

AUS DEN SAMMLUNGEN DES DSM

► DETLEV ELLMERS

Die Aussagen dreier Bartmannskrüge zur Schifffahrt um 1700

Museen können historische Vorgänge und Verhältnisse nur durch historische Gegenstände zur Anschauung bringen und müssen deshalb Objekte zusammentragen, die möglichst relevante Aussagen zur darzustellenden Thematik machen. Zur Sammlung des Deutschen Schifffahrtsmuseums (DSM) gehören drei in den Jahrzehnten um 1700 in Frechen bei Köln hergestellte Bartmannskrüge (Abb. 1), die erworben wurden, weil der eine aus dem Wattenmeer gefischt worden war und die anderen mit kleinen Reliefs eines Schiffes bzw. eines Ankers geschmückt sind, so daß nicht genauer faßbare Beziehungen zur Schifffahrt von vornherein feststanden. Hier soll nun untersucht werden, ob diese Beziehungen noch präziser herausgearbeitet werden können.

Bartmannskrüge sind wasserdichte Krüge aus salzglasiertem Steinzeug, die verhältnismäßig großes Fassungsvermögen mit einer engen und deshalb leicht verschließbaren Öffnung verbinden. Sie tragen am Hals gegenüber vom Henkel als Schmuckauflage die namensgebende Abfor-



Abb. 1 Die drei Bartmannskrüge des DSM: a. Krug 1 von der Amrumbank, Höhe 31 cm; b. Krug 2 aus Bombay, Höhe 28 cm; c. Krug 3 aus dem deutschen Kunsthandel, Höhe 33 cm. (Fotos: Sarah Jäger/Anne Kirschner)

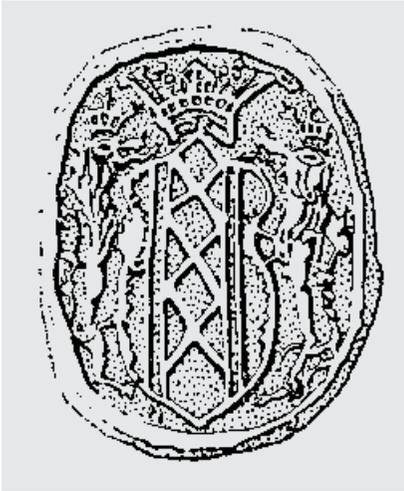


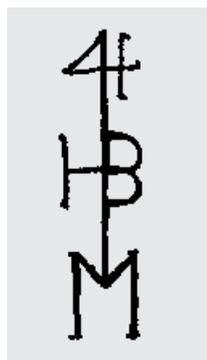
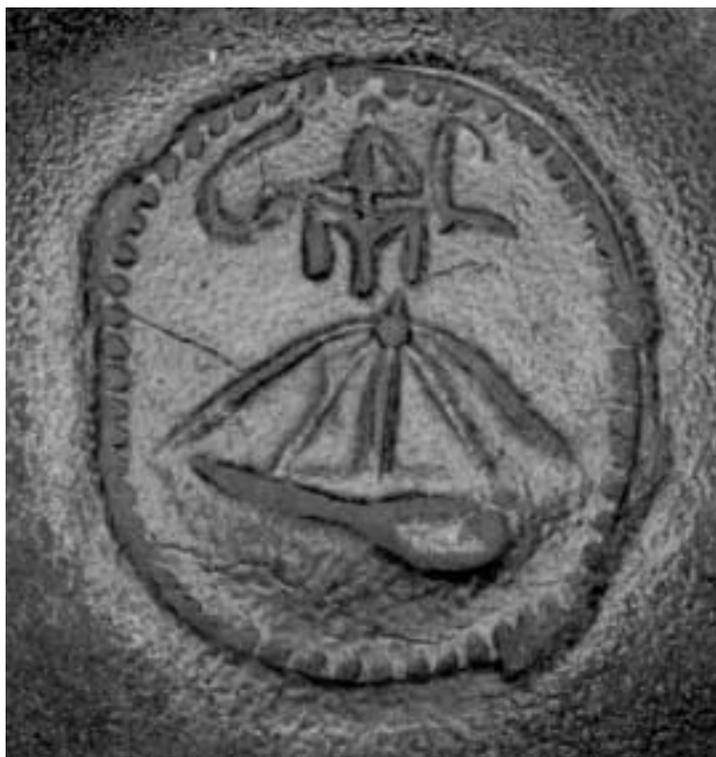
Abb. 2 Applikation mit dem Wappen von Amsterdam auf einem Frechener Bartmannskrug aus dem VOC-Schiff KENNEMERLAND, das 1664 auf der Fahrt nach Batavia unterging. (Nach Forster/Higgs)

gespült war, wie man an dem noch relativ spärlichen Bewuchs von Seepocken sehen kann.³ Dieser Bewuchs überzieht auch die Stellen, an denen Henkel und Mündung abgebrochen sind, zeigt also, daß die Bruchstellen alt sind. Trotzdem ist die starre Bartmaske noch gut zu erkennen. Darunter ist auf der dicksten Wölbung des Bauches eine Rosette aufgelegt, wie sie für die in großen Mengen hergestellten Krüge der Jahrzehnte um 1700 typisch ist (Abb. 1a). Solche Krüge gehörten wegen ihrer relativ großen Bruchfestigkeit zur spärlichen Geschirrausstattung der Fischerboote und kleinen Frachtsegler des Wattenmeeres vom IJsselmeer bis Jütland.⁴ Aber auch große niederländische Handels- wie Kriegsschiffe, ja selbst schwedische Kriegsschiffe waren an Bord mit Bartmannskrügen ausgerüstet.⁵ Offensichtlich erfreuten sich diese Krüge bei Schiffsbesatzungen von Nord- und Ostsee einiger Beliebtheit. Die dortigen Märkte⁶ wurden damit aus den Niederlanden sowohl durch holländische als auch durch einheimische Küstenschiffe versorgt. Krug 1 ist ein Zeugnis dieser Handelsverbindung, stammt aber als Einzelfund allem Anschein nach nicht aus einer umfangreicheren Ladung eines untergegangenen Schiffes, sondern ist nach Ausweis der alten Bruchstellen sehr wahrscheinlich als unbrauchbar gewordenes Stück über Bord geworfen worden, nachdem er eine unbekannte Zeit lang einem Küstenschiffer in der üblichen Kajütausstattung zum Ausschanken von Getränken für die Besatzung gedient hatte.

Ein ganz anderes Schicksal hatte Krug 2 (Abb. 1b), der in Bombay erworben wurde und über den Kunsthandel von Brügge ins DSM gelangte.⁷ Die großen Schiffe der 1602 in den Niederlanden gegründeten VOC (Vereenigde Oostindische Compagnie) hatten regelmäßig auch Bartmannskrüge geladen. Das VOC-Schiff KENNEMERLAND, das 1664 auf der Reise nach Batavia bei den Shetland-Inseln unterging, hatte Bartmannskrüge als Behälter für Quecksilber an Bord, das zur Goldgewinnung auf Sumatra gebraucht wurde. Einer davon trug als Applikation das Wappen von Amsterdam (Abb. 2)⁸ und zeigt die entscheidenden Knotenpunkte des Handels an: Er war wie viele andere mit dem gleichen Wappen in Frechen speziell für den Amsterdamer Markt angefertigt worden und sollte über Batavia, das große Verteilerzentrum bis nach Fernost,

mung eines Männergesichts mit rahmendem Bart, die im 16. Jahrhundert ganz realistisch gestaltet ist, im 17. Jahrhundert aber zu einer schematisierten Fratze erstarrt. Das frühere Töpferdorf Frechen hatte den großen Vorteil, daß seine für die Steinzeug-Produktion gut geeigneten Tonlager nur ca. 10 km von der agilen Handelsstadt Köln und dem Rhein entfernt lagen, auf dem die Keramik unter Nutzung von Strömung und Wind¹ sehr kostengünstig nach Holland transportiert werden konnte, wo damals alle Fäden des Seehandels zusammenliefen. Wohin der Handel sie von dort führte, hat erst die Archäologie der letzten Jahrzehnte ans Licht gebracht. Besonders Schiffsarchäologen kennen die Bartmannskrüge gut; denn diese sind so robust, daß selbst jahrhundertlanges Liegen im Meer sie kaum angreift.² Die dadurch sichtbar gewordenen Konstellationen des Seehandels zeichnen sich auch an den Krügen des DSM ab.

Krug 1 geriet vor etwa 20 Jahren beim Fischen auf der Amrumbank ins Netz, wo er für kurze Zeit frei-



Links: Abb. 3 Applikation auf Krug 2 mit Schiffsbild, Handelsmarke und dem abgekürzten Namen CLM. (Foto: Sarah Jäger/Anne Kirschner)

Oben: Abb. 4 Handelsmarke und abgekürzter Name HBM des Hamburger Handelshauses Bringemann 1644. (Nach Bauche)

weitergeleitet werden. Der VERGULDE DRAECK war 1656 vor Australiens Westküste mit nicht weniger als 88 Bartmannskrügen voll Quecksilber untergegangen. Aber auch ohne Inhalt fanden diese Krüge im Einzugsgebiet der VOC⁹ ebenso wie anderswo guten Absatz, wie Funde entlang der afrikanischen Westküste¹⁰ und sogar in Amerika¹¹ zeigen. In Südost- und Südasiens wurden sie offensichtlich von den Benutzern sehr geschätzt und von einer Generation zur anderen weitergegeben. So benutzte eine chinesische Familie in Vietnam einen Frechener Krug mit der Datumsinschrift 1694 noch in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts in ihrem Haushalt, bis sie gegen Ende des letzten Krieges fliehen mußte.¹² Entsprechend lange war auch Krug 2 des DSM nach seiner Fahrt mit einem VOC-Schiff in Indien in Gebrauch geblieben.

Dieser Krug ist aber noch durch eine weitere, bisher noch nirgends sonst beobachtete Besonderheit ausgezeichnet, nämlich durch eine Schiffsdarstellung auf der ovalen Bauch-Applikation (Abb. 3). Zu sehen ist ein einmastiges Segelschiff mit Mast, Stagen und Wanten und mit einem Seitenschwert. Solche Schiffe verkehrten auf dem Rhein von Köln abwärts, aber auch entlang der gesamten Nordseeküste. Über dem Schiff steht eine Handelsmarke zwischen den Buchstaben C, L und M. Vergleichbare Handelsmarken zwischen Namensbuchstaben führten z.B. das Hamburger Handelshaus Bringemann 1644 mit den Buchstaben H, B und M (Abb. 4)¹³ oder der Stader Zinngießer Daniel Neumann um 1700 mit den Buchstaben D, N und M.¹⁴ Wahrscheinlich ist also die Buchstabenfolge auf Krug 2 als »C. L...mann« zu lesen; ein entsprechender Kaufmann mit Schiffsbesitz oder Handel treibender Schiffer, der in Frechen den Krug mit seinem Zeichen anfertigen ließ, konnte aber bisher zumindest in Köln nicht ausfindig gemacht werden. Sicher sagen läßt sich aber, daß er den Krug nicht für den Eigenbedarf kennzeichnen ließ, sondern für den Handel, der das Stück bis ins ferne Indien brachte. Da die Matrize für die Applikation zahlreiche Abformungen zuließ, darf man den damit geschmückten Krug



Oben: Abb. 5 Wappen mit Handelsmarke und abgekürztem Namen ODK des Keramikhändlers Jan ob de Kamp auf einem Frechener Krug um 1660. (Nach Kleine)

Rechts: Abb. 6 Applikation auf Krug 3 mit Anker und abgekürztem Namen MPD von Matthias Paffendorff nach 1710. (Foto: Sarah Jäger/Anne Kirschner)



trotz nur einmaliger Erhaltung nicht für ein Einzelstück halten, sondern muß ihn als Teil einer Serie werten. Daß es durchaus üblich war, Steinzeugserien auf diese Weise zu kennzeichnen, zeigt z.B. eine vergleichbare Applikation mit Handelsmarke, den Initialen H L A und der Jahreszahl 1694, die auf einer in Bremen ausgegrabenen Scherbe von Duinger Steinzeug und stempelgleich auf einem Humpen aus dem Münchener Kunsthandel erscheint.¹⁵

Mit dieser Art Kennzeichnung von Bartmannskrügen stand C LM auch insofern nicht allein, als weitere Frechener Krugaufgaben nur mit Handelsmarken bekannt sind. Die in einen Wappenschild eingesetzte Handelsmarke mit den Buchstaben O D K (Abb. 5) konnte sogar als die des mit Frechener Keramik handelnden niederländischen Kaufmanns Jan ob de Kamp identifiziert werden, über den von 1649 bis 1673 Nachrichten vorliegen. Er war mit einer Frechenerin verheiratet und wohnte in dem Töpferdorf, hatte aber ein eigenes Schiff mit Liegeplatz am Kölner Rheinufer bei der heutigen Kotzgasse, von wo er selber die kombinierte Fracht von Wein und Frechener Steinzeug nach Dordrecht transportierte. Nach 1660 scheint er nach Köln gezogen zu sein.¹⁶ Hier läßt also trotz fehlenden Schiffsbildes die schriftliche Überlieferung jenes spezifische Handelsmuster erkennen, das aus der Applikation mit der Kombination von Handelsmarke und Schiff (Abb. 3) auch für Krug 2 zu erschließen ist, nämlich daß der Keramikhändler zugleich auch den Schiffstransport in die Niederlande besorgte und daß er so enge Beziehungen zu den Töpfern in Frechen hatte, daß diese sein Zeichen auf den Krügen anbrachten. Wie weit das auch für andere Bartmannskrüge mit applizierter Handelsmarke wie der von 1693 mit den Buchstaben D F A gilt¹⁷, ist im Einzelfall nur über die Identifizierung des vollen Namens nachweisbar, der dann die Auswertung zugehöriger Schriftquellen ermöglicht. Generell kann aber weiter unten geklärt werden, weshalb auf den Krugaufgaben einerseits Handelsmarken allein auftreten und andererseits Zeichen aus der Schifffahrt mit oder ohne Handelsmarke.

Als weiteres individuelles Logo ist auf Frechener Bartmannskrügen sonst nur noch in einem Herz das abgewandelte »Zunftzeichen« eines Töpfers (Töpferschiene und Abziehdraht) mit den Buchstaben NI S bekannt, wobei das S sogar spiegelverkehrt geschrieben ist.¹⁸ Tatsächlich waren die Dorftöpfer von Frechen gar nicht zu einer Zunft zusammengeschlossen und präsentierten sich deshalb nicht nur auf Krügen, sondern auch auf Grabsteinen und den Anhängeschilden ihrer Schützenkette¹⁹ mit einem Zeichen, das nur im Prinzip dem von städtischen Zünften entsprach, aber ein anderes Gerät zeigte, nämlich die Töpferschiene. Dadurch vermieden sie Konflikte mit Töpferzünften. Es zeigt sich also, daß hauptsächlich Kaufleute und Schiffer, mindestens aber auch ein Töpfer, also genau die Berufsvertreter, die mit Produktion und Vertrieb zu tun hatten, Teile der Produktion mit eigenem Logo und abgekürztem Namen kennzeichneten. Weshalb sie das machten, ist besonders deutlich an Krug 3 zu erkennen, weil auch da wie bei Jan ob de Kamp der Auftraggeber identifiziert werden konnte.

Krug 3 des DSM (Abb. 1c) gehört auch in diese Reihe, denn er weist mit einem bisher ebenfalls einmaligen Anker auf der ovalen Bauchauflage wieder auf einen Schiffer hin, der sich jedoch nicht zusätzlich mit einer Handelsmarke darstellte, sondern nur noch mit seinem abgekürzten Namen M PD (Abb. 6).²⁰ Eine Weltreise hat dieser Krug nicht gemacht, er blieb innerhalb Deutschlands erhalten; ob er je per Schiff transportiert wurde, ist nicht überliefert. Dafür läßt sich aber das Namenskürzel auflösen: Der Krug wurde für Matthias Paffendorff getöpft, der in einer rezenten Liste der mit Frechener Keramik handelnden Kaufleute für 1710 aufgeführt ist.²¹ Er wurde am 27. Juni 1673 als Sohn von Godefridus Paffendorff und dessen Frau Richmodis von Deutz in der katholischen Pfarrkirche St. Johannes Baptist in Köln getauft. Mit 24 Jahren war er wirtschaftlich in der Lage, einen eigenen Hausstand zu gründen und schloß am 30. Dezember 1697 die Ehe mit Cäcilie Maeß in St. Brigida.²² Zwar fehlen in beiden Eintragungen die Berufsangaben, aber die Trauung in dieser Pfarrkirche des Kölner Schifferviertels²³ war kein Zufall, ist doch der Bräutigam durch den Anker auf dem Bartmannskrug eindeutig als Schiffer ausgewiesen. Der Anker war nämlich vom Hochrhein und Main bis zum Niederrhein entweder allein oder in Kombination mit anderem Schiffsgerät (Bootshaken, Fahrbaum, Ruder) das Logo der Schifferzünfte²⁴, das die darin organisierten Schiffer auch gerne an ihren privaten Häusern und Prestigegegeräten zur Schau trugen.²⁵ Und wie das in Zünften die Regel war, übte nicht nur ein einziger Paffendorff den Schifferberuf aus. Für 1710 ist der Kölner Schiffer Lambertus Paffendorff, der in diesem Jahr heiratete, in der Hollandfahrt belegt.²⁶

In Köln, wo die Schiffe von Ober- und Mittelrhein mit denen vom Niederrhein zusammentrafen, gab es dementsprechend zwei verschiedene Schifferzünfte.²⁷ Die Mitglieder der oberrheinischen nannten sich selber *oberlendische schiffleut* und hatten ihre Schiffsliegeplätze oberhalb des Salzstapels. Wegen der wichtigen niederländischen Märkte für Frechener Steinzeug dürfte Paffendorff aber der niederrheinischen Zunft angehört haben, deren Schiffsliegeplätze unterhalb des Salzstapels lagen. Für sie sind ganz unterschiedliche Bezeichnungen überliefert: *sempliche gemeinde der niederländischen schiffer von Collen oder Gemeinde der zum Niederrhein qualifizierten Steuer- und Schiffleute zu Köln oder niederrheinische Schifferzunft*. Am gebräuchlichsten war die Bezeichnung *niederrheinische Schiffergemeinde*. Ihre Mitglieder waren nicht allein Kölner, sondern wohnten in der Mehrzahl an anderen Orten am Niederrhein. Deshalb findet sich das Zunftzeichen des Ankers z.B. an einem Haus in dem niederrheinischen Städtchen Zons.²⁸

Paffendorff kam als Mitglied dieser Zunft zwar in den Genuß ihrer Privilegien und konnte in Konfliktfällen auf ihren Beistand rechnen, war aber zugleich auch an die Einhaltung ihrer Regeln gebunden. Da ihr das alleinige Recht zustand, die Schiffer für die *große Fahrt* (das war die zwischen Köln und Holland) anzulernen, wird Paffendorff bei einem ihrer *berühmten, wohlverfahrenen und des Rheinstroms kundigen Schiffer* die damals vorgeschriebene fünfjährige Lehr-

zeit absolviert haben. Es ist bezeichnend für die unterschiedlichen Perspektiven, daß die Kölner schon die Fahrt nach Holland *große Fahrt* nannten, während Holländer auf großer Fahrt nach Batavia und darüber hinaus segelten! Nach erfolgreicher Beendigung der Lehrzeit erhielt Paffendorff von der Zunft einen Qualifikationsschein, der ihn zur Ausübung der *großen Fahrt* auf dem Niederrhein berechnete. Da nur Mitglieder der Zunft auf dieser Strecke Güter in Fracht nehmen durften, nannte man sie auch *niederrheinische Frachtschiffergemeinde*. Ihren Schiffern war an den Zwischenorten zwar das Löschen von Ladungsteilen gestattet, nicht aber die Übernahme von Ladung, weil dafür die lokalen Zünfte das Monopol hatten. Allen nicht der *niederrheinischen Schiffergemeinde* angehörigen Schiffern war es verboten, in der Fahrt zwischen Köln und Holland fremde Güter zu befördern; sie durften nur ihre eigenen mitnehmen. Umgekehrt war es jedoch keinem Zunftmitglied verwehrt, im Nebenberuf Kaufmann zu sein und als solcher auch sein Eigentum zu fahren.

1710 sah sich Paffendorff wirtschaftlich in der Lage, die Chance der letztgenannten Bestimmung für sich zu nutzen, und knüpfte zu wenigstens einem Töpfer in Frechen Handelskontakte an²⁹, die für ihn so vielversprechend waren, daß er sich am 23. Januar 1711 vor dem Kölner Rat *als Ein Colnischer sohn* qualifizierte, um damit dann das Kölner Bürgerrecht zu erwerben.³⁰ Die anfallenden, nicht unerheblichen Kosten nahm er in Kauf, denn er gewann damit die Berechtigung zur Ausübung aller Gewerbe, ohne die er nicht als Kaufmann tätig werden durfte. Jetzt erst war es sinnvoll, durch sein mittels Matrize in großer Zahl zu vervielfältigendes Logo eine größere Partie von Krügen als sein Eigentum zu kennzeichnen, denn jetzt konnte er ja als Schiffer fremde Waren zu den üblichen Frachttarifen befördern und zugleich sein eigenes Gut als Kaufmann mitnehmen und mit größerer Gewinnspanne selbst verkaufen, ohne anderen noch die Frachtkosten erstatten zu müssen. Daraus ergibt sich zugleich, daß Krug 3 frühestens 1711 entstanden sein kann. Aus den undeutlichen Zeichen unter den Namensbuchstaben (Abb. 6) ist leider eine Jahreszahl nicht zu entziffern.

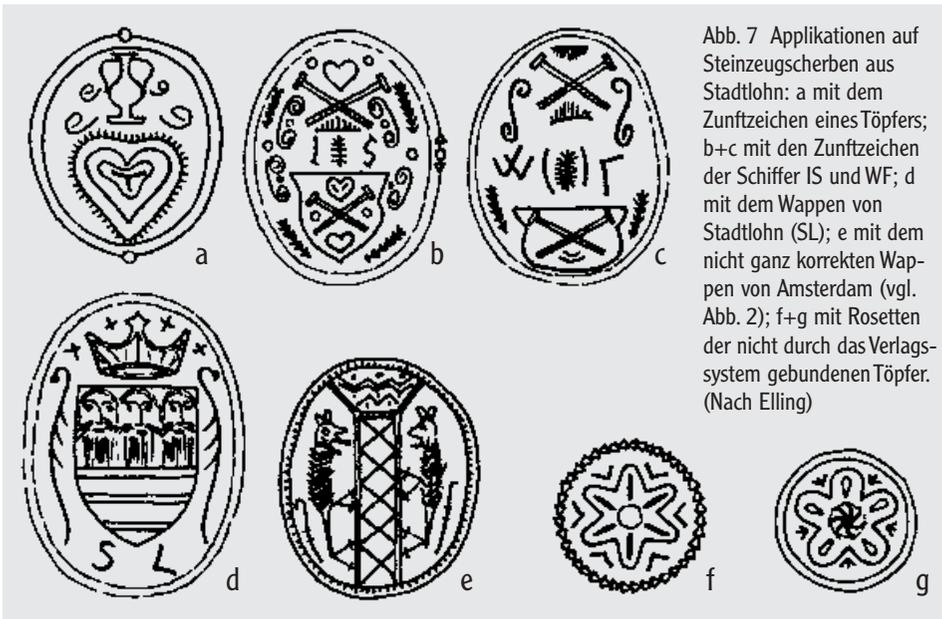
Auch auf Krug 2 kennzeichnet die Applikation das Eigentum von C LM, der sich durch das Logo einer Schifferzunft und seine Handelsmarke (Abb. 3) in gleicher Weise als Schiffer und Kaufmann zu erkennen gab. Diese Kombination war vor allem für Schiffer attraktiv, deren Kapitaldecke nicht ausreichte, um ihr ganzes Schiff auf jeder Fahrt mit Eigengut zu füllen, und wurde deshalb von der Zunftordnung der *niederrheinischen Schiffergemeinde* im wohlverstandenen Eigeninteresse ihrer Mitglieder und sicher auch auf deren Betreiben ausdrücklich sanktioniert. Konsequenterweise sind dann diejenigen Kaufleute, die ihre Krüge nur mit ihrer Handelsmarke ohne zusätzliches Logo einer Schifferzunft kennzeichneten (vgl. Abb. 5), als jene *Eigenfahrer* zu interpretieren, die man in den Kölner Schifffahrtssedikten dadurch von den Frachtschiffern unterschied, daß sie zwar eigene Schiffe besaßen, darin aber nichts weiter als nur ihre eigenen Waren befördern durften und deshalb der Schifferzunft nicht angehörten.³¹ Diese waren wie der oben genannte Jan ob de Kamp offenbar vermögend oder kreditwürdig genug, um ihre Schiffe stets mit Eigengut auslasten zu können. Mit geradezu erstaunlicher Präzision zeichnet sich also die für unser heutiges Verständnis reichlich spitzfindige Berufstrennung der Zunftordnungen in der Kennzeichnung der betreffenden Objekte ab. Wir müssen diese Kennzeichnung nur erst wieder mühsam zu verstehen lernen.

Weshalb die verschiedenen Kaufleute so großen Wert darauf legten, ihr Eigentum an bestimmten Krugserien zu kennzeichnen, hat aber noch einen weiteren Grund: Da die Frechener Töpfer zumeist wenig kapitalkräftig waren, hatte sich ein Verlagssystem eingespielt, bei dem ein Kaufmann als Verleger einem oder mehreren Töpfern Kapital vorschob. D.h. er übernahm die Kosten für die Kannenproduktion und für die Lebenshaltung des Kannenbäckers mit seiner Familie, beanspruchte dafür aber einen zahlenmäßig genau festgelegten Anteil an der Produktion und sorgte für dessen Absatz. Kaufleute wie Paffendorff und einige andere, die auch noch

das Transportmittel bis zu den entscheidenden Verteilermärkten in den Niederlanden, allen voran in Amsterdam, besaßen und selber fuhren, hatten gegenüber den Töpfern alle Trümpfe in der Hand und machten bei der weltweiten Beliebtheit der Ware entsprechende Profite. Die unvermeidlichen Fehlbrände und andere Risiken der Produktion gingen dagegen zu Lasten der Töpfer, von denen einige dadurch sogar in eine Schuldenfalle gerieten.³²

1710/11 hatte Paffendorff demnach als Schiffer so viel Geld verdient, daß er sich an diesem lukrativen Verlagssystem beteiligen konnte. Seinen Anteil an der Produktion ließ er mit seinem Logo kennzeichnen und folgte damit jenem Brauch, der bereits um 1660 für den oben genannten Kaufmann Jan ob de Kamp und später noch für weitere Kaufleute, u.a. auch für C LM auf Krug 2 des DSM, nachgewiesen ist. Die Applikationen mit Namenskürzeln und Handelsmarken bzw. Schifffahrtszeichen von Kaufleuten oder Schiffern sind demnach als Belege für das beschriebene Verlagssystem zu werten. Sehr viel zahlreicher sind Auflagen mit den Wappen von Amsterdam (Abb. 2 und 7e) und von Köln. Daß auch diese Stadtwappen durch Kaufleute aus diesen Städten veranlaßt wurden, um ihren Anteil an der Produktion nach dem gleichen Verlagssystem zu kennzeichnen, läßt sich exemplarisch an einem Frechener Bartmannskrug des 17. Jahrhunderts zeigen, der zusätzlich zu dem großen Medaillon mit (doppelköpfigem) Reichsadler und Kölner Wappen an den Seiten noch zwei kleine Rundmedaillons mit den Buchstaben IH trägt.³³ Mit diesen Initialen hat offensichtlich der Kölner Kaufmann Johannes Horn, der 1655-1660 im Frechener Keramikhandel nachgewiesen ist³⁴, seinen Produktionsanteil markiert.

Im Gegensatz dazu scheinen sich die Töpfer selber in den Applikationen nur selten herausgestellt zu haben. Aus Frechen ist nur ein einziger Kannenbäcker bekannt, der im Rahmen des Verlagssystems seinen Eigenanteil an der Produktion in gleicher Weise ebenfalls mit seinem Logo und Namenskürzel kennzeichnete.³⁵ Wie weit er allerdings in der Lage war, selber für den Vertrieb zu sorgen, ist aus dem bloßen Nachweis dieser Kennzeichnung nicht zu erschließen. Tatsächlich aber verbergen sich sehr viel mehr Töpfer hinter den besonders häufigen Rosettenauflagen, wie eine auf Krug 1 zu sehen ist. Sie sind reiner Schmuck ohne jede Eigentumskennzeichnung und zeigen damit das andere Finanzierungsmodell der Keramikproduktion an: Den



Krug 1 stellte ein selbständiger Töpfer her, der kapitalkräftig genug war, um jenes Verlags-system nicht in Anspruch nehmen zu müssen, das ihn an einen Kaufmann gebunden und von diesem abhängig gemacht hätte. Er arbeitete für den freien Handel mit allen Risiken stockenden Absatzes, aber auch mit größeren Verdienstchancen.

Keramische Auflagen mit Zeichen aus der Schifffahrt sind für Frechener Produkte bisher nur an den Krügen 2 und 3 des DSM nachgewiesen, waren aber dennoch keine isolierten Einzelfälle, denn sie konnten auch an anderer Stelle nachgewiesen werden. In Stadtlohn im Westmünster-land, wo der Familienname Frechen heute noch anzutreffen ist und eine Einwanderung von Töpfern aus Frechen anzeigt³⁶, wurden Fragmente von Bartmannskrügen und anderem Steinzeug aus der ersten Hälfte bis Mitte des 17. Jahrhunderts ausgegraben, auf denen eine Auflage ein Töpferlogo und zwei weitere mit je zwei gekreuzten Fahrbäumen die Zeichen zweier Binnenschiffer zeigen, deren Namen mit den Initialen I S bzw. W F(?) angegeben sind (Abb. 7).³⁷ Tatsächlich bot das winzige Flößchen Berkel die Möglichkeit, Stadtlohn wenigstens mit kleinen, *Schüten* genannten Berkelkähnen an die Handelsstädte der IJssel und damit an den Welthandel anzuschließen.³⁸ Die zahlreichen Applikationen mit dem Amsterdamer Wappen³⁹ verweisen auch in Stadtlohn auf den Markt, für den hauptsächlich produziert wurde. Zusammen mit einigen Stadtlohner Wappen spiegeln also die Auflagen in dieser Frechener Filiale dieselben Produktions- und Verlagsverhältnisse wie in Frechen selbst. Und wie in Frechen gab es auch in Stadtlohn selbständige Töpfer außerhalb des Verlagswesens, die ihre Gefäße mit einfachen Rosetten schmückten (Abb. 7f-g). Im Gegensatz zu den Kölner Schiffern mit Frechener Keramik fuhren die Berkelschiffer mit ihren kleinen *Schüten* allerdings nach allen schriftlichen Nachrichten nicht direkt zu den großen niederländischen Märkten wie Amsterdam, sondern nur bis Zutphen, wo die Berkel in die IJssel mündet; dort gaben sie ihre Ware an niederländische Schiffer mit größeren Fahrzeugen weiter.⁴⁰

Die unterschiedlichen Logos der Schiffer zeigen in jedem Fall an, daß diese in städtischen Zünften mit lokaler oder regionaler Zuständigkeit organisiert waren. Wie bei Zünften üblich, war mit deren Gründung für das jeweilige Logo ein typisches Gerät als Zeichen ausgewählt worden. Nur waren die Werkzeuge bei den meisten Handwerksberufen über ganz Mitteleuropa gleich, was weiträumig gleiche Zunftlogos zur Folge hatte. In der Schifffahrt dagegen kamen je nach befahrenem Gewässer ganz unterschiedliche Schiffstypen und Arbeitsgeräte zum Einsatz; entsprechend unterschiedlich fielen die Schifferlogos aus. Nur der auf großen wie kleinen Schiffen benötigte Anker (Abb. 5) war als Zunftzeichen von Schiffern überregional verbreitet. Die zum Staken dienenden Fahrbäume auf den in Stadtlohn gefundenen Logos (Abb. 6) waren dagegen vor allem auf kleinen Flüssen mit ihren oft geringen Wassertiefen unentbehrlich. Bei der Tal-fahrt schob man sich mit ihrer Hilfe über Kies- und Sandbänke hinweg, und wo wie auf der Berkel Treidelpfade fehlten, konnte man nur mit ihnen das Schiff zu Berg staken.

Die beiden in Stadtlohn gefundenen Applikationen mit den Zeichen einer Schifferzunft belegen zwar eindeutig, daß auch dort zwei Schiffer nach dem für Frechen beschriebenen Muster in die Krugproduktion investiert haben, geben aber keine Auskunft über den Wohnort dieser Schiffer. Eine Schifferzunft ist in Stadtlohn bisher nicht nachweisbar. Belegt ist hingegen gerade im frühen 17. Jahrhundert das von Zutphen ausgehende Bemühen um Verbesserung der Berkel als Wasserstraße.⁴¹ Deshalb ist zumindest in Erwägung zu ziehen, daß jene beiden Schiffer dort zu Hause gewesen sein könnten. Auch die vielen Amsterdamer Wappen in Stadtlohn machen dort holländische Investoren wahrscheinlich. Immerhin gab es auch in der Stadt selber Investoren, wie die wenigen Stadtlohner Wappen zeigen.

Im Gegensatz dazu brauchte das einmastige Segelschiff auf Krug 2 (Abb. 3) den zum Segeln nötigen Manövrierraum breiterer Gewässer, war allerdings mit seinen Seitenschwertern nicht auf so tiefes Wasser angewiesen wie größere Segelschiffe mit tiefgehendem Kiel, die in den See-

häfen als Zeichen der Schiffergesellschaften gewählt wurden.⁴² Einmastige Schiffe mit Seitenschwertern waren deshalb typische Fahrzeuge u.a. auch für den breiten, träge fließenden Niederrhein. Nun wurde aber ja oben der Anker als Logo der *niederrheinischen Schiffergemeinde* von Köln in Anspruch genommen. Wie verträgt sich damit das Schiffslogo? Hatte diese Zunft nicht nur verschiedene Bezeichnungen, sondern auch verschiedene Logos?

Tatsächlich gab es Schiffergesellschaften mit mehreren verschiedenen Zeichen, die sich dadurch ergeben hatten, daß sich in ihnen zwei, drei ursprünglich getrennte Zünfte zusammengeschlossen hatten unter Beibehaltung ihrer angestammten Zeichen.⁴³ Für die *niederrheinische Schiffergemeinde* ist aber ein solcher Zusammenschluß nicht erkennbar. Statt dessen zeichnet sich ab, daß niederländische Schifferzünfte andere Zeichen hatten, denn dort schmückten die Schiffer ihre Häuser nicht wie am deutschen Rheinlauf mit dem Zunftzeichen des Ankers, sondern mit dem eines ein- oder anderthalbmastigen Schiffes.⁴⁴ Dasselbe Zeichen auf Krug 2 sagt uns demnach, daß sich hinter dem Namenskürzel C LM einer jener zahlreichen Niederländer verbirgt, die als Schiffer und Kaufmann zugleich in das Verlagsgeschäft mit Frechener Krügen eingestiegen sind. Zwar wissen wir nicht, wie die Kölner *niederrheinische Schiffergemeinde* sich mit jenen Schiffern/Kaufleuten arrangierte, die von Holland aus in umgekehrter Richtung denselben Handel betrieben wie ihre eigenen Mitglieder. Aber es muß eine Regelung auf Gegenseitigkeit gegeben haben, sonst hätten die Kölner auf den holländischen Märkten wohl kaum etwas ausrichten können und hätten die Holländer nicht den gut belegten ungehinderten Zugang zu den Frechener Töpfeln gehabt.

Somit zeigt Krug 2 auch die dritte, rheinaufwärts zielende Richtung der niederländischen Schiffer und Kaufleute an, die nicht ruhig abwarteten, bis ihnen die Produkte der Rheinlande gebracht wurden, sondern sich aktiv um den Import bemühten und – wo nötig – die Produktion durch gezielte Kapitalinvestitionen ankurbelten.

Anmerkungen:

- 1 Uta Lindgren: Energienutzung durch den Verkehr im Mittelalter. In: *Inquirens subtilia diversa*. Dietrich Lohrmann zum 65. Geburtstag. Hrsgg. von Horst Kranz und Ludwig Falkenstein. Aachen 2002, S. 477-497.
- 2 G. B. Elliott: The success of Frechener flagon exported as »Cologne ware« in Late Medieval Trade from the Rhine. In: *The International Journal of Nautical Archaeology (IJNA)* 15, 1986, 85-91.
- 3 Inv.-Nr. I/4391/88. Höhe 31 cm, größter Durchmesser 21 cm. – Die Hanse. Lebenswirklichkeit und Mythos. Hrsgg. von Jürgen Bracker. Bd. 2. Hamburg 1989, Kat. Nr. 14.40. Ein weiterer Bartmannskrug aus dem Watt vor Campen, Ostfriesland: Ebd., Kat. Nr. 14.39.
- 4 Gerret Daniel van der Heide: Archäologie auf dem Meeresboden. Archäologische Untersuchungen im Gebiet der Zuidersee. Düsseldorf 1971, S. 23f.
- 5 Peter Marsden: The Wreck of the AMSTERDAM. London 1974, S. 166, Nr. 46. – Robert Sténuit: The Wreck of the CURAÇAO. A Dutch Warship lost off Shetland in 1729 while convoying a Fleet of returning East Indiamen. In: *IJNA* 6, 1977, S. 101-125, hier S. 113. – Lars Einarsson: KRONAN. Underwater archaeological Investigations of a 17th Century Man-of-war. In: *IJNA* 19, 1990, S. 279-297, hier S. 296.
- 6 Zu den Funden aus Bremen vgl. Ernst Grohne: Tongefäße in Bremen seit dem Mittelalter. Bremen 1940, S. 93; aus Hamburg: Die Hanse (wie Anm. 3), Kat. Nr. 14.36; aus Elbing: Ebd., Kat. Nr. 14.41.
- 7 Inv.-Nr. I/9700/03. Höhe 28 cm, größter Durchmesser 18 cm. – Der Händler in Brügge ist Licentiaat afrikaanse filologie en geschiedenis, handelt mit Antiquitäten aus Afrika und Südasien und hatte 2003 mehrere Bartmannskrüge im Angebot, die dort noch in Benutzung gewesen waren.
- 8 William A. Forster und Kenneth B. Higgs: The KENNEMERLAND, 1971. In: *IJNA* 2, 1973, S. 291-300, hier S. 297.
- 9 Dorette Kleine: Keramikmuseum Frechen (Museum). Braunschweig 1992, S. 71f.; 74f.
- 10 Elliott (wie Anm. 2), S. 89. – M. L'Hour und L. Long: The Wreck of an »Experimental Ship« of the Oost-Indische Compagnie: The MAURITIUS (1609). In: *IJNA* 19, 1990, S. 63-73, hier S. 68.
- 11 Allan J. Wingood: Sea Venture. An interim Report on an early 17th Century Shipwreck lost in 1609. In: *IJNA* 11, 1982, S. 333-347, hier S. 341. – D. L. Hamilton: Preliminary Report on the archaeological Investigations of the submerged Remains of Port Royal, Jamaica 1981-1982. In: *IJNA* 13, 1984, S. 11-25, hier S. 22. – Kleine (wie Anm. 9), S. 68-70.
- 12 Elliott (wie Anm. 2), S. 89.
- 13 Ulrich Bauche: Lissabon – Hamburg. Fayenceimport für den Norden. Hamburg 1996, Kat. Nr. 46, Abb. 1, S. 19f.

- 14 Erwin Hintze: Norddeutsche Zinngießer. Neudruck Aalen 1964, S. 385, Nr. 251.
- 15 Grohne (wie Anm. 6), S. 99, Abb. 66 links oben (Steinzeug aus Duingen). – Peter Vogt: Fayence und Steinzeug aus vier Jahrhunderten. München 2001, Abb. 112, fälschlich als Raerener Steinzeug bezeichnet, das mit dem Duinger häufig verwechselt wird.
- 16 Kleine (wie Anm. 9), S. 65f.
- 17 Ebd., S. 87.
- 18 Ebd., S. 100f.
- 19 Ebd., S. 59; 100-104; 42: erst 1856 wurde in Frechen eine Töpferinnung gegründet.
- 20 Inv.-Nr. I/8556/98. Höhe 33 cm, größter Durchmesser 21,5 cm; erworben im Münchener Kunsthandel.
- 21 Karl Göbels: Rheinisches Töpferhandwerk. Frechen 1971, S. 439f. Den Hinweis auf diese Liste verdanke ich Dorette Kleine von der Stiftung Keramion – Zentrum für moderne und historische Keramik Frechen.
- 22 Für die Recherchen zur Person danke ich Herrn Dr. Steinberg vom Landesarchiv NRW, Personenstandsarchiv Brühl. Der Taufeintrag hat die Signatur LK 119, S. 59, die Eheschließung steht im gemeindeübergreifenden Gesamt-Namensverzeichnis zu den Heiratsbüchern aller kath. Pfarrgemeinden der Stadt Köln unter dem Datum.
- 23 Hans Erich Kubach und Albert Verbeek: Romanische Baukunst an Rhein und Maas, Bd. 1 (A-K). Berlin 1976, S. 522.
- 24 Max Rosenthal: Volkskunst und Brauchtum der Schifffahrt und der Schiffer. Schönebeck 1937, S. 554. – Hans Joachim Engels: Über die Fischer-Zünfte am Rhein. In: Beiträge zur Rheinkunde 29, 1977, S. 3-21, Abb. 5+6 (Basel). – Ders.: Fischer- und Schifferzünfte an Hochrhein, Aare und Limmat. In: Ebd. 32, 1980, S. 27-41, Abb. 3, 7+9 (Zürich).
- 25 Detlev Ellmers und Uwe Schnall: Eine verzierte Takelure aus dem Jahr 1851. In: DSA 24, 2001, S. 477-487, hier S. 481.
- 26 Landesarchiv NRW, Personenstandsarchiv Brühl, Signatur LD 60, S. 69 rechts. – Hermann Deitmer: Die Kölner Generalvikariatsprotokolle als personengeschichtliche Quelle, Bd. 2. Köln 1972, S. 692.
- 27 Für die folgende Passage: Otto Schneider: Köln als Schifffahrtssort vom Ende des 18. Jahrhunderts bis zum Jahre 1913. Diss. Köln 1928, S. 32-35.
- 28 Reliefstein von 1697 mit Anker und Horn über der Tür des Hauses Rheinstr. 5 in Zons. Helene Blum: 600 Jahre Stadt Zons 1373-1973. 3. Aufl. Grevenbroich 1977, Kat. Nr. 90.
- 29 Göbels (wie Anm. 21).
- 30 Hist. Archiv der Stadt Köln, Verf. u. Verw. Nr. 158 Bl. 25a. Herrn Archivdirektor i.R. Prof. Dr. Hugo Stehkämper danke ich für das Auffinden dieser Eintragung und die Erläuterung ihrer Bedeutung.
- 31 Schneider (wie Anm. 27). – Jürgen Heinz Schawacht: Schifffahrt und Güterverkehr zwischen den Häfen des Niederrheins und Rotterdam 1794-1850/51. Köln 1973, S. 12.
- 32 Kleine (wie Anm. 9), S. 54-58.
- 33 Volkskunst aus Deutschland, Österreich und der Schweiz. Ausstellungskatalog Köln 1968, S. 128, Kat. Nr. 599.
- 34 Göbels (wie Anm. 21), S. 439. – Auch für den Töpferort Raeren bei Aachen konnte nachgewiesen werden, daß Töpfer im Auftrag von Händlern Städte- und Adelswappen an den Krügen anbrachten: Heinrich Hellebrandt: Raerener Steinzeug, und Otto Eugen Mayer: Fünfzehn Jahre Grabungen im Raerener Land. (= Aachener Beiträge für Baugeschichte und Heimatkunst 4). Aachen 1967, 2. Aufl. 1977, S. 166.
- 35 Vgl. Anm. 16-19.
- 36 Wilhelm Elling: Steinzeugtöpferei in Stadtlohn und Vreden. In: Töpferei in Nordwestdeutschland. Hrsgg. von Wingolf Lehnemann. Münster 1980, S. 125-209, hier S. 127.
- 37 Ebd., S. 185, Taf. I, 15 (Töpfer); Taf. I, 17+19 (Binnenschiffer).
- 38 Hermann Terhalle: Die Berkelschifffahrt in der Wirtschaftsgeschichte des niederländisch-westfälischen Grenzraumes. Vreden 1975. – Martin Eckoldt: Schifffahrt auf kleinen Flüssen Mitteleuropas in Römerzeit und Mittelalter. (= Schriften des DSM, Bd. 14). Oldenburg, Hamburg 1980, S. 73f.
- 39 Elling (wie Anm. 36), Taf. I, 16 und S. 203.
- 40 Ebd., S. 129f.
- 41 Terhalle (wie Anm. 38), S. 25f.
- 42 Detlev Ellmers: Dreimaster, Bootshaken, gekrönter Stockfisch. Die Wappen der Schiffergesellschaft als Programm. In: Seefahrt, Schiff und Schifferbrüder. 600 Jahre Schiffergesellschaft zu Lübeck 1401-2001. Hrsgg. von Rolf Hammel-Kiesow. Lübeck 2001, S. 21-27, Abb. 11 und 13-16.
- 43 Ebd., Abb. 11-13.
- 44 Herrn Dr. Heinrich Stettner, Emden, danke ich für folgende Hinweise: Utrecht, Haverstraat 28; Brielle auf Voorne, Prov. Zuid-Holland; Makkum, Prov. Friesland, Haus am Hafen, dat. 1767; Sneek, Prov. Friesland, dat. 1660.

Three Bellarmines Provide Information about Shipping in ca. 1700

Summary

The three bellarmines – or Bartmann jugs – of the German Maritime Museum (DSM) provide information about two very different aspects of shipping. On the one hand they reveal the three important directions taken by Dutch activities in the trade of the jugs of Frechen: The location where the first one (Jug 1 from the Amrum Bank) was found points to trade around the North Sea using coastal ships, and the land in which the second (Jug 2 from Bombay) was used for centuries points to the trading activities with South and Southeast Asia engaged in by the big ships of the Dutch East India Company. The guild-mark on the latter also indicates the third focus of Dutch trade in this context: the presence of Dutch river vessels along the Rhine – the lifeline to the centre of jug production activities. The Dutch constituted, as it were, the cork in the bottleneck of the Rhine, so that everything that entered or left that river passed through their hands. Jug 1 was very probably among the cabin items of a coastal barge captain.

On the other hand the function and meaning of the relief designs on the jugs have been deciphered for the first time, and thus serve as an additional historical source for evaluation. The point of departure was the favourable circumstance that Jug 3 bears evidence of the person who commissioned it. This person, who is identifiable by name, was a shipmaster also active as a merchant who functioned as a distributor for Frechen jug-makers. The guild-mark of the shipmaster on the first relief pattern denotes the first profession; the other is revealed by the mark of ownership (Fig. 6). Similarly, identified abbreviations of names make it clear that the patterns bearing only trade marks and/or municipal coats of arms refer solely to merchants who acted as distributors and were not cargo shipmasters at the same time. In contrast, potters who worked at their own risk, without contractual obligations to a merchant, decorated their jugs with rosettes and without individual names or marks. The three jugs of the DSM thus provide us with unexpected insights into the forms of organisation employed by the people who made them, transported them by ship and traded in them worldwide, and are consequently highly revealing products of a social class that has otherwise left us with very few objects providing such distinctive information about its daily social conditions. That not only applies to Frechen. The example from Stadtlohn clearly demonstrates that relief designs of a similar type (Fig. 7) also reveal similar economic structures elsewhere.

Les révélations sur la navigation aux alentours de 1700 de trois cruches «à l'homme barbu» (bellarmine)

Résumé

Les trois cruches «à l'homme barbu» du Musée allemand de la Marine (DSM) renseignent sur deux aspects totalement différents de la navigation. D'un côté, ils montrent de façon exemplaire les trois axes importants que poursuivaient les commerçants hollandais dans leurs activités avec les cruches de Frechen. La cruche 1, en provenance du banc de l'île d'Amrum, livre de par son lieu de découverte des informations sur le commerce effectué avec des caboteurs dans la région de la mer du Nord, et la cruche 2 de Bombay, au travers du pays où elle fut utilisée des siècles durant, livre des informations sur le commerce que les grands navires de la V.O.C. effectuaient vers l'Asie du Sud et du Sud-Est; en même temps, par l'emblème de sa guilde, elle témoigne de l'engagement investi dans une troisième direction et réalisé dans la production des cruches grâce

aux navires naviguant sur le Rhin. Les Hollandais étaient pour ainsi dire placés comme un bouchon à l'embouchure du Rhin, si bien que tout ce qui en sortait ou y entrait passait tout d'abord entre leurs mains. La cruche 1 faisait très probablement partie de l'équipement de la cabine d'un caboteur.

D'autre part, la fonction et les révélations des applications sur les pichets purent être déchiffrées pour la première fois, ce qui les rend ainsi évaluables en tant que sources historiques supplémentaires. Le point de départ fut la transmission propice de la cruche 3, qui a fourni la preuve que son commanditaire était à la fois capitaine et marchand à titre annexe, agissant comme distributeur pour les potiers de Frechen. Sur l'application, le premier métier est indiqué par l'emblème de la guilde des capitaines, le second par la marque du propriétaire (ill. 6). Il en est de même avec les abréviations de noms identifiées qui montrent que les applications représentant uniquement des marques de fabrique ou des armes de villes n'étaient utilisées que par les seuls marchands, agissant comme distributeurs et qui n'étaient pas capitaines. Les potiers qui travaillaient à leur propre compte et avec les risques que cela impliquait, sans contrat avec des marchands, paraient leurs pichets de rosettes, sans les accompagner de noms ni de signes individuels. Les trois cruches du DSM permettent donc un aperçu inattendu dans les structures d'organisation de ceux qui les fabriquaient, les transportaient sur des navires et les vendaient à travers le monde, elles sont également des témoignages parlants et, à ce titre, dignes d'être exposés, sur une couche sociale qui, sinon, n'a pratiquement laissé aucun objet aussi révélateur de son quotidien. Ce qui n'est pas uniquement valable pour Frechen. L'exemple de Stadtlohn rend explicite que des applications semblables (ill. 7) indiquent également qu'à d'autres endroits, des structures économiques équivalentes existaient.