

SCHIFFE, IN HOLZ GESCHNITTEN

Maritime Buchillustrationen zu Maximilians »Weißkunig«,
seinem »Teuerdank« und zu Petrarcas »Trostspiegel« aus der
ersten Hälfte des 16. Jahrhunderts

VON HEINRICH STETTNER

Vorab: Bildquellenkritisches

Der Wert bildlicher Quellen für jede Form historischer Forschung ist erst in jüngerer Zeit allmählich anerkannt worden. In der Schifffahrtsgeschichte haben sie – wenn sie denn historisch getreu sind – eine besondere Bedeutung, da schon für die gar nicht so weit zurückliegende Vergangenheit die Zahl gegenständlicher und schriftlicher Quellen recht gering ist. So Uwe Schnall im Vorwort zur vom Verfasser besorgten Wiederausgabe der maritimen Grafikserie des Ian Porcellis von 1627.¹ *Im wenn sie denn historisch getreu sind* liegt nun auch die Hauptproblematik der nachstehend gezeigten Abbildungen, und man muß hinnehmen können, daß diese zu kommentierenden Holzschnitte bisweilen mehr Fragen aufwerfen, als sie beantworten.

Es wäre abwegig, sich mit den Maßstäben und Ansprüchen heutiger fotografischer oder gar computergestützter Objektwiedergaben Holzschnitten aus der Zeit um 1500 oder kurz danach nähern zu wollen. Solchen Schnitten lagen oft nur unpräzise Zeichnungen Fachunkundiger zugrunde, wobei letztere sich mitunter auf bloßes Hörensagen verließen oder verlassen mußten. Hinzu kommt, daß diese Holzschnitte aus einer Zeit stammen, in der die mittelalterliche Neigung zu spirituell-religiös-symbolhaften, häufig unproportionierten Darstellungen erst langsam einem der Renaissance entsprechenden, realeren Reproduktionsbedürfnis Platz machte. Und speziell aus der Sicht des deutschen Schifffahrtshistorikers ist bei der Wertung der hier beigegebenen Abbildungen zu berücksichtigen, daß deren Schöpfer überwiegend aus dem süddeutschen Binnenland kamen. Dort aber waren in puncto Seeschifffahrt primär mittelmeerische, voran venezianische und genuesische Vorstellungen und Vorlagen wirksam, weniger norddeutsch-hansisch geprägte.

Vorsichtigkeit, Behutsamkeit, mehr Fragendes als Feststellendes bei der Beurteilung der maritimen Holzschnitte aus den ersten Jahrzehnten des 16. Jahrhunderts sind ebenso angebracht wie Zurückhaltung im Spekulativen. Nur bei kritischer Betrachtung kann diesen Bildern ein echter Quellenwert zukommen; nur so vermögen sie vielleicht einige richtige, historisch vertretbare Erkenntnisse zu vermitteln.

Die Quellenwerke

Von den 25 holzgeschnittenen Abbildungen, die hier gezeigt und kommentiert werden, entstammen 10 zwei Werken, die auf Kaiser Maximilian I. zurückgehen: dem in Prosa verfaßten »Weißkunig«, der um 1515 abgeschlossen war, aber erst 1775 in Wien (Kurbzöck) gedruckt wurde, und dem Versepos »Teuerdank«, dessen Erstdruck bereits 1517 in Augsburg

burg (Schönsberger) herauskam. Neun Abbildungen sind dem textlich schon im 3. Viertel des 14. Jahrhunderts entstandenen Prosawerk Francesco Petrarca's »De remediis utriusque fortunæ« entnommen, und zwar der deutschsprachigen Gesamtausgabe, die mit auch verlagstechnisch bedingter Verspätung erstmals 1532 in Augsburg (Stayner) erschien und seit der zweiten Auflage als »Trostspegel« bezeichnet wurde. Sechs weitere Abbildungen aus unterschiedlichen anderen Druckwerken der Zeit um und nach 1500 finden sich als Ergänzungen und für Vergleichszwecke eingestreut unter den vorher genannten.

Kein einziger der 25 Holzschnitte diente zur Illustration einer speziell der Schifffahrt gewidmeten Schrift. Alle Quellenwerke haben primär anderes zum Gegenstand und berühren nur bisweilen Maritimes und Binnenfischerei.

Über die geistigen und handwerklichen Väter dieser Werke wäre kurz folgendes zu sagen:

Maximilian I., der (neben anderen gedruckten und sonstigen Werken der Kunst) den »Weißkunig« wie den »Teuerdank« nicht nur konzipiert, in Auftrag gegeben und während der Produktion ständig beeinflusst hat, war der Sohn Kaiser Friedrichs III. und Großvater der Kaiser Karl V. und Ferdinand I. Er lebte von 1459 bis 1519 und wurde 1493 de facto (ab 1508 bezeichnete sich der nie vom Papst Gekrönte als »erwählter«) Kaiser des Hl. Römischen Reiches deutscher Nation. Dieser erstaunliche Habsburger ist von allen deutschen Kaisern bis heute wohl der populärste, obwohl er nach zeitgenössischen Quellen im Leben kaum sonderlich volksnah war. Hochgebildet, intellektuell, ideenreich-phantasievoll, im höfisch-ritterlichen, im Waffen-, Jagd- und Fischereimilieu zu Hause, war Maximilian auch mit den Wissenschaften seiner Zeit vertraut und besonders intensiv mit damals noch jungen Techniken wie Buchdruck und Artillerie beschäftigt. Auf Mehrung seines und des Ruhmes seiner Dynastie war er außerordentlich bedacht und setzte dafür in großem Stil künstlerische Mittel und bedeutende Künstler ein. In der Ausweitung habsburgischer Hausmacht durch Heiratspolitik war der Kaiser überaus, in den Reichsgeschäften und in Kriegen weniger erfolgreich.

Sein unvollendet gebliebener »Weißkunig« (der turnierfarben weiße, aber auch weise König) ist eine Art halbverschlüsselter, allegorisch überhöhter Biographie seines Vaters und vor allem seiner selbst, ein »Fürstenspiegel« sui generis – entstanden nach Beratungen mit dem Augsburger Humanisten Konrad Peutinger² und nach Maximilians Anweisungen verfaßt von seinem Tiroler Geheimschreiber Marx Treitzsaurwein von Ehrentreitz. Mindestens zur Mehrzahl aus Augsburg kamen auch die Schöpfer der Holzschnitte, Hans Burgkmair, Leonhard Beck, Hans Springinklee und Hans Schäufelein, von denen der letztere höchstwahrscheinlich, der vorletzte möglicherweise Dürer-Schüler waren.

War schon der »Weißkunig« eine rückwärts gerichtete Arbeit, so gilt dies noch mehr für den tatsächlich vollendeten, zu Lebzeiten des Kaisers in Einzelexemplaren erschienenen »Teuerdank«. Zumindest ein Teil der damaligen Zeitgenossen mußte das Werk inhaltlich wie formal als einigermaßen altmodisch empfunden haben – vom eigens entworfenen neuen Schreibschrift-Typensatz der Verse einmal abgesehen. Maximilian machte hier wieder seinem Beinamen »letzter Ritter« alle Ehre. Denn diese abermals mehr oder minder verschlüsselte, allegorische Autobiographie behandelte damals auch schon jahrzehntelang Vergangenes, nämlich die nun gar ins Rittertum re-stilisierte, abenteuerliche Brautfahrt des jungen Fürsten zur Königin »Ehrenreich« als Dame seines Herzens und späterer Gattin, Maria von Burgund (welche mit ihrem frühen Tod dem Hause Habsburg letztlich die burgundischen Niederlande, mittelbar dann auch Spanien und den größten Teil der Neuen Welt zubrachte). Des künftigen Kaisers Widersacher – in den hier gezeigten Schifffahrtsszenen ist es »Unfalo« mit seinem programmatischen Namen – mühen sich vergebens; der strahlende Held und Hochzeiter Teuerdank obsiegt, wird zumindest gerettet. Außer dem



Abb. 1

Kämmerer Sigmund von Dietrichstein, den schon genannten Treitzsaurwein und Peutinger sowie als Schlußredakteur dem Propst Melchior Pfinzing wirkten wieder mit Leonhard Beck, Hans Schäufelein und Hans Burgkmair, ferner Wolf Traut und einige unbekannte Künstler.

Erheblich anders geartet ist Petrarcas »Trostspiegel«, der lange nach des Dichters Tod (1374) in der bereits genannten Ausgabe von 1532 mit vielen Bildern verziert wurde. Der oder die Zeichner und Holzschneider sind bis heute anonym geblieben, doch wird auch »der Petrarca-Meister« im Augsburger grafischen Gewerbe, in der Nähe Hans Burgkmairs vermutet. Dem im Prinzip stoischen Gedankenflug des philosophischen, oft Sentenzen erläuternden Textes bildlich zu folgen, ist künstlerisch nicht immer gelungen, obwohl kenntnisreiche Berater wie in erster Linie der Humanist, Moralist und Satiriker Sebastian Brant³ mitwirkten. In den Illustrationen zu »Von der Artzney bayder Glück / des guten

und widerwärtigen« – so der eigentliche Titel im Renaissance-Deutsch – hat man nicht nur zu DDR-Zeiten eine deutlich sozialkritische Tendenz erkennen wollen.⁴

Soweit die Schöpfer bzw. die Quellenwerke der restlichen sechs Holzschnitte zu ermitteln waren, geben die betreffenden Abbildungs-Quellen und -Nachweise im Anhang Auskunft. Bei diesen Holzschnitten wurde bewußt auf relativ bekannte, weil nicht nur im Fachschrifttum öfter abgebildete Schiffsszenen aus der Zeit um 1500⁵ verzichtet und stattdessen der Vorzug gegeben.

Die Bilder

Dem Charakter vorliegender Arbeit entsprechend sollen bei der Kommentierung der ausgewählten Abbildungen in erster Linie schiffahrts- und (vereinzelt) fischereigeschichtliche Aspekte zur Geltung kommen. Daher wird auf die literaturillustrierenden, politisch-historischen, allegorischen und auch ästhetischen Bildgehalte wenig und allenfalls dort eingegangen, wo diese Gehalte von den schiffahrts- oder fischereigeschichtlichen Bildaussagen nicht oder nur schwer zu trennen sind.⁶

Zu solchen Holzschnitten, die eine Signatur, meist ein Monogramm, erkennen lassen, sei noch bemerkt: Signaturen (für die es damals bisweilen feste, örtlich unterschiedliche berufsständische Regelungen gab) brauchen nicht stets die Person des formschneidenden oder/und entwerfenden Künstlers zu bezeichnen; sie können auch bloße Hinweise auf eine Meisterwerkstatt sein und müssen Gesellenarbeiten nicht ausschließen.⁷ Damit wird die Nennung bestimmter Namen von Künstlern als Illustratoren in ihrer Richtigkeit relativiert.

Auf **Abb. 1** (»Weißkunig«) sind 5 Schiffe zu sehen. Die dreiklein im Mittelgrund kann man vielleicht als Ruderbargen⁸ bezeichnen, bei denen Vorn und Achtern kaum zu bestimmen sind und in denen die Ruderer oder Stechpaddler (zu dieser Frage später mehr) offenbar stehen. Für Schiffe nur vom Format größerer Boote sind die starken, rumpfstabilisierenden und stoßfangenden Barghölzer in der Bordwand ebenso auffallend wie die gleichfalls starken, im Grundriß rechteckig bis quadratischen Vor- und Achterkastelle ohne Aufbauten; dergleichen Kastelle werden mitunter als Kampfplattformen interpretiert und sind hier auch in weiteren Abbildungen (etwa Nr. 10) dargestellt. Der wohl zweimastige Rahsegler im Vordergrund links mit seinem bogenförmigen Sonnensegel-Gerüst mittschiffs und dem nur schwer zu deutenden⁹ Stützgalgen auf dem achterlichen Schanzkleid weist am Großmast eine Anzahl Tau-Umwicklungen auf. Diese Wuhlings oder auch Taklinge besonderer Art lassen sich in vielen der hier beigegebenen Abbildungen ausmachen, dienen der Verstärkung des Mastes und können ein Indiz dafür sein, daß letzterer aus Segmenten zusammengesetzt oder gelatscht ist. Tonnen wie die beiden Backbord außen liegend angebrachten – auf anderen Bildern jener Zeit erscheinen sie weiter achtern, aufrecht befestigt und oben offen – haben mehrfach bis ins Skurrile reichende Vermutungen ausgelöst. Der den Fässern zugeschriebene Zweck reicht von der Pökelfleischwässerung¹⁰ über Funktionen als Fender (Stoßdämpfer) oder Lot-Plätze bis hin zum »Offiziersklosett«¹¹; da nur sehr begrenzt spekulationsfreudig, verzichtet der Verfasser hier auf Mutmaßungen. Ebenfalls unklar und im Fachschrifttum wieder nur Gegenstand vager Vermutungen ist der Nutzen der Rundgatten (Löcher in der Bordwand), wie sie links und rechts von den Tonnen vorhanden sind.

Die runde Heckpartie im Vordergrund rechts von **Abb. 1** dürfte die einer Karracke¹² sein und damit zu einem großen, ursprünglich wohl mittelmeerischen Schiffstyp gehören, der auch mit Flachheck gebaut wurde. Mehrere der Abbildungen hier zeigen Karracken teils dieser, teils jener Version. Eines der Charakteristika des gedrungenen Schiffstyps – das Län-

gen/Breitenverhältnis betrug in der Regel etwa 2:1 bis 2,5:1 oder weniger darüber – waren die hohen Vor- und Achterkastelle, welche häufig (wie auch das Achterkastell in Abb. 1) mit giebelartig-eckigen Gerüsten für Sonnensegel¹³ oder ähnlichen, festeren Aufbauten ausgestattet waren. Achterkastell wie Aufbau sind hier im Bild unproportioniert, beträchtlich zu klein geraten. Aber noch Kurioseres ist zu entdecken, das mangelnde Vertrautheit mit der Schifffahrt dokumentiert: Wanten etwa und Stagen sind bei beiden Schiffen im Vordergrund alles andere als funktionsgerecht, allenfalls dekorativ. Das unreal-zackige Heckruder der Karracke ist schlicht unbrauchbar; so, wie abgebildet, wäre es unbeweglich, da ein für die Ruderdrehung nötiger, wenigstens oben gerader Achterstegen ebenso fehlt wie Fingerlinge¹⁴, also die Scharniere. Darüber kann auch der an zwei Schiffen als römisch-deutsches Reichswappen geführte Doppeladler nicht hinwegtäuschen, welcher den im Mittelgrund dargestellten Einzugs Friedrichs III. ins binnenländische Rom zu symbolisieren hilft, wo 1452 die Kaiserkrönung durch den Papst erfolgte.

Im Rahmen einer Arbeit über Bilder zur Schifffahrt um und nach 1500 sollte auf die Ansicht einer damaligen Seehafenstadt nicht verzichtet werden. Da jedoch »Weißkunig«, »Teuerdank« und »Trostspegel« in dieser Hinsicht wenig ergiebig sind, wird mit Abb. 2 auf eine andere Bildquelle ausgewichen. Sie gibt mehr oder minder idealisiert und komprimiert eine für die Zeit typische größere Hafenstadt wieder, wie sie modifiziert an den Ost-, Nordsee- oder europäischen Atlantikküsten ebenso zu finden war wie an einigen mittelmeeerischen Gestaden. Natürlich und zeitentsprechend ist die Stadt wehrhaft, hat Mauern, Tore, viele Türme und Kirchen. Im wohlbefestigten Hafenbecken liegen Karracken, vielleicht auch Hulken oder große Baardsen¹⁵, dazu Boote. Über dem Tor in der Bildmitte kann im vorspringenden Erker eine große Laterne vermutet werden, die auch Schiffen die nächtliche Einfahrt in den Hafen zu erleichtern bestimmt war. Genügend Vergleiche mit wasserseitigen Ansichten realer europäischer Seehafenstädte von einst bieten sich an.

Milieuwechsel: Bei seiner sorgfältigen, breit angelegten Erziehung kam Maximilian als Prinz mit herrschaftlichen »Sport«arten ebenso gezielt in Berührung wie mit verschiedenen nützlichen Gewerben, so mit der Binnenfischerei. Abb. 3 (»Weißkunig«) soll dies belegen. Der »Junng Weyß kunig«, kenntlich an seiner reichen Ausstattung, angelt oder lernt es. Eine Reuse aus Weidenruten oder Binsenstengeln wird wohl gerade entleert, bei der es sich aber auch um einen länglichen Fischkorb zur Zwischenverwahrung der Beute im Wasser

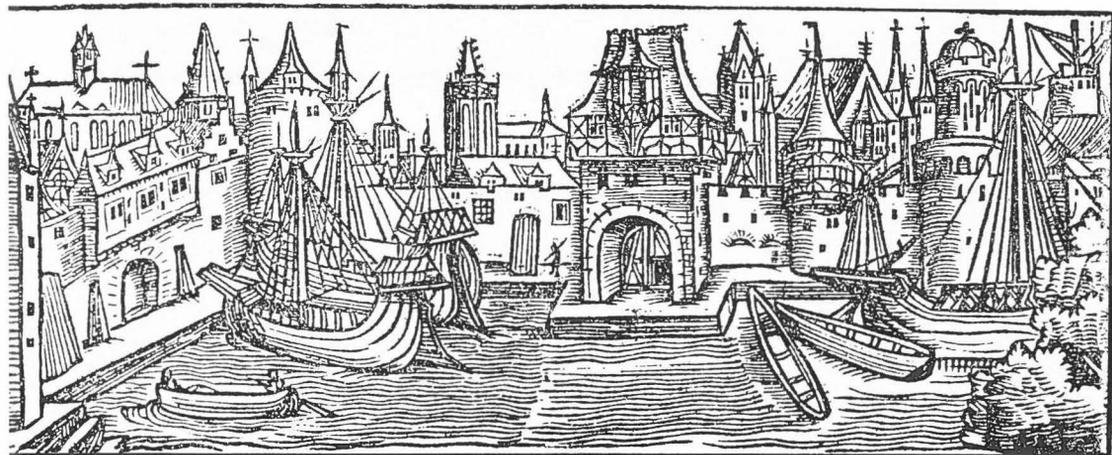


Abb. 2



Abb. 3

handeln kann, eventuell gar um einen Nistkorb für Wasservögel. Zum Transport der Fische an Land dient das im Vordergrund liegende hölzerne Faß.¹⁶ Im Hintergrund rechts wird Zugnetzfischerei von zwei Booten aus betrieben. – Ein Vergleich mit Abb. 24 ist am Platze.

Abb. 4 (»Weißkunig«) bietet den Anblick einigermaßen sonderbarer Schiffe. Diese »Truppentransporter« sind geruderte, spitzschnäbelig-geschwungene Boote mit breiten, genähten, besser: geschnürten, zumindest geklammerten Planken, und sie kommen auf anderen Bildern jener Zeit kaum vor. Freilich gab es in der Schiffbaugeschichte verschiedenorts immer wieder kleinere Wasserfahrzeuge, bei denen entsprechend vorgebohrte Planken mittels Schnüren unterschiedlichen Materials verbunden worden sind¹⁷, und in südlichen Entwicklungsländern gibt es sie noch heute. Natürlich sind auch Kalfatklammern, Sintels, nicht neu, deren Zweck jedoch nur das Zurückhalten abdichtender Kalfatmasse in den Fugen zwischen den Planken war. Aber liegt hier tatsächlich eine Planken-



Abb. 4

schnürung oder gar eine spezielle Klammerung vor? Wenn ja, dürfte es sich um eine regionaltypische Schiffbauweise – etwa an alpinen Seen – handeln¹⁸, wenn nein, um eine bloße, allerdings sehr ungewöhnliche Eigenwilligkeit des Zeichners. In jedem Fall sind die etwas ominösen Boote deutlich verschieden von den potentiellen, schweren Ruderbargen in Abb. 1. – Hingewiesen sei noch auf die Steuerleute, welche ihre Aufgabe mit seitlich ausgebrachten Riemen von (der Position der Ruderer nach zu urteilen) Bug-Plattformen aus erfüllen, was, wenngleich ungewöhnlich, ebenfalls regionaler Praxis entsprochen haben könnte; ob überdies von Heck-Plattformen aus gesteuert wird, ist nicht zu erkennen.¹⁹

Die Boote voller Landsknechte lassen sich unter Berücksichtigung der mitgeführten Fahnen relativ leicht Maximilian I. und den vorgenannten alpinen Gewässern zuordnen. Der

Habsburger hat viele Kriege geführt, und Abb. 4 soll eine Szene aus seinem italienischen Feldzug 1494–96 gegen Karl VIII. von Frankreich wiedergeben, bei welcher Aktion naturgemäß die Alpenregion berührt wurde. Da der nunmehrige deutsche Herrscher Burgund (keineswegs unangefochten) erheiratet hatte, kämpften viele seiner Söldnerkontingente und Schiffe unter burgundischer Flagge. Die wies ein Ast-Querkreuz auf, abgeleitet vom Martyrium des Hl. Andreas. Bei der bildlichen Reproduktion aber wurden oft (z.B. auch in Abb. 8) an den diagonalen Balken des Kreuzes die Ansätze der seitlich abzweigenden Äste fortgelassen, so daß wie hier ein reines Querkreuz übrig blieb, während bei genaueren Darstellungen (z.B. Abb. 5 links) die Ansätze der Abzweigungen mit zu erkennen sind. Die gezeigten maximilianischen Fahnen wehen übrigens in zum Teil gegensätzlichen Windrichtungen, was nicht eben für genaue Naturbeobachtung durch den Zeichner spricht.



Abb. 5

In **Abb. 5** (»Weißkunig«) sind zwei geruderte Boote, im übrigen aber sechs seegängige Segelschiffe zu finden, von denen je drei sich wie spätere Linienschiffe gegeneinander formiert haben – links in Luv maximilianische, rechts in Lee französische, wobei den vorgeschobenen Booten als ersten Feindberührung bevorsteht: beginnendes Seegefecht vor dem florentinischen Livorno, 1496. Was die Fortbewegung der Boote angeht, welche wie die großen Segler offensichtlich Bugflaggen führen, so muß man genauer hinschauen. Diese Boote zu rudern, dürfte bei fehlenden Dollen (siehe aber solche in Abb. 4 vorn rechts) schwerfallen. Will man dennoch einen Rudervorgang annehmen: sitzende Ruderer säßen dann verkehrt herum und würden die Boote nach achtern drücken, weg vom Feind. Stehende Männer an den Riemen aber müßten, um voranzukommen, diese Riemen stoßen, was wieder Dollen erfordert, oder mit Stechpaddeln arbeiten, wofür weder Handhaltungen noch Riemenformen sprechen. Hans Burgkmair, dessen Signatur über dem rechten Boot am Bugkastell angebracht ist, mag ein großer Künstler gewesen sein – mit Bildern aus der Schifffahrt hatte er (wie auch andere) seine Probleme.

Das erweist sich in Abb. 5 ebenfalls bei den großen Schiffen, die völlig gebaut und wohl alle nur einmastig sind. Man sieht Verstägungen und Wanten ohne Webleinen, jedoch (bei den beiden hintersten Schiffen, wo es möglich wäre) keine Rahen und Segel. Anker und entsprechende Klüsen fehlen überall. Immerhin ist dreierlei zu beobachten, was schiffbauhistorisch belangreich sein dürfte. Einmal sind dies die enorm stark eingezogenen Buge des Fahrzeuges vorn rechts und des linken der beiden Boote, wie sie mehrfach und auch an größeren Schiffen dieser Zeit zu vermerken sind, wenn letztere keine Vorkastelle tragen (z.B. Abb. 7 oben rechts, 8 oben, 13 und 21). Zum anderen sind es am Segler vorn links die bargholzübergreifenden, vertikalen Klampen oder Kattsporen²⁰ unter der Kuhl (Raum mittschiffs zwischen den vorderen und achteren Aufbauten, hier Kastellen), die als äußere Rumpfstreifungen gerade dort sitzen, wo die noch binnenbords befestigten Wanten ihren starken Zug ausüben. Auch als Fender können diese Klampen gedient haben; bei einer Anbringung mittschiffs, aber neben dem Ansatz der Wanten, ist sogar eine Mit-Nutzung als Gleitschienen beim Fieren und Hieven eines mitgeführten Beibootes nicht auszu-



Abb. 6

schließen. Drittens sei oben links am Bildrand beim mittleren der großen Schiffe auf die untere Befestigung der Wanten, diesmal außenbords, hingewiesen, wo das Steifsetzen der Tauen anscheinend durch Schläge (Wickelungen) um Zapfen erfolgt, welche unter der Kuhl aus der oberen Bordwand (oder aus einer allenfalls nur angedeuteten Rüste) ragen.²¹ Beim Schiff oben rechts in Abb. 8 ist dies wiederholt.

Weniger das etwas verworrene maritime Kampf- und Belagerungsgeschehen in Abb. 6 bot Anlaß, hier erneut einen Holzschnitt von anderer Herkunft als »Weißkunig«, »Teuerdank« oder »Trostspegel« zu präsentieren. Vielmehr soll ein Beispiel dafür geboten werden, daß und wie die bei Abb. 5 behandelte Problematik, geruderte bzw. gepaddelte Wasserfahrzeuge einwand- und zweifelsfrei wiederzugeben, auch anderswo zum Ausdruck kommt. Im Vordergrund rechts das kleine Boot sowie links die »vereinfachte« Galeere belegen das. Und diese Problematik ist alt. Dies wiederum erweist eine nähere Betrachtung des bekannten »Moselschiffes« mit seiner Ladung Fässer, das vom steingehauenen Grabmal



Abb. 7

eines römischen Weinhändlers aus der Zeit um 200 n. Chr. stammt, bei Neumagen gefunden wurde und sich im Rheinischen Landesmuseum zu Trier befindet: auch da wenden die Ruderer (Paddler?) ihre Rücken dem Heck zu.

Über die Wiedergabeproblematik hinaus enthält der ca. 1525 in Augsburg erschienene Holzschnitt, der ein Ereignis aus dem Peloponnesischen Krieg 431–404 v. Chr. dokumentieren will, wie manch andere Bilder zwischen Mittelalter und Renaissance fast belustigende Anachronismen. Das gilt in typologischer Hinsicht für die meisten der Schiffe, und es gilt für das Geschützfeuer (vorn links und Mitte), mit dem von der athenischen Flotte aus das mit Sparta verbündete Syrakus belegt wird – an die 1700 Jahre zu früh.

Abb. 7 (»Weißkunig«) gestattet einen nur kurzen Begleittext. Denn hier ist lediglich der für beide Parteien bittere Schluß jenes Seegefechts vor Livorno drastisch nachvollzogen, dessen stolzen Beginn Abb. 5 teilüberliefert hat. Ein schwerer Sturm hat dem Gefecht ein



Abb. 8

frühes, verlustreiches Ende gesetzt. Immerhin: zwar haben die Schiffe auch jetzt noch keine Anker (sollten letztere weniger dem Unvermögen des Zeichners als mehr dem Sturm zum Opfer gefallen sein?), aber nun doch die erforderlichen Klüsen an den Bugen. Auf den geborstenen Masten erkennt man über gebrochenen Stagen oder Wanten die seinerzeit noch kreisrunden Marse («Mastkörbe»); beim vorderen Schiff rechts ist wenigstens das Bugspriet heil geblieben. Das Katastrophen-Szenarium hat Hans Burgkmair im Mittelgrund am linken Bildrand mit seinem Monogramm versehen, wieder an einem Bugkastell. – Gefahren der Schifffahrt sind in dem vorliegenden Aufsatz beigefügten Holzschnitten mehrfach aufgezeigt; zu Vergleichszwecken besonders hingewiesen sei auf Abb. 19 oben links, 20 und 22 (drohendes Auflaufen und Scheitern) sowie 23.

Manches in **Abb. 8** («Weißkunig») – und eben auch Fehlendes – ist bei der Kommentierung früherer Abbildungen bereits hervorgehoben worden. Hier seien nun die gewöhn-

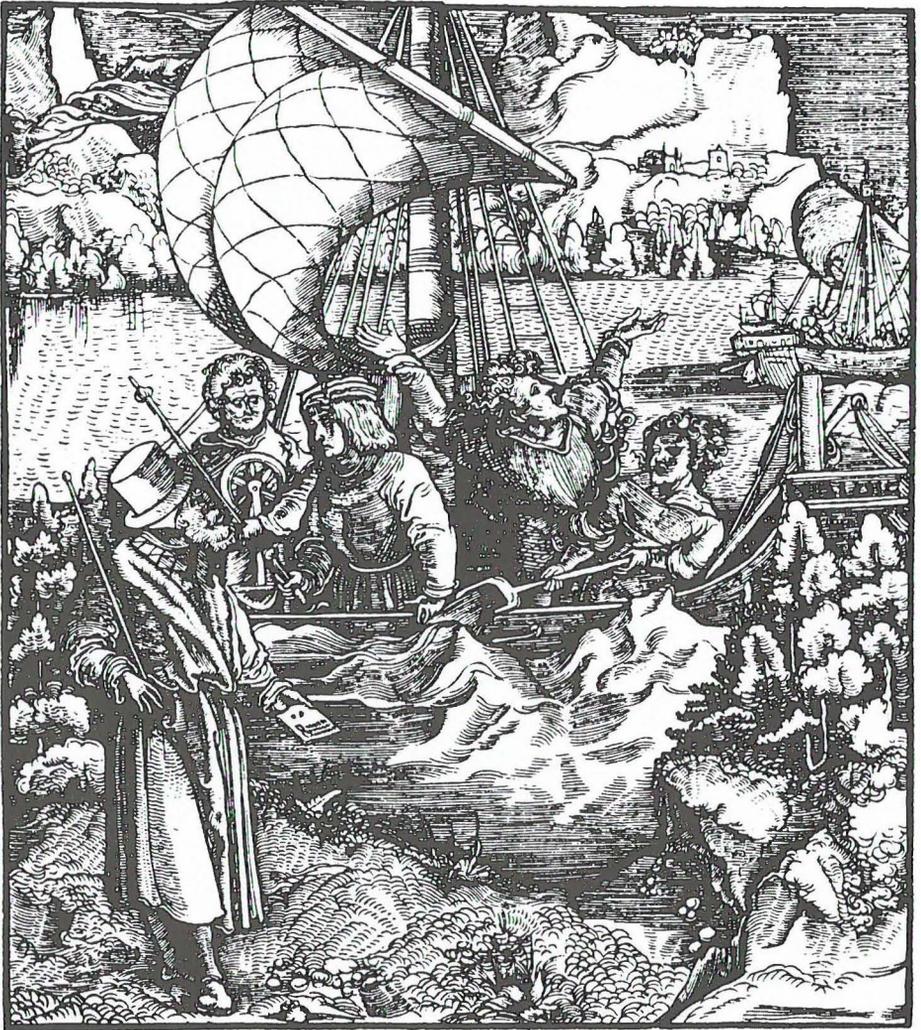


Abb. 9



Abb. 10

lichen Proportionen des Schiffes im Vordergrund angesprochen, dessen grob geschätztes Längen/Breitenverhältnis ca. 4:1 von demjenigen abweicht, welches sonst in den hier beigegebenen Holzschnitten die Regel ist (ausgenommen etwa die großen Schiffe auf der Hafensicht in Abb. 2). Fast möchte man von einem Langschiff sprechen. Bei der Kraveelbauweise dieses Fahrzeuges ist die für die Zeit nicht ungewöhnliche, bei den anderen Abbildungen aber nicht dokumentierte Kürze der Planken (Ausnahme: Abb. 1 vorn links) nebst der spezifischen (Eisen- und/oder Holz-)Nagelung bemerkenswert. Ganz aus dem Rahmen des seinerzeitigen Schiffbaues fallen die schrägen, annähernd stevenparallelen »Barghölzer« sui generis am Bug, deren Unterwasserfortsetzung sich nicht bestimmen läßt.

Wie in Abb. 4 handelt es sich um einen Truppentransport, diesmal jedoch größeren Formats und über's Meer: 1503 schickt Maximilian I. Ferdinand und Isabella von Spanien, den



Abb. 11

Schwiegereltern seines Sohnes Philipp des Schönen, seine Landsknechte als Helfer gegen Ludwig XII. von Frankreich. Zu den Piken- und Hellebardenträgern kommen jetzt auch Bogenschützen, welche zusammen mit ihren übermannsgroßen Waffen das ganze Schiff am linken Bildrand füllen. Dort, am Vorkastell, hat Hans Burgkmair abermals seine Signatur angebracht (oder halt anbringen lassen).

Vier seefahrtsbezogene Holzschritte aus Maximilians I. »Teuerdank« – Abb. 9–12 – sollen hier lediglich gerafft erläutert werden. Ihre schiffahrts- und schiffbauhistorische Aussagekraft und damit ihr Quellenwert sind ungleich geringer als die der einschlägigen »Weißkunig«-Grafiken. Überdies werden die jeweiligen Geschnisse, welche alle in den burgundischen Niederlanden zu lokalisieren sind und die der böse, im Bild eher langweilig wirkende Zylinderträger »Unfalo« (als ikonografische Inkarnation des Unfalls) auslöst, kaum sonderlich deutlich.



Abb. 12

In Abb. 9 hat Unfalo des Helden Schiff mit einem zu großen Segel ausgestattet, also über-takelt, so daß es zu kentern droht. Der kluge Brautfahrer *Teurdanckeb* läßt das Segel rasch verkleinern, wodurch er und seine Begleiter (stets ist ein Herold mit Glücksrad-Wappen auf der Brust dabei) gerettet werden.²² Dieses Segel hat anscheinend ein verstärkendes Netzwerk aus dünnen Tauen oder aufgesetzten Nähten, wie es ähnlich aus alter skandinavischer, etwa wikingscher Tradition bekannt ist (sofern entsprechende Bildsteine richtig interpretiert werden). Am rechten Bildrand segelt eine wohl dreimastige Karracke, für solche Rahsegler ganz unwirklich hart am Wind oder wendend. – Abb. 10, die im Hintergrund links eine Art jetzt nur einmastiger Karracke erkennen läßt, soll Teurdanks männlich-tapere Entscheidung vor Augen führen, in Seenot zu handeln, statt zu beten. – Mit Abb. 11 will Hans Schäufelein (Signatur vorn am Ufer) in einer von Leonhard Beck überarbeiteten

Fassung Unfalos mißlungenen Attentatsversuch bezeugen, Ritter Teuerdanks sehr tief im Wasser liegendes, kaum definierbares Schiff, den Helden selbst und dessen Herold mittels Schießpulverladung in die Luft zu sprengen. – Noch weniger gelungen, weil auch zu statisch, dürfte Abb. 12 sein: Unfalo läßt Teuerdanks Barge durch einen Segler rammen. Des Ritters Schiff bricht an der Bug(?) - Plattform, aber der Hochzeiter kommt davon und kann weiter reisen, seiner Braut entgegen. Wenn die Zuordnung der Schiffe nicht täuscht, zeigt ausgerechnet der Wimpel am Mast des rammenden Seglers historisch verfrüht den – freilich etwas verkümmerten – einfachen königlichen Reichs- (noch nicht den kaiserlichen Doppel-) Adler des Habsburgers.

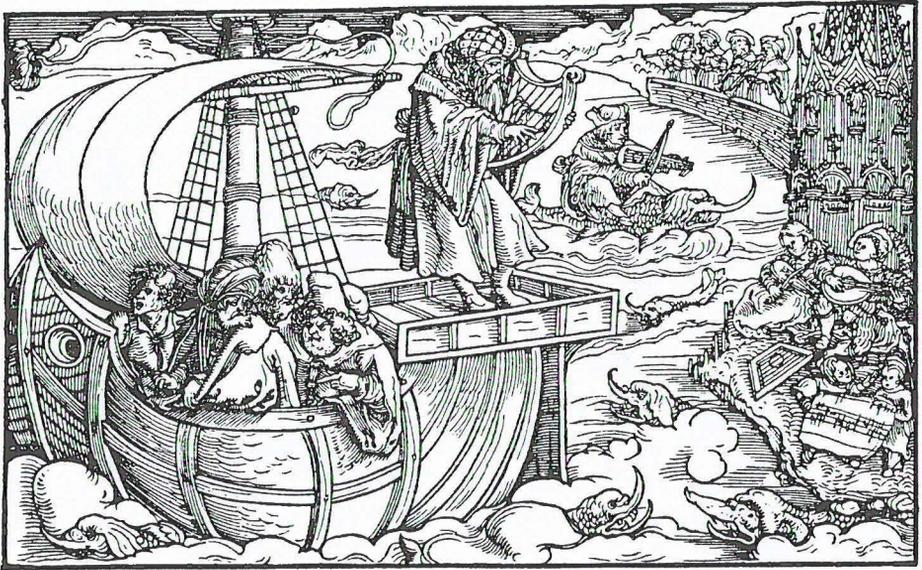


Abb. 13

Beginnend mit **Abb. 13** werden schiffahrts- bzw. fischereibezügliche Holzschritte »des« Petrarca-Meisters zum »Trostspegel« wiedergegeben, ergänzt abermals durch wenige Schnitte von anderer Hand. Diese Abbildung 13 läßt zweifelweckendes Bekanntes sehen: ein sehr gedrungenes, einmastiges Fahrzeug mit hoch eingezogener Bugpartie und Klüsen ohne Anker, mit Barghölzern und zusätzlichen vertikalen Außenversteifungen sowie mit (Kampf-)Plattform auf rund hochgezogenem Achterschiff – letzteres eine Bauweise, die eine Kaffenkonstruktion erfordert und als typisch für Hulken angesehen wird, aber kaum auf solche beschränkt war. Die Unwirklichkeit des Ganzen wird noch dadurch verstärkt, daß die untere Befestigung der mit Webleinen ausgestatteten Backbordwanten ebenso entfallen ist wie ein Rack als Verbindung von Mast und Rah. Bloße, antikisierende Literatur-Illustration?

Realer erscheint da schon **Abb. 14** (»Trostspegel«), bei welcher man das durch Text-Bezug bedingte, vergleichsweise milde Katastrophen-Szenarium (stürzender Kirchturm, brechender Großmast, zerreißende Segel) außer Betracht lassen sollte. Eine kraweelgebaute Karracke der Flachheck-Version ist dargestellt. Die senkrechten Klampen/Kattsporen (vgl. Abb. 5 vorn links) sitzen diesmal zwischen den Stützen des Vorkastells, das wie sein achterliches Gegenstück ein wappengeschmücktes Gerüst für Sonnensegel trägt. Unter einer Gillung (Innenwölbung) ist das Spiegelheck sichtbar (vgl. Abb. 6); es indiziert gegenüber

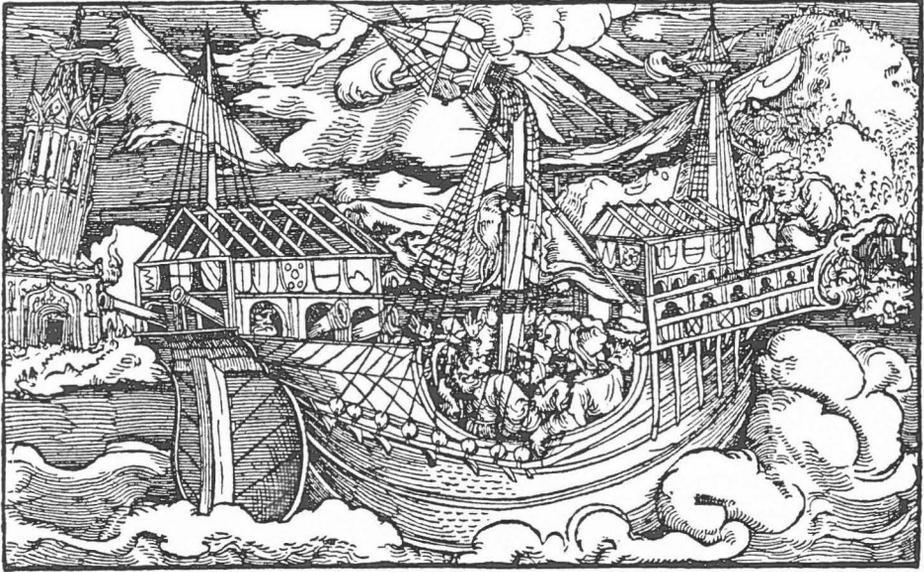


Abb. 14

dem in Holz schiffbautechnisch schwieriger zu gestaltenden Rundheck einen Fortschritt.²³ Die Masten sind wieder mit Wuhlings versehen. Fock- und Großmast haben nun bereits aufgesetzte Stengen mit Marssegeln daran, und die Webleinen-Wanten des Großmastes können mittels anscheinend noch scheibenloser Juffernblöcke auf abgestützten Rüsten steifgesetzt werden. Der Besanmast steht recht weit achtern und offensichtlich nicht auf der

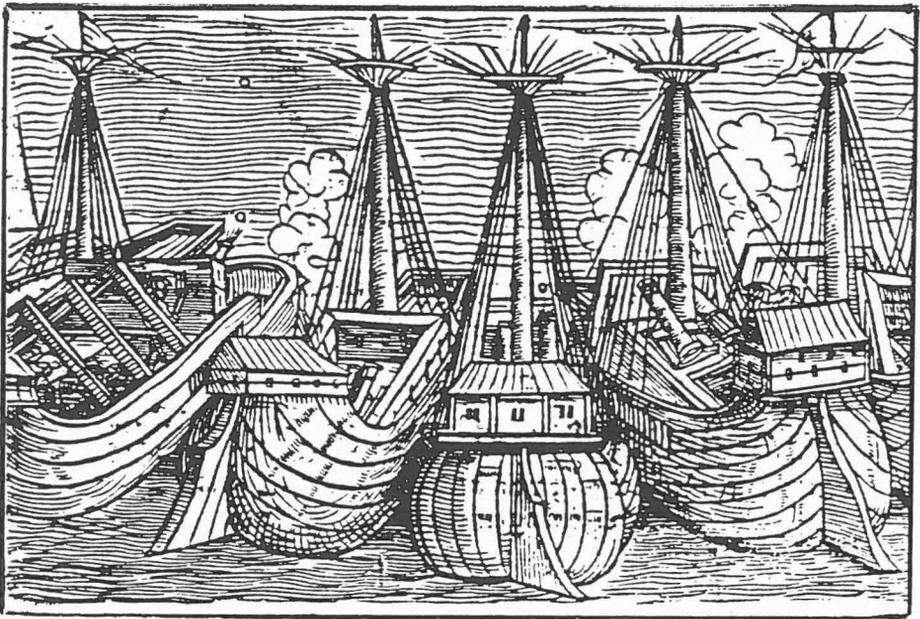


Abb. 15

Mittellinie des Schiffes, sondern ist nach Backbord versetzt: die unter der Gillung binnenbords kommende Ruderpinne durfte nicht behindert werden.²⁴ Aus dem unteren Deck des Achterkastells ragen Mündungen von »Stücken«, Kanonen also – wieder eine Neuerung besonderer Art, wenngleich Bordartillerie schon in Abb. 6 vorkam.

Der Abb. 15 zugrunde liegende Holzschnitt ist simpler als der von Abb. 14 und entstammt auch nicht dem »Trostspiegel«. Wenn er hier trotzdem und gerade im Anschluß an Abb. 14 Aufnahme findet, so deshalb, weil sich in ihm ebenfalls und mehrfach frühe, zudem große Schiffsgeschütze entdecken und deren Bordplazierung bestimmen lassen. Es war eine Zeit, in welcher die maritime Artillerie noch weitgehend im Schatten derjenigen (zumal stationären) an Land stand und es an den später so typischen Stückpforten in den Bordwänden fehlte. Alle Kanonenrohre scheinen blockgelagert zu sein, wie bei Galceren primär zum Feuern in Längsschiffrichtung nach vorn aufgestellt und teilweise gar mit Schutzwänden versehen. Raperten (»Roolpaarden«, Roll-Lafetten auf kleinen Rädern) waren noch nicht erfunden. Wie bei Abb. 6 ist ein Anachronismus im Spiel: Der Holzschnitt erschien 1530 als wiederum Augsburger Buchillustration und soll die Flotte vor Augen führen, mit der Julius Caesar 55/54 v. Chr. von Gallien nach Britannien übersetzte, wobei man halt mangels besserer Kenntnis der Antike nach damals häufiger Praxis auf Zeitgenössisches zurückgriff.

Abgesehen von ihrer (nur phantastischen?) artilleristischen Ausstattung gibt es noch einen weiteren Grund, die Schiffe dieser imaginären Flotte hier abzubilden. Weisen sie doch unter achterlichen, vielleicht aus Sonnenzelten erwachsenen »Hütten« mehrere bemerkenswerte Heckformen auf, von denen die des mittleren Schiffes wie eine Kombination von Flach- und Rundheck wirkt. Letzteres weckt Zweifel und die Frage nach eventueller künstlerischer Freiheit oder Fehlbeobachtung, wie so oft in vorliegendem Beitrag.

In erster Linie und noch einmal um Kanonen auf Schiffen geht es bei Abb. 16. Ein maritimes Artilleriegefecht aus der ersten Hälfte des 16. Jahrhunderts haben weder »Weißku-

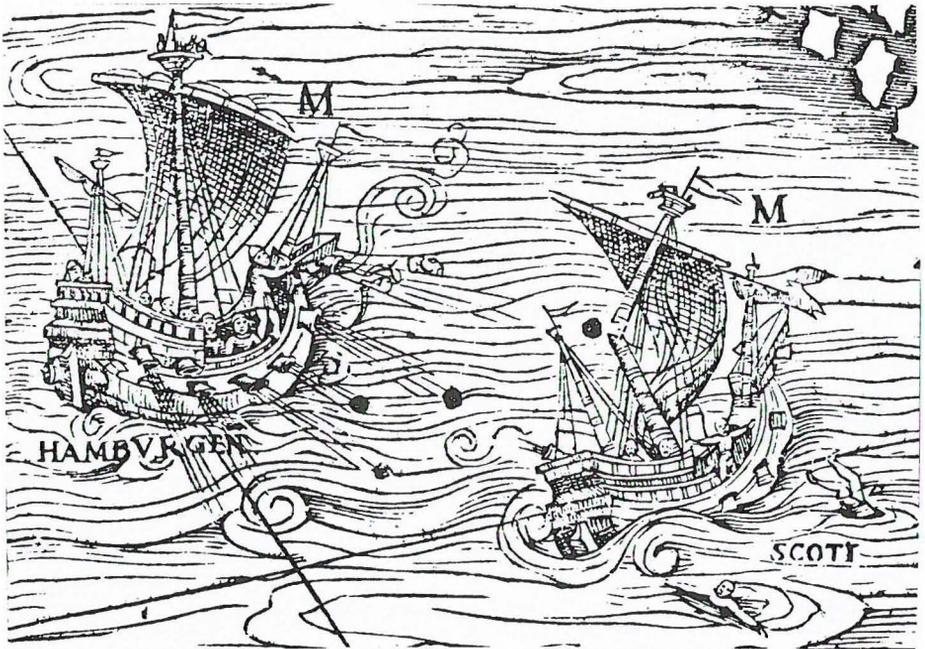


Abb. 16

nig« noch »Teuerdank« noch »Trostspiegel« vorzuweisen, weshalb hier wiederum auf eine andere Bildquelle jener Zeit ausgewichen wird: auf kartographisches Beiwerk nur, aber kein geringes. Gezeigt ist ein Ausschnitt aus der 1539 in Venedig erschienenen »Carta marina ...« der nördlichen Regionen Europas, besorgt durch Olaus Magnus.²⁵ In isländischen Gewässern bekämpfen sich aus unbekanntem Gründen ein hamburgischer und ein schottischer Dreimaster, aber eben nicht mittels der bis dahin vorherrschenden Entertechniken, sondern – zumindest vorerst – mit dicken Kanonenkugeln. Jedenfalls müssen venezianische Zeichner bzw. Bildschneider das so angenommen haben, wobei sich in Venedig ein beträchtlicher einschlägiger Erfahrungsschatz unterstellen läßt. Geschossen wird schon aus schiffsseitigen Öffnungen, doch anscheinend noch immer nur vom Hauptdeck und von Aufbauten aus, kaum aus einem unteren Batteriedeck mit Stückpforten. Um welche Art Schiffe es sich dabei handelt, ob tatsächlich um späte Hulken (wie bereits früher angenommen), um Karweele oder nicht doch um Nefs oder Karracken – dies präzise bestimmen zu wollen, erspart sich ein Verfasser, der um die unterschiedlichen, vielfältig wechselnden Schiffstypenbezeichnungen des Spätmittelalters und der frühen Neuzeit weiß, der heutigen Benennungs-Akrobatik mancher Schifffahrtshistoriker und Laien wenig wissenschaftlichen Nutzen beimißt und Spekulationen nur bisweilen als unverzichtbar akzeptiert. Vorstehend sollte lediglich ein Eindruck von einem schon mit »Stücken« geführten Seegefecht jener Zeit vermittelt werden.

Gefochten wird in **Abb. 17** (»Trostspiegel«) abermals, und zwar sowohl im Vordergrund als auch im Hintergrund links. Obwohl das vorwiegend »konventionell« geschieht: Feuer-



Abb. 17

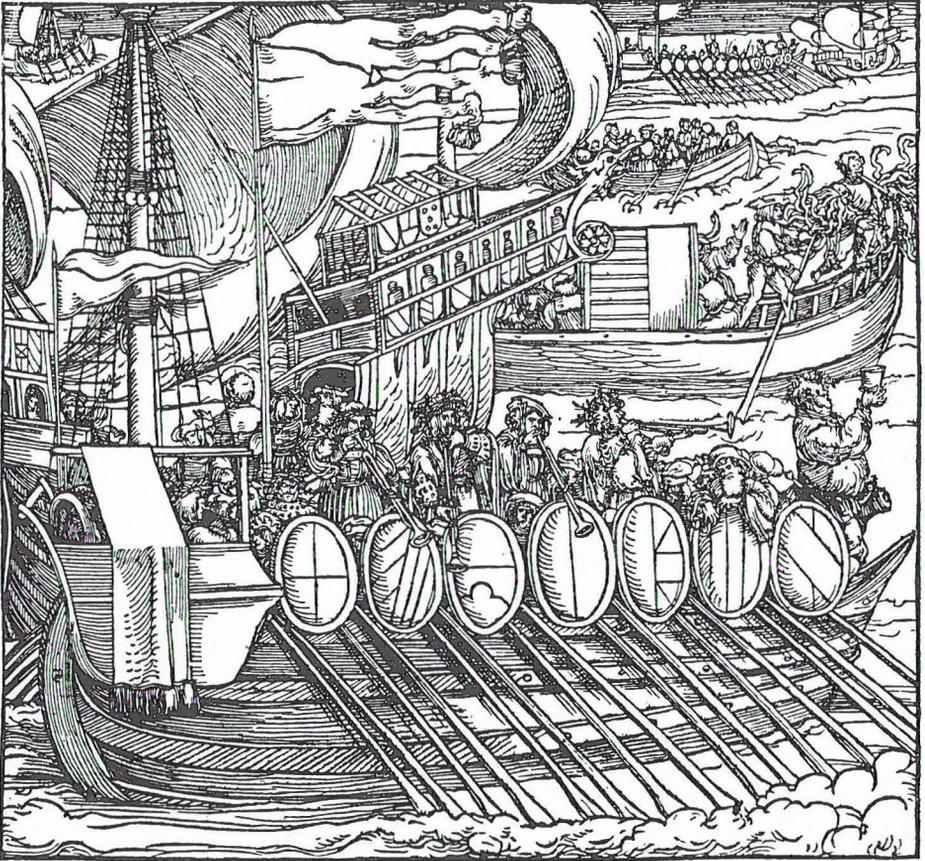


Abb. 18

waffen sind bereits dabei, wie das Geschützrohr über der Bordwand des linken vorderen Fahrzeuges und das Handrohr über dem relingähnlichen achteren Schanzkleid des rechten erweisen. Falls es sich bei dem kleinen Mast oberhalb dieses Handrohres um den Besanmast des rechten, mit Flachheck ausgestatteten Schiffes handelt, so steht auch er nicht auf dessen Mittellinie, sondern erheblich nach Backbord versetzt; bei Abb. 14 ist dergleichen schon begründet worden. In letzterer Abbildung 14 waren am Großmast zwei Klotten (Kugelrollen) eines Mast und Großrah verbindenden, vertikal beweglichen Racks nur knapp erkennbar. Hier in Abb. 17, am Mast des auch rudergetriebenen linken der beiden vorderen Segler, wird solch Kugelrack deutlicher, in Abb. 18 links oben und Abb. 21 Mitte oben noch mehr. Das Segel am genannten Mast ist von Querlinien durchzogen, die von links oben nach rechts unten verlaufen. Sollten damit Segelbahnen und -nähte angedeutet sein, so wäre deren vom Lotrechten abweichende Anordnung ungewöhnlich und schwer erklärbar. Erklärungsbedarf besteht ebenfalls für die Ketten, die beim rechten der beiden vorderen Schiffe sowohl von Steuer- als auch von Backbord ausgehen, in letzterem Fall zum Feind hinüber. Sollten an den Ketten Draggen (mehrrmige, bisweilen Wurfanker) zu vermuten sein, mit deren Hilfe Entern und Nahkampf erleichtert werden konnten?

Angesichts einiger Ähnlichkeiten seien **Abb. 18 und 19** (»Trostspiegel«) wieder zusammenhängend kommentiert. Beidesmal fallen zunächst die Schilde über den Bordwänden

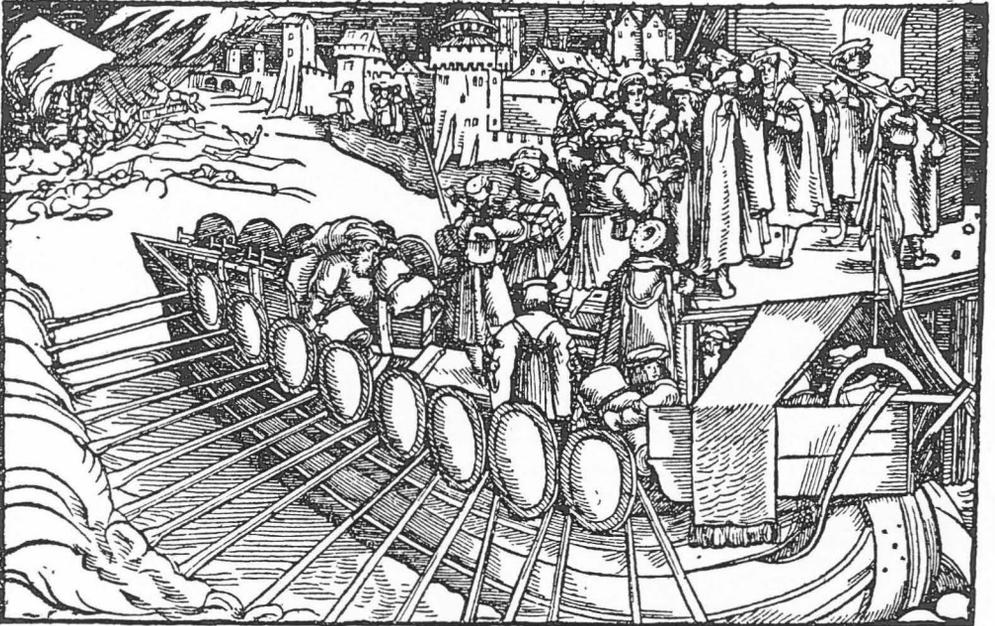


Abb. 19

von Ruderfahrzeugen auf, in Abbildung 18 zweimal. Da es hier nicht um wikingsche Lang- und Kampfschiffe gehen kann, bleibt die Annahme, daß die kleinen Galeeren (vgl. hierzu Abb. 6 vorn links) aus Gründen der Repräsentation Schilde aufgesetzt bekamen, in Abbildung 18 gar solche mit heraldischen Emblemen. Und in eben dieser Abbildung wird der repräsentativ-festliche Charakter des Ganzen noch durch eine Art Geschwader-Parade wie durch die Posaunenbläser und den kanonenreitenden Becherschwinger im vordersten Schiff hervorgehoben, daß man so etwas wie die jährliche Ausfahrt des venezianischen Bucintoro²⁶ in vereinfachtem, fröhlichem Stil vor Augen zu haben meint. Weniger aufwendig geht es da schon in Abbildung 19 zu, wo wohl nur das glückliche Ende einer Handelsreise zu feiern ist und wo (auch im wörtlichen Sinne) »betuchte« Kaufleute mit ihren Waren über einen Anleger an Land gelangen und von Honoratioren empfangen werden. Im Hintergrund links tobt ufernah ein Unwetter, dem die Seereisenden zwar entgangen sind, das nun aber andere Opfer fordert. Petrarca's Text gestattet solche Deutung.

Schaut man die Bilder genauer an, entdeckt man teils Erstaunliches, teils nur Interessantes. Die Quasi-Galeeren haben keine Steuerruder an den Rundhecks, sind indessen mit starken Barghölzern ausgestattet; Rammsporen fehlen. An der oberen Spitze des Vorkastells der Karracke, die sich in Abb. 18 von links in's Bild schiebt, ist über der Rosette ein vogelähnlicher Schreckkopf angebracht, wie ihn außer Abb. 14 ähnlich auch andere maritime Grafiken dieser Zeit bekunden.²⁷ Der Fockmast des Schiffes steht wie der in Abb. 14 so weit vorn, daß man eine konstruktive Verbindung des Mastfußes mit dem Vorsteven anzunehmen geneigt ist. Die Karracke scheint ein Rundheck (linker Bildrand) zu haben. Das Kugelrack an ihrem Großmast ist nach unten verrutscht, so daß der Halt der Großrah, an der – wieder einmal – Brassens fehlen, ebenso unbegreiflich bleibt wie die Führung des Schothorns²⁸ an Steuerbord. In Abb. 18 weht der Wind im Vordergrund von links, im Hintergrund (überwiegend, aber nicht nur) von rechts.

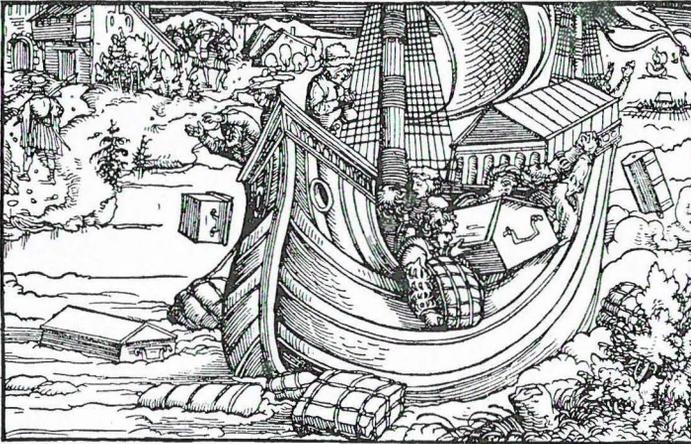


Abb. 20

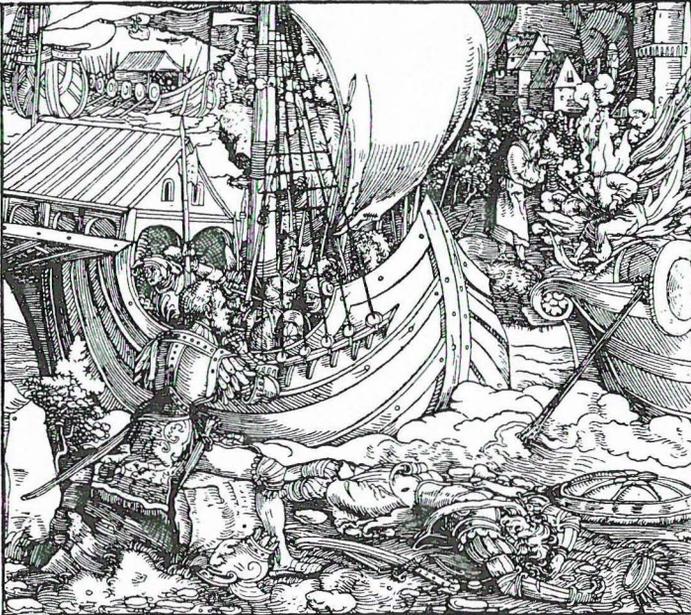


Abb. 21

Nicht ohne weiteres begreiflich ist auch die Panik, in welche die Seeleute in **Abb. 20** («Trostspiegel») offenbar geraten sind. Aber ihr zweimastiges Fahrzeug, eine Art »Zwischending« von Karracke, Hulk und ein bißchen Baardse, muß schwer gefährdet sein. Droht es auf die Leeküste im Vordergrund rechts aufzulaufen, etwa nach Bruch der Ankerkabel (denn abermals sind zwar Klüsen, aber keine Anker zu sehen)? Jedenfalls ringt man auf dem Schiff nicht nur die Hände oder betet, sondern praktiziert auch Seewurf: Warenballen, Truhen und Kasten gehen über Bord, um den Segler zu leichtern. Und damit das besser gezeigt werden kann, läßt der Künstler die Backbordwanten mit ihren (nur dekorativ?) unregelmäßig angebrachten Webleinen unten im Undefinierbaren enden. – »Seewurf«, das war nicht allein Praxis als Notmaßnahme, es war auch ein maritimes Rechtsinstitut und fußte auf der »Lex Rhodia de iactu«. Letzteres Gesetz ist sehr alt, gelangte angeblich aus

Rhodos in's Römische Recht und mit diesem durch transalpine Rezeption der Pandekten (XIV, 2) sogar nach Deutschland. Hier diente es wie eh' und noch lange zur Regelung von Schadensersatzansprüchen betroffener Befrachter.

Fern im Hintergrund ganz rechts ist ein Ruderfahrzeug mit hausähnlichem Aufbau mittschiffs primitiv angedeutet, welches man ganz in den Bereich der Phantasie verweisen möchte ...

... wenn es nicht schildbewehrt im Hintergrund links von **Abb. 21** (»Trostspiegel«) wiederkehrt. Das Aussehen der Arche Noahs wird bisweilen so ähnlich vermutet, wie Bilder belegen. Hört sich dies schon ein wenig abenteuerlich an, so ist es die Heckkonstruktion des Schiffes links daneben (Bildrand) erst recht; man sehe dem Künstler das Plankengewirr nach. Nicht ganz so abwegig wirken die beiden Fahrzeuge im Mittelgrund, doch scheint auch an ihnen manches irreal. Immerhin sind etwa Wanten (wiederum mit unregelmäßigen Webleinen), frühe Juffernblöcke auf Rüsten (vgl. Abb. 14 und 22) sowie ein funktionsloses Kugelrack deutlich dargestellt.

Abb. 22 (»Trostspiegel«) bietet vorn noch einmal in ganzer Schönheit einen Dreimaster vom immer wieder variierten Mischtyp jener Zeit (diesmal mit Zeltaufbau lediglich auf dem Vor-, nicht auch auf dem Achterkastell), aber ebenso wie in Abb. 7, 14 und 20 drohen ernste Gefahren. Die Situation ist ähnlich wie die in Abb. 20, nur noch dramatischer, denn diesmal geht vor dem Auflaufen nicht mehr Ladung, sondern die Mannschaft über Bord. Man brauchte solche Szenarien, um Petrarca's mehrfach bewiesene Aversion gegen die Seeschiffahrt ikonografisch zu untermauern. Die beiden weisen Nicht-Seeleute, die unbeteiligt auf einer Klippe vor dem Heck des vorderen Seglers sitzen, geben dieser ablehnenden Haltung des Dichters Ausdruck.

Nahezu alles, was in Abbildung 22 an schiffbaulichen Details zu beobachten bzw. irrig fortgelassen ist, fand bereits bei vorhergegangenen Abbildungen Beachtung und muß nicht erneut kommentiert werden; das gilt auch für die drei Fahrzeuge im Hintergrund.



Abb. 22



Abb. 23

Wenn vorstehend schon mehrfach Schiffsunglücke grafisch thematisiert wurden, so soll durch **Abb. 23** noch ein Vergleich mit einem maritimen Katastrophen-Szenarium von anderer Hand ermöglicht werden. Es ist die Hand eines ganz Großen der Bildenden Kunst, nämlich Albrecht Dürers. Obwohl der Nürnberger mehrfach Häfen besucht hat – Venedig, Antwerpen, damals auch Antorf genannt, Riga –, hat er doch nur sehr wenig maritime Sujets hinterlassen. Als 1498 seine Holzschnitte zur »Apokalypse«, der »Heimlichen Offenbarung« Johannes', erschienen, war Dürer zwar zum ersten Mal in Venedig gewesen, aber noch nicht in den Niederlanden und in Livland. Das muß man wohl bei **Abb. 23** berücksichtigen: Sie gibt einen signierten Ausschnitt aus einem der »Apokalypse«-Blätter wieder – geschaffen von einem süddeutschen Binnenländer, der damals erst Mitte zwanzig war und bis dahin kaum sonderlich enge Berührung mit Seeschifffahrt gehabt haben dürfte.

Nach so vielen Dokumentationen maritimer Gefahren berührt der undramatische Inhalt von **Abb. 24** (»Trostspegel«) fast wohlthuend, und der Vergleich mit **Abb. 3** bietet sich an. Auch hier wird auf einem Binnengewässer Zugnetzfischerei betrieben, und zwar sowohl vom Ufer als auch von vermutlich gestakten, langgestreckten niedrigen Booten aus, deren linkes an der Seite einen hölzernen Fischkasten mit sich führt. Vorn am Ufer liegen Bottiche und diesmal mit Tragschlaufen versehene Fässer zum Verwahren der Beute. Links ragt ein wasserstandsregulierendes Schütz (Wehr) mit vertikal beweglichem Sperrbrett auf, wie man dergleichen auch heute noch finden kann. Daß vorn rechts die beiden Herren besitzenden Standes, die jeweils mit Barett und pelzverbrämter Schaub (zeittypischer weiter, vom offener Mantelrock) bekleidet sind, einen mit Betrug verbundenen Geldhandel um Fischereigewinn austragen, läßt sich aus Petrarca's Text schließen.

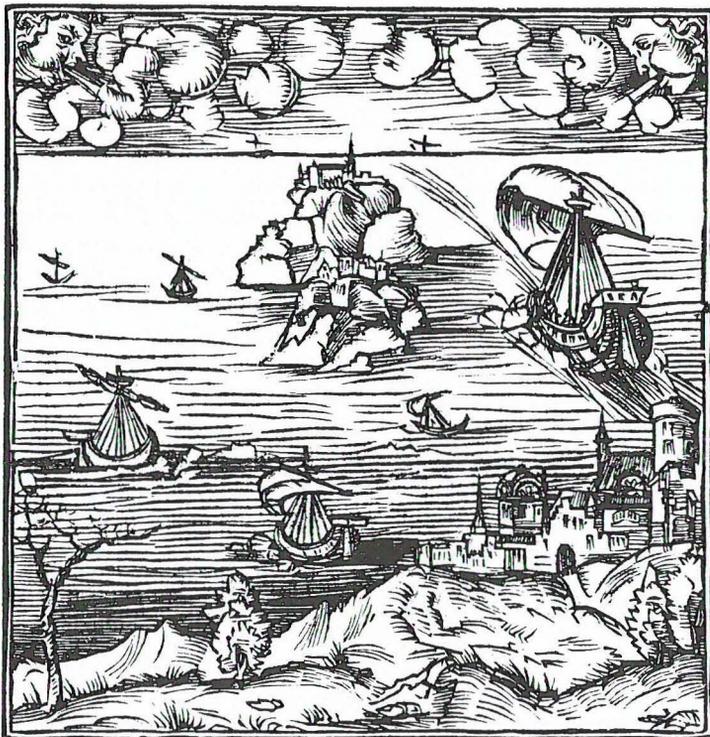
Ein wenig Erstaunen kann es schon auslösen: Die bisher beigegebenen Holzschnitte maritimen Genres stammen alle aus dem Zeitalter der großen Entdeckungen ferner Meere, Länder und Kontinente, aber in keinem der Bilder haben diese Ereignisse einen Niederschlag gefunden. Wahrscheinlich waren die Entdeckungen dafür noch zu jungen Datums, lagen nur am Rande des Bewußtseins der jeweiligen Künstler und wurden mit den vorgegebenen Themen überhaupt nicht assoziiert. Um die neuen Welten wenigstens mit einem zeit-



Abb. 24

Lopiader Newen Zeytung auß Presillg Landt. z z

Abb. 25



genössischen Holzschnitt anzusprechen, führt Abb. 25 – als letzte hier – die Illustration einer *newen Zeytung auß Presillg Landt* vor Augen. Sie ist vermutlich um 1508/09 in Augsburg entstanden und läßt verschiedene einmastige Rahsegler erkennen, darunter einen großen schon mehrfach gezeigten, nicht ganz klar zu definierenden Typs. *Zeytung* bedeutete nicht periodisches Pressezeugnis im modernen Sinne des Wortes, sondern schlicht »Nachricht«, und *Presillg Landt* – das war Brasilien. Der mit dem Holzschnitt illustrierte Bericht eines Faktors auf Madeira an seinen Geschäftsfreund in Antwerpen beruht auf den Aussagen eines Kapitäns über dessen Fahrt an die Küste Brasiliens und dürfte einer der ersten gedruckten über die Entdeckung dieses Landes sein.

Zum Abschluß

Vorstehend wurde ein in Holz geschnittenes schiffahrts- und zum kleinen Teil auch fische-
reigeschichtliches Panorama des ausgehenden Mittelalters und der beginnenden Neuzeit
vor Augen geführt, bei welchem die jeweiligen Gehalte an Dichtung und Wahrheit auch
mittels Erläuterungen kaum zu präzisieren waren. Dichtung – das bedeutet hier nicht nur
Erfindenes, sondern schlicht auch Irriges, Falsches. Dabei bieten die Bilder mit Sicherheit
eine solche Fülle richtiger, auch anderweitig historisch zu belegender Details, daß von
Dichtung allein keine Rede sein kann, von nur Wahrheit aber eben auch nicht.

Wer sich der Geschichte auch der Schifffahrt wissenschaftlich unter Heranziehung alter Bildquellen nähern will, kann dies erfolgreich nur mit ständigem Vergleichen und mit intensiver Nutzung aller möglichen sonstigen Quellen tun. Insoweit ist Mosaiksteinsammeln angesagt. Hier wurde es betrieben, zumindest versucht.

Anmerkungen:

- 1 Arbeitsschiffe des täglichen Gebrauchs – Porcellis' Kupferstiche von 1627. Bremen 1996
 - 2 Dessen Name ist kartographiegeschichtlich mit der »Tabula Peutingeriana« verbunden, der mittelalterlichen Kopie einer Marschroutenkarte des Römischen Reiches aus wohl Augustäischer Zeit.
 - 3 Brants bekanntestes, als »Bestseller« populär gewordenes, schon 1494 erstmals erschienenes »Narrenschiff« enthält seinerseits einige Holzschnitte mit Schiffsdarstellungen.
 - 4 Siehe besonders W. Scheidig: Die Holzschnitte des Petrarca-Meisters (= Veröffentlichung der Deutschen Akademie der Künste). Berlin 1955.
 - 5 Beispiele etwa aus den letzten Jahrzehnten des 15. Jahrhunderts: die »Kraeck« des Meisters W mit der Hausmarke , Erhard Reuwichs Karracke vor Methoni aus Bernhard von Breydenbachs Bericht über dessen Pilgerreise nach Jerusalem (oft kopiert), Christi Seefahrt per Karracke aus Anton Kobergers »Schatzbehalter« und der Bau der Karracken-Arche Noahs aus Hartman Schedels »Weltchronik«, vermutlich von Michael Wolgemut stammend.
 - 6 Für Maximilians I. »Teuerdank« (z. T. auch für den »Weißkunig«) sei aber auf einen Aufsatz hingewiesen, der fast allen oben genannten Gesichtspunkten Rechnung zu tragen sich bemüht, nämlich U. Schnall: Teuerdank in Seenot – eine Episode aus dem Leben Kaiser Maximilians I. In: Deutsche Schifffahrt, Informationen des Fördervereins DSM e.V., Nr. 2/1986, S. 13ff.
 - 7 Hierzu auch Scheidig (wie Anm. 4), S. 23.
 - 8 Zum schiffstypologischen Begriff der »Barge« in Verbindung mit mittelalterlichen Baardsen/Barsen siehe Verf.: Baardsen (Barsen) – Ein Beitrag zur spätmittelalterlichen Schifffahrtsgeschichte ... In: das lochbuch, Zeitschrift für Schiffbaugeschichte und Schiffsmodellbau, Heft 4/1982, S. 121ff.
 - 9 Immerhin ist kein Mast vorhanden, der bei Bedarf umzulegen wäre und dann auf dem »Galgen« seine Stütze fände.
 - 10 So berichtet und bezweifelt von F. Howard in: Segel-Kriegsschiffe 1400–1860. Augsburg 1996, S. 23.
 - 11 Hierzu kritisch Verf. (wie Anm. 8), S. 123f.
 - 12 Näheres über Karracken siehe pars pro toto und mit Lit.-Hinweisen bei Verf. (wie Anm. 8), S. 125f., wo auch der schwierige Versuch einer Abgrenzung gegenüber Nefs und Hulken unternommen wurde.
 - 13 Die Behauptung F. Howards (wie Anm. 10), S. 23f., bei »südlichen« Karracken sei der First des achteren Sonnensegel-Gerüsts (stets) querschiffs, bei »nördlichen« aber immer längsschiff angeordnet gewesen, kann der Verf. nach Maßgabe des ihm bekannten zeitgenössischen Bildmaterials nicht bestätigen.
 - 14 Das Anbringen des Heckruders erforderte am Achtersteven starke, eisengeschmiedete, von Beschlägen gehaltene Ösen sowie am Ruder ebenso starke, nach unten weisende Haken, die oft mittels »Schwalbenschwänzen« befestigt waren. Sowohl für die Stevenösen als bisweilen auch für die Ruderhaken nebst jeweiligen Beschlägen wird schon im älteren Fachschrifttum die insofern verwirrende Bezeichnung »Fingerling« gebraucht. Bei den fingerähnlichen Ruderhaken ist sie einleuchtend. Bei den Stevenösen könnte sie auf einen ebenfalls fingerähnlichen Dorn zurückzuführen sein, wie er manchmal zur besseren Fixierung der Ösen zwischen den Beschlägen aus- bzw. angeschmiedet und dann in den Achtersteven getrieben wurde.
 - 15 Näheres über Baardsen, auch Barsen o.ä. genannt, sowie über Hulken (Holken) siehe Verf. (wie Anm. 8).
 - 16 Sehr ähnliche Gerätschaften sind wie auch die Zugnetzfisherei auf Jörg Kölderers Farb Bildern im Tiroler Fischereibuch erkennbar, das Wolfgang Hohenleitner 1504 für Maximilian I. zusammengestellt hat.
 - 17 Für Nordeuropa siehe z.B. Chr. Westerdahl: Samischer Bootsbau. In: DSA 18, 1995, S. 233ff. und DSA 19, 1996, S. 317ff.
 - 18 Wenigstens die geschwungene Spitzschnabelform der Bug- (und Heck-)partien ist dem Verf. in etwa aus einer schweizerischen Bildquelle bekannt, und zwar aus Wernher Schodolers zwischen 1510 und 1535 entstandener, im Bremgartener Archiv verwahrten eidgenössischen Chronik, welche u.a. anonyme Handzeichnungen zum Alten Zürichkrieg (1439–50) enthält. Dieser Krieg fand zum Teil auf dem Zürichsee statt.
- Regionaltypische Schiffe sind übrigens auch in einem anderen, hier nicht abgebildeten Holzschnitt (Nr. 149) aus dem »Weißkunig« recht eindeutig auszumachen. Gemeint ist abermals ein »Truppen-transport« zu Wasser, der wahrscheinlich den burgundisch-innerniederländischen Auseinandersetzungen des Jahres 1488 (u.a. Gefangensetzung Maximilians im aufständischen Brügge) zuzuordnen und somit wohl im Mündungsgebiet von Rhein, Maas und Schelde zu lokalisieren ist. Im Bild fallen gleich drei langgestreckte Fahrzeuge mit sehr hoch- und über Deck nach vorn gezogenen Heckkon-

struktionen (Hütten), halbrunden Laderaum-Abdeckungen davor sowie achterlichen Steuerbord-Seitenrudern auf. Diese Schiffe entsprechen sehr den Overlanders (»Oberländer«) alten Typs, welche dem Warenverkehr zumindest auf dem unteren Rhein dienten und beispielsweise sowohl in Anton Woensams stromseitiger Köln-Ansicht von 1531 als auch in derjenigen Sebastian Münsters von 1548 dargestellt sind.

- 19 Doppelsteuerung von Bug und Heck aus ist manch alter Binnen-, Fluß- und etwa der Donauschiffahrt nicht fremd. Auch die in Anm. 18 genannten rheinischen Overlanders wurden bisweilen mit Bugsteueruder (»Lappen«) gefahren, während bei den gleichfalls erwähnten Booten vom Zürichsee nur eine Steuerung von Heck-Plattformen aus mit seitlich ausgebrachten Riemen festzustellen ist.
- 20 Unter Kattsporen wurden zu zunächst nur Rumpf-Innenverstärkungen verstanden, die über der Wege- ring (Innenbeplankung) angebracht waren, doch wird der Begriff – etwa von Howard (wie Anm. 10) – auch im auf Außenbordklampen erweiterten Sinn gebraucht.
- 21 Zu den Problemen des frühen Steifsetzens von Wanten und zur Entwicklung der Rüsten siehe A. Wegener Sleeswyk: *The engraver Willem a Cruce (W A) and the development of the chain-wale*. In: *The Mariner's Mirror* 76, 1990, S. 345ff.
- 22 Gerade zu dieser Episode siehe U. Schnall (wie Anm. 6).
- 23 Hierzu J. van Beylen: *Schepen van de Nederlanden – Van de late middeleeuwen tot het einde van de 17e eeuw*. Amsterdam 1970, S. 8. Der genannte Verfasser hat im übrigen für das Mittelalter eine ganze Schiffstypologie entwickelt, der hier nicht in allen Punkten gefolgt wird, auf die aber ausdrücklich hingewiesen werden soll: Asaert, Bosscher, Bruijn, Van Hoboken (Hauptredaktion): *Maritieme geschiedenis der Nederlanden, deel 1* (Redaktion Asaert, Van Beylen, Jansen). Bussum 1976, Abschn. Scheepstypen, S. 108ff.
- 24 Hierzu Van Beylen (wie Anm. 23, »Schepen ...«), S. 6.
- 25 Näheres bei K. Brunner: *Ein Kartenwerk der Nordlande vom Jahre 1539*. In: *DSA* 12, 1989, S. 173ff.
- 26 Prachtgaleere des Dogen und benutzt, um immer am Himmelfahrtstag zeremoniell durch Überbordwerfen eines Ringes die »Vermählung« der Stadt mit dem Meer zu demonstrieren.
- 27 Offenbleiben mag, ob mit solchen Schreckköpfen eine alte mittelmeerische Tradition oder die jüngere »drachenköpfiger« Wikingerschiffe fortgesetzt wurde.
- 28 Schothörner sind die unteren Ecken der Segel, wo die Schoten und Halsen angreifen, mit denen die Segel von unten regiert werden. Mit Brassens, die an den Nocken = Enden der Rahen ansetzen, wird diesen Rahen und damit den Segeln von oben die gewünschte Position gegeben.

Abbildungs-Quellen und -Nachweise:

- Abb. 1, 3, 4, 5, 7–14, 17–22 und 24: Die Holzschnitte aus dem »Teuerdank« und dem »Weißkunig« basieren auf den Erstaussagen von 1517 bzw. 1775, wobei in einigen Fällen aus zum Teil reproduktionstechnischen Gründen spätere Nachdrucke herangezogen wurden. Den Holzschnitten aus dem »Trostspiegel« liegt primär die Frankfurter (Egenolff'sche) Ausgabe von 1583 zugrunde. Für die Bereitstellung der genannten Ausgaben, für die Beschaffung späterer Auflagen sowie für entsprechende Reproduktions-erlaubnisse und -möglichkeiten ist der Johannes a Lasco-Bibliothek der Großen Kirche zu Emden ausdrücklich zu danken.
- Abb. 2: Buchillustration zu den »Römischen Historien des Titus Livius«, Mainz 1533. Nach W. Becker: *Vom alten Bild der Welt ...* Leipzig 1969, S. 127. Wenn auch die Herkunft der Bildquelle auf Rom deutet, dürfte außer Zweifel sein, daß für die Ansicht eine spätmittelalterliche Hafenstadt zum Vorbild gedient hat. *Marit. Archiv d. Verf.*
- Abb. 6: Buchillustration zu einer deutschen Fassung von Thukydides' Geschichte des Peloponnesischen Krieges, Augsburg (Schoeffer) ca. 1525, Bl. CXXXVII. *Marit. Grafikslg. Stettner im DSM, G 3 a.*
- Abb. 15: Buchillustration zu einer deutschen Fassung von Caesars Kommentaren zum Gallischen Krieg, Augsburg (Schoeffer) 1530, Bl. XLI. *Marit. Grafikslg. Stettner im DSM, G 3 b.*
- Abb. 16: Ausschnitt aus der »Carta marina ...« der nordeuropäischen Regionen, besorgt von Olaus Magnus, Venedig 1539. Nach dem Reprint des Münchener Exemplars, Uppsala 1964, S. 10. *Marit. Archiv d. Verf.*
- Abb. 23: Ausschnitt aus Albrecht Dürers Illustration der »Apokalypse« (»Heimliche Offenbarung« Johannes'), Nürnberg 1498, Bl. 9. Nach dem Reprint eines nicht bezeichneten Originals, Dresden (2. Aufl.) 1955. *Archiv d. Verf.*
- Abb. 25: Illustration zur »Copia der Newen Zeytung auß Presillg Landt«, einem der ersten gedruckten Berichte über die Entdeckung Brasiliens, vermutl. Augsburg ca. 1508/09. Nach Ausstellungskatalog Maximilians I. Innsbruck 1969, Abb. 71. *Archiv d. Verf.*

Ships cut into wood: Early sixteenth-century maritime illustrations of Maximilian's *Weißkunig* and *Teuerdank* and Petrarch's *De remediis utriusque fortunae*

Summary

In recent times, scholars of history have increasingly come to appreciate the value of pictorial sources for their research. Before older illustrations are used for this purpose, however, they must be carefully examined to determine the extent of their reliability. The twenty-five woodcuts discussed in this article provide a clear survey of the problems presented by such sources. Ten of them are from two works stemming from Emperor Maximilian I – *Weißkunig*, completed in ca. 1515 but not printed until 1775, an account of the life of Maximilian's father Emperor Frederick III, and *Teuerdank*, first printed in 1517, a cryptic, allegorical depiction of Maximilian's courting of Maria of Burgundy. Nine of the illustrations were taken from a translation of the fourteenth-century Petrarch's *De remediis utriusque fortunae*, published in German in 1532 under the title *Von der Artzney bayder Glück / des guten und widerwärtigen* or simply – from the second edition on – *Trostspiegel*. Six further illustrations were included primarily for comparative purposes, having appeared in various works of the same period. The artists of most of these images lived and worked in places remote from the sea; thus the knowledge they may have possessed of maritime matters was not based on experience. Accordingly, many incorrect or curious assumptions are reflected in various aspects of their pictures.

Although the illustrations are discussed individually, the respective proportions of fact and fiction are extremely difficult to determine. The category of fiction encompasses not only invention but simple error and fallacy as well. While the pictures are certain to contain such an abundance of provably correct details that we cannot regard them as pure fiction, neither can we rely on them as pure fact. The success to be attained by employing old pictorial sources in the study of history, be it maritime or other, depends upon constant comparison and the extensive utilisation of a wide spectrum of additional sources. In any given case, the subject under examination might be likened to a mosaic; it is the scholar's work to collect the stones.

Bateaux sculptés sur bois. Illustrations maritimes de la première moitié du 16^e siècle des livres de Maximilien 1^{er} «Weißkunig» et «Teuerdank», et du livre de Pétrarque «Trostspiegel».

Résumé

Dans le domaine de la recherche historique, la valeur de sources iconographiques prend dans les derniers temps de plus en plus d'importance. Lorsqu'il s'agit d'illustrations plus anciennes, il faut très rigoureusement vérifier si les illustrations peuvent être retenues ou non en tant que témoignages, et si oui, dans quelle mesure. Les 25 gravures sur bois examinées dans cet article exposent ce problème de façon très claire. Dix d'entre elles proviennent de deux œuvres remontant à l'empereur Maximilien 1^{er}; d'une part, le «Weißkunig», achevé en 1515 mais imprimé seulement en

1775, qui raconte l'histoire de l'empereur Frédéric III, le père de Maximilien; d'autre part, le «Teuerdank», qui parut imprimé pour la première fois en 1517 et qui met en scène de manière codée et allégorique la demande en mariage que Maximilien fit à Marie de Bourgogne. Neuf autres illustrations sont tirées de «Von der Artzney bayder Glück / des guten und widerwärtigen» (titre allemand de «De remediis utriusque fortunæ»), datant du 14^e siècle, mais qui parut avec des illustrations et traduit en allemand seulement en 1532. A partir de la deuxième édition, il fut intitulé brièvement «Trostspiegel». Six illustrations encore, principalement choisies en vue d'une comparaison, proviennent de différentes œuvres de l'époque. Commun à la plupart, le fait que les artistes furent très éloignés de la mer et qu'ainsi, ils eurent peu d'occasions d'avoir une expérience personnelle de la navigation. C'est pour cette raison que se trouvent de nombreuses choses erronées ou étranges dans leurs représentations. Les illustrations sont présentées séparément, pourtant les frontières entre la poésie et la réalité sont difficiles à cerner. Ici, poésie ne signifie pas qu'invention, mais aussi tout bonnement inexactitude et erreur. Cependant, les dessins offrent de façon certaine une importante quantité de détails justes pouvant être vérifiés sur le plan historique, si bien qu'il ne peut être uniquement question ni de poésie, ni de vérité. Pour qui veut faire une approche scientifique de l'histoire, tout comme de l'histoire de la navigation, à l'aide de sources iconographiques anciennes, ne peut y réussir qu'en comparant incessamment et en utilisant intensivement toutes les autres sources possibles, ce qui équivaut à rassembler les pierres d'une mosaïque.