



Horst D. Schulz

Schiffers- streit

**Ein historischer Roman
aus der Zeit 1565 - 1611**



SPICA

Impressum

© Spica Verlag GmbH

1. Auflage als E-Book

Alle Rechte vorbehalten. Das Werk darf – auch teilweise –
nur mit Genehmigung des Verlages wiedergegeben werden.

Bildrechte Wikipedia

Autor: Prof. Dr. Horst D. Schulz

Für den Inhalt des Werkes zeichnet der Autor selbst verantwortlich.
Ähnlichkeiten mit lebenden Personen wären zufällig und unbeabsichtigt.

Gesamtherstellung: Spica Verlag GmbH

ISBN 978-3-98503-098-9

Schifferstreit, ein historischer Roman

Ein von Clawes Holste geschriebener Bericht wurde zufällig bei Ebay entdeckt und ersteigert. Er war dort als weitestgehend unleserlicher Text aus dem 17. Jahrhundert über den Ort Warnemünde beschrieben, und es war eine erste Seite schlecht fotografiert abgebildet. Was mich besonders zum Kauf motivierte, war auf dieser dargestellten Seite des Textes eine offensichtlich später in einer jüngeren Handschrift eingetragene Notiz, in der ich den Namen „Lenck“ zu erkennen glaubte. Meine Mutter war eine in Warnemünde geborene „Lenck“ und ihre Familie stammte aus Rostock. Sollte hier für mich ein Stück Familiengeschichte greifbar werden? Für die Summe von 241 Euro erfolgte letztlich der Zuschlag.

Die insgesamt 312 eng beschriebenen Seiten stellten sich wirklich als anfänglich schwer leserlich heraus. Außerdem war der Text in einer seltsamen Mischung aus etwa drei Vierteln Niederdeutsch und einem Viertel Hochdeutsch geschrieben. Wurde im Rostock des sechzehnten und siebzehnten Jahrhunderts wirklich so gesprochen und geschrieben? Auch an die eigenwillige und keineswegs einheitliche Orthographie musste ich mich mühevoll gewöhnen. Ein längeres Studium der eigentlich sehr sauber geschriebenen Handschrift machte mich jedoch nach einiger Zeit so gut mit Schrift und Sprache vertraut, dass ich den Text immer leichter und flüssiger lesen konnte.

Dabei wurde es bald sehr spannend, denn der sehr ausführliche und detailreiche Bericht enthielt die an Abenteuern und merkwürdigen Ereignissen reiche Lebensgeschichte eines Warnemünder Schiffers über den Zeitraum von 1565 bis 1611, der inzwischen nach Rostock umgesiedelt war. Beschrieben wird damit die Zeit des berühmten Schifferstreits zwischen der mächtigen Hansestadt Rostock und dem nach Selbständigkeit

strebenden kleinen Ort Warnemünde. In der spannenden Lebensbeschreibung des Claves Holste berichtet also einer der ganz unmittelbar Beteiligten.

Der Bericht des Claves Holste beginnt im Jahre 1565 mit der Feier zu seiner evangelischen Konfirmation. Diese Feier ist gleichzeitig der Abschied von Eltern und Geschwistern, weil er nur wenige Tage später als Schiffsjunge auf einem der Warnemünder Schiffe seine Seefahrtszeit beginnen wird. Am Ende des Berichts wird Claves Holste nach Rostock umgesiedelt sein und im Jahre 1611 als dann 60jähriger Schiffer auf sein Leben im Schifferstreit zwischen Warnemünde und Rostock zurückblicken. Dabei kann er inzwischen die Anliegen und Argumente beider Parteien verstehen und rückblickend jeweils auch würdigen.

Von Anfang an war ich überzeugt, dass diese Lebensgeschichte des Claves Holste unbedingt veröffentlicht werden musste. Ich war mir sicher, jeder an unserer frühneuzeitlichen Geschichte auch nur leidlich Interessierte würde diesen Bericht spannend finden. Aber in welcher Form sollte eine solche Veröffentlichung erfolgen? Nur einfach den handschriftlichen Text Buchstabe für Buchstabe in eine heutige Schrift übertragen? Dann hätte jeder Leser sich erst ebenso mühevoll wie ich in die merkwürdige Orthographie und das seltsame Sprachgemisch hineinfinden müssen. So manch einer hätte wahrscheinlich bald aufgegeben und zu einer leichter verständlichen Lektüre gegriffen.

Nach einigen noch wenig befriedigenden ersten Versuchen habe ich mich schließlich für eine Erzählung entschieden, in der Claves Holste uns sein Leben in der Ich-Form berichtet. So wird nun dem geneigten Leser ein Buch vorgelegt, das als ganz normaler historischer Roman gelesen werden kann. Und so ganz nebenbei ist es ein Bericht über den im sechzehnten Jahrhundert begonnenen

Schifferstreit zwischen Rostock und Warnemünde, den uns ein Schiffer erzählt, der ganz unmittelbar beteiligt war.

Nicht nur Schrift, Orthographie und Sprache mussten in die heutige Zeit übertragen werden. Auch die Namen fast aller Orte und Personen, die Bezeichnungen vieler Gegenstände, hauptsächlich seemännische Begriffe mussten in eine heute verständliche Form gebracht werden. Und ich muss gestehen, dass an einigen - hoffentlich nicht wichtigen Stellen - auch über das eine oder andere Wort, ja sogar über einen Halbsatz hinweggegangen wurde, weil ich es im Original einfach nicht verstanden hatte. Auch mussten immer wieder Passagen erläuternd hinzugefügt werden, wo eine Sache oder ein Vorgang für Clawes Holste so selbstverständlich war, dass er eine weitere Erklärung wohl für überflüssig hielt.

Selbst den Vornamen des berichtenden Schiffers habe ich leicht verändert. So musste aus einem Clawes Holste der alten Schreibweise heute ein Klaus Holste werden, der uns seinen ungewöhnlichen Lebensweg hier berichtet.

HDS, Warnemünde, im Sommer 2020

Der Bericht des Klaus (Clawes) Holste



22. April 1565, Ostern

Meine Fahrzeit als Seemann begann bald nach meinem vierzehnten Geburtstag, nur wenige Tage nach dem Osterfest. Traditionell wurde seit Menschengedenken dieser wichtige Einschnitt im Lebenslauf eines Jungen in allen Warnemünder Familien mit großem Aufwand gefeiert. Besser als an die Feier erinnere ich mich jedoch an die vorausgegangenen langen und heftigen Streitereien, weil früher im Zusammenhang mit der Firmung der Beginn unseres Lebens als Erwachsene gefeiert wurde. Die in der alten katholischen Kirche übliche Firmung war aber nach den neuen Regeln des Herrn Doktor Martin Luther aus Wittenberg abgeschafft worden, und niemand wusste so recht, was anstelle dessen in unserer lutherischen Kirche mit den Mädchen und Jungen geschehen sollte.

Die Firmung war immer in einer besonderen Messe am Sonntag nach Ostern erfolgt. Der neue Warnemünder Pastor bestand aber darauf, dass es das Sakrament der Firmung nach der lutherischen Ordnung nicht mehr gäbe und schüttelte immer nur mit dem Kopf, wenn man ihn auf so etwas ansprach. Unsere Warnemünder Ältesten waren aber überzeugt, ohne einen ganz besonderen kirchlichen Segen sollten die jungen Menschen nicht in das selbständige Leben eintreten und schon gar nicht auf die großen und stets auch gefährvollen Seereisen geschickt werden.

Die Lösung des Problems wusste schließlich ein gelehrter Herr von der Rostocker Universität. Er hatte erfahren, dass in anderen deutschen Landen eine evangelische Konfirmation gefeiert wurde, die nicht den Lehren des Doktor Martin Luther widersprach. Dazu mussten wir eine Zeitlang in der christlichen Heilslehre unterwiesen werden, und nach den Wochen des Unterrichts wurde geprüft, ob wir auch alles noch richtig wussten. Ich glaube, ich war bei dieser Prüfung einer der Besten,

obwohl auch ich höchstens ein Viertel von all den vielen kirchlichen und biblischen Einzelheiten behalten hatte. Trotzdem haben alle bestanden, denn am Ende genügte es, wenn wir auf die Frage, ob wir an den Herrn Jesus Christus als unseren Erlöser von allem Bösen glaubten, mit einem kräftigen „Ja“ antworteten. Dann wurde uns im Gottesdienst am Sonntag vor Ostern, am Palmsonntag, als Segen und zur Vergebung unserer Sünden vom Pastor die Hand aufgelegt, und wir erhielten zum ersten Mal Brot und auch Wein des heiligen Abendmahles.

Groß feiern durften wir am Palmsonntag selbstverständlich noch nicht, denn es war doch der Beginn der stillen Karwoche. So gab es die große Konfirmationsfeier erst nach dem Gottesdienst des Osterfestes. Und dagegen, dass dann genauso gefeiert wurde wie früher bei der Firmung, dagegen hatte der Herr Doktor Luther schließlich nichts gehabt. Alle Verwandten und guten Freunde der Familie waren zur Feier eingeladen – das waren bei uns schon fast vierzig Personen.

Damit tauchte aber schon das nächste Problem auf, denn wir waren in unserem Jahrgang in Warnemünde neunzehn Konfirmanden, acht Mädchen und elf Jungen. In manchen Familien gab es etwas weniger, in anderen aber auch noch mehr Gäste als bei uns, so dass an diesem Tag fast alle Warnemünder irgendwo eine Konfirmation feierten. Manche waren auch bei zwei, drei oder sogar vier Familien eingeladen. Die mussten ihre Beteiligungen dann sorgfältig auf die verschiedenen Mahlzeiten in den unterschiedlichen Häusern verteilen, denn so eine Einladung konnte man selbstverständlich nicht ausschlagen. Das wäre als sehr unfreundlich empfunden worden. Dabei kam ganz selbstverständlich heraus, dass an mehr als nur einem Tag mit mehreren Mahlzeiten gefeiert wurde.

Als es bei uns gegen Abend am zweiten Tag schon etwas ruhiger geworden war, nahm mich mein Vater, der Schiffer Jochim Holste, beiseite und teilte mir das mit, worauf ich

schon seit Tagen und Wochen gewartet hatte. Er redete mich dabei mit „min Jung“ an, was nur ganz selten geschah. Ich wusste also, dass er mir etwas ganz Besonderes mitzuteilen hatte.

„So, min Jung, ich kann dir jetzt sagen, wie es für dich weitergeht, nachdem ich alles mit Jacob Degener besprochen habe. Du wirst auf seinem Schiff als Schiffsjunge deine erste Reise machen. Er ist ein ganz ausgezeichneter Seemann, der sich auf sein gutes Schiff, die Maria, und auf seine Mannschaft unbedingt verlassen kann. Du weißt, ich bin mit Jacob Degener schon seit meiner Kindheit eng befreundet, aber du wirst dadurch keine Vorteile erlangen und sollst bei ihm ein ganz normaler Schiffsjunge sein.“

Ich hatte zu diesen Worten meines Vaters nur zustimmend und glücklich mit dem Kopf genickt. Einmal hätte ein Widerspruch sowieso nichts eingebracht außer Ärger, und außerdem hätte ich es für meine erste Reise auf keinem anderen Schiff besser treffen können als auf der Maria des Schiffers Jacob Degener. Sie war eine ziemlich neue Büse¹ mit zwei Rahsegeln am Großmast, einem Gaffelsegel am Besanmast und zwei Vorsegeln vorne am Bugspriet. Damit war die schmal und auf Schnelligkeit gebaute Maria eines der besten Schiffe in Warnemünde, und ich wusste, alle meine Freunde würden mich beneiden.

Wir Warnemünder Jungs, die wir nach der Konfirmation fast alle auf irgendeinem Schiff als Schiffsjungen unsere Fahrzeit beginnen sollten, wir kannten uns selbstverständlich mit allen Vor- und Nachteilen sämtlicher in Frage kommenden Schiffe bestens aus. So wussten wir, dass die Maria in der neuen glatten Beplankung als Kraweel gebaut war, was einer der Gründe für ihre hervorragenden Fahreigenschaften war. Die alten Koggen konnten nur mit achterlichem oder höchstens halbem Wind ganz gut fahren, die Büse Maria aber lief besonders hoch am Wind mit ihrer neuen Takelung allen anderen Schiffen

davon. Und Jacob Degener galt ganz allgemein als ein besonders guter Schiffer, der bisher von jeder Reise erfolgreich heimgekehrt war. So hatte ich nur noch Fragen zu den Einzelheiten der geplanten Fahrt.

„Und wann soll's losgehen?“

„In den nächsten Tagen muss die Maria wohl erst noch fertig ausgerüstet werden. Ladung und etwas Ballast kommen bestimmt auch an Bord, und dann wird Jacob Degener spätestens am Ende dieser Woche auslaufen. Also, am besten gehst du gleich morgen mal rüber, sagst ‚Guten Tag‘ und hilfst bei der Arbeit an Deck. Dann erfährst du aus erster Hand, wann es losgeht.“

„Weißt du auch schon, wo er fischen will, Vater?“

Mein Vater dachte kurz nach, aber dann schüttelte er langsam den Kopf.

„Ich glaube nicht, dass Jacob Degener viel fischen wird. Mit Hering und Dorsch ist heute kein Geld mehr zu verdienen. Die paar Fische, die noch da sind, die werden doch erst mal von den Rostocker Fischern gefangen. Und die jammern auch schon immer, dass es viel zu wenige sind. Nein, glaube mir, Jacob Degener wird es bestimmt genauso machen wie ich und mehr in den Häfen der gesamten Ostsee Handel treiben. Immer das Schiff vollpacken mit Dingen, die es im einen Hafen gerade günstig und gut gibt, und möglichst viel davon in anderen Häfen wieder verkaufen, wenn man gutes Geld dafür bekommt. Oder auch gegen gute Bezahlung und mit geringerem eigenen Risiko irgendwelche Waren für andere Händler von hier nach dort transportieren. So oder so, am Schluss der Reise muss eben die Kasse stimmen. Kannst mir glauben, mein Jung, nur mit Dorsch und Hering hätten wir uns eine so schöne Feier zu deiner Konfirmation ganz bestimmt nicht leisten können.“

„Aber Vater, ich habe bisher gedacht, dass ihr auf den Seereisen immer Fische fangt und mit Salz in Fässer einlegt, die dann verkauft werden. Dass auch ein wenig

gehandelt wurde, das wusste ich wohl. Aber dass ihr fast nur noch Handel treibt, darüber wurde nie gesprochen.“

Mein Vater nickte dazu mit dem Kopf.

„Und so soll es auch bleiben. Alle, die auf den Schiffen mitfahren, wissen selbstverständlich ganz genau Bescheid, aber darüber hinaus soll nicht so viel gequatscht werden. Ich spreche jetzt mit dir darüber, weil du nun auch zu den Seefahrern gehören wirst. Wir Seefahrer reden wenig darüber, weil andere Leute uns sonst nur um unseren guten Verdienst beneiden würden. Nach außen hin soll es auch weiterhin gerne so aussehen, als ob der Fischfang für uns die Hauptsache sei, und dass wir das bisschen Handel nur so nebenbei treiben. Also sei immer vorsichtig mit dem, was du erzählst – schließlich ist es jetzt und zukünftig auch das Einkommen, von dem du deinen Lebensunterhalt bestreiten wirst.“

Am folgenden Morgen ging ich also gleich nach dem Frühstück rüber zum Liegeplatz der Maria. An Deck sah ich nur den Matrosen Johannes Klöcking, der damit beschäftigt war, einige Tauen zu sortieren, bei Bedarf zu spleißen und sie dann ordentlich aufzuschießen. Selbstverständlich kannten wir uns, denn in Warnemünde kannte schließlich jeder jeden. Er mochte fast dreißig Jahre alt sein, lebte aber noch im Haushalt seines Vaters, der in Warnemünde seinen Lebensunterhalt als Fischer und Revierlotse verdiente. Die Familie wohnte in der südlichen Achterreeg und hatte es nie zu einem größeren, wirklich seetauglichen Schiff gebracht. Die Männer fuhren als Matrosen zur See, bis sie gerade genug gespart hatten, um zu heiraten, eine eigene Familie zu gründen und dann mit einem kleinen Boot „vor der Haustür“ Fische zu fangen und als Lotsen das nötige Geld zu verdienen. Ich fragte ihn nach dem Schiffer Jacob Degener.

„Und was willst du von ihm?“

„Ich soll mich bei ihm vorstellen, denn ich bin bei euch der neue Schiffsjunge.“

„Aha, du bist also unser neuer Moses. Deinen Vorgänger Heiner Borgwardt haben wir am Ende der letzten Reise zum Jungmann befördert. Das könnten wir mit dir am Ende dieser Reise auch machen, wenn du mir immer gut gehorchst, denn ich bin hier der Bootsmann.“

Damit streckte er mir freundlich grinsend seine Pranke entgegen, mit der er zur Begrüßung meine damals noch deutlich kleinere rechte Hand kräftig drückte.

„Den Schiffer kannst du im Augenblick nicht sprechen, der bespricht gerade unten in seiner Kajüte die Reisepläne mit dem Steuermann. Musst schon warten bis die beiden fertig sind. Solange kannst du mir hier bei den Tauen helfen.“

So verging fast der gesamte Vormittag, und Johannes Klöcking und ich arbeiteten eifrig an dem Tauwerk. Wir unterhielten uns viel allgemein über die Seefahrt, die Arbeit auf dem Schiff und auch ein wenig über die bevorstehende Reise. Dabei hatte ich manchmal den Eindruck, dass er herausfinden wollte, was ich schon wusste, und was er mir noch würde beibringen müssen. Er schien mit mir einigermaßen zufrieden zu sein, denn er nickte während des Gesprächs einige Male zustimmend mit dem Kopf. Endlich hatten der Schiffer Jacob Degener und sein Steuermann Peter Pawels wohl ihr Gespräch über die zukünftige Reise beendet und kamen an Deck. Als sie sich uns zuwandten, zeigte Johannes Klöcking auf mich und erläuterte.

„Hier, Schiffer, dies ist unser neuer Moses Klaus Holste. Er möchte sich bei ihnen vorstellen und hat mir schon mal etwas bei der Arbeit geholfen. Wir haben uns dabei unterhalten, und ich glaube, er weiß schon ganz gut Bescheid.“

Nun drückten mir auch der Schiffer und der Steuermann zur Begrüßung die Hand, und damit war ich ein Besatzungsmitglied der Warnemünder Büse Maria. Der

Schiffer sah mich eine Weile von Kopf bis Fuß an, dann sagte er, was noch zu sagen war.

„Gut, Junge, du weißt, was auf so einem Schiff zu tun ist. Deine Anweisungen bekommst du nur vom Bootsmann, allenfalls noch vom Steuermann oder von mir. Sei immer gehorsam, fleißig und fromm, dann wirst du hier auf meinem guten Schiff in der gesamten Besatzung auch nur Freunde finden.“

Dann wandte er sich an den Bootsmann.

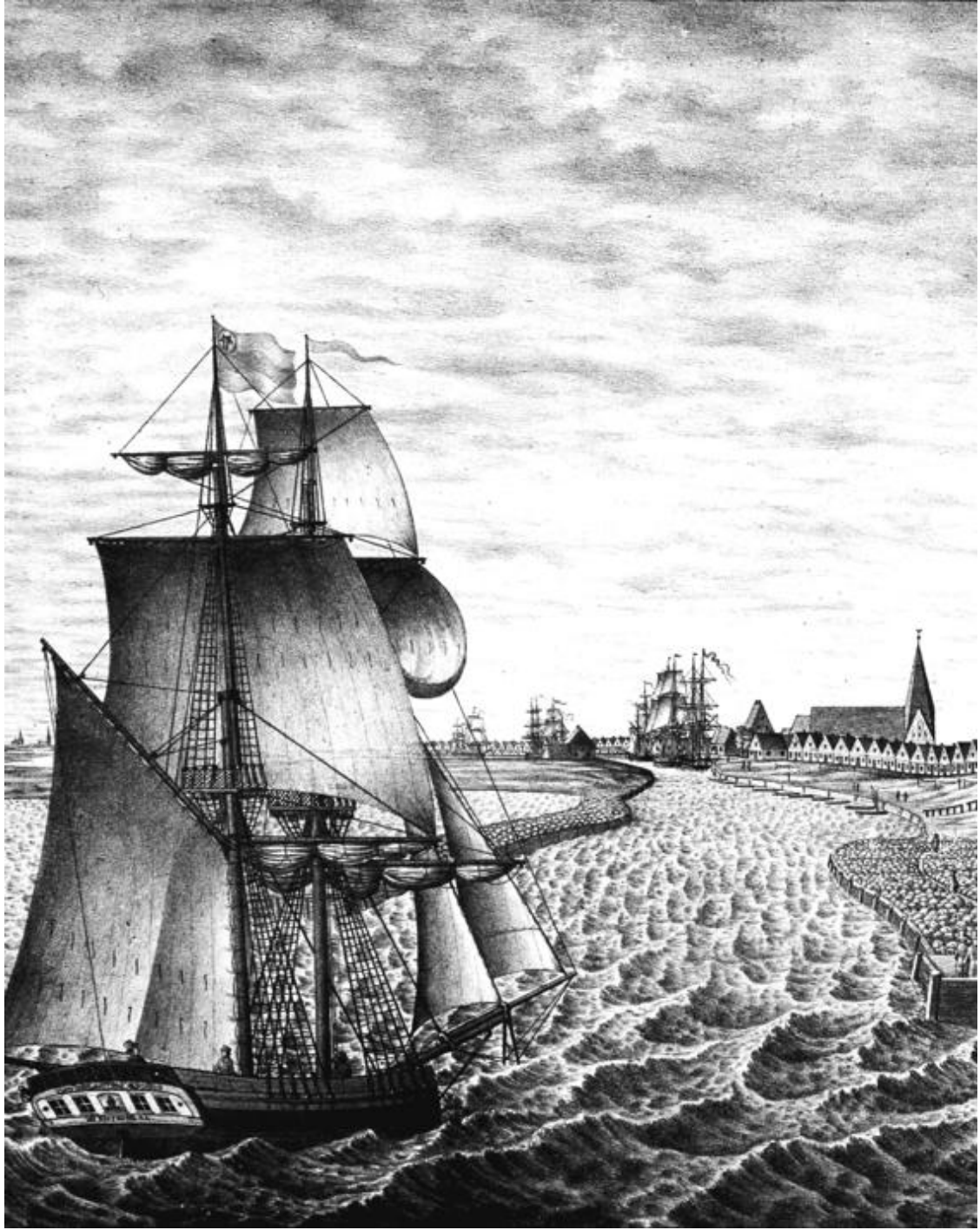
„Johannes, du solltest ihn dann noch instruieren, wann er wieder hier sein muss und wann wir auslaufen wollen.“

Schiffer und Steuermann verließen nun das Schiff, weil sie wohl irgendwo im Ort gemeinsam ihre Mittagsmahlzeit einnehmen wollten. Bootsmann Johannes Klöcking und ich waren noch zwei, drei Stunden beschäftigt, bis das Tauwerk einen Zustand erreicht hatte, mit dem er offensichtlich zufrieden war. Nun erhielt ich auch meine Instruktionen.

„Du kannst jetzt gehen und heute noch einmal zu Hause schlafen. Nur ein paar Matrosen, die nicht in Warnemünde wohnen, gehen schon heute Abend an Bord, alle anderen kommen morgen früh oder im Laufe des Vormittags. Am Nachmittag gibt es noch etwas Ladung, dazu will der Schiffer alle Mann an Bord haben. Das wird dann auch für dich die erste ordentliche Arbeit. Wenn das Wetter weiterhin gut bleibt, dann will der Schiffer übermorgen schon bei Sonnenaufgang raus auf See, denn den notwendigen Ballast haben wir schon seit ein paar Tagen.“

So konnte ich an diesem Nachmittag noch meine paar Siebensachen in die Seekiste packen. Meine Mutter half mir dabei, denn sie wusste ganz genau, was ein Seemann auf einer solchen Reise so alles brauchte – und was nicht. Dann machte ich noch eine kleine Runde bei allen Verwandten und verabschiedete mich für meine erste Reise, weil sich das nun einmal so gehörte.

In der Nacht habe ich bestimmt nicht viel geschlafen, weil ich mich einfach zu sehr auf meine erste richtig große Seereise freute. Für einen Warnemünder war eine solche Fahrt zwar eigentlich nichts Besonderes, aber für mich war es eben die allererste. Ganz früh am Morgen war ich daher schon auf den Beinen und meldete mich gleich nach einem schnellen Frühstück mit meiner Seekiste auf dem Schiff beim Bootsmann. Meine erste Reise konnte beginnen. Wenn ich allerdings damals schon gewusst hätte, was mich auf dieser ersten Reise so alles erwartete - ich fürchte, dann wäre ich wohl lieber zu Hause geblieben und doch nicht Seemann geworden.



Mai bis Juni 1565, östliche Ostsee

Erst eine ganze Weile nach dem Auslaufen begann auch für mich die Arbeit an Deck. Beim Ablegen und ersten Segelsetzen hatte mich der Bootsmann Johannes Klöcking noch nicht eingesetzt, weil er seinen neuen Schiffsjungen dazu wohl noch nicht für hinreichend geeignet hielt. Aber schon bald befand sich das Schiff bei freundlichem Wetter und mäßigem Wind aus Südwest unter vollen Segeln auf nördlichem Kurs in Richtung auf die Küste der dänischen Insel Falster. Nun sollte ich gemeinsam mit dem Bootsmann und acht Matrosen verschiedene Gerätschaften aus einem Laderaum an Deck schaffen. Aber welche Dinge das waren, darüber war ich sehr erstaunt, weil sie nicht zu dem passten, was mir mein Vater vorher geschildert hatte.

„Bootsmann, das sind ja Netze und Heringsfässer! Wozu brauchen wir die denn?“

„Was hast du denn gedacht? Hast du nicht gewusst, dass wir Warnemünder nur Fischer sind? Vor den Inseln Falster und Møn wird jetzt der Hering erwartet. Das können wir uns doch nicht entgehen lassen, oder?“

Dabei grinste er aber so sehr, dass ich ihm kein Wort glaubte. Aber wozu dienten dann die Netze und Fässer? Ich sollte es bald erfahren, denn als wir am Nachmittag östlich von Gedser mit dem Fischfang begannen, da trafen wir immer wieder auf andere, meist kleinere Fischerboote aus den verschiedenen dänischen und mecklenburgischen Häfen. Oft waren auch welche aus Rostock dabei, und in deren Sichtweite fischten wir dann gerne etwas länger. Sie sollten nämlich sehen, dass auch wir nichts anderes als Fischfang betrieben – es zumindest versuchten.

So ging es in den folgenden Tagen weiter, und wir konnten dabei tatsächlich ein paar Fässer mit eingesalzenen Heringen füllen, aber wirklich lohnend war das nicht. Alle anderen mitgefangenen Fische reichten gerade mal für die Mahlzeiten der Besatzung.

Bei diesen Arbeiten gelangten wir nach und nach immer weiter nach Nordosten, bis wir schließlich die Küste der dänischen Insel Gotland² sichteten. Schon am vorigen Tag hatten wir keine Fischerboote mehr gesehen, so dass der Schiffer wohl beschloss, unsere Schauspielerei des Fischfangs nun zu beenden. Aber alle Rostocker Fischer, die wir unterwegs getroffen hatten, würden bestätigen können, dass die Warnemünder Büse Maria unter ihrem Schiffer Jacob Degener im Sommer 1565 tatsächlich an der dänischen Küste auf Fischfang gewesen war.

Bis zum nördlichen Ende von Gotland waren wir meist tagsüber bei guter Sicht auf das Land gefahren, so dass der Schiffer jederzeit genau sehen konnte, bis wohin wir gekommen waren. Von da ab ging es eine Nacht und einen Tag lang ganz ohne Landsicht weiter nur nach dem Kompass in genau nordöstlicher Richtung. Dabei ordnete der Schiffer zu jeder vollen Stunde immer wieder an, die Geschwindigkeit des Schiffes durchs Wasser zu messen.

Diese Messungen führte stets der Bootsmann durch, und ich musste ihm dabei helfen. Er warf dazu ein Stück Holz ins Wasser, das an einer langen Schnur hing mit Knoten in immer gleichen Abständen. Während einer genau festgelegten Zeit, die ich mit einer Sanduhr messen musste, ließ er das Holz im Wasser hinter dem weiterfahrenden Schiff zurückbleiben. Die Schnur glitt dabei durch seine Hände und er zählte die durchlaufenden Knoten. Wenn die Sanduhr zu Ende gelaufen war, musste ich laut rufen, der Bootsmann hielt nun die Schnur fest und zog das Stück Holz wieder an Deck. Aus der Zahl der durchgelaufenen Knoten konnte der Schiffer nun genau ausrechnen, wie schnell das Schiff fuhr.

Endlich sahen wir am Nachmittag des dritten Tages fern an Steuerbord voraus am klaren Horizont wieder Land auftauchen. Der Schiffer nickte zufrieden mit dem Kopf, denn offensichtlich konnte er erkennen, wo wir angekommen waren, und er fand damit seine nautischen

Berechnungen bestätigt. Der Bootsmann Johannes Klöcking, der mir immer wieder alles erklärte, war ebenfalls zufrieden und schilderte mir auch, warum sich alle an Bord über dieses ferne Land freuten.

„Das ist Dagerort, die westlichste Landspitze von Livland. Nach so einer längeren Fahrt ohne Landsicht weiß man nie so ganz genau, wo man danach das Land wiederfindet. Und wehe, man hat sich zu sehr verkalkuliert und läuft nachts unversehens auf irgendwelche Klippen. Aber unser Schiffer Jacob Degener ist der beste in der Ostsee. Wenn du in ein paar Monaten das Meiste gelernt hast, was ich und die anderen Matrosen dir beibringen können, dann wird er dich bestimmt immer mal wieder zu sich rufen. Dann pass nur gut auf, was er dir erzählt, denn vom Alten kannst du ganz viel lernen.“

Inzwischen war der Jungmann Heiner Borgwardt zu uns an die Bordwand gekommen und hatte zugehört. Der Bootsmann wies auf ihn und fuhr in seinen Erläuterungen fort.

„Hier, unseren Jungmann Heiner, dem hat er im vorigen Jahr auch so Manches beibringen wollen. Hat aber nicht geklappt. Heiner hat sich all diese Dinge nicht merken wollen.“

Ich wandte mich an Heiner Borgwardt.

„Und warum wolltest du das nicht?“

„Waren mir viel zu viele Einzelheiten und hauptsächlich zu viel Rechnerei. Sowas kann und will ich nicht im Kopf haben. Und wenn du dich nur einmal ein bisschen verrechnest, dann saust du gleich irgendwo auf die Klippen, und das Schiff, die Leute und du selber sind hin. Ich werde lieber Bootsmann und bleibe dann später irgendwann als Fischer und Lotse zu Hause.“

Einen Augenblick lang konnte ich seine Einstellung durchaus verstehen und nickte vorsichtig zustimmend mit dem Kopf. Aber bald danach gewannen die Neugier und die Begeisterung für die Arbeit des Schiffers doch die

Oberhand. So ging meine nächste Frage an den Bootsmann.

„Was denkst du, wohin wir jetzt weiter fahren?“

„Och, wenn er eine ähnliche Strecke fährt wie im vorigen Sommer, dann werden wir sehr bald in den Hafen von Raseborg³ einlaufen. Und danach? Mal sehen. Das hängt davon ab, was wir dort günstig einkaufen können. Vielleicht geht's danach gleich wieder in die westliche Ostsee oder sogar in die Nordsee. Wer weiß? Dabei sind vom Schiffer so viele Dinge zu berücksichtigen. Wir werden es von ihm immer rechtzeitig erfahren, sobald er seine Entscheidungen getroffen hat.“

Johannes Klöcking hatte sich nicht verschätzt. Schon am folgenden Vormittag sichteteten wir Hangethe, die südlichste Ecke des Herzogtums Finnland, das zum mächtigen schwedischen Königreich gehört. Von hier aus ging es an der Küste weiter, schließlich durch einen engen Fjord, bis wir endlich am späten Nachmittag im Hafen von Raseborg ankamen. Das Festmachen im Hafen machte der Bootsmann wieder lieber nur mit drei erfahrenen Matrosen. Aber er sagte mir, ich solle gut zusehen, beim nächsten Hafen solle ich mithelfen. Als wir gerade fest waren, starrte Hans Allwardt, einer der älteren Matrosen, ganz genau auf das vor uns liegende Schiff.

„Ich will mich mein Leben lang von altem und ungesalzenem Dorsch ernähren, wenn das nicht früher einmal die Viktoria aus Rostock gewesen ist. Aber ich habe gehört, die soll irgendwo in der Nordsee verloren gegangen sein. Seht mal, der Alte sieht sie sich auch gerade sehr genau an. Der hat die Viktoria bestimmt auch gleich wiedererkannt.“

Der neben ihm stehende Matrose Bernhard Sass wollte das nicht so recht glauben.

„Meinst du wirklich, das könnte die Viktoria sein? Sei vorsichtig mit deinen Versprechungen, denn alter Dorsch ohne Salz schmeckt wirklich nicht besonders gut. Aber du

hast recht, der Alte und der Steuermann sehen auch schon die ganze Zeit so scharf rüber.“

Bald darauf kamen der Schiffer und der Steuermann zu unserer Gruppe, denn ihnen war wohl auch aufgefallen, dass wir immer zu der ehemaligen Rostocker Viktoria hinsahen und uns darüber unterhielten. Als die beiden bei uns waren, sprach uns der Schiffer leise an.

„Sagt mal, ihr habt die Viktoria wohl auch erkannt. Schaut nicht so viel rüber. Noch ist da niemand an Bord, dem unsere Aufmerksamkeit aufgefallen sein könnte. Das ist ganz bestimmt die Viktoria, aber ich lese da einen ganz fremdländischen Namen und einen Heimathafen, den ich noch nie gehört habe. Wenn die Viktoria vor zwei Jahren ordnungsgemäß verkauft worden wäre, dann wüsste ich es, denn ich kannte den Schiffer gut. Aber der ist seitdem samt seinem Schiff verschollen.“

Wir blickten jetzt alle angestrengt in eine andere Richtung, doch der Bootsmann wollte es etwas genauer wissen.

„Aber Schiffer, was bedeutet das? Was sind das für Leute auf dem Schiff?“

Der Schiffer zuckte mit den Achseln.

„Wie soll ich das wissen? Wahrscheinlich aber eher solche, mit denen wir nicht gerne Handel treiben. Vielleicht aber sogar solche, denen wir auf See lieber gar nicht erst begegnen möchten. Johannes, geh mit zwei oder drei Leuten nach unten und macht die beiden kleinen Kanonen klar. Aber lasst sie noch in geladenem Zustand unter Deck. Die sollt ihr dann gleich nach dem Auslaufen in die dafür vorgesehenen Halterungen am Bug und am Heck einsetzen.“



Ich war jetzt doch ziemlich verunsichert.

„Sind das denn Piraten?“

Keiner konnte mir auf diese einfache Frage eine klare Antwort geben, und nur der Steuermann Peter Pawels versuchte mich etwas zu beruhigen.

„Das wissen wir alle nicht. Hier im Hafen kann uns jedenfalls niemand etwas anhaben, denn hier herrscht die Ordnung der königlich schwedischen Armee. Die hängt ganz schnell jeden auf, der sich nicht ihrer Ordnung fügen will. Und wenn wir diesem Schiff irgendwo draußen auf See wieder begegnen, dann werden wir eben vorsichtig sein.“

Wir blieben gut eine Woche im Hafen von Raseborg, und der Schiffer kaufte sorgfältig ein für unseren Laderaum. Gebracht wurden die Dinge dann von den Händlern, und wir von der Besatzung des Schiffes mussten alles nur entsprechend den Anweisungen von Steuermann Pawels im Laderaum sicher verstauen.

Außer einigen Fässern mit Holzteer wurden hauptsächlich Kisten mit Fellen der unterschiedlichsten in Nordeuropa vorkommenden Tiere geladen. Selbstverständlich musste ich beim Stauen ordentlich mithelfen, aber der Steuermann erklärte mir bei dieser Gelegenheit auch immer, warum wir diese Dinge hier einladen. Für den hier sehr preisgünstigen Holzteer erwartete der Schiffer gute Verkaufspreise bei den Werften an der westlichen Ostsee oder an der Nordsee. Und die schönen dichten nordischen Pelze würde man uns besonders in England und Flandern nur so aus den Händen reißen.

Die ehemalige Viktoria war schon am Tag nach unserer Ankunft wieder ausgelaufen, und zumindest ich hatte diese Begegnung auch bald danach wieder vergessen. Der Schiffer hatte angeordnet, dass der größte Teil der Besatzung während des Aufenthalts im Hafen zur sicheren Bewachung des Schiffes immer an Bord bleiben musste.

Dabei sollten Waffen zwar nicht sichtbar, aber doch stets griffbereit sein. Nur der Bootsmann und zwei weitere Mitglieder der Besatzung begleiteten jeweils den Schiffer bei seinen Besuchen der verschiedenen Händler. In seiner Abwesenheit hatte immer der Steuermann das Kommando auf dem Schiff.

Ein paarmal durfte ich auch bei einem solchen Gang durch den Ort mitgehen. Raseborg war bestimmt nicht die Stadt mit eindrucksvollen Gebäuden und besonders vielfältigem Kaufangebot, aber da alles so anders war als die mir zu Hause vertrauten Straßen, so war ich eben doch tief beeindruckt. Viel einkaufen hätte ich sowieso nicht können, dafür fehlte mir ganz einfach das Geld. Als ich mir aber einmal einen Augenblick lang ein Angebot mit bunten Halstüchern ansah, da riet der daneben stehende Matrose Daniel Möller gleich von einem eventuellen Kauf nachdrücklich ab.

„Sowas kauf man lieber woanders. Hier gibst du dafür nur unnötig viel Geld aus.“

Als schließlich alle Ladung und auch etwas zusätzliche Verpflegung und frisches Trinkwasser an Bord waren, rief der Bootsmann eines Abends alle Matrosen und mich zusammen und gab die Anweisungen des Schiffers weiter.

„Wir laufen morgen früh vor Tau und Tag aus. Haltet euch dafür bereit. Der Schiffer will mit dem allerersten Tageslicht durch den Fjord und zwischen den vielen kleinen Felseninseln raussegeln auf die offene Ostsee. Sobald die Segel gesetzt sind und das Schiff Fahrt macht, kommen Daniel, Bernhard und Klaus zu mir, damit wir gemeinsam unsere beiden kleinen Kanonen an Bug und Heck klar machen können.“

Die meisten Matrosen nickten kurz, und nur der Jungmann Heiner hatte eine Frage.

„Bootsmann, und wenn wir draußen auf der offenen See sind, geht's dann westwärts und zurück oder fahren wir nach Osten, noch weiter in den Finnischen Meerbusen?“

Johannes Klöcking grünte bei seiner Antwort.

„Warte doch einfach die Nacht und die zwei Stunden ab, bis wir draußen sind, dann siehst du es selber. Oder macht es für dich einen so großen Unterschied, dass du es jetzt sofort wissen musst?“

Weitere Fragen und Antworten gab es nicht, und auch Heiner Borgwardt schwieg ein wenig beleidigt.

Es mag schon morgens um vier gewesen sein, und man konnte nur die ersten Umrisse erkennen, als die Leinen der Buse gelöst wurden. In der milden Frühsommernacht wehte ein schwacher Wind aus Nordwest, und die Maria nahm nur gemächlich etwas Fahrt auf. Langsam wurde es heller, und nun waren immer wieder abzweigende Fjorde und hunderte kleiner und kleinster Felseninseln zu sehen. Ich staunte darüber, wie der Schiffer seinen Weg durch dieses Labyrinth finden konnte, aber der neben mir an der Reling stehende Heiner Borgwardt lachte darüber.

„Was meinst du wohl, wie er das macht? Er hat Aufzeichnungen für seine wichtigsten Häfen in der Ost- und Nordsee. Bei manchen ist es eine kleine Kartenskizze, bei anderen ist es nur so aufgeschrieben. Habe ich gesehen, als er mich im vorigen Jahr ein paarmal zu sich gerufen hat. Wirst du bestimmt auch noch irgendwann zu sehen bekommen.“

„Und woher hat er die?“

„Das weiß ich auch nicht. Kannst ihn ja mal danach fragen. Jedenfalls ist das der allergrößte Schatz eines jeden Schiffers.“

„Hat er solche Aufzeichnungen denn für wirklich jeden Hafen?“

„Weiß ich auch nicht, aber wenn er über einen Hafen wirklich gar nichts weiß, dann wird er den eben nicht anlaufen. Dann ist das wahrscheinlich auch kein Hafen für die lohnenden Geschäfte.“

Ich ärgerte mich still, dass ich mit meinem Vater darüber nicht häufiger gesprochen hatte. Schließlich war er doch

auch ein angesehenener Schiffer und hätte mir alle diese Fragen sehr viel besser beantworten können als der Jungmann Heiner Borgwardt. Ich nahm mir vor, das bei der nächsten Gelegenheit ausführlich nachzuholen.

Bei der ruhigen Fahrt durch den Fjord und zwischen den kleinen Inseln waren immer wieder Kursänderungen notwendig, für die jeweils die Stellungen der Segel angepasst werden mussten. Aber dazwischen gab es immer wieder genug freie Zeit, in der wir an der Bordwand standen und uns an der Landschaft erfreuten, die ins erste Morgenrot getaucht war. Nach etwa zwei Stunden Fahrt erreichten wir die offene Ostsee des Finnischen Meerbusens.

„Jetzt wird's spannend. Gleich werden wir wissen, wohin die Maria als nächstes segeln soll.“

Heiner Borgwardt hatte seine Frage an den Bootsmann vom Vorabend nicht vergessen. Nur wenige Augenblicke später kam das Kommando „Kurs Ost“.

„Also doch, der Schiffer will nach Wyborg⁴!“

Ich wusste nicht, warum das so etwas Besonderes sein sollte und fragte vorsichtig nach.

„Wo liegt denn Wyborg genau? Ist es besonders schwierig, dorthin zu kommen?“

„Es liegt ganz am Ostende des Finnischen Meerbusens, aber schwierig zu erreichen kann es eigentlich nicht sein. Ich weiß allerdings nicht, was der Schiffer dort einkaufen will, das er nicht schon in Raseborg hätte bekommen können. Holzteer und Pelze sind doch das Einzige, was sie in dieser Gegend zu verkaufen haben. Bei der Reise im vorigen Jahr waren wir jedenfalls nicht in Wyborg, und daher kenne ich den Hafen auch noch nicht.“

Die letzten Sätze hatte der Bootsmann mitbekommen, der sich inzwischen zu uns beiden an die Reling gestellt hatte.

„Na, nun wisst ihr, wo's hingeht. Wir fahren diese Strecke nicht jedes Jahr, weil die Gegend hier jetzt nicht so

sicher ist. Überall am Südufer des Finnischen Meerbusens ist schon seit ein paar Jahren Krieg. Da streiten sich Schweden, Polen, Litauer und die Russen unter ihrem Zaren Iwan dem Schrecklichen um die Herrschaft. Und der Zar hat nicht umsonst diesen Beinamen. Immer wenn irgendwo Zank und Streit sind, dann gehen Recht und Ordnung als erste verloren und Raub und Mord greifen um sich. In unserem Fall sind das die Piraten.“

„Aber warum fahren wir dann trotzdem nach Wyborg?“

„Überall dort, wo gerade Krieg ist, wo deshalb die meisten Schiffe nicht hinfahren, überall dort sind die besten Geschäfte zu machen, ist das meiste Geld zu verdienen.“

„Und was machen wir, wenn uns Piraten begegnen?“

„Also erstens werden wir möglichst nahe an der sicheren Küste von Finnland entlangfahren. Zweitens ist unser Schiff eines der schnellsten in der ganzen Ostsee, und drittens haben wir im äußersten Notfall auch noch unsere beiden Kanonen.“

Heiner Borgwardt war immer noch nicht ganz zufrieden.

„Und warum will der Schiffer dann unbedingt nach Wyborg?“

Jetzt grübelte Johannes Klöcking bei seiner Antwort wieder so, wie er es immer tat, wenn er keine klare Antwort geben wollte.

„Was weiß ich? Vielleicht hat der Alte ja in Raseborg noch nicht die wirklich lohnenden Geschäfte gemacht? Vielleicht gibt's hier noch schönere, noch wertvollere Pelze.“

Der Wind wehte in den folgenden Tagen weiter schwach bis mäßig aus nördlichen bis westlichen Richtungen, so dass wir gut vorankamen. Der Schiffer hielt zwar Abstand von der Küste, aber er blieb nahe genug, um mit Blick aufs Land stets genau unsere Position zu wissen. In den kurzen nordischen Sommernächten blieb inzwischen genügend

Licht, um mit etwas weniger Segeltuch und dadurch leicht reduzierter Fahrt diesen Kurs weiterzufahren.

Schon am Morgen des dritten Tages kam die Küste vor der Einfahrt von Wyborg in Sicht. Ich erwartete daher schon eine ähnlich enge Hafeneinfahrt wie bei Raseborg, denn Küste und Landschaft machten einen ganz ähnlichen Eindruck. Aber bevor es richtig eng wurde, ließ uns der Schiffer diesmal höchstens fünf Kabellängen⁵ vor der Küste vor Anker gehen und warten. Etwas irritiert fragte ich den Bootsmann nach dem Grund.

„Darüber wunderst du dich? Aber das ist doch genau wie bei uns zu Hause. Vor der Einfahrt nach Rostock oder Warnemünde müssen auch alle fremden Schiffe auf einen Revierlotsen warten.“

Obwohl der Schiffer das entsprechende Signal gesetzt hatte, dauerte es ein paar Stunden, bis endlich ein kleines Segelboot den Lotsen zu uns brachte. Dann wurde der Anker aufgeholt, der Lotse ging zum Schiffer auf die Brücke und los ging's zur Hafeneinfahrt. Zwar war die Strecke bis zum Hafen ähnlich lang wie in Raseborg, es ging auch durch einen Fjord und vorbei an kleinen Felseninseln, aber letztlich fand ich es nicht so schwierig wie in Raseborg. Ich fragte den Bootsmann, warum denn hier anders als in Raseborg ein Lotse vorgeschrieben war.

„Ob es hier oder dort schwieriger oder leichter ist, das können wir als Ortsfremde gar nicht richtig beurteilen. Darüber dürfen wir auch nicht nachdenken. Wenn der Hafen einen Lotsen vorschreibt, dann müssen wir ihn auch nehmen. So ist das eben.“

So fuhren wir fast auf der gesamten Strecke mit konstantem Kurs bis zum Anlegen im Hafen von Wyborg. Aber kaum waren wir fest – ich durfte diesmal mithelfen – hörten wir den Ausruf von Hans Allwardt.

„Da ist sie wieder, die ehemalige Viktoria.“

Und wirklich, da lag dasselbe Schiff, das am ersten Tag neben uns im Hafen von Raseborg gelegen hatte, das auch

Schiffer und Steuermann als das verloren gegangene und ehemals Rostocker Schiff mit dem Namen Viktoria erkannt hatten. Nach der ersten Überraschung bemühten wir uns wieder entsprechend der Anweisung des Schiffers, davon möglichst keine Notiz zu nehmen. Aber jeder von uns machte sich trotzdem so seine Gedanken. Weil er das wohl gut verstehen konnte, versuchte der Bootsmann alle Sorgen zu vertreiben.

„Wir wissen wirklich nicht, was das für Leute sind. Vielleicht sind es ja genauso Kaufleute wie wir. Und wenn nicht – hier im schwedischen Hafen von Wyborg sind wir absolut sicher. Und seht euch die Viktoria doch mal an. Draußen auf See kommt sie doch nicht an uns ran, oder?“

Wieder lief die Viktoria schon am folgenden Tag aus, und wir mussten uns um unsere hier einzukaufende Ladung kümmern. Dazu ging der Schiffer in Begleitung von drei kräftigen Matrosen in den Ort zu einem Händler. Er war sich wohl schnell mit dem Verkäufer handelseinig geworden, denn schon eine gute Stunde später waren Schiffer und Begleitung wieder an Bord. Nun warteten wir auf die Lieferung. Aber nichts geschah an diesem Tag und auch nicht am folgenden. Endlich, als es gegen Abend am folgenden Tag schon langsam dunkler wurde, kam ein kleiner, nur von einem Pferd gezogener Wagen mit einer Holzkiste, wie wir sie schon aus Raseborg für die Felle kannten. Der Bootsmann wollte gleich mit zwei Matrosen zum Übernehmen der Ladung gehen, aber der Schiffer hielt ihn zurück.

„Wartet erst einmal hier, Johannes. Ich muss kontrollieren, ob die Lieferung so ist, wie ich sie bestellt habe.“

Schiffer und Steuermann gingen nun zu dem kleinen Fuhrwerk. Inzwischen hatte der Fuhrmann schon den Deckel der Kiste gelockert, so dass Schiffer und Steuermann die einzelnen Pelze genau untersuchen konnten. Nach einer Weile waren beide wohl zufrieden, der

Kistendeckel wurde wieder draufgelegt und rundherum festgenagelt. Jetzt winkte der Schiffer den Bootsmann und seine Leute heran, und wir konnten die Kiste im Laderaum verstauen. Danach hatte uns der Bootsmann noch etwas auszurichten.

„Jungs, Anweisung vom Schiffer: Morgen früh laufen wir aus. Der Lotse ist bestellt. Haltet euch bereit.“

Alle Matrosen nickten nur still zur Bestätigung, nur ich hatte danach noch eine Frage an Johannes Klöcking.

„Bootsmann, dann sind wir nur wegen dieser einen Kiste hierher gesegelt. Da muss ja wohl Gold drin sein, oder?“

„Nee, Jung, Gold nicht, aber Pelze, die fast so viel wert sind wie richtiges Gold.“

„Und was sind das für Pelze?“

„Zobel und Hermelin der höchsten Qualität. Diese Felle sind in England und im gesamten westlichen Europa so teuer, dass nur die Fürsten und die Allerreichsten sie sich leisten können. Wir nennen sie die Pelze der Könige.“

„Gibt es die denn nur hier in Wyborg?“

„Die schönsten Felle kommen von weit her aus Sibirien, und sie dürfen nur vom Zaren für teures Geld gehandelt werden. Aber es werden immer wieder welche von den Russen hierher geschmuggelt. Und die werden dann von besonders geschickten Seeleuten ins westliche Europa gebracht.“

Ich begann zu verstehen.

„Und damit ist dann besonders viel Geld zu verdienen?“

Johannes Klöcking nickte ein Weile zustimmend, bevor er antwortete und dabei zufrieden lächelte.

„Ja, Klaus, damit wird wirklich das Geld verdient, und auch du wirst am Ende dieser Reise deinen Anteil daran erhalten. Als Schiffsjunge wird dein Anteil zwar der allerkleinste sein, aber ich verspreche dir, es wird sich trotzdem lohnen. Morgen müssen wir allerdings erst einmal aus dem Mauselloch dieses Hafens raus, damit wir diesen Schatz auch heil nach Westen bringen.“

Pünktlich zum Sonnenaufgang kam der Lotse, und wir konnten nach nur drei Tagen Aufenthalt in Wyborg wieder auslaufen. Nach gut zwei Stunden Revierfahrt kamen wir auch schon zu der Stelle, wo der Lotse von Bord ging und mit demselben kleinen Segelboot abgeholt wurde, das uns vor drei Tagen den Lotsen gebracht hatte. Das Lotsenboot fuhr zurück, und wir waren nun wieder ganz auf uns angewiesen. Vor uns lag die offene Ostsee und die Maria konnte bei weiterhin mäßigem Wind aus Nordwest hoch am Wind segeln und richtig Fahrt machen. Schon wollte ich alle Gefahr für überwunden halten und mich auf die westliche Ostsee freuen, als mich der Ruf des Ausgucks aus allen Träumen riss.

„Schiff zwei Strich⁶ an Steuerbord voraus!“

Jetzt hielten alle Matrosen, die nicht gerade anderweitig beschäftigt waren, nach dem gesichteten Schiff Ausschau, und aus den verschiedenen Kommentaren war mir sehr bald klar, was uns erwartete.

„Wenn der so weiter läuft, dann kommt er genau in unseren Kurs. Entweder er oder wir müssen den Kurs ändern. Bin gespannt, was der Schiffer machen wird.“

„Wir segeln höher am Wind. Er muss ausweichen.“

„Na, hoffentlich weiß er das. Und wenn er's weiß, hoffentlich hält er sich auch daran.“

Als wir näher kamen, wusste Hans Allwardt als erster, dass es genau das Schiff war, das wir möglichst nicht treffen wollten.

„Verdammt, es ist tatsächlich die Viktoria, und sie verhalten sich genau wie Seeräuber, die uns entern wollen.“

Jetzt rief der Bootsmann alle zu sich und der Schiffer erteilte jedem der Matrosen genaue Anweisung, was er auf entsprechendes Kommando zu tun hatte. Jeder nickte kurz mit dem Kopf sein „Verstanden“ und eilte auf seinen Posten. Zu den letzten gehörten Bernhard Sass und Heinrich Peters, die der Schiffer mit glimmenden Luntten an