

Halöver

SCHREIBER
REEDEREI

DIE HANSEKOGGE AN DER SCHLACHTE



ROLAND VON BREMEN



Bremen

erleben!



Der Kreis schließt sich

Seit 2000 liegt die Kogge wieder an der Schlachte - wie 600 Jahre vorher schon. Sie ist zurückgekehrt.

Die Schlachte und die Koggen

Das historische Vorbild für die „Roland von Bremen“ stammt aus dem Jahre 1380.

Vor den Häusern der Stadt erstreckte sich damals ein breiter Sandstreifen, der den Fluten und Hochwassern der Weser ausgesetzt war. Die Abbruchkante wurde teilweise durch Pfähle, verbunden durch Flechtwerk, halbwegs gesichert. Das Einschlagen der Pfähle gab dem befestigten Ufer den Namen („slagte“: Schlachte). Also: geschlachtet wurde hier nicht!

geschlachtet
wurde hier nicht!

Die erste Weserbrücke zum Teerhof gab es schon um 1250. An ihr waren Mühlenkähne befestigt, die die Wasserkraft zum Mahlen von Getreide nutzten. Die Müller bekamen das Fischereirecht an der damaligen Schlachte, wenn sie die Uferbefestigung instand hielten.

Der wichtigste Hafen dieser frühen Zeit aber war die „Balge“, die als Nebenarm der Weser im Bogen in die Stadt hineinführte, und fast direkt den Markt berührte. Sie konnte allerdings nur kleinere Lastkähne für die Versorgung der Stadt aufnehmen. Ihre Funktion als Schifffahrtskanal konnte die „Balge“ bis ins 16. Jahrhundert halten, als sie zu einer gemauerten Abwasserrinne degradiert und schließlich überbaut wurde.

Die Schlachte wurde nun (ab 1550) zur neuzeitlichen Hafenanlage umgebaut, und sie erscheint in den jetzt noch erhaltenen ersten Stadtansichten als ein gewaltiges Bollwerk zwischen St. Martini und dem Stefanitor. In dieser Zeit ging man auch daran, die Befestigungen auf der linken Weserseite nach den Plänen des Holländers Johann von Valckenburg, zu errichten - auch zum Schutze der wichtigen Anlagen und Schiffe an der Schlachte.

Schlachte vor dem Umbau, Holzschnitt von Martin Weigel (Ausschnitt), 1550/1564



Die Bremer Kogge

Eine legendäre Kogge taucht bereits um 1240 auf, als nämlich der Erzbischof Gerhard der II, Graf zur Lippe, als Landesherr auch von Bremer Schiffen Zoll erheben wollte. Nachdem die Bremer Schiffer und Kaufleute dies zunächst ignorierten, ließ der Bischof, so sagt die Legende, eine Kette in der Höhe von Blumenthal spannen. Die Bremer rüsteten eine Kogge, besetzten sie mit 180 Mann und rammten, bei guter Strömung und günstigem Wind, mit geblähtem Segel diese Kette. Es war ein Sieg für den freien Zugang zur See und für den freien Handel auf den Meeren.



Die Bremer Kogge von 1380 ist unzweifelhaft in Bremen gebaut worden, vermutlich am Stefani-Ufer oder am Teerhof. Die Koggen wurden von Schiffsherren oder Kaufleuten bestellt und bereedert. Oftmals ging der Kaufmann mit auf große Fahrt. Hauptfahrgebiet waren die Nordsee und die Ostsee, aber auch bis an die spanischen Küsten sollen Koggen vorgedrungen sein. Es wurden Waren wie Getreide, Fisch, Bier, Salz und Tuche transportiert. Am sichersten waren die Güter, wenn sie

in Fässern untergebracht waren, denn die Koggen hatten kein geschlossenes Deck.

Dieses Schiff hatte ein einfaches Rahsegel, das heißt, es konnte sich nur bei Wind von achtern (von hinten) bewegen. Der Boden war so flach, dass die Kogge sich auch in den Schlick legen konnte, ohne umzufallen.

man muss sich auch
in den Schlick legen
können

Diese Eigenschaft war auch nötig, denn bei Flaute und niedrigem Wasser, in der Nähe der Küste oder in einem Hafen, musste man warten können. Nachtfahrten waren ebenfalls riskant: man kannte nur die Sterne. Und so fuhr man an den Küsten entlang und schickte den Koch an Land, dass er was Frisches (z.B. Wild und Pilze) holte. Dazu gab es auch ein Bier, welches allerdings mehrfach verdünnt wurde. Eine Fahrt von Bremen nach Bergen in Norwegen dauerte etwa 3 Monate.



Der „Schiffsherr“ war zuständig für Schiff, Fracht und Fahrt, oft gehörte ihm auch das Schiff. Der wichtigste Mann neben ihm war der Steuermann und dann gab es noch die 11 Seeleute.

Wenn der Kaufmann selbst mitfuhr, genoss er gewisse Privilegien, wie zum Beispiel eine eigene Kajüte unter dem Kastell und achtern einen eigenen „Donnerbalken“ über dem Wasser der See.

Die Koggen waren über 300 Jahre lang die wichtigsten seegängigen Transportschiffe der für den Handel der Hanse. Ob sie auch für kriegerische Ereignisse besonders geeignet waren, ist zu bezweifeln, allerdings: auch Piraten fuhren mit Koggen - natürlich Beutestücke.

Bremen und die Hanse

Die Hanse war ein einflussreicher Städtebund mit dem Ziel der Ausweitung und Sicherung eines weit verzweigten europäischen Handelsnetzes, zu Wasser und zu Lande. Dieser Bund mit teilweise bis zu 90 Mitgliedern reichte von London bis Novgorod, und von Bergen bis Köln. Die ökonomische und politische Macht der Hanse hatte ihren Höhepunkt im 14. und 15. Jahrhundert, also in der Zeit, als unsere Bremer Kogge gebaut wurde.

über 650 Jahre
Hanse-Tradition

Anfangs als Zwang...

Im Jahr 2008 feierte man „650 Jahre Hansestadt Bremen“. Die Geschichte zeigt uns, dass Bremen allerdings in die Hanse gezwungen werden musste. Bislang hatte Bremen nämlich überwiegend eigene Interessen verfolgt, eigene Handelsprivilegien erkaufte und sich nicht an Handelsabsprachen gehalten; ja die Bremer sollen sogar am Seeraub beteiligt gewesen sein und Diebesgut auf dem Marktplatz gehandelt haben.

Eine Phase der inneren Unruhe, des Krieges mit den Hoyaer Grafen und die ständige Finanznot, nutzten die späteren „Schwes-

tern“, Lübeck und Hamburg, um Bremen in den Bund zu zwingen. Dies war verbunden mit hohen Auflagen zur Unterstützung der Hanse in deren Angelegenheiten. So sollten die Bremer vor allem die Wesermündung vor den friesischen Häuptlingen schützen und deshalb auch ihren Besitztum und Einflussbereich nach Norden erweitern.

Schutz vor den
friesischen
Häuptlingen

Aber die Hanse hatte auch ihr Gutes...

Als Mitglied der „Hanse“ war man einigermaßen sicher, konnte sich den Städten unkriegerisch nähern, bei Flaute vor fremden Gefilden ankern, und sogar an Land einen kleinen Handelsplatz einrichten, der durch den jeweiligen Landesherrn geschützt wurde.

Die Interessensgebiete waren genau aufgeteilt und äußere Feinde wurden gemeinsam bekämpft. Bremen hatte die stärksten Beziehungen zu Bergen und Brügge, später Amsterdam. Neben Lübeck und Hamburg bekam Bremen eine Spitzenstellung im Bund. Trotzdem behielt Bremen den Ruf der „eigenwilligen Tochter“ der Hanse.

Der Niedergang der Hanse hing mit dem Erstarken der absolutistischen Fürsten der Länder zusammen, die selbst am Handel verdienen wollten. Die religiösen Konflikte und die Wirren des Dreißigjährigen Krieges (1618 - 48) trugen ebenso dazu bei. Der letzte Hansetag fand 1669 in Lübeck statt.

Den Staatstitel „Freie Hansestadt“ durfte Bremen erst wieder nach 1813 führen .

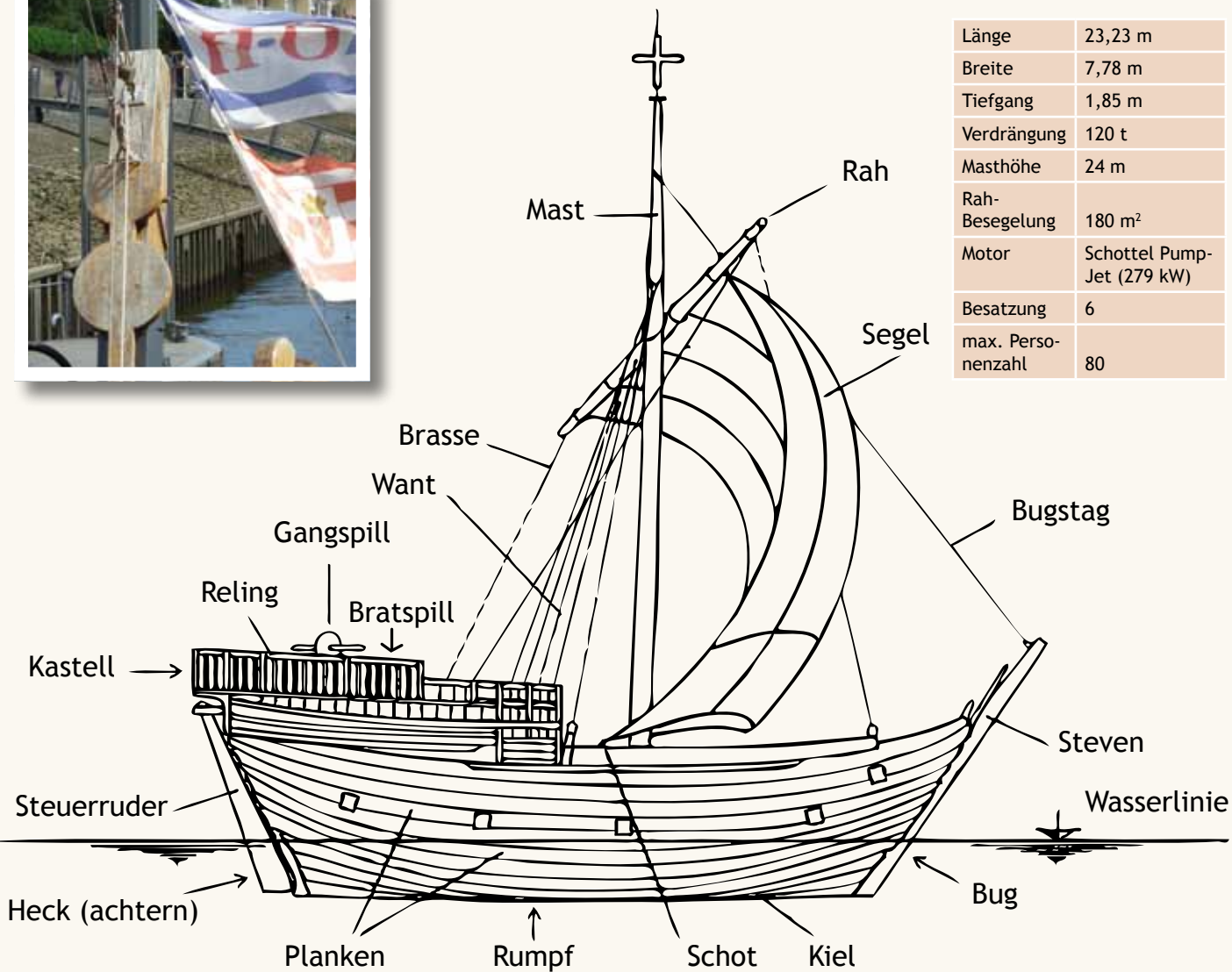
Bremen und Schlachte, Kupferstich des Verlages Merian (Ausschnitt), 1641





Die Roland von Bremen

Länge	23,23 m
Breite	7,78 m
Tiefgang	1,85 m
Verdrängung	120 t
Masthöhe	24 m
Rah-Besege- lung	180 m ²
Motor	Schottel Pump- Jet (279 kW)
Besatzung	6
max. Perso- nenzahl	80





Der Fund der Kogge (1962)

Bei Baggerarbeiten für eine Verbreiterung der Weser, damit sie als Wendebassin für den Europahafen genutzt werden konnte, fand man Hölzer eines gesunkenen Schiffes, dessen Teile zwar verstreut, aber anscheinend vollständig erhalten waren. Dieses Schiff war aber nicht ausreichend geteert und kalfatert, man fand darin keinen Ballast, aber Werkzeuge. Daraus muss man schließen, dass diese alte Kogge von seiner „Baustelle“ bei einem stürmischen Hochwasserereignis weggeschwemmt worden war und später im Sand versank.

Die Teile wurden geborgen, gesichtet, sortiert und zeitlich bestimmt. Seit 1972 wurden sie im neuen Schiffahrtsmuseum Bremerhaven nach inzwischen erstellten Plänen und Modellen zusammengebaut und in einem großen gläsernen Becken konserviert. Inzwischen steht die originale Kogge als sensationelles Schauobjekt frei im Raum: ein über 600 Jahre altes Schiff ist gerettet.



Holzchnitt von Martin Weigel
(Ausschnitt), 1550/1564



Der Nachbau

Nach diesen Plänen und Modellen konnte man eine Kogge auch neu bauen. Als erste machten dies die Bremerhavener mit ihrer „Ubena“, dann die Kieler nach Bremer Vorbild, und schließlich folgte in den Jahren 1996 bis 2000 der Bau der „Roland von Bremen“ durch die AUCCOOP, später die „Bremer Bootsbau“ in Vegesack. Dies wurde im Rahmen einer Fortbildungs- und Beschäftigungsinitiative möglich und alle, die dabei waren, sind stolz auf ihr Werk.



Zur Expo 2000 lag dann, finanziert durch den Bremer Senat, die Bundesagentur für Arbeit und aus Mitteln der Europäischen Union, eine „echte“ Kogge an der Schlichte.

Bald wurde sie dort und bei ihren Reisen in die Ostsee, nach Berlin und Köln zum Wahrzeichen und Botschafter Bremens. Sie erinnert an die große Hansezeit, an die über Jahrhunderte währende Schiffbautradition, an den Mut der Bremer Kaufleute und an das Geschick der Seefahrer.

Die „Roland von Bremen“ ist so getreu wie möglich ihrem Vorbild aus dem Jahre 1380 nachgebaut. Davon zeugen der ganze Schiffskörper aus massiver Eiche, die Aufbauten und das Steueruder, die alten Winden wie Bratspill und Gangspill, die schwere Rah und das Leinensegel.





Die Kogge ist ein Segelschiff, aber sie hat trotzdem einen Motor. Allerdings kann man bei der „Roland“ keine Schiffsschraube sehen, es sind zwei versetzte Pumpenjets im Bauch des Schiffes, die es vorantreiben. Als Zugeständnis an den gewünschten Liegeplatz, und zur Erweiterung des Fahrgebiets auch auf Flüssen (mit ihren Brücken) kann man den 24 m hohen Mast umlegen, mittlerweile mithilfe einer Hydraulik. Die Sicherheitsvorschriften im Fahrwasser der Weser und auf See erforderten diese aufwändigen Maßnahmen.

Die Kunst des Schiffbaus

Sehen Sie sich die Kogge genau an: die kräftig gearbeiteten Hölzer und Verbindungen, die ausgeklügelte Takelage, die Befestigung der Rah am Mast, und die zweckmäßigen Einbauten, wie z.B. das erste Wasserklosett an Bord eines Schiffes, erzeugen Staunen und Bewunderung für dieses Traditionsschiff. Die Kogge ist ein Denkmal der Schiffbau- und Hansegeschichte.

Man fühlt sich zurückgesetzt in die Zeit der Seefahrer und Kaufleute, und dies doch mitten in der Stadt, an der Schlachte, die heute eine Spaziermeile ist, und nicht mehr ein Arbeitsplatz für Handel und Wandel einer Großstadt.



Liegeplatz und Fahrten

Eigentümerin und Betreiberin der Kogge ist die Hal über Reederei an der Schlachte. Zum weiteren Geschäftsfeld von Hal über gehört die Bereederung von Fähren und Fahrgastschiffen auf der Weser und der Betrieb des Café Sand.

Die Gründung von Hal über (Gesellschaft für innovative Stadttouristik mbH) ist - wie vieles in Bremen - auf einen Verein zurückzuführen, der im Jahre 1984 zur Rettung der Sielwallfähre gegründet worden war.

Hal über betreut die Kogge an ihrem Stammpfad an der Schlachte in Bremen und organisiert Events und Fahrten mit der

Kogge, z.B. nach Berlin zur Überbringung der Kulturhauptstadtbewerbung (2004), zum Kirchentag in Köln (2007), zum 650sten Jahrestag des Beitritts Bremens zur Hanse (2008) und nach Danzig (2010).

So ist die Hansekogge „Roland von Bremen“ eine Botschafterin Bremens auf dem offenen Meer und in den Häfen.



Kommen Sie an Bord

Die Hansekogge ist als schwimmendes Wahrzeichen Bremens unterwegs. An seinem Liegeplatz an der Schlachte steht sie zur Besichtigung bereit.

Das Schiff gilt als Traditionsschiff und der Betrieb des Schiffes unterliegt bestimmten Bedingungen. Im Sinne der Richtlinien kann das Schiff auch gechartert werden. Die Einnahmen dienen ausschließlich dem Erhalt des Traditionsschiffes.

Die „Roland von Bremen“ wird so für Fahrten auf der Weser zur Verfügung gestellt und zu besonderen Gelegenheiten für Rundfahrten eingesetzt.



Text: Christof Steuer
Layout: bremer-vis-kom.de
Fotos: Hal över, H. Wanetschka,
Fehrfeldstudios

Literatur: Die Kogge, Gabriele Hoffmann und Uwe Schnall (Hrsg.) Convent-Verlag Hamburg (2003); Die Hanse. Lebenswirklichkeit und Mythos: Textband zur Hamburger Hanse-Ausstellung (1989); Die Schlachte. Friedrich Prüser. Bargmann Bremen (1957)

Information und Buchung

Hal över
Gesellschaft für innovative
Stadttouristik mbH
Schlachte 2, 28195 Bremen
Telefon (0421) 33 89 89
Telefax (0421) 33 89 881
E-Mail: willkommen@hal-oever.de

www.hal-oever.de