

DAS SCHIFF ALS ZEICHEN IN MITTELALTER UND FRÜHER NEUZEIT

Bürgerliche Selbstdarstellung im Flußgebiet der Weser

VON DETLEV ELLMERS

Der in Hann. Münden ausgegrabene Ofenstein mit Schiffsdarstellung ist ein Unikat. Weit und breit sind keine anderen Ofensteine mit vergleichbarem Reliefschmuck bekannt. Wohl aber finden sich im Flußgebiet der Weser eine Reihe anderer Bildträger, auf denen Schiffe oder Objekte aus der Schifffahrt zu sehen sind. In keinem Fall handelt es sich dabei um bloße Genreszenen, sondern meistens um zeichenhafte Selbstdarstellungen eines bürgerlichen Berufsstandes oder eines einzelnen Vertreters dieses Berufes wie bei dem genannten Ofenstein.

W. Rudolph hat die Entwicklung dieser zeichenhaften Selbstdarstellung der Bürger in den Hafenstädten an Nord- und Ostsee auf breiter Basis untersucht, dabei aber den Weserraum nur mit fünf Beispielen aus Bremen behandelt und die Schifffahrtsdarstellungen des Binnenlandes gar nicht berücksichtigt.¹ Dabei sind gerade im Weserraum die zeichenhaften Selbstdarstellungen und die Verbindungen zwischen Seeschifffahrt und Binnenland früher bezeugt als in den meisten Küstenbereichen der Nord- und Ostsee. Deshalb sei hier für den Weserraum eine eigene Untersuchung aller Einzelaspekte des Themas vorgetragen. Natürlich folgt die Entwicklung im Weserraum der großen, von Rudolph klar herausgearbeiteten Linie, nach der die ersten bildlichen Äußerungen der schiffahrenden Bürger in Kirchen erfolgten und sich dann in mehreren Schritten aus der religiösen Einbettung lösten.

1. Schiffsmodelle und Schiffsbilder in Kirchen

Aus der im Laufe des 12. Jahrhunderts aufgezeichneten Hildesheimer Überlieferung geht hervor, daß Kaufleute in Seenot die Heiligen Bernward und Godehard anriefen und nach ihrer Rettung Votivgaben nach Hildesheim zu den Gräbern der Heiligen brachten.² Im Hildesheimer Dom hingen damals so viele Schiffe aus Wachs, daß man allein daran ablesen konnte, wie stark der Schutz durch den heiligen Godehard auch auf dem Meer war. Nur in wenigen Fällen ist überliefert, wer die Votivgaben darbrachte: Zwei Bremer Kaufleute bedankten sich mit einem Schiffchen aus Wachs und für die Wiederauffindung ihres im Sturm abgerissenen Ankers mit einem kleinen Anker aus Silber. Ein Utrechter Kaufmann brachte ein silbernes Schiff dar. Schiffsmodelle wurden also zunächst aus Dankbarkeit für Rettung aus Seenot bei den Gräbern der helfenden Heiligen dargebracht. Dabei werden zugleich die Hinterlandverbindungen der seefahrenden Kaufleute deutlich, für die die Weser mit ihren Nebenflüssen den Kommunikationsweg zu den Heiligengräbern bildete.

Bis in unsere Zeit sind Schiffsmodelle selber in Kirchen des Wesergebietes aus Mittelalter und Früher Neuzeit nicht erhalten geblieben. Auch gibt es außer der Hildesheimer Überlieferung keine weiteren schriftlichen Hinweise. Hier kann deshalb nur darauf verwiesen werden, daß in anderen Gegenden Schiffsmodelle sowohl des Mittelalters als der Frühen Neuzeit in Kirchen auf uns gekommen sind.

Auch mit Schiffsdarstellungen auf Altären sind die Kirchen im Wesergebiet nicht eben reichlich bestückt. Sie kommen immerhin vor als Teile von Szenen aus biblischen Erzählungen oder Heiligenlegenden. Als Beispiel aus Hannover sei der Hochaltar der Marktkirche St. Georgii und St. Jacobi genannt, der um 1490 entstand und im Rahmen der Jacob-Legende ein mit Kennerschaft gemaltes seegehendes Segelschiff zeigt.³ Solche Darstellungen sorgten dafür, daß sich Schiffer und Kaufleute mit den Alltagsproblemen ihres Berufslebens in den betreffenden Legenden wiederfinden konnten, wodurch diese Heiligen für sie große Bedeutung gewannen.

Trotz der dürftigen Überlieferung wird gerade für das Wesergebiet deutlich, daß Schiffs- (und Anker-)Modelle als Votivgaben wie auch Schiffsbilder im Rahmen von biblischen Erzählungen und Heiligenlegenden in den mittelalterlichen Kirchen als Ausdruck einer religiösen Beziehung von Schiffern und reisenden Fernkaufleuten zu bestimmten Heiligen verstanden werden müssen.

In ganz andere Zusammenhänge hingegen gehören die redenden Wappen mit Schiffen oder Objekten der Schifffahrt auch dann, wenn diese Wappen in Kirchen angebracht waren. Sie werden deshalb im nächsten Abschnitt behandelt.

2. Schiffe und Objekte aus der Schifffahrt als Rechtszeichen

Außerhalb der Kirchen findet sich das Schiff als Zeichen des Fernhandels sowie der Machtausübung zur See während der Karolingerzeit auf Fernhandelsmünzen Englands, der karolingischen Häfen Quentovic und Dorestad sowie im südlichen Skandinavien. Doch dieses Münzbild wird schon vor der Mitte des 9. Jahrhunderts wieder aufgegeben.⁴ Erst als sich um 1200 die Ratsverfassung der Städte herausbildet, entstehen rechtsfähige bürgerliche Selbstverwaltungsorgane, die ihren neuen Status u. a. auch in neuen Rechtszeichen zum Ausdruck bringen. Sie schließen sich dabei genau dem an, was bei Adel und Kirche schon lange üblich ist: Der Stadtrat besiegelt seine Rechtsakte mit einem eigenen Stadtsiegel und repräsentiert die Stadt mit eigenem Stadtwappen; die in Hafenstädten beheimateten Schiffe führen sogar eine eigene Stadtflagge. Aber auch die sich herausbildenden Fernhändlergilden und Handwerkszünfte (im Wesergebiet meist als Ämter bezeichnet) führen eigene Siegel und Wappen, die zusammen mit den wichtigsten Urkunden und anderem Zunftgerät in der Zunftlade aufbewahrt werden. Aber auch zahlreiche Fernhändler und einzelne vermögende Handwerksmeister tun es dem Adel gleich und legen sich Familienwappen und -siegel zu. Die mittelalterliche Verwendung dieser Siegel und Wappen blieb im Prinzip unverändert erhalten, bis das 19. Jahrhundert eine ganz neue Rechtsordnung schuf. Auch wenn die Stadtsiegel nur einem kleinen Kreis politisch Verantwortlicher zu Gesicht kamen, so haben doch die vielfach öffentlich gezeigten Stadtwappen und die Bildzeichen der Gilden und Zünfte während des gesamten Zeitraums ihrer Rechtsverbindlichkeit die Art und Weise geprägt, in der bürgerliches Selbstbewußtsein im öffentlichen und privaten Raum bildlich zum Ausdruck gebracht wurde. Die Bildzeichen für diese bürgerlichen Siegel und Wappen werden zwar keineswegs durchgehend, aber doch in einer Vielzahl von Fällen aus dem bürgerlichen Alltag entnommen: Besonders häufig zeigen Stadtsiegel die Stadtmauer mit Tor und Türmen, während die Zünfte als Zeichen ihrer



Abb. 1 Unbesegeltes Fischerboot mit Netz über Fisch auf dem Stadtsiegel von Schöppenstedt a. d. Altenau, 1419 (nach Th. Müller).



Abb. 2 Anker als Beizeichen zum Löwen auf dem Stadtsiegel des Braunschweiger Stadtteils Neustadt, 1608 (nach Th. Müller).

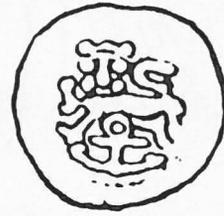


Abb. 3 Anker als Beizeichen zum Löwen auf einem Braunschweiger Hohlpfennig des 14. Jh. (nach W. Müller-Reichau).

Identität oft spezifische Werkzeuge oder Handwerksprodukte als Siegel- und Wappenbild führen. Deshalb sind die Zunftsiegel und -wappen gleicher Handwerkszweige über die verschiedensten Städte hin weg einander oft sehr ähnlich.

In diesem für das ganze Abendland typischen Rahmen werden auch Bildzeichen aus der Schifffahrt für die bürgerliche Selbstdarstellung in vielen Städten aufgegriffen. Am bekanntesten sind die Schiffsdarstellungen auf den Stadtsiegeln englischer und flandrisch-niederländischer Hafenstädte sowie zahlreicher Hansestädte an der südlichen Ostseeküste, weil sich in ihnen die spätmittelalterliche Schiffbauentwicklung eindrucksvoll widerspiegelt.⁵ Überhaupt noch nicht überregional aufgearbeitet sind dagegen die der Schifffahrt entnommenen Siegelbilder und Wappenzeichen der Zünfte und Privatpersonen.

Im Wesergebiet sind Siegel mit Bildern aus der Schifffahrt bisher unterschätzt worden, zumal sie z. T. für Orte überliefert sind, die an heute nicht mehr schiffbaren Gewässern liegen. Schöppenstedt an der Altenau, einem kleinen Nebenfluß der Oker, führte seit 1419 einen kleinen, mastlosen Kahn im Siegel, unter dem zwei im Wasser spielende Fische zu sehen sind.⁶ Über dem Kahn ist ein Netz dargestellt (Abb. 1). Es handelt sich ganz offensichtlich um ein Fischerboot, nicht wie sonst auf den Siegeln um ein Fahrzeug zum Gütertransport. Für größere Transportaufgaben schiffbar gemacht worden ist dieser kleine Fluß erst 1575. Das direkt an der Oker gelegene Braunschweiger Weichbild Neustadt stellte seine Funktion als Hafenort für die Handelsschifffahrt nicht durch ein Schiff, sondern durch einen Anker dar, den es zusätzlich zum Braunschweiger Löwen im Siegel führte.⁷ Zwar kennen wir dieses Siegel erst in einer Fassung von 1608 (Abb. 2), aber schon aus dem 14. Jahrhundert liegt ein Braunschweiger Hohlpfennig vor, der ebenfalls den Anker als Beizeichen zum Löwen trägt (Abb. 3), nicht als Zeichen der christlichen Hoffnung, sondern als das offizielle Zeichen des genannten Braunschweiger Weichbildes⁸, wie es später nicht nur im Siegel, sondern auch im Wappen geführt wurde. Die Bedeutung von Braunschweigs Hafen beruhte nicht zuletzt darauf, daß von dort aus die Produktion des Harzer Bergbaus als Rohmetall oder in bearbeiteter Form verschifft wurde. Der genannte Hohlpfennig ist, soweit ich sehe, in ganz Deutschland die einzige spätmittelalterliche Münze, auf der bürgerliche Selbstdarstellung mit einem Bildzeichen aus der Schifffahrt zum Ausdruck gebracht wird.

Während Stadtsiegel und Stadtwappen oft gar nicht oder nur partiell übereinstimmen, finden wir die Embleme der Gilden und Zünfte zumeist in gleicher Form sowohl auf den Siegeln als auch auf den Wappen, außerdem auch in freierer Gestaltung auf zahlreichen

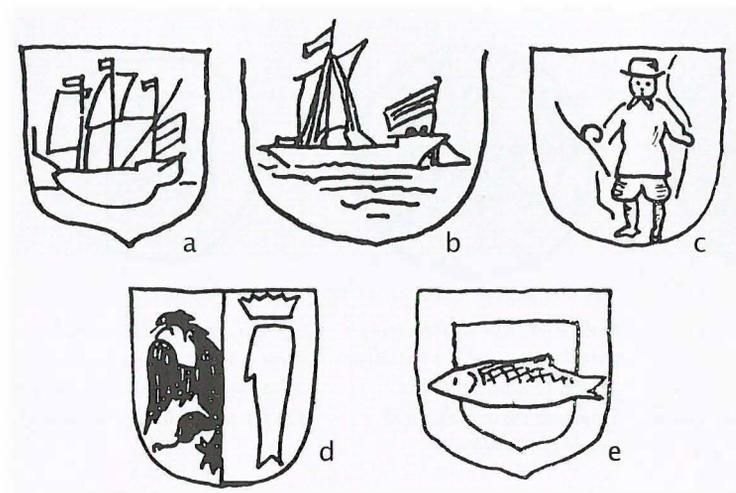


Abb. 4 Wappen der Zünfte und anderer Korporationen in Bremen: a) Schifferbrüder, b) Ekenschiffer, c) Bootsleute, d) Bergenfahrer, e) Amtsfischer (nach E. Thikötter).

Zunftgeräten und sogar auf den privaten Hausfronten und Geräten zünftiger Meister. Es hat aber im Laufe der Jahrhunderte Änderungen und Entwicklungen gegeben, die noch keineswegs hinreichend untersucht sind. So können etwa die Bremer Schifferbrüder ihr Emblem, einen Dreimaster unter Segeln, natürlich erst gewählt haben, nachdem der Dreimaster der gängige Schiffstyp geworden war.⁹ Neue Zünfte, wie die der Tabakspinner, konnten auch erst entstehen, nachdem dafür die Rohstoffbasis durch Import aus Übersee geschaffen war; die Zünfte der Buchdrucker nicht vor entsprechender Ausbreitung des Buchdrucks usw. Die Mehrzahl der erhaltenen Siegel, Wappen und Geräte mit Zunftemblem ist während oder nach der Auflösungsphase der Zünfte in die Museen oder Archive gelangt und gehört hauptsächlich dem 17. und 18. Jahrhundert an. Vieles ist in dem Auflösungsprozess jedoch verlorengegangen.

Aus dem Wesergebiet sind allein aus Bremen die Wappen oder Siegel von 56 Korporationen überliefert, von denen immerhin fünf schiffahrtsbezogene Embleme haben: Die schon genannten Schifferbrüder zeigen einen Dreimaster unter Segeln und die Ekenschiffer das flache einmastige Binnenschiff vom Typ Eke, das mit einem Rahsegel ausgestattet war. Die Bootsleute (d. h. die Repräsentanten der Schiffsbesatzungen) stellten sich selbst durch einen Seemann dar, der ein Tau in beiden Händen hält. Dem entsprach der Brauch

der Bremer Bootsleute, bei besonderen Empfängen oder Festen einen Kabeltanz aufzuführen, bei dem ein Schiffstau eine wichtige Rolle spielte.¹⁰ Die Bergenfahrer, das heißt die nach Bergen in Norwegen segelnden Kaufleute und Schiffer, präsentierten sich in Bremen wie in anderen Städten durch einen Reichsadler und einen gekrönt senkrecht hängenden Stockfisch, ihr wichtigstes Einfuhrgut. Die Bremer Amtsfischer hatten einen einzelnen nach links schwimmenden Fisch als Emblem gewählt, wahrscheinlich einen Lachs (Abb. 4a-e). Ihre Lüneburger Kollegen präsentierten sich

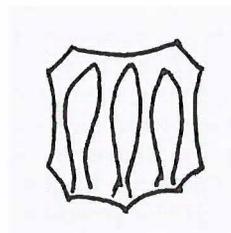


Abb. 5 Wappen der Hoken (= Händler) von Hannover (nach Stadt im Wandel).

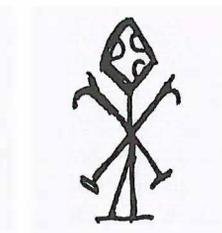


Abb. 6 Wappen der Oldenburgischen Schiffergesellschaft, gegr. 1574 (nach S. Müller).

mit zwei Fischen, einem nach links schwimmenden Stör und darunter einem nach rechts schwimmenden Lachs.¹¹ In Hannover dagegen waren es nicht die Fischer, sondern die »Hoken« genannten Detailhändler¹², die drei senkrecht hängende Fische als Emblem zeigten (Abb. 5). Ob es reiner Zufall ist, daß die beiden Händlervereinigungen den Fisch als Ware senkrecht darstellen, die beiden genannten Fischervereinigungen dagegen die Fische wie lebend in Schwimmlage wiedergeben, müßte durch großräumige Untersuchungen geklärt werden.

Auf den Zinnbechern der Oldenburgischen Schiffergesellschaft von 1574, von denen drei noch aus dem 16. Jahrhundert stammen, zeigt das Wappen zwei gekreuzte Bootshaken und zwischen ihnen eine senkrechte Stange mit einer Raute auf der Spitze¹³, womit wahrscheinlich ein im Wattenmeer gebräuchliches Seezeichen ähnlich den heutigen Pricken dargestellt ist (Abb. 6). Zum Vergleich wieder ein Blick nach Lüneburg, wo das erhaltene Siegel der Ekenführer von 1618 zwei gekreuzte Stakruder zeigt und im freien Raum darunter einen Anker.¹⁴ Ebenfalls einen Anker und darüber eine Person mit einer Waage sieht man auf dem Siegel des Krameramtes zu Wildeshausen an der Hunte.¹⁵ Es ist davon auszugehen, daß sich auch noch in den vielen anderen Hafenstädten des Wesergebietes Embleme der schiffahrtsbezogenen Zünfte erhalten haben. Da in dem hier vorgetragenen Zusammenhang keine vollständige Liste vorgelegt werden soll, beschränke ich mich auf die angeführten Beispiele, zumal aus ihnen deutlich genug hervorgeht, was auch an anderen Orten zu erwarten ist.

Während das erste Auftreten von Gilde- und Zunftsiegeln noch nicht genug erforscht ist, sehen wir bei dem ersten Auftreten bürgerlicher Privatsiegel schon klarer: Das älteste bekannte ist das des Bremer Kaufmanns und Ratsherrn Heinrich Donelley als Rücksiegel einer Bremer Ratsurkunde (dadurch blieb der Siegelabdruck erhalten) von 1361, in der er als Zeuge auftrat.¹⁶ Es ist ein wappenförmiges Siegel, das allgemein übliche heraldische Zeichen trägt, nämlich drei Lilien in Deichselstellung. Wir halten nur fest, daß spätestens seit 1361 mit privaten Siegeln von Kaufleuten im Weserraum zu rechnen ist. Für unser Thema ist ein in der Bremer Altstadt nördlich des Marktes ausgegrabenes rundes Petschaft aus Messing von Bedeutung, das ins 14./15. Jahrhundert datiert wird.¹⁷ Gemäß Inschrift gehörte das mit nur 3 cm Durchmesser sehr kleine Petschaft einem noch nicht genauer identifizierten Giselher Tide, der als Siegelzeichen seine Handelsmarke benutzte (Abb. 7).

Dieses ganz unheraldische Zeichen hatten die Kaufleute aus den Haus- oder Eigentumsmarken zu einem einfachen, aber sehr effektiven Mittel der Steuerung von Handelsgut in analphabetischer Umgebung entwickelt. Jeder Kaufmann hatte seine eigene, aus einer kleinen Gruppe von waagerechten, senkrechten und/oder diagonalen Strichen bestehende Handelsmarke, die auf jedem Frachtgut dieses Kaufmanns angebracht, eingeritzt oder auf-



Abb. 7 Handelsmarke auf dem Siegel des Giselher Tide, Bremen, 14./15. Jh. – Petschaft (links) und Abdruck (rechts). (Foto: Der Landesarchäologe, Bremen)

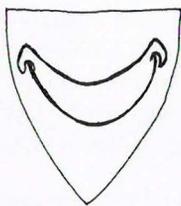


Abb. 8 *Redendes Wappen aus dem Siegel des Kurt von Bothmer, 1363 (nach H. Wiechell).*

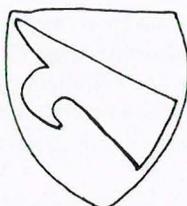


Abb. 9 *Redendes Wappen des Bremer Dombherrn Johann Hake um 1375 (nach Bremer Dom).*

nicht besonders gut geeignet, wurden aber von vielen Kaufleuten und im Steinhandel tätigen Steinmetzen trotzdem so verwendet. In der Hafenstadt Bremen hatte natürlich jeder Großkaufmann – und andere führten damals keine Siegel – mit Schiffsfracht zu tun. Deshalb ist von vornherein damit zu rechnen, daß Giselher Tide die in seinem Siegel gezeigte Handelsmarke auch für die Kennzeichnung seiner Schiffsfracht verwendete. Kurz: dieses Siegel zeigt die in der Frachtschiffahrt unentbehrliche Kennzeichnung des Frachtguts durch Handelsmarken und wurde von allen Zeitgenossen als die im Handel übliche Eigentumskennzeichnung verstanden.

In ganz andere Zusammenhänge gehört das Schiffsbild auf dem Siegel des Kurt von Bothmer von 1363 (Abb. 8), der u. a. an der Welfenresidenz Wolfenbüttel tätig war.¹⁹ Dieses private Siegel eines Adligen unterscheidet sich schon durch seine Wappenform von den runden Stadtsiegeln und gibt mit dem Boot im Wappenschild keineswegs einen bürgerlichen Beruf an, sondern ist ein sog. redendes Wappen, dessen bildliche Darstellung dem Namen des Adelsgeschlechtes weitgehend entspricht. Hier ist das Geschlecht von Bothmer²⁰ durch ein Boot als heraldisches Zeichen wiedergegeben. Obwohl der Stammsitz Bothmer an der Leine nahe vor ihrer Mündung in die Aller liegt, hat das mastlose Wasserfahrzeug im Wappen nichts mit den einheimischen Leinekähnen zu tun, sondern stellt, wie an jüngeren Ausformungen noch deutlicher erkennbar ist (vgl. Abb. 18), in der Tat dar, was damals unter einem Boot verstanden wurde. Es ist nicht eben wie heute jedes beliebige kleine Wasserfahrzeug, sondern jenes kleinere, auf Kiel in Klinkertechnik gebaute Boot aus der Schiffbautradition der Wikingerschiffe, das noch bis ins 20. Jahrhundert als Rettungsboot auf großen Dampfern eingesetzt wurde. Im mittelalterlichen Bremen gab es zum Bau der Rettungs- oder Beiboote der großen Frachtsegler eigene Bootsbauer²¹; weiter flußaufwärts dagegen wurde dieses Wasserfahrzeug weder hergestellt noch verwendet.

Ein anderes redendes Wappen mit einem heraldischen Zeichen aus der Schifffahrt hat sich im Bremer Dom erhalten.²² Es zeigt auf goldenem Grund einen schwarzen Bootshaken (Abb. 9) und gehörte Johann Hake, der 1374 bis 1378 Dombherr in Bremen und Archidiacon des Landes Hadeln war. Daß sein Geschlecht sich für sein Wappen einen Bootshaken ausgesucht hat, belegt zwar eine gewisse (räumliche) Nähe zur Schifffahrt (schließlich hätte auch ein Kesselhaken oder ein Fleischhaken dieselbe Funktion in einem redenden Wappen erfüllen können), hat aber trotzdem nichts mit der tatsächlich ausgeübten Tätigkeit des Wappenträgers zu tun.

Auch wenn die redenden Wappen sich bei entsprechenden Namen heraldischer Zeichen aus dem Bereich der Schifffahrt bedienen, sind sie für die hier zu behandelnde, berufsbezogene Selbstdarstellung der Bürger nicht von Belang und werden hier deshalb nicht im

gemalt (auf Ballen) wurde. Sie hatte etwa die Funktion eines heutigen Frachtbriefes. Mit ihrer Hilfe wurde jedes Stückgut über noch so weite Entfernung zu Wasser oder über Land dem betreffenden Kaufmann richtig zugeleitet. In Streitfällen galten diese Marken auch als juristisch anerkannter Eigentumsnachweis.¹⁸ Diese im Detail nicht leicht einprägsamen Marken, die sich oft nur durch einen einzigen anders verlaufenden Strich von der Marke eines anderen Kaufmanns unterschieden, waren eigentlich für die auf Wappen oder Siegeln nötige rasche und deutliche Unterscheidbarkeit

Detail verfolgt. Wir halten nur fest, daß im Mittelalter Darstellungen aus der Schifffahrt auch im Wesergebiet nicht nur im kirchlichen Raum als Ausdruck der Beziehung zu bestimmten Heiligen angebracht wurden, sondern auch rein profan der bürgerlichen Selbstdarstellung auf Siegeln, Münzen und Wappen dienten. Mit dem unbesiegelten Fischerboot hat das Wesergebiet 1419 sogar erstmals ein Motiv in die Sphragistik der Nord- und Ostsee-Anrainer eingebracht, das bald danach (1461) von der niederländischen Stadt Genemuiden wieder aufgegriffen wurde²³, jedoch ohne die geringste ikonographische Entlehnung. Das heißt, die Niederländer dürften das Siegel von Schöppenstedt nicht gekannt haben.

3. Berufsdarstellungen an den Fassaden von Bürgerhäusern am Übergang vom Mittelalter zur Frühen Neuzeit

In den städtischen Kirchen und der herausgehobenen Architektur der Rathäuser hatte das städtische Bürgertum während des Spätmittelalters auch im Weserraum Ausdrucksformen für eine als angemessen erachtete Repräsentation gefunden. In den Jahrzehnten vor 1500 wird nun eine deutliche Steigerung dieses Repräsentationsbedürfnisses spürbar, die sich zuerst in den Gemeinschaftsbauten der Gilde- und Zunfthäuser äußert. Da die frühesten berufsbezogenen Darstellungen auf den Hausfronten, soweit sie erhalten sind, die Schifffahrt nur ein einziges Mal mit einschließen, läßt sich die generelle Entwicklung nur darstellen, wenn man andere berufsbezogenen Bildzeugnisse mit einbezieht.

Den Anfang der neuen Entwicklung im Wesergebiet machte das im Zweiten Weltkrieg verbrannte Gildehaus der Kramer (=Kaufleute) in Hildesheim.²⁴ Der 1482 errichtete Fachwerkbau faßte beinahe wie in einem Musterkatalog die beiden Formen der älteren bürgerlichen Selbstäußerungen, nämlich die Beziehung zu den Heiligen und die persönliche Präsentation im Siegel oder Wappen, auf der Schauseite des Hauses zusammen. Allerdings gab es einen gravierenden Unterschied: Was sich bisher nur in den Innenräumen der Kirchen und Rat- und Gildehäusern (wo die Siegel und besiegelten Urkunden aufbewahrt wurden) abspielte, wurde jetzt für alle Bürger und auswärtigen Besucher der Stadt deutlich sichtbar auf der Fassade des Hauses dargestellt. Eingeschnitzt in die Knaggen, die die Vorkragungen der einzelnen Stockwerke abstützen, findet man jene Heiligen, zu denen die reisenden Fernhändler eine besondere Beziehung hatten. Unsere Abb.10 zeigt links Jacobus major, den Beschützer der Reisenden, und rechts Georg, den Schutzheiligen der Krieger, den auch die bewaffneten Kaufleute für sich in Anspruch nahmen, weil sie sich unterwegs oft genug ihrer Haut wehren mußten. Andere Knaggen zeigen Nikolaus, den Schutzheiligen der Seefahrenden, oder Christophorus, der für den Flußverkehr zuständig war.

In die Schwellbalken über den Knaggen sind dann die individuellen Wappen jener Kaufleute eingeschnitzt, aus deren Beiträgen das gemeinsame Gildehaus erbaut worden war. Viele Kaufleute setzten solche heraldischen Zeichen, wie sie auch der Adel benutzte, in ihre Wappen ein. Die Abb. 10 zeigt z. B. zwei Wappen mit je einem Baum und eines mit drei Rauten. Andere Kaufleute setzten ihre individuelle Handelsmarke in ihre Wappen ein, die aber in einer Binnenstadt wie Hildesheim nicht als spezifischer Hinweis auf die Schiffsfracht, sondern auf den Handel allgemein verstanden wurde.

Wurde hier noch in der alt überlieferten Form des Wappens die den Kaufmann in besonderer Weise kennzeichnende Handelsmarke in die Hausfassaden eingefügt, so ist das Kramer Gildehaus mit einem figürlichen Relief an der markantesten Stelle, nämlich über dem ursprünglichen Eingang, ganz neue Wege in der Kennzeichnung des Handels gegangen: Es zeigt einen Kaufmann, der als Zeichen seines Berufs eine kleine (Geld-)Waage mit der Rechten hochhält (Abb. 11). Diese profane Darstellung aus dem Alltag des Handelsges-

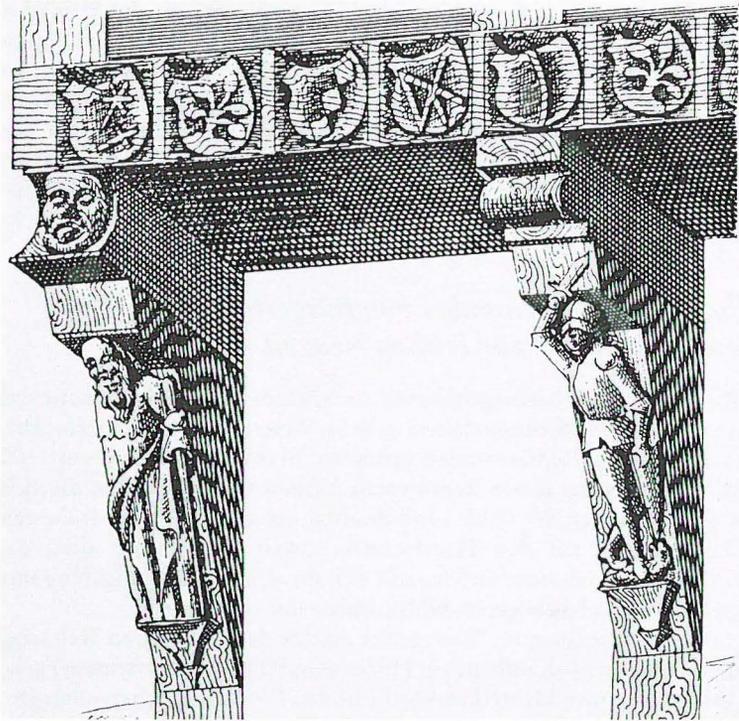


Abb. 10 Wappen von Hildesheimer Kaufleuten und die Heiligen Jacobus und Georg am Krameramtshaus in Hildesheim, 1482 (nach K. Lachner).

schäftes wurde zu einem Zeichen für den gesamten Berufszweig erhoben, was ohne zusätzliche Erklärung oder gar Rechtfertigung an diesem frühen Bau noch nicht zu machen war. Deshalb trägt der Kaufmann in seiner Linken ein Spruchband mit der Inschrift: *waget. recht. u. gelike. so. wertet. gi. salich. un. rike.* (Wiegt richtig und gleich, so werdet ihr selig und reich). Damit ist auch der über dem Eingang dargestellte profane Händler in den christlich-religiösen Kontext eingebunden, den die Heiligen auf den Knaggen repräsentieren.

Zwar bewegt sich das Bildprogramm noch größtenteils in den traditionellen Bahnen

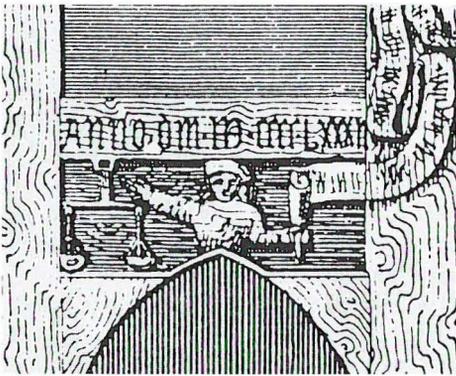


Abb. 11 Kramer mit Waage. Relief über dem Eingang zum Krameramtshaus in Hildesheim, 1482 (nach K. Lachner).

der Hinwendung zu den Heiligen und der Selbstdarstellung durch Wappen bzw. Siegel, stößt aber mit der berufsbezogenen bildlichen Darstellung und der öffentlichen Präsentation des gesamten Bildprogramms auf der Hausfassade in neue Bereiche vor. Damit wird eine folgenreiche Entwicklung eingeleitet, die in Hildesheim gut dokumentiert ist.

Auch beim berühmten Knochenhaueramtshaus von 1529 ist das Bildprogramm der Hauptfassade²⁵ in vergleichbarer Weise aufgebaut: Zwar sind die Heiligen auf den Knaggen durch musizierende Engel ersetzt, aber über dem Haupteingang und auf dem Schwellbalken des ersten Stocks ist noch der

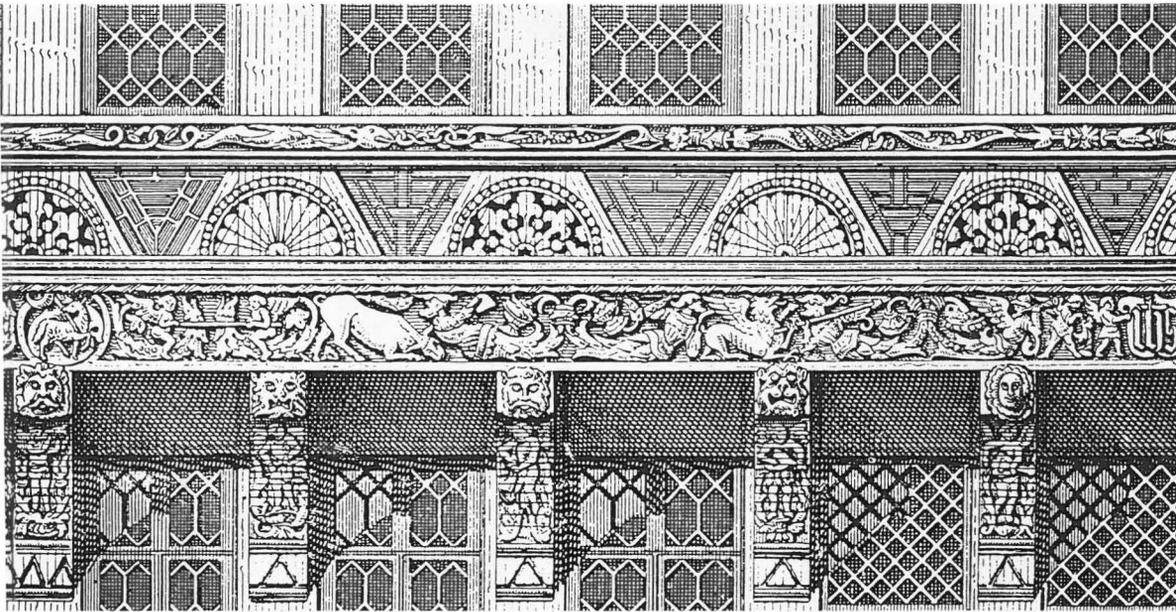


Abb. 12 Schutzpatron der Schlachter (Lamm Gottes) und profane Schlachtszene am Knochenhaueramtsbaus in Hildesheim, 1529 (nach K. Lachner).

mittelalterliche Schutzpatron der Schlachter dargestellt, das Lamm Gottes (Abb. 12). Nur durch zwei spielende Engel davon getrennt sieht man dann auf dem Schwellbalken eine profane Schlachtszene: Ein Mann holt mit einem Beil zum Schlag gegen das vor ihm kauende Rind aus. Zu dieser Zeit ist die profane Darstellung gesellschaftlich bereits so weit akzeptiert, daß ein erklärender Spruch nicht mehr benötigt wird.

Nachdem sich die profane Berufsdarstellung auf den Gemeinschaftsbauten der Gilden und Zünfte durchgesetzt hat, wird sie auch auf die Häuser privater Handwerker übernommen. Als ein Waffenschmied 1548 das Haus »am gelben Stern« (Nr. 1045) baute²⁶, ließ er wieder über der Haustür das Brustbild eines Mannes mit Hammer in der Rechten zusammen mit zwei Wappen als einzigen figürlichen Schmuck einschnitzen (Abb. 13). Das linke Wappen zeigt das Radschloß einer Feuerwaffe, wodurch die spezielle Tätigkeit des Waf-



Abb. 13 Wappen mit Radschloß (links) und Handwerkerdarstellung über dem Eingang des Privathauses eines Waffenschmiedes in Hildesheim, 1548 (nach K. Lachner).

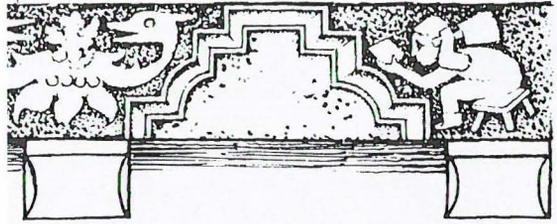
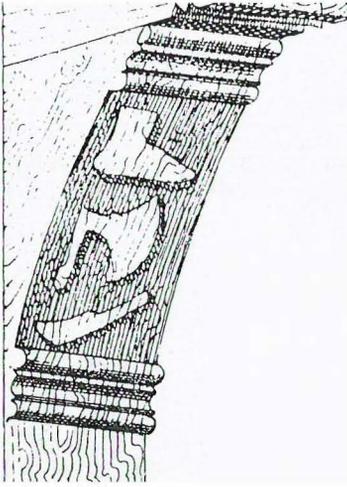


Abb. 15 Relief mit Bildschnitzer an einem Privathaus in Celle, um 1538 (nach R. Busch).

Abb. 14 Schuh und Ledermesser am Privathaus eines Schuhmachers in Hildesheim (nach K. Lachner).

fenschmiedes noch genauer herausgestellt wird. Sonst zeigt die Fassade prächtiges Ornament. Privatleute gaben nicht immer so aufwendige Schnitzarbeiten in Auftrag. In der Schuhstraße Nr. 462 begnügte sich ein Schuster²⁷ mit den bloß in scheibenförmigem Flachrelief wiedergegebenen Symbolen seines Berufes: Schuh und Schneidewerkzeug (Abb. 14).

Andere Städte des Weserraumes fügen sich zwanglos in diesen Rahmen ein, so daß hier wenige Beispiele genügen mögen. Auf einem Schwellbalken aus der Schuhstraße 27 von Celle²⁸ aus der Zeit zwischen etwa 1535 und 1540 sieht man einen Holzbildhauer auf einem Schemel sitzen und mit einem Schlägel die Schnitzereien am Fachwerk ausarbeiten (Abb. 15). In Goslar trägt das Zunfthaus der Bäcker als Gildezeichen ein Wappen mit Brotformen²⁹, und in Einbeck ist bei dem Brothaus der Bäckergilde (1552) gegenüber der Marktkirche eine Brezel in den Eckständer geschnitzt.³⁰ An dem 1548 gebauten privaten Haus in der Tiedexer Straße 16 in Einbeck sieht man über dem Eingang wieder einen Stiefel und das Ledermesser eines Schusters.³¹ Das berühmte Waage-Relief über dem großen Torbogen der Alten Waage (1497) von Nürnberg zeigt³², daß der hier behandelte Weserraum ganz im allgemeinen Trend der Zeit liegt.

4. Schiffsdarstellungen an Häusern der Frühen Neuzeit

Mit der an Hildesheimer Beispielen aufzeigbaren Entwicklung berufsbezogener Darstellungen an Hausfassaden ist der Rahmen, der den Stellenwert der wenigen erhaltenen Schiffsbilder an Häusern gut erkennen läßt, mit hinreichender Genauigkeit bestimmt. Denn auch die Schiffe gehören ja zu den für die bürgerliche Selbstdarstellung so entscheidend wichtigen berufsbezogenen Bildern.

Die frühesten erhaltenen Schiffsdarstellungen an der Außenwand eines Gebäudes stammen aus dem frühen 16. Jahrhundert von der Marktfront des Gildehauses der Flandernfahrer in Hameln.³³ Es war ein Fachwerkhaus, das im ersten Stock den Gildesaal beherbergte. In das eichene Balkenwerk dieses ersten Stockwerkes wurden außen als Relief je eine geruderte Galeere mit drei Lateinersegeln sowie eine dreimastige besegelte Galeone geschnitzt (Abb. 16). Beide Schiffstypen sind nie auf der Oberweser gefahren. Mittelmeerische Galeeren wurden von Genua und anderen italienischen Häfen aus um die Zeit bis nach Flandern in Fahrt gesetzt.³⁴ Und portugiesische Galeonen, wie sie für Entdeckungsfahrten eingesetzt



Abb. 16 *Mediterrane Galeere und iberische Galeone auf Reliefs vom Gildehaus der Flandernfahrer in Hameln, 1. Quartal des 16. Jb. (Foto: Deutsches Schiffahrtsmuseum).*

wurden, liefen ebenfalls höchstens noch flandrische Häfen an. Mit beiden Reliefs zeigten die Hamelner Flandernfahrer ihren staunenden Mitbürgern ihre weltweiten Handelsbeziehungen an. Zwar fuhrten die Hamelner Hansekaufleute weder mit Galeeren ins Mittelmeer noch mit Galeonen zu den überseeischen Niederlassungen der Portugiesen, sondern reisten nur mit ihren Pferdefuhrwerken auf notorisch schlechten Landstraßen nach Flandern. Aber dort begegneten sie immerhin lebhaftig dem Hauch der großen weiten Welt. Und diesen von ihnen miterlebten Anbruch einer neuen Zeit mit den phantastischen Erzählungen über die Länder jenseits der Ozeane stellten sie stolz an der Marktfront ihres Gilde-



Abb. 17 Wappen der Bergenfahrer von einem Haus in Bremen, Mitte 16. Jh. (Foto: Bremer Landesmuseum).

hauses dar. Sie verzichteten dabei auch nicht auf den schriftlichen Hinweis, daß durch ihre Handelsverbindungen die Güter aller Länder auch in Hameln zu haben seien. Der erläuternde Spruch zu dem Schiffsbild lautet: *kopmans hand reckt über alle land*. Dem dadurch natürlich auch geweckten Neid begegneten sie vorsorglich mit dem Hinweis auf die Risiken ihres Berufes: *kopmans god het ebbe un flot*, hieß es zu dem anderen Schiffsbild. Das heißt, die Hamelner Reliefs gehören jener frühen Phase an, in der man auf den erläuternden Spruch zur berufsbezogenen Darstellung noch nicht verzichten mochte. Allerdings wählte man rein profane Texte ohne jeden Bezug zur christlichen Religion, jedoch mit jeweiliger Nennung des betreffenden Berufs (Kaufmann). Auch verzichtete man auf jedes übergreifende Bildprogramm: Bis auf eine für uns zur Zeit nicht weiter deutbare Hirschdarstellung genau über dem Eingang trug die Fassade sonst nur ornamentalen Schmuck.

Nicht mit einem Schiffsbild, sondern nur mit ihrem Wappen präsentierte sich um die Mitte des 16. Jahrhunderts die Korporation der Bremer Bergenfahrer (Abb. 17). Dieses Wappen zeigt neben dem Reichsadler die wichtigste Handelsware aus Bergen, den Stockfisch, der wegen seiner großen Bedeutung für den Handel auf dem Wappen mit einer Krone gekrönt ist.³⁵ Obwohl es sich um ein echtes heraldisches Zeichen handelt, kommt damit doch im bürgerlichen Milieu ein Produkt des Fischfangs und eine Ware des Seehandels zur bildlichen Darstellung.

Die nächste erhaltene Darstellung eines Wasserfahrzeugs an einem Fachwerkbau im Wesergebiet findet sich auf einem waagerechten Balkenfragment der Wasserburg von Lau-



Abb. 18 Balken mit Wappen der Familie Cord von Bothmer von einem Fachwerkbau der Burg Lauenbrück/Wümme, 1579 (Foto: Deutsches Schiffahrtsmuseum).

enbrück an der oberen Wümme.³⁶ Der Balken ist um 1930 im Schlamm des Burggrabens gefunden worden. Die Reliefs sind sehr gut erhalten. Aus den Inschriften geht hervor, daß das betreffende Haus 1579 durch den Burgherrn Cord von Bothmer gebaut worden ist. Er war damals mit Alheid, geb. von Schulte, verheiratet und hat beider Wappen sowie die Namen und Wappen seiner beiden bereits verstorbenen Frauen, Catrina, geb. von Fischbeck, und Catrina, geb. von Freytag, als Relief in den Balken schnitzen lassen. Zwei dieser Wappen sind redende Wappen. Die Grafen von Bothmer führten das uns schon bekannte Boot im Wappen und das Geschlecht von Fischbeck mit Stammsitz an der Oberweser einen Fisch (Abb. 18). Wir hatten schon gesehen, daß der Bootstyp am Ort nicht heimisch war. Deshalb kann man mit Sicherheit ausschließen, daß der auf der Wümme gebräuchliche einheimische Kahn dargestellt ist. Wiederum hat weder diese Bootsdarstellung noch die des Fisches auf den Wappen etwas zu tun mit den berufsbezogenen Darstellungen der Stadtbürger, denn beide zeigen ja nicht einen Beruf an, sondern versuchen nur, einen Namen bildlich wiederzugeben. An diesem Beispiel wird jedoch deutlich, daß auch der Adel von dem Trend erfaßt war, sich selbst (durch sein Wappen) an der Schauseite seines Burgebäudes für alle erkennbar darzustellen. Als der reiche Hamelner Handelsherr und Bürgermeister Gerhard Leist sein privates Wohn- und Geschäftshaus 1589 im Stil der Weserrenaissance ganz in Stein vollendete, prangten über der breiten Eingangstür zwei Wappen, von denen das rechte einen Anker zwischen drei Rosen zeigt. Dies ist kein redendes Wappen, sondern ähnlich wie das Wappen der Braunschweiger Neustadt und des Wildeshäuser Krameramtes ein Kaufmannswappen, das auf den zu Wasser durchgeführten Transport Bezug nimmt.³⁷

Auf den Fassaden der bürgerlichen Gemeinschaftsbauten erscheint das Schiff nicht eingezwängt in den kleinen Rahmen eines Wappens, sondern entfaltet sich frei auf der Fläche, häufig an topographisch herausgehobener Stelle. Wie in Hameln war es auch in Bremen die dem Marktplatz zugewandte Front des dort »Schütting« genannten Gildehauses, die die Kaufmannschaft 1594 auf besonders repräsentative Weise, nämlich in Sandstein, erneuern ließ.³⁸ Es ist der zweitälteste Steinbau, der sich im Wesergebiet mit einer berufsbezogenen Darstellung erhalten hat. Die Kaufleute ließen den Zwerchgiebel mit dem Relief eines Dreimasters unter vollem Zeug zu schmücken. Auf dem Schüttinggiebel ist demnach – im Gegensatz zu den bisher behandelten Häusern – der größte am Ort selber beheimatete Schiffstyp auf einer Handelsreise dargestellt (Abb. 19).

Ebenso wie auf den ca. 80 Jahre älteren Hamelner Reliefs ist auch hier das große Segelschiff überhaupt nicht starr, sondern bewegt und in zupackender Handschrift vom Künstler ganz überzeugend ins Bild gesetzt worden. Erläuternde Sprüche sind zu dieser Zeit wie

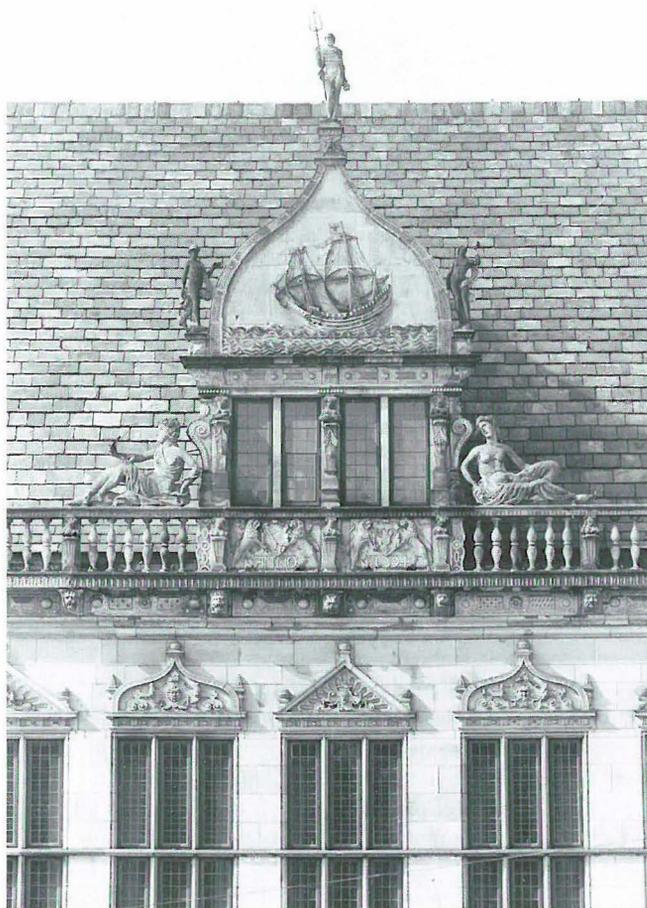


Abb. 19 *Zwerchgiebel von der Marktfront des Schütting in Bremen, 1594* (Foto: Landesamt für Denkmalpflege, Bremen).

auch bei anderen berufsbezogenen Darstellungen auf Hildesheimer und anderen Fassaden nicht mehr nötig. Die Inschrift weist nur noch das Baujahr aus, und als Wappen erscheinen nur noch das Stadtwappen und das Wappen der Bremer Kaufmannschaft als Korporation. Die zahlreichen Einzelwappen, die noch Hildesheims Krameramtshaus (Abb. 10) aufwies, sind weggefallen.

Jedoch ist das Bremer Schiffsbild eingespannt in ein größeres Bildprogramm, das in einer inzwischen längst protestantischen Stadt natürlich nicht mehr wie noch auf dem 112 Jahre älteren Krämeramtshaus von Hildesheim (vgl. Abb. 10) durch Heilige geprägt sein kann. An ihre Stelle sind Gestalten aus der antiken Mythologie getreten, die aber nicht als göttliche Wesen verstanden wurden, sondern ganz im Geist der Renaissance als Allegorien, mit deren Hilfe abstrakte Sachverhalte anschaulich gemacht werden sollten. Von diesen zwar vollplastischen, aber für die Frontalansicht als einzige Schauseite konzipierten Figuren versteht sich Merkur (links) in einer Hafenstadt wie Bremen ohne weitere Erklärungen sofort als Allegorie des Handels und Neptun (oben) als Allegorie des Meeres bzw. der Seefahrt. Zu seinen Füßen waren ursprünglich noch je ein zu seinem Gefolge gehörender Triton und eine Nereide angebracht, die als Verkörperung von Seegang und Wellen die Bildaussage des Neptun nur verstärken. Die rechte Figur ist weiblich und trägt im Haar und in der Linken

je eine Mondsichel. Ihre Deutung als Diana oder Luna ist umstritten.³⁹ Eindeutig sind aber die Attribute, so daß wir im Gesamtzusammenhang von einer Allegorie auf die für das damalige Bremen besonders wichtige Küstenschiffahrt im Bereich der Tidegewässer von Unterweser und Wattenmeer auszugehen haben. Den damaligen Küstenschiffern war der Zusammenhang zwischen Mond und Tide natürlich längst geläufig.⁴⁰ Ganz unten wird der Zwerchgiebel je von einer sitzenden »Prudentia« (Klugheit), kenntlich am Spiegel, und »Spes« (Hoffnung), kenntlich am heute nicht mehr vorhandenen Anker, eingerahmt. Damit sind die beiden Tugenden angegeben, die den in der Seefracht tätigen Kaufmann kennzeichnen, der durch Klugheit gesteuerte Unternehmergeist und die Hoffnung auf guten Gewinn. Insgesamt ist das ein einfaches, in sich völlig schlüssiges Bildprogramm für ein Gildehaus der Kaufleute. Die beiden Tugenden vertreten dabei sozusagen die Sprüche an den Gildehäusern um 1500.

Etwa 60 Jahre später wurde in Bremen ein neues Gemeinschaftshaus errichtet, *aus Freigebigkeit von Kaufleuten und Schiffern*, wie die Portalinschrift mit der Jahreszahl 1665 mitteilt.⁴¹ Als soziale Stiftung zur Versorgung alter Seeschiffer und Schifferwitwen war bereits 1545 das Haus Seefahrt gegründet worden, das jetzt ein neues Gebäude erhielt. Über dem Hauptzugang zum Hof wurde ein Sandsteinportal errichtet, das in seiner



Abb. 20 Tor des Hauses Seefahrt in Bremen, 1665
(Foto: Landesamt für Denkmalpflege, Bremen).

Gestaltung eine zeitgemäße, d. h. frühbarocke Abwandlung des Zwerchgiebels am Schütting darstellt. Zwischen den sehr kurzen Volutenansätzen eines beschwingten Barockgiebels (Abb. 20) ist diesmal in einer großen Kartusche wiederum ein Dreimaster mit großem Fock- und Hauptmast und verhältnismäßig kleinem Besanmast als Relief dargestellt. Zwar sind die Details der Takelage viel deutlicher als beim Schüttingschiff herausgearbeitet, auch liegt das Schiff auf dem Portal »richtiger« im sanfter gekräuselten Wasser. Aber von dem großen Schwung, der das Schiffsbild des Schütting so einprägsam macht, ist auf dem Portal nichts mehr zu spüren. Immerhin werden beide Bildensembles von Neptun als Allegorie für Meer und Seefahrt gekrönt. Auch werden beide Schiffsbilder von zwei vollplastischen Figuren flankiert, aber statt der Gestalten aus der antiken Mythologie sind es auf dem Portal zwei Seeleute. Der linke bestimmt den Kurs auf hoher See mit Jakobsstab und dem zu seinen Füßen aufgestellten Kompaß; der rechte dagegen arbeitet mit dem in den Tidegewässern der Küstenfahrt unerlässlichen Lot. Daß die Mondgöttin des Schütting durch den Küstenschiffer der Tidegewässer ersetzt wurde, bestätigt noch einmal unsere Interpretation des Bildprogramms am Schütting. Nirgends sonst in Deutschland ist der Beruf des Schiffers im öffentlichen Raum so monumental dargestellt worden wie auf dem Tor des Hauses Seefahrt. Auf dem Schlußstein des Torbogens schließlich ist noch der sehr massive Stockanker eines großen Seeschiffes dargestellt; das ist das Emblem des Hauses Seefahrt. Wir finden also den Anker als heraldisches Zeichen in Wappen und Siegel eines Braunschweiger Stadtteils, des Krameramtes zu Wildeshausen, eines Handelsherrn in Hameln und hier einer Korporation aus Kaufleuten und Schiffern mit sozialer Zielsetzung.

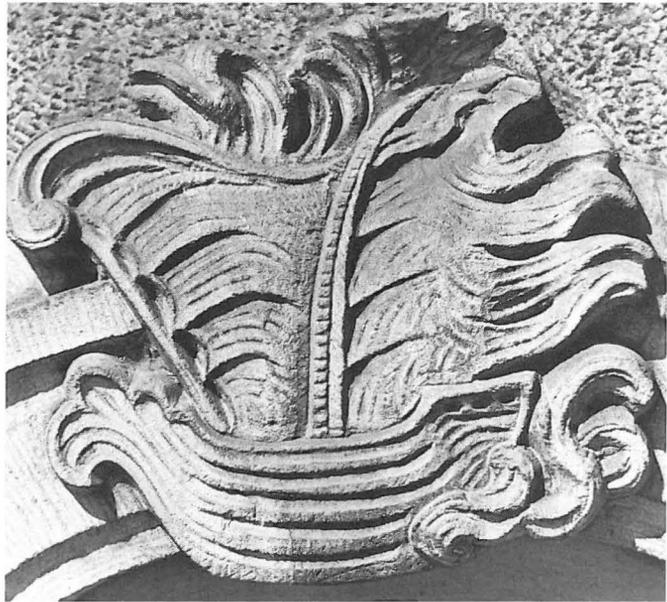
Nach Durchschreiten dieses Portals gelangte man zum Eingang des 1663/64 errichteten Hauses Seefahrt⁴², über dem ebenfalls ein Spruch angebracht und darüber in einer kleineren Kartusche derselbe Schiffstyp in sehr ähnlicher, wegen der geringeren Größe etwas vereinfachter Form dargestellt war (Abb. 21). Den lateinischen Spruch *Navigare necesse est, vivere non est necesse* soll der römische Feldherr Pompejus seinem Schiffsvolk zugerufen haben, als dieses bei Sturm zögerte, mit Getreideschiffen in See zu stechen, um das hungernde Rom zu versorgen. Eine freie deutsche Übersetzung könnte lauten: *Schiffahrt ist nötig, und koste es das Leben.*

Es ist noch hinzuzufügen, daß die Bremer Kaufmannschaft 1781 das Havenhaus von 1645/48 in Bremen-Vegesack im klassizistischen Sinne umbauen und dabei im Türsturz auf der Giebelseite ihr Wappen, den doppelköpfigen Reichsadler mit Bremer Schlüssel, anbringen ließ.⁴³ Der Adler steht auf zwei gekreuzten Ankern, die die Mitte eines Lorbeerfestons bilden. Dessen linkes Ende ist mit dem Merkurstab belegt und dessen rechtes Ende mit Fortunas Füllhorn, dem Handelsbriefe und Münzen entquellen. Dies ist die klassizistische Variante des Bildprogramms des Schüttinggiebels, bei der das Schiffsbild auf den Anker als einprägsamstes Kürzel für Schiffahrt reduziert wurde und die antiken Götter auf



Abb. 21 Relief über dem Eingang des Hauses Seefahrt in Bremen, 1664 (Foto: Bremer Landesmuseum).

Abb. 22 *Schiff förmiges Relief an einem Bremer Privathaus, um 1755*
(Foto: Landesamt für Denkmalpflege in Bremen).



ihre Attribute als Zeichen des Handels und des daraus erwarteten Reichtums. Bezeichnenderweise wurde die Mondgöttin vom Schütting in dieser Zeit am Havenhaus durch Fortunas Füllhorn ersetzt.

Von den Hausfronten der für das städtische Leben so wichtigen Korporationen sind im Wesergebiet keine weiteren Darstellungen aus der Schifffahrt bekannt. Wohl aber hat sich an einem Bremer Bürgerhaus⁴⁴ am Fenstersturz einer Utlucht von ca. 1755 eine Rocaille in stark stilisierter, sehr bewegter Schiffsform erhalten (Abb. 22). Das Haus stand an der Tiefer 35, dem Landeplatz der Binnenschiffe oberhalb der Weserbrücke. Der Schiffstyp ist nicht bestimmbar, aber Mast und Bugspriet mit mehreren Stagesegeln sind ebenso angedeutet wie ein Aufbau am Achterschiff, was trotz des Standortes nicht für ein Binnenschiff spricht. Mit Sicherheit ist nicht ein individuell identifizierbares Schiff gemeint, sondern ganz allgemein ein Schiff in markantem Rokokostil. Im Klassizismus des frühen 19. Jahrhunderts reichten dann Anker, Merkus Stab oder Neptuns Dreizack aus, um in Bremen an zwei öffentlichen und vier privaten Häusern die Beziehung zu Handel und Seefahrt zum Ausdruck zu bringen.⁴⁵ Das heißt, diese Häuser folgten dem Vorbild des öffentlichen Havenhauses von Vegesack.

5. Schiffsdarstellungen im Innern der Häuser

Nachdem knapp ein Jahrhundert lang an den Schauseiten der Gilde- und Zunft Häuser in den Städten repräsentative Berufsdarstellungen zur Kennzeichnung der darin tätigen Berufsgruppe angebracht worden waren und schließlich sogar private Handwerker ihren Beruf in gleicher Weise an der Front ihrer eigenen Häuser anzeigten, vollzogen die in der Schifffahrt tätigen Berufe noch vor der Wende zum 17. Jahrhundert einen wichtigen Schritt in der beruflichen Repräsentanz. Sie verlegten entsprechend repräsentative Darstellungen ins Innere der Häuser, so daß die Repräsentation seitdem im wesentlichen in den Prunkräumen dieser Häuser vollzogen wurde.

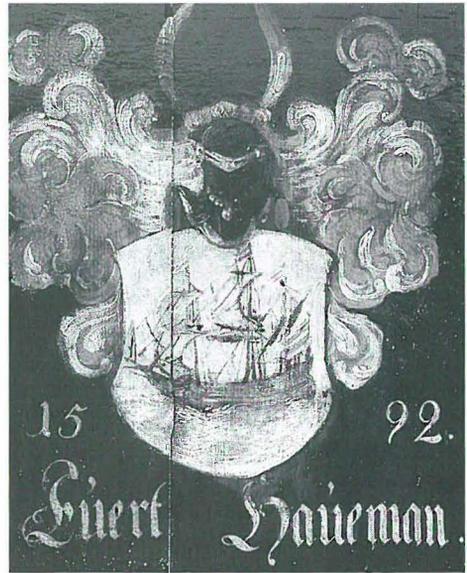
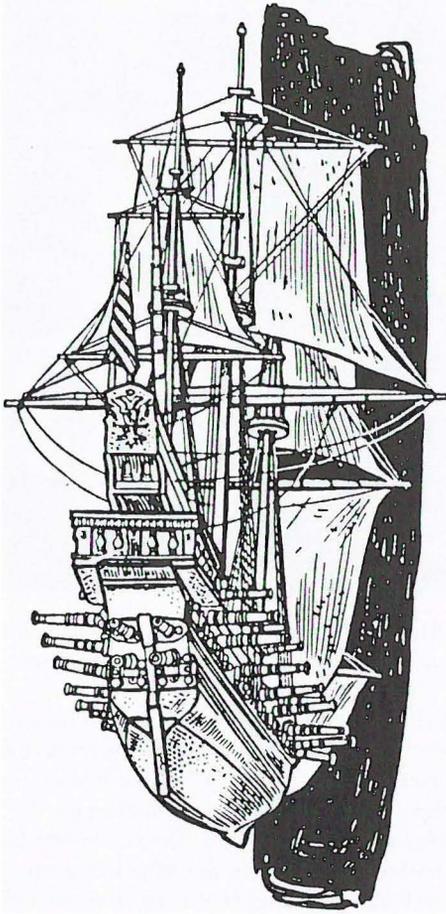


Abb. 24 Wappen des Evert Havemann, Schaffer des Hauses Seefahrt 1592 (Foto: Deutsches Schifffahrtsmuseum).

Abb. 23 Das älteste Schiffsmodell (2. Hälfte 16. Jh.) aus dem Schütting (heute im Rathaus) in Bremen (nach H. Entholt).

Wieder spielte sich dieser Vorgang zunächst im Rathaus und in den Gemeinschaftshäusern der Gilden und Zünfte ab, griff aber schon bald auch auf die privaten Häuser derer über, die in entsprechenden Berufen tätig waren. Die ersten erkennbaren Anfänge wurden mit repräsentativen Schiffsmodellen gemacht, die nach der Reformation nicht mehr in Kirchen den Heiligen als Dank für Rettung aus Seenot dargebracht wurden, sondern in den genannten öffentlichen oder halb öffentlichen Häusern der bürgerlichen Selbstdarstellung dienten.⁴⁶ Bereits einige Zeit vor 1581 war im Bremer Rathaus ein besegeltes Kriegsschiffsmodell aufgehängt worden, von dem wir nur deshalb etwas wissen, weil in diesem Jahr Kosten für die Renovierung der Segel und Geschütze schriftlich abgerechnet worden sind. Auch im gegenüberliegenden Schütting wird ein dort hängendes Schiffsmodell erstmals 1580 erwähnt, weil seine kleinen Kanonen anlässlich des Besuchs von Erzbischof Heinrich III. abgefeuert wurden, womit man großes Aufsehen erregte. Eine Abrechnung des Schüttingverwalters über Pulver und Zündschnüre aus dem Jahre 1568 ist ein klarer Hinweis darauf, daß das Modell damals schon vorhanden war und in gleicher Weise eingesetzt wurde. 1650 und 1750 kamen weitere Modelle hinzu, die schließlich im 19. Jahrhundert alle dem Rathaus übergeben wurden, wo seit 1811 kein Schiffsmodell mehr vorhanden war. So ist auch das älteste der Schüttingmodelle bis heute erhalten geblieben (Abb. 23).

Auch in der großen Stube des Hauses Seefahrt hing ein Schiffsmodell, dessen Alter wir aber nicht kennen. Es war 1803 so beschädigt, daß es herunterzufallen drohte und durch ein neues ersetzt wurde. In diesem Hause durften auch die beiden ehrenamtlichen Schaffer jedes Jahr ihr Wappen auf einer Wand anbringen.⁴⁷ Diese beiden »Direktoren« der Stiftung werden bis heute jedes Jahr aus den Kreisen der Kaufleute und begüterten Schiffer neu gewählt und haben u. a. auf eigene Kosten das bis heute beibehaltene Schaffermahl auszurichten. Wer kein eigenes Wappen besaß, ließ in dem Wappenschild sein Schiff darstellen, so als erster 1592 Evert Havemann (Abb. 24). Auf diese Weise sind vom späten 16. bis zum späten 20. Jahrhundert auf den kontinuierlich angebrachten Wappen der Schaffer zahlreiche Darstellungen Bremer Schiffe erhalten geblieben. Ferner hat sich im Haus Seefahrt vielerlei Silbergerät mit Darstellungen aus der Schifffahrt angesammelt, unter denen die vier Sargschilder (1691 bzw. 1696) der Seeschiffer-Brüder-Sterbekasse mit ihren eingravierten Schiffsbildern besonders zu erwähnen sind (vgl. Abb. 30).

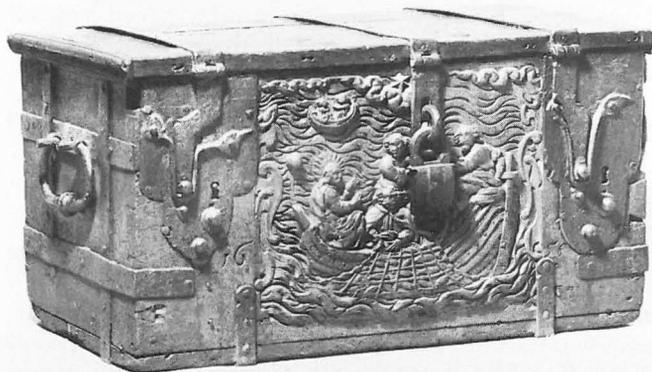
Wie in Bremen werden auch in Oldenburg in den Innenräumen der Gildehäuser die ersten Zeugnisse für die Selbstdarstellung der in der Schifffahrt tätigen Bürger im letzten Quartal des 16. Jahrhunderts erkennbar. In der dort 1574 gegründeten Schiffergesellschaft haben sich noch drei Zinnbecher des 16. Jahrhunderts erhalten⁴⁸, auf die das Gildezeichen (zwei gekreuzte Bootshaken vor einem Seezeichen) graviert ist (vgl. Abb. 6). Auch hier wurden in den beiden folgenden Jahrhunderten weitere Gildegeräte mit dem Gildezeichen und mit anderen Darstellungen angefertigt, die hier ebenso wenig in extenso vorgestellt werden sollen wie die entsprechenden Gilde- und Zunftgeräte aus dem oberen Wesergebiet.

Es sei lediglich noch darauf hingewiesen, daß sich diese bildlichen Darstellungen in Anknüpfung an die spätmittelalterlichen Rechtszeichen durchweg auf den profanen Bereich beschränken und dabei höchstens antike Gottheiten als Allegorien auf die Seefahrt einsetzen, so etwa Fortuna mit Steuerruder (Abb. 25) oder einen Meeresherrn auf einem Hippokampen auf zwei Klingelzügen von ca. 1662 aus dem Bremer Haus Seefahrt.⁴⁹ Die



Abb. 25 Silberner Klingelzug mit Darstellung der Fortuna mit Steuerruder aus dem Haus Seefahrt in Bremen, ca. 1662 (Foto: Bremer Landesmuseum).

Abb. 26 Petri Fischzug auf der Amtslade der Bremer Amtsfischer, 1655 (Foto: Bremer Landesmuseum).



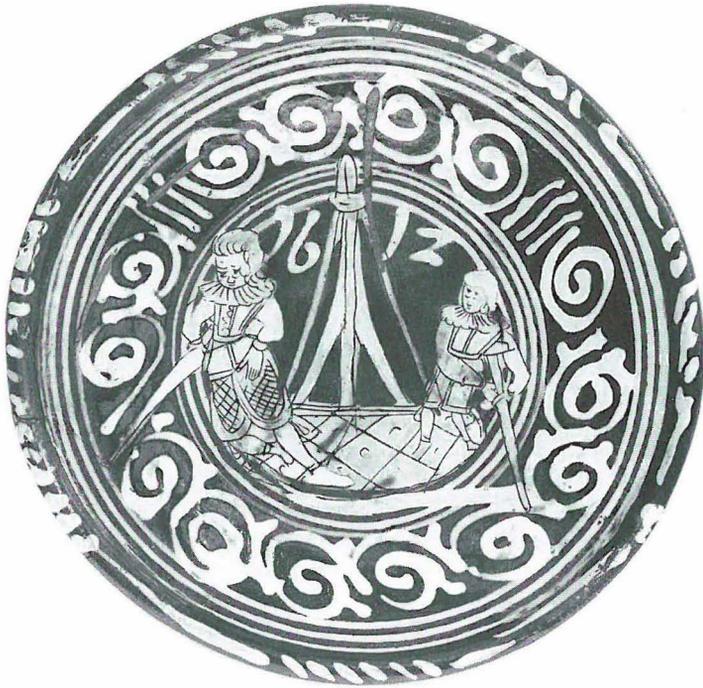


Abb. 27 *Prunkteller mit Schiffsdarstellung. Arbeit des Töpfermeisters Hans Feupel in Witzenhausen/Werra, 1612 (Foto: Deutsches Schiffahrtsmuseum).*

Ausnahme, die diese Regel bestätigt, ist die 1655 neu angefertigte Amtslade der Bremer Amtsfischer⁵⁰, in deren Schauseite als Relief Petri Fischzug eingeschnitzt ist (Abb. 26). Ich vermute, daß diese Darstellung sich an das ältere Vorbild einer zu klein oder unbrauchbar gewordenen Amtslade anlehnte, die in einer Zeit angefertigt worden war, als die Wiedergabe des eigenen Berufes nur im Gewand von biblischen Erzählungen oder Heiligenlegenden möglich war.

Da die Gerätschaften der städtischen Korporationen von diesen regelmäßig genutzt und deshalb sorgfältig aufbewahrt wurden, bis sie direkt in museale Obhut überführt wurden, ist dieser Bestand relativ gut und in großer Breite überliefert. Sehr viel schlechter ist die Überlieferung entsprechender Objekte aus den privaten Innenräumen der in der Schifffahrt tätigen Bürger. Einerseits waren dort manche Dinge wie Zunftladen oder Sargbilder gar nicht vorhanden. Andererseits sind die frei beweglichen Gegenstände in den Bürgerhäusern zumeist nicht über mehrere Jahrhunderte aufbewahrt worden. Erst Zufallsfunde bei Ausgrabungen in den Stadtkernen lassen uns in ersten Umrissen erahnen, daß die privaten Haushalte von Schiffern und Fischern keinesfalls auf Objekte mit repräsentativen Schiffs- und Fischdarstellungen verzichteten.

Die älteste rein private Berufsdarstellung aus der Schifffahrt im Wesergebiet ist 1978 in der Abraumhalde des Töpfermeisters Hans Feupel in Witzenhausen an der Werra ausgegraben worden.⁵¹ Es ist der fast ganz erhaltene und deshalb ohne Probleme restaurierbare Fehlbrand eines Prunktellers aus farbig bemalter Irdenware mit der Darstellung eines Binnenschiffes aus dem Jahre 1612 (Abb. 27). Ganz offensichtlich war dieser Teller für einen der in Witzenhausen ansässigen Werraschiffer angefertigt worden, entweder als Geschenk oder als Bestellung durch den Schiffer. Jedenfalls herrschten zwischen Töpfern und Bin-

nenschiffen gute Geschäftsbeziehungen, da diese mit ihren Schiffen die Töpferware flußabwärts zu den Märkten und Kunden bis nach Bremen beförderten, von wo sie dann mit Seeschiffen u. a. bis Bergen in Norwegen gelangten.⁵² Unser Teller ist aber beim zweiten Brand mit einem anderen Gefäß zusammengebacken und dadurch als Präsentierteller unbrauchbar geworden. Der Töpfer hat ihn deshalb verworfen und sicher einen zweiten Teller angefertigt. Wir können nur vermuten, daß diese außergewöhnliche Sonderanfertigung im Hause des Schiffers auch einen besonders repräsentativen Platz gefunden hat.

Die Darstellung auf dem Teller ist einmalig: Alle anderen Schiffsbilder zeigen das Fahrzeug in Seitenansicht. Hier dagegen blickt der Betrachter sozusagen vom Platz des Steuer-manns über das Deck nach vorn, sieht in der Mitte den Mast, an dem zur Beschleunigung der Talfahrt ein Segel gesetzt werden konnte. Gezeigt ist aber die Bergfahrt, bei der der Schiffer und sein Geselle je eine lange Stange mit T-förmigem Griff unter die Achsel gestemmt haben. Das untere Ende wurde auf den Flußboden gestoßen. Gegen diesen festen Halt wurde das Schiff dadurch vorwärtsbewegt, daß beide Männer mit dem Rücken in Fahrtrichtung vom Bug zum Heck an der Bordwand entlang gingen und dabei das Schiff mit den Füßen unter sich weg gegen die Strömung schoben. Mit dieser einmaligen Darstellung wird der repräsentative Wandteller zugleich zum Zeugnis für die schwere Alltagsarbeit der Werraschiffer, die ihre Fahrzeuge ohne Treidelpfad zu Berg staken mußten.

Wenn nicht alles täuscht, haben die in gleicher Technik arbeitenden Töpfer von Hann. Münden und Wanfried im frühen 17. Jahrhundert auch Prunkteller für die städtischen Fischer angefertigt. Jedenfalls finden sich im Töpfereiabraum beider Städte auch vereinzelte Fehlbrände, die jeweils einen einzelnen, prächtig ausgeführten Fisch in der für die Zunftzeichen der Fischer (Abb. 4e) typischen Schwimmlage zeigen.⁵³ Allerdings ist der Fisch als Zunftzeichen so wenig spezifisch, daß eine andere, nicht berufsbezogene Interpretation nicht mit Sicherheit auszuschließen ist. Größere Sicherheit läßt sich erst gewinnen, wenn sich solche Fischteller archäologisch in Fischerhäusern nachweisen lassen.

Umso bedeutsamer ist der durch Johann D. von Pezold geführte Nachweis, daß der Schiffer Christoph Gebert im letzten Drittel des 17. Jahrhunderts tatsächlich jenes Haus in Hann. Münden besaß, in dem kürzlich der Ofenstein mit Schiffsdarstellung, der Jahreszahl 1669 und den beiden Buchstaben C. G. (Abb. 28) ausgegraben worden ist.⁵⁴ Dadurch ist mit aller wünschenswerten Eindeutigkeit dokumentiert, daß berufsbezogene bildliche Darstellungen in der Tat auch im Innern der privaten Häuser, hier des Schiffers, angebracht waren. Genau wie bei entsprechenden Darstellungen an den meisten Gilde- oder Privathäusern sowie auf dem Schiffsteller von Witzenhausen war auch hier dem Bauhern das Jahr der Anfertigung des Schiffsbildes besonders wichtig. Daß als Bildträger ein Ofenstein ausgewählt wurde, gibt uns den entscheidenden Hinweis darauf, daß das repräsentative



Abb. 28 *Ofenstein aus dem Hause des Binnenschiffers Christoph Gebert in Hannoversch Münden, 1669 (Foto: Stadtarchiv Hann. Münden).*

Schiffsbild in dem (außer der Küche) einzigen heizbaren Raum des Bürgerhauses angebracht war. Dieser durch einen eisernen Ofen (vom Flur oder einem anderen Raum aus) heizbare Raum war natürlich jene gute Stube, in der alle Feste gefeiert und alle Gäste bewirtet wurden, so daß jeder Besucher Gelegenheit hatte, diese Selbstdarstellung des Schiffers in seinem Beruf gebührend zur Kenntnis zu nehmen.

Er konnte dann den durch die Anfangsbuchstaben seines Vor- und Zunamens eindeutig identifizierbaren Schiffer am Steuerruder seines einmastigen Fahrzeugs betrachten. Dargestellt ist die Talfahrt, bei der das Schiff ohne Segeleinsatz mit der Strömung treibt und der Geselle im Vorschiff die wichtige Aufgabe hat, Schiffahrtshindernisse (z. B. Untiefen) möglichst früh zu erkennen und mit einem paddelartigen Bugruder bei ihrer Umschiffung mitzuhelfen. Auf der Darstellung wendet er sich dem Schiffer zu, entweder um ihm Meldung zu machen oder um eine Weisung entgegenzunehmen. Der Mast ist nach beiden Seiten mit Wanten und nach achtern mit einem Backstag abgestagt. Am Rumpf sind deutlich die beiden sehr breiten Plankengänge der Seitenwand und darüber der Dollbord des flachbodigen Fahrzeugs erkennbar. Hier, wo der Schiffer gewärtig sein mußte, daß auch die kritischen Augen seiner Berufskollegen das Relief genau besehen würden, stimmen alle dargestellten Details. Nur die Proportionen stimmen nicht: Das Schiff hat eine im Verhältnis zur Länge viel zu hohe Bordwand, zu der auch die Masthöhe nicht paßt.

Ohne die Ausgrabungen in Witzenhausen und Hann. Münden wären Angaben zur Selbstdarstellung der Binnenschiffer an Werra, Fulda und Oberweser überhaupt nicht möglich. Nun aber stützen sich beide Fundstücke wechselseitig in ihren Aussagen. Auf beiden Bildträgern haben die Schiffe trotz unterschiedlicher Darstellungstechnik und -perspektive je einen Mast ohne Segel und zwei Mann Besatzung, einmal bei der mühsamen Bergfahrt durch Staken, einmal bei der Talfahrt durch Treibenlassen. Auch darin haben wir sehr authentische Selbstaussagen der unmittelbar Beteiligten zu sehen.

Angesichts der im Wesergebiet erhalten gebliebenen, aus Silber oder Zinn gefertigten Trinkgefäße der in der Schifffahrt engagierten Gilden und Zünfte muß man davon ausgehen, daß dort entsprechende Trinkgefäße mit Darstellungen aus der Schifffahrt auch in den privaten guten Stuben der Schiffer, Fischer u.a.m. auf entsprechenden Wandregalen zur Schau gestellt waren und bei festlichen Anlässen benutzt wurden. Während die Gilde- und Zunftgeräte an vielen Orten direkt in Museumsbesitz gelangten, war das bei entsprechenden Objekten aus Privatbesitz nicht in gleicher Weise der Fall. Deshalb tauchen private Trinkgefäße mit Schiffsdarstellungen gelegentlich im Antiquitätenhandel auf. Zwar ist mir aus dem Wesergebiet noch kein solches Gefäß bekannt geworden, aber das Deutsche Schifffahrtsmuseum besitzt aus anderen Hafenstädten Trinkgefäße, die ahnen lassen, was einst auch im Wesergebiet vorhanden war. Eine Deckelkanne aus Zinn hat der Stader Zinngießer Ludolff Nodup 1672 für den in der Inschrift genannten Peter Hartman gefertigt.⁵⁵ Die Kanne zeigt auf der Wandung einen eingravierten, mit Kanonen bestückten Dreimaster unter vollen Segeln. Mit diesem Schiffsbild weist sich Peter Hartman als Mitglied der Stader Kaufleute- und Schiffer-Brüderschaft aus, auf deren Brüderschaftsgerät um die gleiche Zeit ganz vergleichbare Dreimaster dargestellt sind.⁵⁶ Noch die letzten, 1845/48 angefertigten Brüderschaftssiegel weisen den Dreimaster als Korporationszeichen aus.

Ebenfalls im Besitz des Deutschen Schifffahrtsmuseums befindet sich ein Zinnröhrchen, das der Wismarer Zinngießer Adam Jürgen König 1778 für den in der Inschrift genannten *Schiffer J. P. Waack* gegossen und auf der Wandung mit der eingravierten Zeichnung einer Schnau versehen hat.⁵⁷ Dieses zweimastige Segelschiff stellt das eigene Fahrzeug des Schiffers dar. Dieser hat trotzdem nicht auf das Zeichen *der loblichen Schiffer compagnie* verzichtet: Ein Dreimaster mit dieser Inschrift ist als Relief innen auf dem Boden des Röhrchens mitgegossen worden.

Die beiden Zinngefäße aus Stade und Wismar vermitteln einerseits durch den Dreimaster, das Zeichen der jeweiligen Schiffer-Brüderschaft, eine gute Vorstellung von dem, was wir auch im Wesergebiet als Privatbesitz voraussetzen müssen; denn die Bremer Schifferbrüder verwendeten ja auch dieses Zeichen (Abb. 4a). Andererseits entspricht die an den Gegenständen aus Privatbesitz ablesbare Entwicklung der Inschriften in der Tendenz dem, was auch an den Geräteinschriften der Korporationen im Weserbereich zu beobachten ist: Die Inschriften werden im Laufe der Zeit immer mitteilbarer. Wies der Keramiksteller von Witzhausen nur die Jahreszahl 1612 aus, so traten beim Ofenstein aus Münden 1669 bereits die Anfangsbuchstaben des Eigentümers hinzu. Die Stader Kanne von 1672 gibt bereits den vollen Namen an, und das Wismarer Röhrchen von 1778 fügt noch den Beruf hinzu. Im 19. Jahrhundert schließlich wird häufig auch noch der Anlaß genannt, zu dem einem Privatmann ein entsprechendes Prunkgefäß geschenkt wurde. So besitzt das Deutsche Schifffahrtsmuseum einen Emdrer Zinnkrug, der laut Inschrift dem Fährmann Gerriet Dirks am 1. Januar 1840 geschenkt wurde, als er *Alderman van't Schippers Gilde* wurde.⁵⁸ Beim Ofenstein von Hann. Münden müssen wir davon ausgehen, daß ihn der Schiffer Christoph Gebert im Zuge der Fertigstellung seines Hauses 1669 unter dem dabei errichteten Ofen aufstellen ließ. Bei den anderen Geräten weist ebenfalls die Jahreszahl darauf hin, daß ein ganz bestimmter, entsprechend wichtiger Anlaß im Leben des betreffenden Schiffers vorlag, auch wenn wir darüber keine weitere Mitteilung haben.

Ob dagegen die im südwestlichen Ostseeraum weit verbreitete Sitte des 16.–18. Jahrhunderts, mit Schiffsdarstellungen bemalte Fensterscheiben zu verschenken, auch im Wesergebiet üblich war, bedarf noch genauerer Untersuchungen. Deshalb sei hier nur kurz erwähnt, daß vor wenigen Jahren in Kiel zwei Fragmente einer solchen Scheibe ausgegraben worden sind.⁵⁹ Sie waren dem Kieler Kaufmann und Reeder Bade von der Hoie wahrscheinlich geschenkt worden, nachdem er 1566 sein Haus Haßstraße 16 gekauft und renoviert hatte. Ihm gehörte zusammen mit drei Miteignern das damals größte Kieler Schiff, der Dreimaster NESSELBLATT VON KIEL, das möglicherweise auf der Scheibe dargestellt war. Da entsprechende Scheiben mit aufgemalten Wappen im Weserraum mehrfach nachgewiesen sind⁶⁰, ist immerhin mit der Möglichkeit zu rechnen, daß dort auch Schiffsscheiben vorhanden waren.

Während die bisher behandelten Darstellungen aus der Schifffahrt, soweit erkennbar, am Ort ihrer Präsentation hergestellt wurden und sich dabei zumeist in dem von den Traditionen der Gilden und Zünfte bestimmten Rahmen bewegten, machten sich kurz vor der Mitte des 18. Jahrhunderts ganz neue Tendenzen im Weserraum bemerkbar. Im Rahmen der intensiven Schifffahrtsverbindungen mit den Niederlanden wurden in wachsendem Maße niederländische Wandfliesen zur Wandverkleidung in Bürger- und schließlich auch zahlreichen Bauernhäusern an Unter- und Mittelweser und ihren Nebenflüssen verwendet.⁶¹ Dabei kamen unter den vielen verschiedenen Motiven auch Einzelfliesen mit Schiffsdarstellungen in die Häuser des Weserraumes. In der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts wurden solche Fliesen mit Seeschiffsdarstellungen sogar in Hann. Münden hergestellt und weserabwärts vertrieben. Aus diesen Einzelfliesen mit Schiffsbildern, besonders wenn sie nur in geringer Zahl zwischen anderen Fliesen vorkommen, läßt sich jedoch keine besondere Beziehung der Bewohner zur Schifffahrt herleiten.

Anders ist das jedoch bei den sog. Fliesentableaus, bei denen ein großes Schiffsbild aus einer größeren Zahl von Fliesen zusammengesetzt ist, wobei das Schiff oft auch einen individuellen Namen trägt, gelegentlich auch weitere Inschriften vorkommen. Diese Tableaus sind oft von deutschen Schiffen, die entweder in der Hollandfahrt oder gar in holländischen Diensten tätig waren, mit der Darstellung ihres Schiffes in den niederländischen Manufakturen bestellt, als Souvenir mit nach Hause gebracht und dort in der guten Stube



Abb. 29 Steingutteller mit Schiffsdarstellung; aus England mitgebrachtes Souvenir eines Bremer Schiffers, 2. Hälfte 18. Jh. (Foto: Bremer Landesmuseum).

ins Wandregal zu stellen (Abb. 29). Noch vor der Jahrhundertwende entdeckten dann Maler in den Hafenstädten ihre Chance und fertigten für die Kapitäne zunächst Aquarelle, bald auch Ölgemälde ihrer individuellen Schiffe an, die wir heute als Kapitänsbilder bezeichnen. Mit dem Hinweis auf diese neue, für das 19. Jahrhundert charakteristische Form der bürgerlichen Selbstdarstellung sei dieser Abschnitt abgeschlossen.

6. Schiffsdarstellungen bei Bestattungen

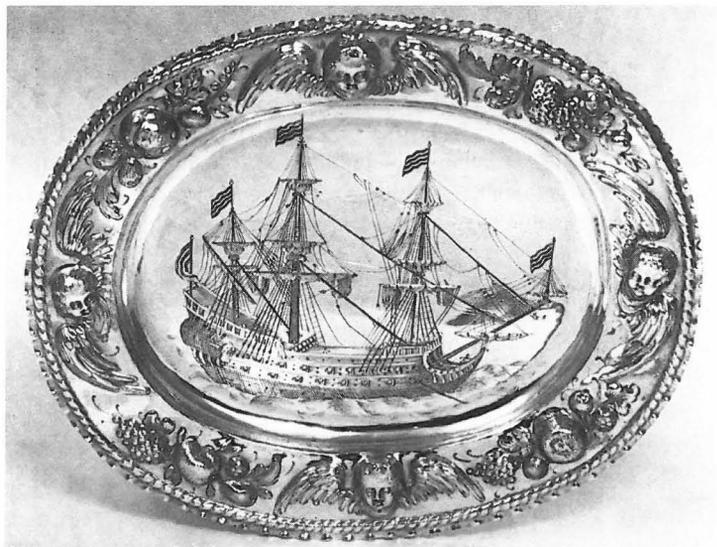
Seit dem späten 16. Jahrhundert beginnen Schiffsdarstellungen im öffentlichen Raum schließlich noch im Zusammenhang mit Bestattungen eine Rolle zu spielen. Den ersten erkennbaren Anfang im Wesergebiet machte das im Bremer Dom angebrachte Epitaph der Katharina von Sandvoort, einer Adligen aus den Niederlanden, die während eines Aufenthalts in Bremen 1590 gestorben war.⁶⁵ Ihr Epitaph ist in den Niederlanden in der Schule des Meisters Floris aus schwarzem Marmor und Alabaster gefertigt worden und zeigt im unteren Teil einen Dreimaster unter einer schweren Regenbö mit der niederländischen Inschrift *halofsy myn Godt* (gelobt sei mein Gott). In diesem Bild wird die Schifffahrt als Symbol für den Lebenslauf des Menschen verstanden. Das Lebensschiff fährt durch glatte See und hat Stürme zu durchstehen, bis es schließlich im endgültigen Hafen ankommt. Unter dem Relief wird der Gedanke der Seefahrt noch weitergeführt durch eine vollplastische Neptunfigur mit Dreizack und Delphin und die Inschrift *altjd voort* (allzeit vorwärts), in der eine deutliche Anspielung auf den Namen der Adligen liegt.

Als der Bremer Senator Hermann Müller 1628 starb, wurde ihm von dem Bildhauer Hans Draue aus dem in Bremen üblichen Sandstein ein Epitaph angefertigt und in der am Weserufer gelegenen Kaufmanns- und Schifferkirche St. Martini angebracht. Auch hier zeigt das untere Relieffeld ein Schiff, aber nicht als Symbol für den Lebensweg, sondern im Rahmen des biblischen Jonasbuches die Szene, in der Jonas ins Meer geworfen und von einem großen Fisch verschluckt wird. Diese Szene ist von der protestantischen Kirche stets als Ausdruck der Auferstehungshoffnung verstanden worden, wobei das Schiff trotz der

an prominenter Stelle am Kamin oder über dem Bileggerofen angebracht worden und besaßen in hohem Grade den Wert von Statuszeichen.⁶² Relativ gut erforscht ist ihr Vorkommen in den Hafenstädten und Sielhäfen Ostfrieslands und auf den nordfriesischen Inseln. Es gab sie aber auch an der Unterweser, z. B. in Dedesdorf.⁶³ Aber ihre genaue Verbreitung ist im Wesergebiet leider nicht dokumentiert worden, als dies noch möglich war.

In der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts schließlich stellten sich die englischen Steingutfabriken mit schematisch vorgefertigten Schiffstypendarstellungen auf Souvenirtellern auf denselben Kundenkreis ein, fügten jedoch individuelle Schiffsflaggen, Schiffsnamen und die Kapitänsnamen hinzu. Viele Kapitäne brachten diese Teller mit nach Bremen⁶⁴, um sie in ihrer guten Stube

Abb. 30 *Silbernes Sargschild der Bremer Seeschiffer-Brüder-Sterbekasse, 1691 (Foto: Bremer Landesmuseum).*



eindeutigen religiösen Aussage zugleich andeutet, durch welche bürgerliche Tätigkeit der verstorbene Senator zu Wohlstand und Ansehen gelangt war.

Dieses gleichzeitige Abdecken eines religiösen und eines profanen Bezugs durch ein und dasselbe Schiffsbild ist auch für weitere Gegenstände aus dem Grabkult typisch. 1691 und 1692 ließ die Seeschiffer-Brüder-Sterbekasse Bremens je zwei silberne Sargschilder anfertigen, die bei jeder Bestattung eines ihrer Mitglieder das schwarze Bahrtuch über dem Sarg schmückten.⁶⁶ Dargestellt ist zweimal der bewaffnete Dreimaster, das Zeichen der Bruderschaft (vgl. Abb. 4a), aber bezeichnenderweise nicht unter Segeln, sondern mit aufgegebenen Segeln und vor Anker liegend: Das Schiff ist im letzten Hafen angekommen (Abb. 30). Auf den beiden anderen Schildern ist der Bremer Tonnenleger dargestellt, einmal in gleicher

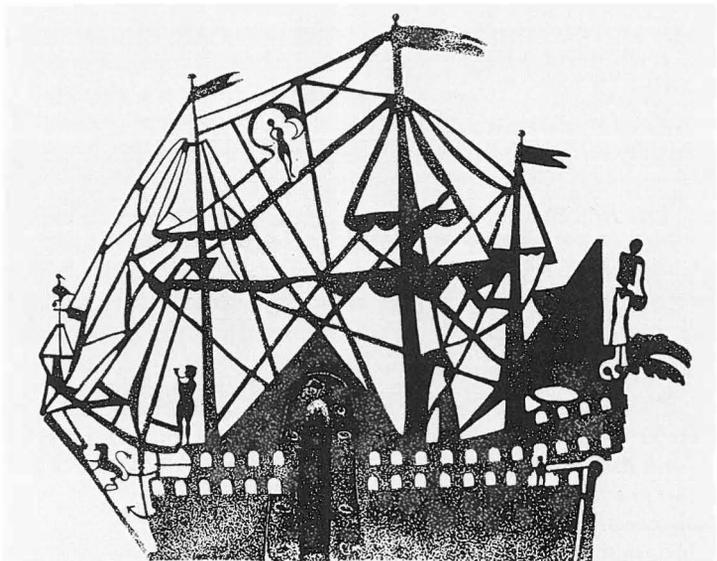


Abb. 31 *Das Schiff als Symbol für die Lebensreise. Wetterfahne aus Bremen, 17./18. Jh. (Foto: Bremer Landesmuseum).*

Weise vor Anker liegend und einmal unter Segeln mit einer auszulegenden Tonne an Bord, was ebenfalls als deutlicher Hinweis auf den (christlich) geleiteten Lebensweg verstanden wurde. Die Sargschilder wurden aber nur bei den Schifferbrüdern verwendet, die in ihrem Alltag beruflich mit der Schifffahrt zu tun hatten, waren also gewissermaßen deren Selbstdarstellung angesichts des Todes. Die Amtsfischer benutzten dagegen Sargschilder mit ihrem Zunftzeichen, einem schwimmenden Fisch, die Zimmerleute, Maurer und Schmiede wurden jeweils unter Sargschildern mit entsprechenden Werkzeugen als ihren Zunftzeichen bestattet, ohne daß dabei der christliche Bezug zum Ausdruck gebracht werden konnte.⁶⁷

Wie drei der vier Bremer Sargschilder zeigt auch eine in Durchbruchsarbeit aus Kupferblech gefertigte Wetterfahne des 17./18. Jahrhunderts, die aus Bremer Privatbesitz ins Bremer Landesmuseum gelangte⁶⁸, einen Dreimaster mit aufgegeiten Segeln (Abb. 31). Lediglich das Lateinersegel am Besanmast ist noch gesetzt. Wieder wird also das Schiff kurz vor



Abb. 32 Grabstein des Walfängers Alberdt Bermundt mit Walfang-Flaute und Delphinen und Astrolabium in den Wappen. Dedesdorf, CUX., 1698 (nach W. Runge).

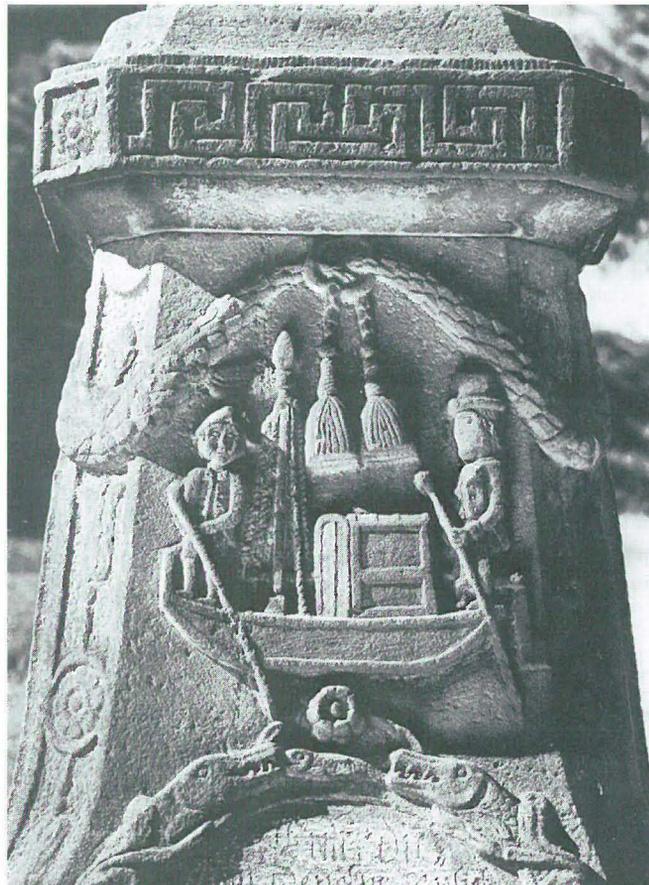


Abb. 33 Binnenschiff auf dem Grabmal des Schiffers Johann Georg Sandmeister in Bad Hersfeld/Fulda, 1805 (nach W. Zillinger).

der Ankunft im Hafen dargestellt. Im nächsten Moment wird auch das letzte Segel weggenommen. Um diese Arbeit durchzuführen, ist der Tod bereits hinter diesem Segel angetreten. Die anderen Figuren fügen sich zwanglos in das Bildschema ein, bei dem das Schiff zum Symbol für die Lebensreise ausgestaltet wurde: Vorn auf der Oberblinde steht ein Storch, der als Kinderbringer galt. Im Bug gibt ein Mann das Hornsignal zur Abfahrt. Oben in der Takelage deutet die Windsbraut stürmische und gefährliche Lebenszeiten an. Winzig klein ist der Mann, der das große, von Tod und Sturm bedrohte Lebensschiff mit der Pinne des Steuerruders auf Kurs zu halten versucht. Da feststeht, daß diese Wetterfahne einmal oben auf einem Gebäude die Windrichtung angezeigt hat, kann dieses angesichts der so eindrucksvoll ausgeführten Thematik eigentlich nur ein Friedhofsgebäude oder eine Totenkapelle gewesen sein.

Auch auf insgesamt neun Grabsteinen, die zwischen 1698 und 1804 nicht auf städtischen Friedhöfen, sondern auf den Gräbern der Schifferdörfer an der Unterweser nachweisbar sind, ist das Schiff mehrmals in gleicher Bedeutung vor seiner Ankunft im (letzten) Hafen dargestellt, so in Bremen-Blumenthal 1785 mit aufgegeiten bzw. gefierten Segeln⁶⁹ und in Hammelwarden (bei Brake) 1735 durch Darstellung des fallenden Ankers. In Atens (heute Teil von Nordenham) ist das Schiff auf der Fahrt von einer Hafenstadt zur anderen abgebildet, was nach der gleichzeitigen Tafelmalerei ebenfalls als Darstellung der Lebensfahrt verstanden wurde. Die Inschriften unterstreichen diese Bildaussagen noch. Über dem Schiffsbild mit dem fallenden Anker in Hammelwarden 1735 steht: *Endlich im Hafen*, und unter dem vollbesegelten Küstenschiff auf einem Stein desselben Friedhofs von 1804 wird ausdrücklich der »Lebenslauf« des Bestatteten mit seinen Höhen und Tiefen geschildert.⁷⁰

Trotz der Lebenslauf-Symbolik der Schiffsbilder auf diesen Grabsteinen besteht kein Zweifel daran, daß dieselben Schiffsbilder zugleich den Schifferberuf des Bestatteten für jeden sichtbar machen, wobei die unterschiedlichen Schiffstypen jeweils die Schiffe der Bestatteten darstellen. In Atens, Blumenthal und Hammelwarden (1735) waren die ausdrücklich genannten Schiffer Küstenschiffer. Auf einem nicht erhaltenen Hammelwardener Grabstein mit Schiffsbild war zu lesen, daß *Ido Addickes... den 15. September Ao 1767 zum Commandier auf das Holländische Fleitschiff de jonge Arnoldis von Amsterdam nach der Strasse Davids erwehlet*, d. h. er war Kommandeur eines niederländischen Walfangschiffes.⁷¹ Die gleiche Funktion dürfte auch der 1698 in Dedesdorf (südlich von Bremerhaven) gestorbene Alberdt Bermundt gehabt haben, denn sein Grabstein zeigt eine besegelte Fleute, die auch zum Walfang eingesetzt wurde (Abb. 32). Die drei Delphine auf dem einen der beiden Wappen streichen den Walfang deutlich heraus, während das andere Wappen mit einem Astrolabium deutlich macht, daß der Bestattete die astronomische Navigation auf offener See beherrschte. Hier wie auf dem knapp 25 Jahre älteren Portal des Hauses Seefahrt in Bremen (vgl. Abb. 20) finden wir im Weserraum die einzigen bildlichen Darstellungen von Navigationsinstrumenten im öffentlichen Raum.

Im frühen 19. Jahrhundert wurde sogar dem 1805 verstorbenen Binnenschiffer Johann Georg Sandmeister ein Grabmal mit Darstellung seines Fulda-Schiffes in Bad Hersfeld⁷² errichtet (Abb. 33). Wir sehen wieder den flachen Kahn mit segellosem Mast, nur daß er noch eine zusätzliche kleine hölzerne Unterkunft trägt, die am ehesten dem Personentransport diente, in der aber auch empfindliche Güter wettergeschützt untergestellt werden konnten. Deutlich ist der Einsatz der Stakstangen bei der Bergfahrt wiedergegeben, für die das Heckruder in Geradeaus-Stellung festgesetzt wurde, denn die typische Zwei-Mann-Besatzung (vgl. Abb. 27 und 28) war zum Staken nötig. Deutlich sind allerdings auch die Rangunterschiede zwischen beiden Personen zu erkennen. Achtern steht der Schiffer mit steifem Hut. Der etwas kleiner wiedergegebene Schiffergeselle (er könnte auch ein Sohn des Schiffers sein) trägt dagegen nur eine Kappe. Auf diesem späten Grabmal

ist das Schiff nur noch Zeichen für die bürgerliche Tätigkeit des Bestatteten. Eine Bildsymbolik in Richtung Lebenslauf oder Ankunft im letzten Hafen ist mit bildlichen Mitteln nicht angestrebt worden.

Zusammenfassung

Überblickt man noch einmal die vorgestellten Denkmäler, so zeigt sich, daß schiffahrende Bürger im gesamten Wesergebiet zu ihrer Selbstdarstellung in zeichenhafter Weise Bilder aus der Schifffahrt verwendeten. An den Quellflüssen Werra und Fulda finden wir die Belege ebenso wie an kleinen und größeren Nebenflüssen (Altenau, Oker, Leine und Hunte). Selbst an der Unterweser, an der Bremen in der behandelten Zeit keine Stadt hat aufkommen lassen, hat man sich in dem bremischen Vorhafen Vegesack und in den Schifferdörfern an beiden Ufern dieser Zeichen zur Selbstdarstellung bedient. Am ausgeprägtesten äußerte sich diese Form der Selbstdarstellung natürlich in Bremen, damals der einzigen Seehafenstadt des Wesergebietes. An Schiffstypen wurde oberhalb Bremens der unbeseelte Fischerkahn ebenso als Zeichen verwendet wie das flache, einmastige Binnenschiff mit seiner charakteristischen Zwei-Mann-Besatzung. An der Unterweser herrschte der ein- oder zweimastige Küstensegler vor, aber auch die im Walfang eingesetzte Fleute wurde dargestellt. In Bremen selbst bevorzugte man ganz eindeutig den mit Kanonen bestückten Dreimaster. Daneben spielten gewissermaßen als *pars pro toto* einige Schiffsgeräte eine wichtige Rolle: Von Anfang bis Ende des betrachteten Zeitraums war der Anker besonders beliebt, aber auch verschiedene nautische Instrumente und Bootshaken wurden entsprechend verwendet und verstanden. Fischer und bestimmte Händlergruppen benutzten den Fisch als Zeichen für ihre Präsentation.

Bei der Auswahl der Zeichen ging von den städtischen Korporationen (Gilden, Zünften, Bruderschaften) eine stark prägende Wirkung aus. Ganz sicher ist hierauf die Vorherrschaft des bewaffneten Dreimasters in Bremen zurückzuführen, der hier wie auch in zahlreichen anderen Seehäfen das Zeichen der Kaufleute- und Schiffer-Bruderschaften war. Leider sind trotz guter Arbeiten über die Korporationen des Wesergebietes⁷³ deren Wappen und Siegel noch nicht so aufgearbeitet, daß die für Bremen mögliche Aussage ohne weiteres auf die oberhalb gelegenen Hafenstädte übertragen werden kann. Immerhin lassen aber die wenigen vorgelegten Stichproben (Hannover, Oldenburg, Wildeshausen) erkennen, daß mit regelhaften Verhaltensweisen im Rahmen der Zunftemblematis zu rechnen ist. In ersten Umrissen zeichnet sich auch ab, daß die Verbindlichkeit der Korporationszeichen abnimmt mit dem Aufkommen der von auswärts mitgebrachten, individuellen Souvenir-Schiffsbilder.

Gerade zur Aufklärung der Prägekraft der Gilde- und Zunftzeichen kann die archivalische Forschung noch wichtige Beiträge leisten. Weiter haben Stadtkernarchäologie und genaue Beobachtungen des Antiquitätenmarktes uns überhaupt erst die Augen dafür geöffnet, in welchem Umfang das Zeichen des Schiffes auch in den Privaträumen der Schiffer der Selbstdarstellung diente. Auch aus diesen Quellen sind künftig weitere Beiträge zum vorgetragenen Thema zu erwarten. Deshalb wäre ich für jeden Hinweis dankbar, der die Materialbasis dafür erweitert.

Anmerkungen:

- 1 Wolfgang Rudolph: Das Schiff als Zeichen. Bürgerliche Selbstdarstellung in Hafenorten. (= Schriften des Deutschen Schiffahrtsmuseums Bd. 24) Hamburg 1987. Darin 4 Objekte des Hauses Seefahrt in Bremen: S. 43, 44, 46 und 93, sowie eine Wetterfahne S. 101.
- 2 Hans Szymanski: Schiffsmodelle in niedersächsischen Kirchen. Göttingen 1966, S. 3–5. Im übrigen Deutschland weist S. eine ganze Reihe von Schiffsmodellen des Mittelalters und der Frühen Neuzeit in Kirchen nach: S. 6–12.
- 3 Klaus Friedland und Detlev Ellmers: Städtebund und Schifffahrt zur Hansezeit in Südniedersachsen. Herzberg-Pöhlde 1981, S. 17. – Vgl. auch die Nikolausdarstellung mit Schiffsbild in der Klosterkirche von Bursfelde in: Kunst und Kultur im Weserraum 800–1600. Ausstellung Corvey 1966. Bd. 1. Münster 1966, Kat. Nr. 559, Abb. 60.
- 4 Detlev Ellmers: Frühmittelalterliche Handelsschifffahrt in Mittel- und Nordeuropa. Neumünster 1972, S. 56. – Dazu Valerie Fenwick: A new anglo-saxon ship. In: *The International Journal of Nautical Archaeology* 12, 1983, S. 174–175.
- 5 Herbert Ewe: Schiffe auf Siegeln. Bielefeld/Berlin 1972. – Heino Wiechell: Das Schiff auf Siegeln des Mittelalters und der beginnenden Neuzeit. Lübeck 1971.
- 6 Theodor Müller: Schifffahrt und Flößerei im Flußgebiet der Oker. Braunschweig 1968, S. 26 mit Abb. 6. – Zur Schiffbarmachung der Altenau: Martin Eckoldt: Schifffahrt auf kleinen Flüssen Mitteleuropas in Römerzeit und Mittelalter. (= Schriften des Deutschen Schiffahrtsmuseums Bd. 14) Oldenburg 1980, S. 70–72.
- 7 Theodor Müller (wie Anm. 6), S. 38 f. mit Abb. 8 und 9.
- 8 Wolf Müller-Reichau: Zum ersten Mal ein Brakteat in der Numisnautik. In: *Flaschenpost. Fachblatt der AG Numisnautik in der GIG. Heft 45, 10. Jg., März 1980, S. 3.*
- 9 Elisabet Thikötter: Die Zünfte Bremens im Mittelalter. (= Veröffentlichungen aus dem Staatsarchiv der freien Hansestadt Bremen. Heft 4.) Bremen 1930, S. 179–182.
- 10 Hermann Entholt: Der Schütting. Das Haus der bremischen Kaufmannschaft. Bremen 1931, S. 51 f.
- 11 Adolf Brebbermann: Lüneburg – Allerlei am Wege –. Lüneburg 1980, S. 98.
- 12 Stadt im Wandel. Landesausstellung Niedersachsen 1985, Ausstellungskatalog Bd. 2, S. 702, Kat. Nr. 609.
- 13 Siegfried Müller: Willkomm-Pokal und Becher. In: *Stadt und Residenz Oldenburg 1345–1918. Ausstellungskatalog.* Oldenburg 1995, S. 88. – Wolfgang Hartung: Die Oldenburgische Schiffergesellschaft von 1574. Oldenburg 1975.
- 14 Stadt im Wandel (wie Anm. 12), S. 900, Kat. Nr. 801.
- 15 Heinz-Günter Vosgerau: Töpferzentrum Wildeshausen. (= Materialien zur Volkskultur nordwestliches Niedersachsen Bd. 20.) Cloppenburg 1993, S. 11.
- 16 Andreas Röpcke: Das älteste Bremer Bürgersiegel. In: *Bremisches Jahrbuch* 57, 1979, S. 11–14.
- 17 Manfred Rech: Wer war Giseler Tide? In: *Archäologie in Deutschland* 1996, Heft 2, S. 43.
- 18 Georg Steinhausen: Kaufleute und Handelsherren in alten Zeiten. Leipzig 1899, S. 62–63. – Detlev Ellmers: Lose Gegenstände aus Koggewracks. In: *Deutsches Schifffahrtsarchiv* 18, 1995, S. 211–212.
- 19 Heino Wiechell (wie Anm. 5), Taf. 14, Nr. 103.
- 20 H. Stuhlmacher: Bothmer. In: *Handbuch der historischen Stätten.* Bd. 2: Niedersachsen und Bremen. Stuttgart 1958, S. 45, verweist auf die 1901 erschienene Stammtafel des Geschlechts von Bothmer.
- 21 Elisabet Thikötter (wie Anm. 9) weist neben Koggebauern (zuerst 1301; S. 190) auch Bootsmacher (zuerst 1307) in Bremen nach (S. 188). Die unterschiedlichen Bauweisen wurden also von verschiedenen Handwerkern durchgeführt.
- 22 Der Bremer Dom. Baugeschichte, Ausgrabungen, Kunstschätze. (= Hefte des Focke-Museums Nr. 49.) Bremen 1979, S. 176–178.
- 23 Herbert Ewe (wie Anm. 5), S. 129.
- 24 Karl Lachner: Die Holzarchitektur Hildesheims. Hildesheim 1882, S. 37–39 mit Tafel X.
- 25 Ebd., S. 61–71 mit Tafel XIV.
- 26 Ebd., S. 74–75 mit Tafel XVI. – Zum Radschloß: Stadt im Wandel (wie Anm. 12), S. 1105, Abb. oben.
- 27 Ebd., S. 49–51 mit Tafel XII.
- 28 Ralf Busch: Die Fachwerkbauten der Celler Altstadt. Celle 1965, S. 22 und 31 (nicht ein Steinmetz!).
- 29 Führer zu vor- und frühgeschichtlichen Denkmälern. Bd. 35, Goslar, Bad Harzburg. Mainz 1978, S. 128–129.
- 30 Claus Spörer: Einbeck. Malerisches Mittelalter. 12. Aufl. Einbeck 1981 (ohne Seitenzahlen).
- 31 Ders.: Einbeck. Lebendiges Mittelalter. 10. Aufl. 1970 (ohne Seitenzahlen).
- 32 Ludwig Veit: Handel und Wandel mit aller Welt. Aus Nürnbergs großer Zeit. München 1960, Abb. 20 und 22.
- 33 Deutsches Schiffahrtsmuseum Inv. Nr. I/575a–b/73.
- 34 Ekhart Berckenhagen: Pieter van de Velde vor dem Hintergrund flämischer Marinemalerei des 15. bis

18. Jahrhunderts. In: Deutsches Schifffahrtsarchiv 18, 1995, S. 185–206, hier Abb. 1 und 2, S. 188 und 189 sowie Abb 15, S. 199.
- 35 Die Hanse. Lebenswirklichkeit und Mythos. Hamburg 1989, Bd. 2, S. 143. Gefunden 1902/03 beim Abbruch eines Hauses Buchtstr. 4 in Bremen.
- 36 Im Privatbesitz. Für freundliche gewährte Auskünfte danke ich Hubertus Graf von Bothmer, Bremerhaven.
- 37 Reclams Kunstführer Bd. IV Niedersachsen, Hansestädte, Schleswig-Holstein, Hessen. Stuttgart 1960, S. 330. – Norbert Humberg: Ein Rundgang durch das Museum Hameln. Leisthaus und Stiftsherrenhaus. Hameln o. J. (ca. 1972). Die beiden Wappen sind in keinem Band über Hameln abgebildet, aber an der angegebenen Stelle zu sehen.
- 38 Peter Hahn: 450 Jahre Schütting, Sitz der Handelskammer Bremen. Die Baugeschichte. Bremen 1988. Schiffsbild S. 33; Rekonstruktion des gesamten Zwerchgiebels S. 36/37.
- 39 Besprechung des Buches von Anm. 38 durch Rolf Granatzki in: Bremisches Jahrbuch 69, 1990, S. 301–305. G. deutet den Figurenzyklus als Planetendarstellungen, u.a. Diana als Luna. – Peter Hahn: Die Marktfront des Schüttings zu Bremen. In: Renaissance der Renaissance. Ein bürgerlicher Kunststil im 19. Jahrhundert. (= Schriften des Weser-Renaissance-Museums Schloß Brake Bd. 6.) 1992, S. 272–286. In Anm. 36 weist Hahn die Interpretation Granatzkis als wenig überzeugend und die Quellenlage über Gebühr strapazierend zurück, spricht aber selber die angebliche Diana als Mond- und Meerestgöttin an.
- 40 Albrecht Sauer: Zur Praxis der Gezeitenrechnung in der Frühen Neuzeit. In: Deutsches Schifffahrtsarchiv 17, 1994, S. 93–150.
- 41 Rudolf Stein: Bremer Barock und Rokoko. Bremen 1960, S. 101–103.
- 42 Werner Kloos: Focke-Museum Bremen. Führer durch die Sammlungen im Neubau. Bremen o. J. (ca. 1973/74), S. 99.
- 43 Rudolf Stein: Klassizismus und Romantik in der Baukunst Bremens. Bd. 2. Bremen 1965, S. 384–388.
- 44 Ders.: Bremer Barock und Rokoko. Bremen 1960, S. 248 f. mit Abb. S. 100.
- 45 Ders.: Klassizismus und Romantik in der Baukunst Bremens. Bd. 1. Bremen 1964, S. 76/77 (Ostertorwache), – S. 86 (Hohentorswache), – S. 21 (Konturstr. 4), – S. 256 (Sandstr. 5), – S. 301 (Brautstr. 27), – S. 326–328 (Neuenstr. 3). – Der Entwurf eines gußeisernen Geländers für die große Weserbrücke von 1840 ist nicht zur Ausführung gekommen. Dargestellt werden sollte u. a. Neptuns Dreizack zwischen zwei Hippokampen (S. 114–116).
- 46 Hartmut Müller: Die Schiffsmodelle der oberen Rathaushalle in Bremen. Bremen, Bankhaus Neelmeyer AG, 1993.
- 47 Das Haus Seefahrt wurde nach dem Zweiten Weltkrieg aus der Altstadt heraus nach Bremen-Grohn verlegt. Dort sind die Wappentafeln heute angebracht.
- 48 Vgl. Anm. 13.
- 49 Alfred Löhr: Bremer Silber von den Anfängen bis zum Jugendstil. (= Hefte des Focke-Museums, Bd. 59.) Bremen 1981, S. 104–110.
- 50 Bremer Landesmuseum für Kunst- und Kulturgeschichte (Focke-Museum). In der Reihe museum, Braunschweig, Juni 1982, S. 66.
- 51 Heinz-Peter Mielke (Hrsg.): Keramik an Weser, Werra und Fulda. Minden 1981. Titelbild und Beitrag von Hans-Georg Stephan, S. 69–90. – Detlev Ellmers: Frühe Schifffahrt auf Ober- und Mittelweser und ihren Nebenflüssen. Neue Forschungsergebnisse der Schiffsarchäologie. In: Schifffahrt, Handel, Hafen. Minden 1987, S. 17–50, hier S. 45–47.
- 52 Detlev Ellmers: Ein Stück Werrakeramik aus dem Hafen von Bergen. In: Sjøfartshistorisk Årbok 1983, Bergen 1984, S. 175–180.
- 53 Heinz-Peter Mielke (wie Anm. 51), S. 74 oben (Hann. Münden, o. J.) und S. 83 (Wanfried 1602).
- 54 Johann Dietrich von Pezold: Ein Ofenstein mit Schiffsdarstellung. Ein seltener stadarchäologischer Fund in Hann. Münden. In: Deutsches Schifffahrtsarchiv 19, 1996, S. 217–220.
- 55 Deutsches Schifffahrtsmuseum, Inv. Nr. I/3950/86.
- 56 Heide Wicklein: Glanz des Silbers. Stader Silber aus 5 Jahrhunderten. Stade 1994, S. 33 (Willkomm 1670). – Diethardt Meyer: Schwedenspeicher-Museum Stade. Mittelalter und Neuzeit. Stade 1992, S. 27 (Sammelbüchse 1694), S. 106 (Siegelstempel 1848). – Karl Richarz: Geschichte der Kaufleute- und Schiffer-Brüderschaft zu Stade. Stade 1956, mit weiteren Beispielen.
- 57 Deutsches Schifffahrtsmuseum, Inv. Nr. I/3096/84.
- 58 Deutsches Schifffahrtsmuseum, Inv. Nr. I/7283/96.
- 59 Detlev Ellmers und Willi Kramer: Eine Fensterscheibe mit aufgemalter Schiffsdarstellung des 16. Jahrhunderts aus Kiel. In: Archäologische Nachrichten aus Schleswig-Holstein, Heft 2, 1991, S. 78–84.
- 60 1580 ließen die Elterleute der Bremer Kaufmannschaft deren Gildewappen als Glasbild in einem der Schütting-Fenster anbringen. Karl H. Schwebel: Das Wappen des Ehrsamten Kaufmanns. In: De koopman tho Bremen. Ein Fünfhundertjahr-Gedenken der Handelskammer Bremen. Bremen 1951, S. 18.

- 61 Niederländische Wandfliesen in Nordwestdeutschland. Ausstellung in der Dominikanerkirche in Osnabrück. Bramsche 1984. – Darin: Heinz-Jürgen Heger: Das Vorkommen deutscher Fayence-Fliesen im Weser-Ems-Gebiet. Ebd., S. 168–175.
- 62 Wolfgang Rudolph: Seefahrer-Souvenirs. Steingut, Fayencen und Porzellan aus drei Jahrhunderten. Leipzig 1982, S. 39.
- 63 Loxstedt-Dedesdorf, Landkreis Cuxhaven, Gaststätte bei der Fähre.
- 64 Johannes Lachs: Schiffe aus Bremen. Bilder und Modelle im Focke-Museum. Bremen o. J. (ca. 1994). Englische Teller S. 38–41, Kapitänsbilder ab S. 42.
- 65 Gerd Dettmann: Die Steinepitaphien der bremischen Kirchen und die bremische Bildhauerkunst der Spätrenaissance und des Barock. In: Jahresschrift des Focke-Museums Bremen 1939, S. 97–168; K. v. Santvoort: S. 164–166; H. Müller: S. 154–157.
- 66 Alfred Löhr (wie Anm. 49), S. 105–106.
- 67 Ebd. S. 115 (Fischeramt), – S. 195 f. (Zimmergesellen), – S. 116 (Maureramt; Schmiedeamt).
- 68 Johannes Lachs (wie Anm. 64), S. 30.
- 69 Diedrich Steilen: Norddeutsche Grabmalkunst. Bremen 1938, S. 54, Abb. 69. – Zwei weitere Grabsteine aus Blumenthal zeigen einmastige Küstensegler mit gesetzten Segeln: Ulf Fiedler und Bernhard Havighorst: Das alte Blumenthal in Bildern. Bremen 1982, S. 24.
- 70 Wolfgang Runge: Sprechende Steine. Grabstelen im Oldenburger Land von 1600 bis 1800. Oldenburg 1979, S. 108 (Atens 4,3, nach 1753), – S. 122 (Dedesdorf 40, 1698), – S. 143 (Hammelwarden 19,6; 1735 und 19,7; 1804).
- 71 Diedrich Steilen (wie Anm. 69), S. 21.
- 72 Waldemar Zillinger: Bad Hersfeld. München 1980, Taf. 46. Die Inschriften lauten vorn: *Unter diesem Denkm. ruhet weyl: in die Jahre treu u. fleißig gewesener Commerciens Schiffer Herr Joh: Geo: Sandmeister. – Rechte Seite: Er verebelichte sich zum 1^{ten} M.J. 1749 mit Jungfer Ana Maria eine geb: Brauer. Er zeugte mit ihr 11 Kinder 5 S. u. 6 T. Wo von noch 3 S. u. 2 T. am Leben. Worauf er sich 2^{ten} M: 1784 verehel: m: J. B. Riemänin eine geb: Siemon aus Odensachsen. Er war geb: im J. 1725 den 24^{ten} Maerz gest. im J. 1805 den 25^{ten} Jul. ward 80 J. 3 M. 1 T. – Rückseite: Er verchtet Gott libte seinen Nächsten als sich selbst. Leser gebe hin u. thue ein gleiches.* – Reclams Kunstführer Hessen. Stuttgart 1978, S. 245.
- 73 Karl Nerger: Geschichte der Verdener Zünfte. Handwerk und Handel in 6 Jahrhunderten. Verden/Aller 1972. – Von Ämtern und Innungen. Handwerksaltertümer aus dem Roemer-Pelizaemus-Museum. Hildesheim 1975.

The ship as a symbol in the Middle Ages and Early Modern Times Bourgeois self-representation in the Weser river basin

Summary

Beginning in the Middle Ages, shipfaring burghers of the Weser river basin used maritime images symbolically for the purposes of self-representation, following relatively well-established rules.

One origin of this practice is found in the models of ships and anchors deposited in churches as votive gifts as early as the 12th century. In Gothic churches the shipfarers appeared in maritime paintings of motifs from the saints' legends. Another source were the coats of arms and seals containing maritime images for the representation of cities, merchants and other entities from the 13th century on.

Beginning in the 15th century, pictures of the saints and merchants' coats of arms, along with depictions of professional life, were displayed on the façades of houses and, from the 16th century on, in representative rooms of the interiors as well. In both cases corporations first adopted the practice for their buildings; emulation by

private citizens followed several decades later. Finally, there is evidence of the use of maritime depictions in connection with funerals (on epitaphs, palls and gravestones) beginning in 1590; here the ship itself was often particularly emphasised as a symbol of the course of the deceased person's life.

Burgers from all over the Weser river basin participated in this form of self-representation. Examples are found on the headstreams Werra and Fulda as well as on tributaries both large and small (the Altenau, Oker, Leine and Hunte). Even on the Lower Weser, where Bremen did not allow another major city to become established in the period in question, these symbols were employed for representational purposes: in Vegesack, Bremen's outport, as well as in sailors' villages on both banks. Naturally, this form of self-representation was most highly developed in Bremen itself, at that time the only seaport in the entire Weser basin. A wide range of ship types appeared as symbols: up the river from Bremen both the fishing craft without sails as well as the flat-bottomed, one-masted barge with its characteristic two-man crew. On the Lower Weser the one- or two-masted coastal sailboats predominated; the *Fluite* (17th-century Dutch ship type) used for whaling was also depicted. In Bremen the favourite subject of representation was the three-master armed with cannons. In addition, to a certain extent *as pars pro toto*, several pieces of naval equipment played a significant role: Throughout the period under investigation the anchor was especially popular; various nautical instruments and boathooks were also utilised and understood in this manner. Fishermen and certain groups of merchants made use of the fish as a representational symbol.

Municipal corporations (guilds and fraternities) had a strong influence on the selection of symbols employed, a circumstance to which the preponderance of the armed three-master in Bremen can certainly be attributed. Here as in numerous other seaports this image represented the merchants' and mariners' fraternities. Unfortunately, despite the existence of several good studies of Weser river basin corporations, their armorial bearings and seals have not yet been investigated thoroughly enough to allow a transferral of conclusions regarding Bremen to port cities located farther upstream. The few random samples which have been undertaken (focusing on Hanover, Oldenburg and Wildeshausen) indicate that with regard to the guilds and their emblems, one would discover that the same rules applied in this region. It can also be assumed that conformity to corporation symbols decreases with the rise of individual souvenir ship depictions brought in from abroad.

Further archival research could make important contributions, particularly regarding our knowledge of the influence of guild symbols. What is more, archaeological studies of city centres and close observation of the antique markets have proven essential to the study of this subject, drawing our attention to the extent to which the ship symbol was also used for representational purposes within the skippers' private sphere. On the basis of these sources, additional studies of the subject addressed here are to be expected in future. I would greatly appreciate any information which might contribute to the existing core of material.