzkanal, der über labyrinthische Umwege die Trave mit der Elbe verband.

Dennoch eroberten die Kaufleute aus Nordeuropa mit ihren hölzernen Geschwadern das Baltische Meer. Während ihrer Glanzzeit im 14. Jahrhundert pendelten wohl an die 1000 Koggen entlang der Achse Nowgorod – Reval – Lübeck – Hamburg – Brügge – London.

Die Schiffe holten Felle, Wachs und Pech aus Nowgorod, sie belieferten die Küstenstädte mit preußischem Getreide und brachten englisches Tuch, französischen Wein und Lüneburger Salz nach Osteuropa.

Welche Entbehrungen die mittelalterlichen Kapitäne dabei aufbringen mußten, können die Kieler Testsegler auf ihrer Koggen-Replik zumindest erahnen. Als Toilette dient ein Plumpsklo, das am Heck in die Planken eingelassen ist. Bei schwerem Seegang spritzt das Wasser bis nach oben. Toilettenpapier ist dann nicht nötig.

Als weitaus nerviger aber empfinden die modernen Koggenfahrer die Tatsache, daß das Schiffsdeck nicht wasserdicht ist. Gischt und hochschwappende Wellen laufen ungehindert in den Laderaum, wo die Crew bei längeren Törns ihre Schlafplätze aufschlägt. „Bei Regengüssen patscht das mächtig auf die Isomatten“, erzählt ein Mitglied des Fördervereins.

Auch die Lebenszeit der Koggen war gering. In Akkordarbeit zimmerten die Werftleute die Windjammer zusammen. Die Planken, in langen Dampföfen gleichsam weichgekocht, mußten innerhalb von zehn Minuten auf dem Spanten-gerippe befestigt werden. Drei bis fünf Jahre hielt die Konstruktion, dann war das Schiff verschlissen.

Mit diesen Klapperkisten bugsierten die hansischen „Kopmans“ immer schwerere Lasten über die Ostseewellen. Im 15. Jahrhundert liefen breitbäuchige Super-Koggen mit 30 Meter Länge vom Stapel. Diese „Hulk“ genannten Schwerlasttransporter konnten 200 und mehr Tonnen Fracht befördern.

Zu den meteorologischen Molestern kam die Plündergefahr. Klaus Störtebeker und die Vitalienbrüder stellten den Handelsschiffen nach. Auch die angeheuertten Seeleute neigten zum Widerwort. Im Jahr 1418 verfügte der Hansetag, Matrosen bei wiederholter Befehlsverweigerung mit glühenden Eisen zu brandmarken.

Infolge der hohen Schiffsverluste betrugen die Frachtkosten bis zu 85 Prozent des Warenwerts. Zwar konnten die Kaufleute das Risiko minimieren, indem sie ihre Güter verteilten. Eine 1468 verlorene Kogge hatte Waren von 62 Kaufleuten an Bord. Doch dieses Aufsplitten der Fracht brachte auch Nachteile. Es „komplizierte den Verkehr“ und „hemmte den Unternehmergeist“, wie der Historiker Philippe Dollinger schreibt.

Eine Seeversicherung, am Mittelmeer schon im 14. Jahrhundert bekannt, führten die Hanseleute erst im 16. Jahrhundert ein. Da aber war es schon zu spät. Die goldene Zeit der Kopmans neigte sich dem Ende zu. Holländer und Engländer hatten den einstigen Handelsmonopolisten aus Norddeutschland den Rang abgelassen. □