

Die Kogge – Bedeutung ihres Namens

Bei einem Besuch der Sonderausstellung „Versunken – entdeckt – gerettet; Schiffsfunde aus Mittelalter und früher Neuzeit“, die vom 20. April bis 16. September 2012 im Schwedenspeicher in Stade zu sehen ist, wird auch auf einer Schautafel auf den Begriff Kogge eingegangen. Es wird gefragt: „Was ist eigentlich eine Kogge? Warum sprechen einige Forscher derzeit vom „Lastschiff Typ Bremen“, wenn sie die Bremer Kogge meinen?“



Die Bremer Kogge auf einer Jugendbriefmarke aus dem Jahre 1977

Denkbar für die Umbenennung der „Bremer Kogge“ ist die unterschiedliche Deutung der Herkunft des Wortes Kogge.

Gustav Körting¹⁾ verweist auf „altitalienisch cocca, französisch coque, coche“, das er durch die Papias-Glosse caudica = navicula von lateinisch caudex – Baumstamm ableitet.

Er ist sich darin mit Walde und Hofmann²⁾ einig, die unter dem Schlagwort caudex, cōdex Baumstamm lat. navis cōdicāria als „abgeschlagener Baum, gespaltenes Holz“ anführen.

Im Georges³⁾ steht „caudica: ein aus einem rohen Baumstamme gemachter Kahn, das Kanu“ und O. Schrader⁴⁾ sagt: „caudex, eine Art von Schiff (eigentlich Stamm)“

Diesen Argumenten schließt sich „der Webster“⁵⁾ an, der unter cog⁴⁾ die Kogge von italienisch cocca aus lat. caudica ableitet.

Den umgekehrten Weg beschreitet Jan de Vries⁶⁾, der die romanischen Formen aus dem Germanischen ableiten möchte, die er zu Beule und Kugel stellt.

Eben diese Ableitung findet sich in den heute gebräuchlichen deutschen Herkunftswörterbüchern. So z. B. bei Wolfgang Pfeifer⁷⁾, Gerhard Wahrig⁸⁾ und auch im alten und neuen Duden Nr. 7 (Herkunftswörterbuch)⁹⁾.

Dass sich die Autoren von Schiffsbüchern oder –aufsätzen an die gängigen Herkunftswörterbücher halten, ist allzu verständlich. Und so kommt es leicht dazu, dass sie bei dem Begriff Kogge die gedrungene, rundliche Form dieses Schiffstyps im Hinterkopf haben.

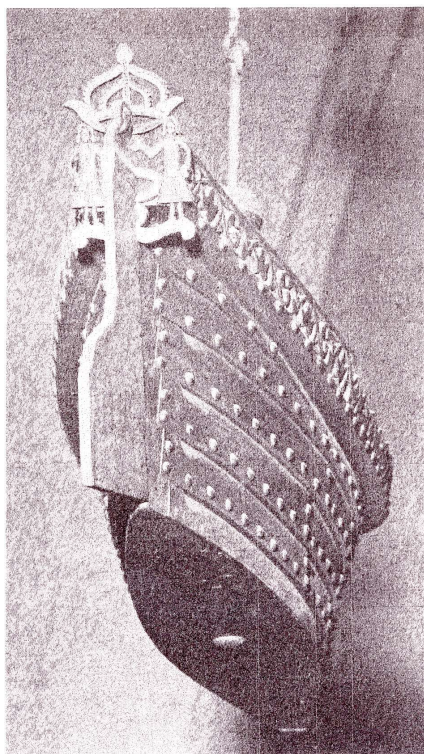
So führen z. B. A. Dudzus und A. Köpke¹⁰⁾ in ihrem „Das große Buch der Schiffstypen“ unter Kogge an: „Kuggon“ oder „Kukkon“ – gekrümmtes, eingewölbtes Gefäß oder gewölbtes Schiff“.

In der Regel wird auf die gedrungene Form des hanseatischen Lastschiffes hingewiesen, das etwa ein Breiten-Längenverhältnis von 1:3 habe, welche Form dann als rundlich angesehen wird und zum Begriff Kog = Kugel führe.

Nun wissen Schiffsforscher jedoch, dass - wie auch sonst im Leben - die Technik voranschreitet und Moden sich ständig ändern. So bleiben alte Schiffsnamen erhalten, aber die Form und das Aussehen der Schiffe sind ständigem Wandel unterworfen.

Für die Kogge hat Ole Crumlin-Pedersen in seinem Aufsatz: „Cog - Kogge – Kaag“¹¹⁾ aufgezeigt, dass die Kogge im frühen Mittelalter ein eher längliches Plattbodenschiff war, was z. B. sehr gut an dem Kaag – Modell in der Kirche von Nibe zu erkennen ist. An eine Kugelform ist hier nicht im Geringsten zu denken.

Dem schließt sich Sven Kalmring³⁸⁾ an.



Kaag-Modell in der Kirche zu Nibe, Dänemark
Nach Ole Crumlin-Pedersen, 1965, S. 91 (Fig.6)
Dieses Schiff hat keineswegs eine kugelige Form.

Ist nun der Name Kogge aus dem Lateinischen herzuleiten? Ausgeschlossen ist dies nicht. Wir brauchen nur an die Pünke, engl. punt(-boat) zu denken, deren Name sich bekanntlich von lat. pons, pontem = Brücke ableitet, und somit das Brückenschiff bedeutet, ebenso wie die spätere Ableitung Ponton.

Seeleute waren viel unterwegs und so konnten Seefahrtswörter weite Strecken wandern. Die Namen der Zille / Zülle und des Prahms z. B.¹²⁾, beides plattbodige Binnenschiffe, stammen aus dem Slawischen, wobei die Zille mit russisch Tscholn (Чёлн) – Nachen, Kahn¹³⁾ übereinstimmt und zu litauisch kelmas, lettisch celms – Baumstamm, lit. kelnas – Fähre, Kahn und mit ahd. Schalm – Schiff, Leiste, Schwert und dt. Holm – Balken zusammengehören, die alle zu der Wurzel *skel- - spalten, schneiden zu stellen sind.

Da durch die frühen länglichen Plattboden-Koggen eine Ableitung von der Wurzel gēu- biegen, krümmen, beugen, Kugel, höchst unwahrscheinlich ist, bliebe eigentlich nur eine Herleitung aus dem Lateinischen. Doch es gibt noch eine weitere Möglichkeit der Herleitung. Wir kennen die niederdeutsche Bezeichnung Kaak für den Schandpfahl bzw. Pranger. Dieses Wort ist nach Kluge / Seebold¹⁴⁾ mit dem Wort Kegel verwandt, das eine Verkleinerung von

Kag ist (*kagila). Kag bedeutet noch heute dialektisch Kohlstrunk¹⁵⁾. Im Litauischen bezeichnet man mit dem urverwandten Wort žaginys den Pfahl, Pfosten und mit žāgas den Heuschober. Dabei muss man wissen, dass Bezeichnungen für Heuschober mehrfach aus Pfahlwörtern entstanden sind, (z. B. niederdt. Stāk'n, m. Holzstange und Haufen, Schober¹⁶⁾, Heustock, Heustadl) weil das Heu ursprünglich auf der Wiese um einen senkrecht eingegrabenen Pfahl herum aufgepackt wurde, damit es bei starkem Wind nicht weggeweht wird. Litauisch žāgas ist also auch ein Pfahlwort.

Wenn auch Rosemarie Lühr¹⁷⁾ die ursprüngliche Bedeutung von Kegel / Kaak in etwas Rundem, Abgeschlagenem sieht, so gibt sie doch u. a. die Bedeutung Pfahl an. Und auch Eduard Kück¹⁸⁾ gibt als „Grundbedeutung Pfahl“ an, während Jürgen Udolph¹⁹⁾ als Grundbedeutung für die Verkleinerungsform Kegel „Knüppel“ oder „Stock“ angibt, was für das nicht verkleinerte Wort Kaak die Bedeutung Pfahl bestätigt.

Während Walde und Hofmann lat. caudex von cūdō, -ere – schlagen und navis cōdicāria im Sinne von „abgeschlagener Baum, gespaltenes Holz“ herleiten, ist die Etymologie von Kaak, Kegel nach Kluge / Seebold unklar, nach Julius Pokorny jedoch zu ġegh-, ġogh- - Ast, Pfahl, Busch (S. 354) zu stellen.

Beide, die lateinische wie auch die germanische Ableitung gehen auf die Bedeutung Pfahl, Ast zurück, wobei die lateinische Erklärung zusätzlich die Deutung „Gespaltenes“ beinhaltet.

Spaltwörter bei Schiffsbezeichnungen sind nicht selten. Max Vasmer²⁰⁾ stellt russisch Tscholn zu dt. Holm und damit zur Wurzel skel- schneiden, spalten.

Das Wort Boot setzen sowohl Ferdinand Holthausen²¹⁾ wie auch der neue Duden Nr. 7 (Herkunftswörterbuch)²²⁾ zu beißen, indogerm. bheid- hauen, spalten.

Das Schiff des nordischen Gottes Freyr heißt Skiðblaðnir²³⁾ und ist zu altisländisch skeið- Scheit, gespaltenes Holz, zu stellen.²⁴⁾

John Lindow²⁵⁾ sagt: „Skidbladnir means something like ‚put together using thin pieces of wood.‘“, wobei er das „skið-“ auf die Holz*scheite* bezieht, aus denen das Schiff zusammengesetzt ist. Auf ein solches Schiff: „Das erste aus mehreren Hölzern zusammengesetzte Boot in Europa nördlich der Alpen“ verweist Detlev Ellmers.²⁶⁾

Der Schelch / Schellich²⁷⁾ ist ebenso wie der Schalm und die Schalen auf der Oder zur Wurzel skel- spalten zu stellen und nach dem Duden Nr. 7²⁸⁾ gehört das Wort Schiff zur indogermanischen Wurzel skēi- scheiden, trennen.

Auch der Schiffsname Plite / Pleit wird wohl auf ein Spaltwort zurückzuführen sein. Und ob skúta / Schute wirklich zu skjota- schießen, rennen zu stellen ist, wie Rudolf Simek²⁹⁾ meint, und nicht zu skēu-(t)- schneiden, trennen³⁰⁾, mag bezweifelt werden.

Wie sind nun diese Spaltwörter bei Schiffsnamen zu erklären?

Einige Sprachforscher möchten an das „Ausschneiden, Aushöhlen“ des Einbaums denken, etwa entsprechend dem englischen dugout für Einbaum, wobei aber zu bedenken ist, dass dug- kein Spalt- oder Schneidewort ist.

Auch an die *Spalt*bohlen wäre zu denken, mit denen man die Einbäume durch Setzborde vergrößert hat. Detlev Ellmers³¹⁾ erwähnt solch einen „Plankengang“, durch den „ein Einbaum zum Plankenboot“ wird.

Auch der Bau des gesamten Schiffs aus *Spalt*bohlen, im Unterschied zum Einbaum, wäre eine mögliche Erklärung der Spalt-Schiffsnamen, etwa entsprechend den Schiffsnamen „Dielenschiff“³²⁾ bzw. „Dielenboot“³³⁾ und „Bullschiff“³⁴⁾ bzw. Bull’n³⁵⁾ (Schiff aus Bohlen gefertigt).

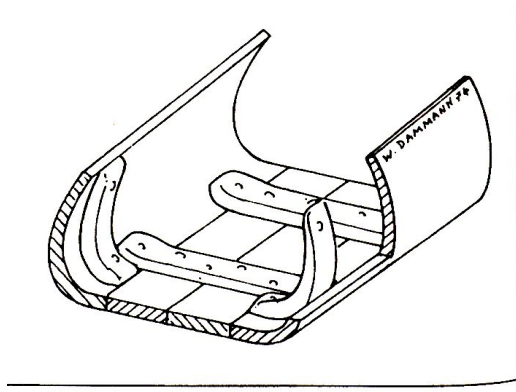
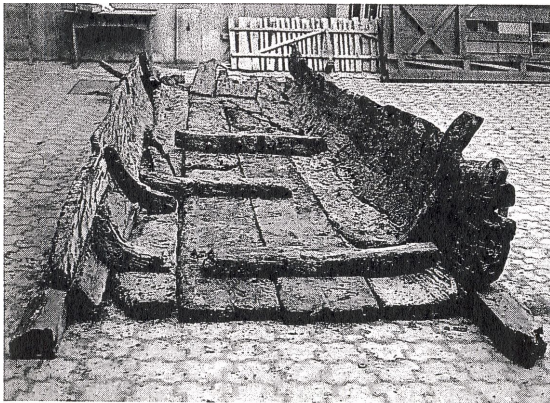
Die Erklärung, die mich am meisten anspricht, ergibt sich aus der Längsspaltung des Einbaums, der dann mit zwischengefügten Bodenplanken verbreitert wurde.

In seinem Aufsatz „Fellboote, Einbäume, Schiffe“ macht D. Ellmers³⁶⁾ diese Technik anhand eines kleinen „Oberländers“ aus dem 13./14. Jahrhundert deutlich.

Hier haben wir unsere Erklärung für Schiffsnamen aus Spaltwörtern.

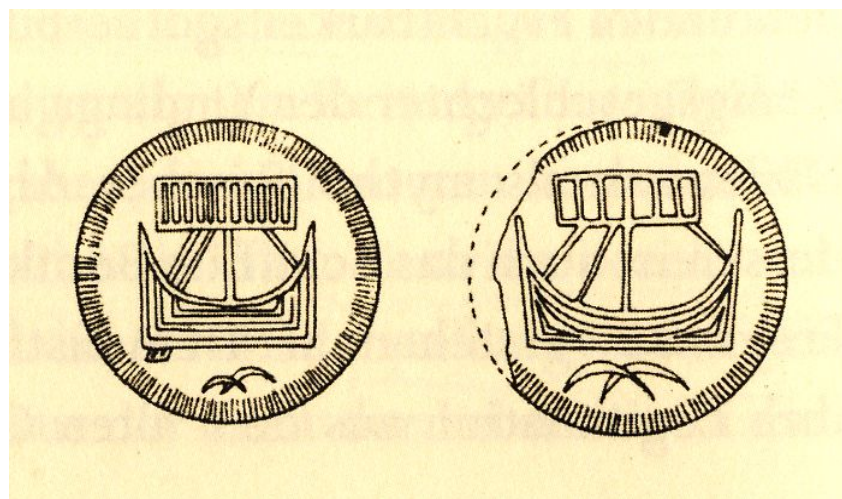
Wenn nun aber Baumstamm / Pfahl wie bei lat. caudica oder navis cōdicāria oder wenn Kogge zu Kaak / Kegel gestellt wird und Pfahl / Pfosten / Ast zugrunde gelegt wird, bleibt uns eigentlich nur eine Herleitung des Wortes Kogge von dem Einbaum. Da Ole Crumlin-Pedersen³⁷⁾ den Schiffstyp Kogge bereits für das 6., 7. Jahrhundert wahrscheinlich macht (S. 143 f.), wäre dies nicht unmöglich.

Sieht man sich jedoch die frühesten Abbildungen der Kogge an, ist das am meisten ins Auge fallende Merkmal der Kogge der gerade, balkenartige Steven an Bug und Heck, der wie ein Baumstamm die Planken hält.



D. Ellmers zeigt hier die geborgenen Teile eines „Oberländers“ aus dem 13./14. Jahrhundert und die entsprechende schematische Zeichnung von W. Dammann (rechts)
 Siehe Anm. 36! Der gesplattene Einbaum wird durch eingefügte Bodenplanken verbreitert.

Schon das Wrack von Kollerup aus der nordjütischen Jammerbucht aus der Zeit um 1150, dem Sven Kalmring³⁸⁾ schon „typische Merkmale einer Kogge“ zubilligt, hatte den geraden Steven und auch auf den in Haithabu gefundenen Münzen aus der 1. Hälfte des 9. Jahrhunderts sind diese geraden Steven markant und deutlich zu erkennen.³⁹⁾



Die von Christian Radtke abgebildeten Münzen aus dem Bootskammergrab von Haithabu, .
 1. Hälfte 9. Jahrhundert, zeigen deutlich die balkenförmigen Steven der Koggen.

Wenn die Steven auf Siegeln und Münzen oftmals gerundet abgebildet sind, so ist dies sicher der runden Form dieser Kleinplastiken zu schulden.

Sehr schön gerade Stevenpfosten zeigt auch die Bremer Kogge, von der bei Per Hoffmann⁴⁰⁾ wunderschöne Abbildungen zu bewundern sind; aber auch auf dem Bild ‚Koggen im Sturm‘⁴¹⁾ zeigt sich deutlich dieses typische Konstruktionsmerkmal.



‚Kogge im Sturm‘, Sächsische Weltchronik, zweite Hälfte des 13. Jahrhunderts
Staats- und Universitätsbibliothek Bremen: MS a 0033 fol. 57 r
Nach D. Ellmers: Alltag auf Koggen. Siehe Anm. 41!

Da die Erklärung des Namens der Kogge aus der „kugeligen“ Form wegen der länglichen, plattbodigen Formen dieses Schiffstyps im frühen Mittelalter ausscheidet, bleibt die Erklärung aus einem Spaltwort oder aber aus einem Wort für Baumstamm, Balken, was gut zu den typischen geraden Stevenpfosten passt, die sich auf mittelalterlichen Abbildungen ebenso wie bei der Bremer Kogge deutlich zeigen. Es besteht daher kein Grund, die letztere in „Lastschiff Typ Bremen“ umzubenennen.

Nun tritt Carsten Jahnke⁴²⁾ mit guten Gründen dafür ein, dass man im 13. Jahrhundert unter dem Begriff Kogge „keinen bestimmten Bautyp, sondern eine Größenordnung verstanden hat“. Das mag durchaus so sein. Man hat für die Küstenschiffahrt den Koggentyp bevorzugt und weil es umso mehr einbrachte, je mehr man transportieren konnte, hat man diesen zu der Zeit am besten geeigneten Schiffstyp vergrößert (der „liburna“ analog von 12 Last an aufwärts; S. 310 f.).

Das alles sagt jedoch nichts über die Etymologie des Wortes Kogge aus und auch nicht darüber, was die Schiffsbaumeister des 13. Jahrhunderts für das Wesentliche einer Kogge ansahen. Wenn Reinhard Paulsen⁴³⁾ für diese Küstentransportschiffe als bestimmende Merkmale „Klinkerbeplankung, einmastig, gerader Steven, platter, kraweelbeplankter Mittelteil des Bodens, hochbordig, aus der Bordwand ragende Querbalken, umgeschlagene Eisennägel, Kalfaterung mit Moos und Sinteln“ angibt, dann ist dies unsere heutige Rückschau. Vieles davon waren wohl einfach Dinge, die für die damalige Zeit ganz selbstverständlich und für die Küstenschiffahrt sinnvoll und somit Stand der Technik waren und nicht allein als zur Kogge gehörig erachtet wurden.

Carsten Jahnke spricht in seinem Aufsatz nicht von *der* Kogge, sondern von *dem* Koggen. Das bleibt ihm natürlich unbenommen; wenn er aber schreibt (S. 306): „...beim Begriff ...der Kogge, wie der Begriff auch fälschlicher Weise gebraucht wird“, dann muss dem widersprochen werden.

Es gibt Wörter, die sowohl ein weibliches als auch ein männliches Geschlecht haben. So steht z. B. „die Hacke“ neben „dem Hacken“, „die Socke“ neben „dem Socken“, „die Knagge“ neben „dem Knaggen“. Wenn der Duden die männlichen Formen heute als „mundartlich“ bezeichnet, dann sagt dies nur, dass von den meisten Deutschen in den meisten Landesteilen Deutschlands diese Wörter heute in der weiblichen Form ohne End-n gebraucht werden. Es gibt hier kein Richtig und kein Falsch; es zählt nur der Sprachgebrauch.

Für das Wort „Carport“ gibt der Duden ausschließlich das männliche Geschlecht an, sicher weil es von dem lateinischen Wort „portus“ (Hafen) abgeleitet ist, das aber zu dem weiblichen lateinischen Wort „porta“ (Tür) zu stellen ist. Heute verwenden nur noch Puristen bei Carport den männlichen Artikel. Und auch wenn sie sich dabei sehr wohl und überlegen fühlen, sie werden gemeinsam mit dem männlichen Artikel bei Carport aussterben.

Die mehrsilbigen Wörter auf -age im Französischen sind sämtlich männlich. Es heißt z. B. *le courage*, *le bagage*, *le garage*. Als die Deutschen diese Wörter aus dem Französischen übernahmen, wandelten sie – wegen des «e» am Wortende – das Geschlecht und machten sie weiblich. Wenn jetzt jemand käme und sagte, diese Wörter seien „fälschlicher Weise“ weiblich, man müsse doch *der* Garage, *der* Courage und *der* Bagage sagen, so würde man ihn müde belächeln.

Natürlich hat Carsten Jahnke Recht: Es gab die männliche Form „der Koggen“, vielleicht war sie sogar die überwiegende. Noch heute sprechen wir in Norddeutschland vom Schandpfahl als von *dem* Kaak. Da sich jedoch, ebenso wie bei Socke, Hacke, Knagge, heute auch bei Kogge die weibliche Form durchgesetzt hat, sollte sich auch Carsten Jahnke dem wohl oder übel beugen, damit er nicht Gefahr läuft, sich zu einem Don Quijote zu machen.

Alles in allem ist auch aus Carsten Jahnkes Aufsatz nicht ersichtlich, dass der von Detlev Ellmers⁴⁴⁾ angewandte Begriff Lastschiff „Typ Bremen“ die Bremer Kogge genauer fasst als der bisher allgemein gebrauchte Begriff „Bremer Kogge“.

Anmerkungen:

- 1) Körting, Gustav: Lateinisch-romanisches Wörterbuch. Paderborn 1901, Sp. 225
- 2) Walde / Hofmann: Lateinisches etymologisches Wörterbuch. 1. Band, Heidelberg 1982, S. 186
- 3) Georges, Karl Ernst: Ausführliches lateinisch-deutsches Handwörterbuch, 1. Band, Bearb. von Heinrich Georges, Hannover 1913, Nachdruck Darmstadt 1998, Sp. 1037
- 4) Schrader, O.: Reallexikon der indogermanischen Altertumskunde. Straßburg 1901, S. 714 (unter Schiff, Schifffahrt)
- 5) Webster's Encyclopedic Unabridged Dictionary of the English Language. New York / Avenel 1983, S. 286, unter cog⁴
- 6) Vries, Jan de: Nederlands Etymologisch Woordenboek, Leiden / New York / Köln (Brill) 1997, 1. Ausg. 1971, S. 343
- 7) Etymologisches Wörterbuch des Deutschen. Erarbeitet im Zentralinstitut für Sprachwissenschaft, Berlin unter Leitung von Wolfgang Pfeifer, ²1995, S. 687
- 8) Wahrig, Gerhard: Deutsches Wörterbuch. Gütersloh / München 1991, S. 760
- 9) Duden Nr. 7 (alt), Herkunftswörterbuch. Mannheim, Wien, Zürich 1963, S. 343 und
Duden Nr. 7 (neu), Herkunftswörterbuch, Mannheim, Leipzig, Wien, Zürich, 2001, S. 425

- 10) Dudszus, Alfred /Alfred Köpcke: Das große Buch der Schiffstypen, Augsburg (Weltbild-Verlag) 1995, S. 161
- 11) Crumlin-Pedersen, Ole: Cog - Kogge – Kaag. Træk af en frisisk skipstypes historie. In: HSMKÅ 1965, S. 81-144
- 12) Goedel, Gustav: Etymologisches Wörterbuch der deutschen Seemannssprache Kiel und Leipzig 1902, S. 365
- 13) Vasmer, Max: Russisches etymologisches Wörterbuch, Band III, Heidelberg (Universitätsverlag Winter) ³2008, S. 311 und Tschernich, R. Ja. = Черных, Р. Я.: ИСТОРИКО-ЭТИМОЛОГИЧЕСКИЙ СЛОВАРЬ, Band II, Moskau 1994, S. 377. Siehe zu чёлн auch das Wort Щель = Spalt, Ritze! (Tschernich S. 432)
- 14) Kluge, Friedrich / Elmar Seebold: Etymologisches Wörterbuch der deutschen Sprache. 22. Aufl., Berlin / New York (Walter de Gruyter) 1989, S. 364
- 15) wie Anm. 6, S. 290
- 16) Kück, Eduard: Lüneburger Wörterbuch, 3. Band, Neumünster (Wachholtz-Verlag) 1962, Sp. 254 f.
- 17) Lühr, Rosemarie: Expressivität und Lautgesetz im Germanischen. Heidelberg 1988, S. 288 f. (unter 116. *kaggan, *kagga-)
- 18) Kück, Eduard: Lüneburger Wörterbuch, Band 2, (Wachholtz) 1962, Sp. 66
- 19) Udolph, Jürgen: Professor Udolphs Buch der Namen. München ³2005, S. 224
- 20) wie Anm. 13, S.311
- 21) Holthausen, Ferdinand: Altenglisches etymologisches Wörterbuch. Heidelberg ³1974, S. 16
- 22) wie Anm. 9, S. 106
- 23) Simek Rudolf: Lexikon der germanischen Mythologie.²1995, S. 370
- 24) Holthausen, wie Anm. 21, S. 274

- 25) Lindow, John: Norse Mythology. (Oxford University Press) S. 271. Lindow sagt: "Skidbladnir means some thing like 'put together using thin pieces of wood.", wobei er das "skið-" auf die *Holz-scheite* bezieht, woraus das Schiff zusammengesetzt ist. Auf ein solches Schiff: „Das erste aus mehreren Hölzern zusammengesetzte Boot in Europa nördlich der Alpen“ verweist Detlev Ellmers.²⁶⁾
- 26) Ellmers Detlev: Vor- und frühgeschichtlicher Boots- und Schiffbau in Europa nördlich der Alpen. In: Archäologische und philologische Kommission für Altertumskunde M. Göttingen 1983, S. 471-534, hier S.486-488
- 27) Kluge, Friedrich: Seemannssprache. Halle /S., 1911, S. 685
- 28) wie Anm. 9, S. 715
- 29) Simek, Rudolf: Die Schiffsnamen, Schiffsbezeichnungen und Schiffskennningar im Altnordischen. Wien (Verlag Karl M. Halosar), 1982, S. 170 f.
- 30) Pokorny, Julius: Indogermanisches etymologisches Wörterbuch. 1. Band, Tübingen u. Basel (Fracke-Verlag), ³1994, S. 954 (6. skēu-(t-))
- 31) Ellmers, Detlev: Frühe Schifffahrt in West- und Nordeuropa. In: Zur geschichtlichen Bedeutung der frühen Seefahrt. Hrsg. von H. Müller-Karpe. München 1982, S. 163-190, hier S. 171
- 32) Hansen, Clas Broder u. Peter Knuth: Lexikon der Segelschiffstypen. Oldenburg 1987, S. 29
- 33) Dudzus, Alfred u. Alfred Köpcke: Das große Buch der Schiffstypen. Augsburg 1995, S. 86
- 34) Hamburgisches Wörterbuch, 3. Lieferung. Hrsg. von Hans Kuhn und Ulrich Pretzel, bearb. von Käthe Scheel. Neumünster (Karl-Wachholtz-Verlag) 1960, Sp. 376 f.
„Bullboot“ geben Dudzus / Henriot / Krumrey: Das große Buch der Schiffstypen. „2. Aufl., Berlin 1987, S. 70, allerdings als „ein mit Büffel- oder Bisonhaut überspanntes Korbboot bei nordamerikanischen Indianerstämmen“ an. Es hat mit unserem Bullschiiff und Bullen nichts zu tun.
- 35) Kück, Eduard: Lüneburger Wörterbuch, 1. Band, Neumünster (Karl-Wachholtz-Verlag) 1942, S. 258
- 36) Ellmers, Detlev: Fellboote, Einbäume, Schiffe. In Archäologie in Deutschland, Heft 2, 1986, S. 28-37
- 37) Crumlin-Pedersen, Ole: Cog – Kogge – Kaag. Træk af en frisisk skib-types historie. Helsingør 1965; <http://www.maritime-museum.dk/videnscenter/documents/1965> (oder wie unter Anm. 11)
- 38) Kalmring, Sven: Schiff, Hafen, Stadt. In C. v. Carnap-Bornheim u. Chr. Radtke (Hrsg.): Es war einmal ein Schiff. Hamburg (marebuch) 2007, S. 171-204, hier S. 180.

- Kalmring spricht allerdings von „leicht gebogenen Stevenpfosten“, S. 179
39) abgebildet bei Christian Radtke: Das Bootkammergrab von Haithabu. Jenseitsbilder eines dänischen Königs in der Wikingerzeit. In: C. v. Carnap.Bornheim u. Christian Radtke (Hrsg.): Es war einmal ein Schiff. Hamburg (marebuchverlag) 2007, S. 205-220, hier S. 218
40) Hoffmann, Per: Ein Schiff mit vielen Gesichtern. In: Gabriele Hoffmann und Uwe Schnall (Hrsg.): Die Kogge. Sternstunde der deutschen Schiffsarchäologie. Hamburg (Convent-Verlag) 2003, S. 12-17
41) Koggen im Sturm aus der Sächsischen Weltchronik, zweite Hälfte des 13. Jahrhunderts. Staats- und Universitätsbibliothek Bremen: MS a 0033 fol. 57 r. Nach Detlev Ellmers: Alltag auf Koggen – Nach Bildern, Funden und Texten. In: Hoffmann u. Schnall (Hrsg.): Die Kogge Hamburg 2003, S. 162-193, hier S. 163
42) Jahnke, Carsten: Koggen und kein Ende. Anmerkungen zu den Thesen von Reinhard Paulsen und Detlev Ellmers. In: Zeitschrift für Lübeckische Geschichte, Band 91, 2011, S. 305-320
43) Paulsen, Reinhard: Die Koggendiskussion in der Forschung. Methodische Probleme und ideologische Verzerrungen. In: Hansische Geschichtsblätter 128, 2011, S19-112, hier S. 96
44) Ellmers, Detlev: Koggen kontrovers. In: Hansische Geschichtsblätter 128, 2011, S. 113-140, hier S. 7

Moisburg, den 20.5.2012

3., erweiterte Auflage: 1. 8.2012

Reinhard Dzingel
Am Hexenberg 25
21647 Moisburg

Tel.: 04165 6465

E-Mail: reinhard.dzingel@gmx.de