



Ein Rundgang auf der Hansekogge

Ulrich Ziermann
in Zusammenarbeit mit Haro Rösing
Ein Rundgang auf der Hansekogge
1. Auflage, Kiel im Januar 2002

0	VORBEMERKUN/BILDNACHWEIS	4
1.1	ALLGEMEIN	5
1.2	DIE HANSE UND IHRE KOGGEN.....	6
1.3	DAS ORIGINAL.....	7
1.4	DER NACHBAU	7
2	BESCHREIBUNG DER KOGGE.....	10
2.1	DER RUMPF	10
2.2	DIE TAKELAGE	11
2.3	DER MAST	11
2.4	DAS SEGEL	11
2.5	DAS RUDER	12
2.6	DIE DECKSPANKEN	14
2.7	DAS BRATSPILL	15
2.8	DAS KASTELL	16
2.9	DAS GANGSPILL	17
2.10	DIE TOILETTE	17
2.11	DER BALLAST.....	18
2.12	DER LADERAUM	19
2.13	DIE MOTORENANLAGE	20
3	LEBEN UND ARBEITEN AN BORD ZUR HANSEZEIT	21
3.1	DIE NAVIGATION	21
3.2	DIE KOMBÜSE.....	21
4	WEITERE INFORMATIONEN ZUR HANSEKOGGE	22
4.1	“SCHWESTERSCHIFFE”	23
4.2	KONTAKTADRESSE:	23

Vorbemerkung

Seit die Hansekogge 1991 in Fahrt gekommen ist, hat das Schiff in vielen Häfen großes Interesse erweckt. Um dem Besucher einige Hinweise zu geben, wurde im Winter 1993/94 ein Rundgang erarbeitet. Hierbei wurden verschiedene Schilder mit Texten versehen, die an Ort und Stelle die Besonderheiten des Schiffes erklären. Die Texte der Hinweistafeln sind in diesem Heft zusammengefasst. Um sie besser zu verstehen, muss man sich in Gedanken an Bord der Kogge begeben, was durch eingefügte Bilder erleichtert wird.

1.1 Allgemeines

Das Schiff ist ein Nachbau der Kogge von 1380, die 1962 bei Bremen in der Weser gefunden wurde.

Maße:

-Länge über alles:	23,23m
-Breite:	7,78m
-Tiefgang:	2,00m
-Mastlänge:	24,00m
-Segelfläche:	190m ²

Baumaterial:

-Rumpf	Eiche (56m ³)
-Nägel (handgeschmiedet)	V4A (11000)
-Mast	Lärche

Gewicht:

-Gesamt:	90t
-Holz	60t
-Ballast (Feldsteine)	26t

Motor: 2 Volvo Penta auf Schottel Pumpjet
(2 x 90kw)

Bau: 1987-91
Verein
Jugend in Arbeit e. V.

Betreiber: Förderverein Historische Hansekogge Kiel e.V.
Lorentzendamm 24
24103 Kiel
Tel.: 0431 / 5194-294
Fax: 0431 / 5194-234
E-Mail: segeln@hansekogge.de

1.2 Die Hanse und ihre Koggen

Die Kogge hat sich im Laufe einer langen Entwicklung aus einem friesischen Wattenfahrzeug zu einem seegehenden Schiff herausgebildet. Über 200 Jahre war sie der Lastenträger der Hanse des 13. und 14. Jahrhunderts. Ost- und Nordsee waren ihre Hauptfahrtgebiete.

Die Hanse war ein Wirtschaftsverbund von Städten in Deutschland und den Niederlanden. Ihr gehörten nicht nur Hafenstädte an, sondern auch viele Städte im Binnenland. Die Koggen transportierten Fertigwaren wie Tuche, Eisenwaren, aber auch Wein, Bier und - sehr wichtig- Salz in den Norden und Osten Europas und holten von dort Getreide, Holz, Pech, Flachs, Pelze und Fisch. Die Hanse unterhielt in den Ländern, mit denen sie Handel trieb, "Kontore", so in London, in Bergen und in Norwgorog im heutigen Estland. Diese Kontore verkauften die herangebrachte Ladung und sorgten für Rückladung, so dass die Hafenzeiten abgekürzt werden konnten. Im Winter ruhte die Schifffahrt.



Abb. 1: Die Hansekogge auf der Ostsee

1.3 Das Original

Das Original der Kogge wurde 1380 an der Weser gebaut. Kurz vor der Fertigstellung ist der Neubau - höchstwahrscheinlich auf Grund eines Hochwassers - abgetrieben und gesunken. Im Oktober 1962 wurde das Wrack bei dem Bau des Europahafens entdeckt und in Einzelteilen geborgen. In den Jahren 1972-79 wurde es im Deutschen Schiffahrtsmuseum in Bremerhaven wieder aufgebaut. Dort kann es besichtigt werden.



Abb. 2: Die Bremer Kogge

1.4 Der Nachbau

Der Nachbau ist so originalgetreu wie möglich gebaut worden. Einige Dinge, die im Original nicht vorhanden waren, wie der Mast und der Rest der Takelage, mussten rekonstruiert werden. Andere wenige Teile wurden, aufgrund der größeren Sicherheit oder um das Schiff für Fahrten besser nutzen zu können, geändert (das Deck wurde z. B. wasserdicht gebaut).

Rekonstruierte Teile sind hauptsächlich mit Hilfe alter Stadtsiegel und der Erfahrungen, die man mit Nachbauten von Wikingerschiffen gemacht hat, entworfen worden.

Die Änderungen, die aus Gründen der Sicherheit oder der Zweckmäßigkeit gemacht wurden, sind so gestaltet, dass sie als Änderung erkennbar sind. So sieht man beim Deck von unten die Sperrholzplatten, die eingebaut wurden, damit das Deck wasserdicht ist. Genauso sind die Kojen und die moderne Toilette, sofort als Neuerungen zu erkennen.

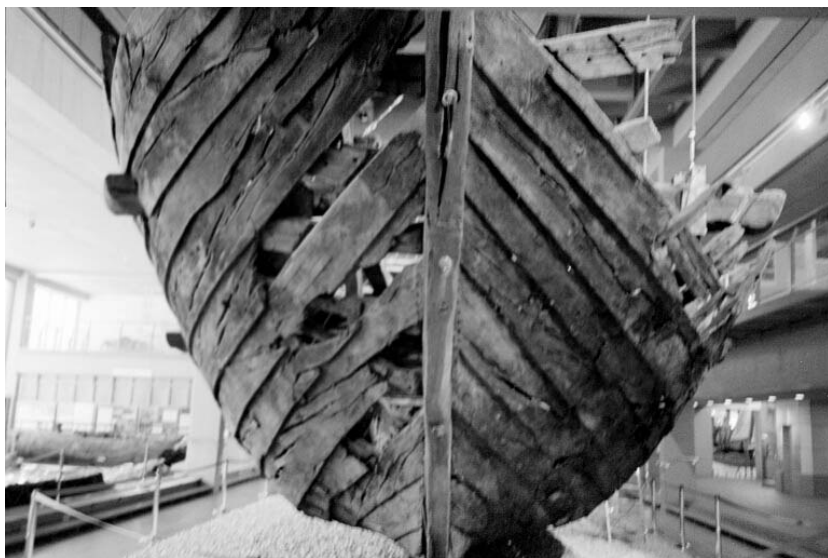


Abb. 3+4: Die Bremer Kogge



Abb. 5+6: Die Bremer Kogge

2 Beschreibung der Kogge

2.1 Der Rumpf

Der Rumpf der Original-Kogge ist an der Steuerbordseite bis zum Kastell, auf der Backbordseite nur bis zu einem Drittel der Bordwand erhalten. Von der Reling am Kastell ist beim Original nur wenig vorhanden. Der Rumpf ist wie bei Koggen üblich im Boden kravel- und sonst klinkerbeplankt. Er hat einen flachen Kiel (ca. 3-7 cm). Auch ein gerader Vor- und Achterstegen sind "koggentypisch". Die Kogge hat zur Erhöhung der Stabilität fünf Querbalken, deren Enden aus der Bordwand herausragen. Alle Verbindungen sind entweder mit Nägeln oder Holzdübeln ausgeführt worden.

Der Rumpf ist so exakt wie möglich kopiert, beziehungsweise spiegelbildlich ergänzt worden. Auch die kleine Asymmetrie des Originals, ist beim Nachbau zu finden. Für den Nachbau wurden 56 m³ Eichenholz und ca. 11000 Nägel verwendet.



Abb. 7: Mächtige Spanten und Planken im Vorschiff

2.2 Die Takelage

Die Takelage ist vollständig rekonstruiert, da beim Original weder Mast noch die übrige Takelage vorhanden waren. Lediglich die Löcher im Rüstbalken, an denen die unteren Enden der Wanten befestigt sind, waren vorhanden. Für die Rekonstruktion mussten auch hier Abbildungen auf alten Siegeln erhalten. Optimierte wurde das ganze mit Hilfe der Erfahrungen, die in Dänemark beim Segeln mit Nachbauten von Wikingerschiffen gesammelt wurden.

2.3 Der Mast

Für den Mast wurde eine etwa 30 m hohe Lärche, im Jægersborgskov mit Genehmigung des Dänischen Forstministeriums geschlagen. Der Jægersborgskov liegt nördlich von Kopenhagen und ist ein Wald, der für solche Zwecke angelegt wurde. Der Mast ist nach dem Bearbeiten 24 m hoch.

Das Mastkreuz symbolisiert die "christliche Seefahrt" und friedliche Absichten.

Der Flögel hat die Farben der Hanse, weiß über rot, die sich auch in vielen Wappen der Hansestädte wiederfinden.

2.4 Das Segel

Das Segel besteht aus einem Hauptsegel und drei Bonnets, die am Unterlieg (der unteren Kante des Segels) befestigt werden. Das Hauptsegel hat ca. 100 qm und die Bonnets je 33 qm. Die gesamte Segelfläche ergibt fast ein Quadrat mit knapp 200 qm Segelfläche. Je nach Wetterlage kann es auf die Hälfte - durch Abnehmen der Bonnets - verkleinert werden.

2.5 Das Ruder

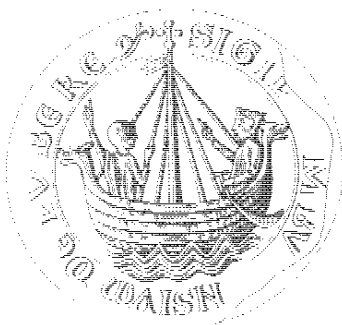
Das Ruder der Kogge ist wie bei vielen Schiffen auch heute, am Achtersteven angebracht. Dies war damals ein großer Fortschritt- vorher waren in Nordeuropa die Ruder seitlich am Rumpf befestigt (wie von Wikingerschiffen bekannt). Das Heckruder brachte eine stark verbesserte Manövrierfähigkeit. Bei dem Koggefund wurden die Ruderbeschläge, nicht aber das Ruderblatt gefunden. Doch konnte das Ruder auf Grund dieser Beschläge und Abbildungen auf zahlreichen Stadtsiegeln rekonstruiert werden. Das Ruder wird mit der sehr kräftigen Ruderpinne gelegt. Normalerweise genügt ein Mann dazu, nur bei starkem Seegang und Wind benötigt er Hilfe. Der Rudergänger kann nicht sehen, wohin er steuert, er bekommt seine Anweisungen vom Kastell ; er sieht nur das Segel, nach dem er steuern kann und hat - bei uns - einen Steuerkompass.



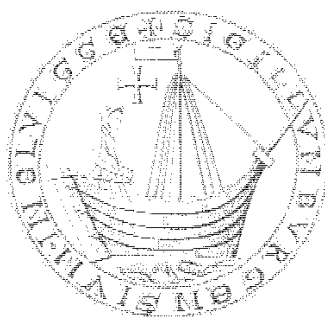
Abb.8: Der Rudergänger mit "Gesellschafter"



Abb. 9: Das Ruder



Siegel von Lübeck 1226 mit Seitenruder



Siegel von Elbing 1242 mit Heckruder

2.6 Die Decksplanken

Die Decksplanken waren im Original nicht vernagelt. Nach heutigen Erkenntnissen waren die Planken nur lose aufgelegt, damit zur Be- und Entladung das Deck geöffnet werden konnte. Das bedeutet, dass das gesamte Wasser, das durch Regen oder durch den Seegang auf das Deck gelangte, durch das Deck auf die Ladung floss und sich dann in der Bilge (der tiefsten Stelle im Schiff) gesammelt hat. Also musste empfindliche Ladung anders, z.B. durch die Verpackung vor Feuchtigkeit geschützt werden. Beim Nachbau des Schiffes ist das Deck fest vernagelt und mit Sperrholz abgedichtet worden. Das Wasser gelangt aber auch hier vom Deck in das Innere des Schiffes, so dass nach starkem Regen gelenzt (das Schiff leergepumpt) werden muss.



Abb. 12: Das Deck wird abgedichtet

2.7 Das Bratspill

Das Bratspill ist eine, aus einem Eichenstamm gearbeitete, Winde. Es wird, mit Hilfe von Spillspaken, von bis zu 8 Mann gedreht. Dazu werden je vier Spaken auf beiden Seiten des Spills in die Öffnungen gesteckt. Nun wird das Spill um eine viertel Umdrehung gedreht. Jetzt werden nacheinander erst die Spaken hinter dem Spill, dann die vor dem Spill eine Öffnung weiter gesetzt. Die nächste viertel Drehung kann jetzt folgen. Auf diese Weise können schwere Gegenstände gehoben werden. Messungen mit einer Federwaage ergaben, bei einem mittelkräftigen Team, 2,5t. Hier wird, mit Hilfe des Bratspills, die Rah gesetzt. Früher war das Spill bestimmt auch beim Be- und Entladen eine große Hilfe.



Abb. 13+14: Das Bratspill

2.8 Das Kastell

Das Kastell war in erster Linie zur Verteidigung gedacht. Zur damaligen Zeit wurden Schiffe häufig von Seeräubern (wie z.B. Störtebecker) und anderen gewinnsüchtigen Personen überfallen. Da man besser von oben nach unten kämpfen konnte, fing man an hohe Verteidigungsplattformen zu bauen.



Abb. 15+16: Das Kastell der Kogge

2.9 Das Gangspill

Das Gangspill wird zum Holen von Tauwerk verwendet. Hierzu wird das zu holende Tau z.B. eine Schot oder die Ankertrosse ein paarmal um das Spill gelegt. Dann werden bis zu sechs Spillspaken in dafür vorgesehene Öffnungen gesteckt. Mit den Spaken lässt sich nun das Spill drehen und das Tau wird geholt.



Abb. 17: Das Gangspill

2.10 Die Toilette

Die Toilette ist die älteste nachgewiesene Schiffstoilette.



Abb. 18: Das Original



Abb. 19: Der Nachbau

2.11 Der Ballast

Die Steine, die hier zu sehen sind, sind der Ballast. Dieser ist nötig, damit der Schwerpunkt des Schiffes möglichst tief und das Schiff sicher im Wasser liegt. Aus Sicherheitsgründen ist er bei uns gegen das Verrutschen gesichert. Früher war das nicht der Fall. Bevor das Schiff beladen wurde, wurde der Ballast entfernt und durch die schwersten Teile der Ladung ersetzt. Nach dem Entladen musste wieder neuer Ballast geladen werden.



Abb. 20: Der Ballast vor dem Verlegen des Bodens

2.12 Der Laderaum

Der gesamte Raum hier unter Deck war früher der Laderaum. Er wurde von unten bis dicht unter das Deck mit Ladung gefüllt. Bei uns ist er vorsichtig ausgebaut worden. Die größten Änderungen sind das wasserdicht gestaltete Deck und der ebene Boden unter dem der Ballast sicher gegen Verrutschen verstaub ist. Alle anderen Änderungen sind mit hellem Holz, oder so ausgeführt worden, dass sie als Neuerungen zu erkennen sind.



Abb. 21: Der Laderaum des Nachbaus während einer Reise

2.13 Die Motorenanlage

Die ersten Jahre im Leben dieser Kogge hatte das Schiff keinen Motor. Die Kogge wurde immer von einem alten Fischkutter, der Gotland, begleitet. Dieser war beim An- und Ablegen behilflich und schleppte die Kogge, wenn es mal sein musste.

Da die Motorisierung keinen Einfluss auf die Segeleigenschaften haben sollte, kamen bei der Motorisierung Schottel Pumpjets zum Einbau. Diese sehen von außen wie Gullideckel in der Bordwand aus und schließen mit dem Rumpf eben ab. Der Jet saugt das Wasser in der Mitte an und stößt es seitlich gezielt wieder aus. Das Ganze lässt sich um 360° drehen, so dass sich ein Schub in jede Richtung erzeugen lässt. So lässt sich die Kogge mit den zwei Pumpjets auch quer bewegen. Angetrieben werden die Pumpjets von je einem sechs Zylinder Volvo Penta Motor mit 90kw.



Abb. 22: Der Pumpjet von unten gesehen

3 Leben und Arbeiten an Bord zur Hansezeit

3.1 Die Navigation

Die Kogge war im Wesentlichen ein Küstenfahrer. Seekarten im heutigen Sinne gab es zur Zeit unserer Kogge -Ende des 14. Jahrhunderts - noch nicht, wahrscheinlich hatte auch nicht jede Kogge einen Kompass. Man richtete sich nach Merkmalen an der Küste, wie Kirchen, Windmühlen und auffälligen Formationen. Es gab auch schon an wichtigen Stellen in den Fahrwassern einfache Tonnen, sowie hier und da Leuchttürme, auf denen ein offenes Feuer gezeigt wurde. Im übrigen war das Lot das wichtigste Hilfsmittel des damaligen Seefahrers. Im unteren Ende des Lotkörpers befand sich eine mit Talg ausgestrichene Vertiefung, mit der Bodenproben genommen wurden. Nicht zuletzt half dem Skipper und Steuermann die lebenslange Erfahrung, denn die Koggen befuhren meist das gleiche Fahrtgebiet. Wer lesen konnte, dem halfen auch schriftliche Segelanweisungen. Bei passendem Wind konnten die Koggen, wie wir erprobt haben, durchaus eine Fahrt von 6-7 Knoten laufen, kreuzen konnten sie jedoch nicht.

3.2 Die Kombüse

Die Kombüse auf unserer Kogge ist in dem Raum unter dem Kastell an der Backbordseite untergebracht, in dem wahrscheinlich auf der alten Kogge der Steuermann oder ein Passagier schlief. Selbstverständlich gab es früher keinen Gasherd wie bei uns.

Wir wissen nicht wo und wie auf alten Koggen gekocht wurde. Da Verzeichnisse über die Verpflegung auf den Koggen überliefert sind, gilt es aber als sicher, dass damals an Bord warmes Essen zubereitet worden ist. Das Essen bestand vor allem aus Grütze, Hülsenfrüchten, Brot und Hartbrot, gesalzenem Fleisch und bestimmt auch Fisch, der unterwegs gefangen wurde. Auch lebendes Vieh wurde sicher mitgenommen. Die Koggen waren nie so lange in See wie die Schiffe späterer Zeiten. Deshalb kam es auch nicht zu -bei Vitaminmangel ausbrechendem-Skorbut, der Geißel der Seeleute vergangener Jahrhunderte.

4 Weitere Informationen zur Hansekogge



“Die Hanse-Kogge von 1380”

Dieses Buch beschreibt den Fund der Kogge von 1380, die Rekonstruktion und die Konservierung des Schiffes.



“Die Kieler Hansekogge”

Ein Buch über den Bau der Kieler Hansekogge

Außer Krawatten, Tüchern und Mützen mit dem Motiv der Kogge, gibt es auch einen Videofilm über den Bau der Kieler Hansekogge.

4.1 “Schwesterschiffe”

Die Kogge von 1380 diente nicht nur uns als Grundlage für den Bau einer Koggenrekonstruktion. Folgende Schiffe sind Nachbauten des Koggenfundes aus der Weser:

“Ubena von Bremen” aus Bremerhaven, 1991 fertiggestellt

“Hanse - Kogge” aus Kiel, 1991 fertiggestellt

“Roland von Bremen” aus Bremen, Stapelhub am 14.05.2000

4.2 Kontaktadresse:

Förderverein Historische Hansekogge Kiel e. V.
Lorentzendamm 24
24103 Kiel
Tel.: 0431/5194-294
Fax: 0431/5194-234

www.hansekogge.de

E-Mail: segeln@hansekogge.de

