

AUS DEN SAMMLUNGEN DES DSM

► DETLEV ELLMERS

Ein Silberbecher und Stapellauf-Feiern der Frühen Neuzeit

Ein 1747 in Kiel angefertigter Silberbecher mit Schiffsbild und Widmung an einen Schiffszimmermeister (Abb. 1), den das Deutsche Schiffahrtsmuseum (DSM) 1997 aus Privatbesitz erwarb¹, erwies sich als Schlüssel zu den für Deutschland nur allzu unzureichend überlieferten Stapellauf-Feiern der Frühen Neuzeit. Auf der Außenseite des schlichten konischen Bechers ist ein auf den Wellen segelnder Dreimaster mit einem Kanonendeck eingraviert und darüber von gleicher Hand die Inschrift: *Im A. 1747 Ist dieses Fregatt Schiff / De Jungfrau Helena Lucia / von den Schiffs-Zimmer Meister / Hans Jürgen Hinrichsen / Gebauet worden.* Auf der Rückseite steht: *Andenckung / von / Berend Jacob Tamssen.* Unter Andenckung ist dabei ein Geschenk, in diesem Fall von B. J. Tamssen, zu verstehen.² Das Beschauzeichen unter dem Boden ist ein Nesselblatt mit dem Stadtnamen KIEL; das Meisterzeichen ist: *PI*.

Alle drei inschriftlich genannten Personen lassen sich in der ersten Hälfte des 18. Jahrhunderts als Kieler Bürger nachweisen. Hinter *PI* verbirgt sich der Goldschmied Peter Johannsen, der 1705 in Preetz erwähnt wurde, 1737 in Kiel den Bürgereid leistete und dort 1750 starb. Er fertigte den Becher im Auftrag von Berend Jacob Thamsen an, der 1712 als Sohn einer alten Kieler Familie geboren war. Schon sein Vater, B. J. Thamsen sen., hatte auf Kieler Werften Schiffe bauen lassen. Überliefert sind seit 1701 Huckergaleassen und eine Galiot, beides Typen, die in der Küstenfahrt auf Ost- und Nordsee eingesetzt wurden.³ Der Sohn erwarb 1736 das Kieler Bürgerrecht als Schiffer, wurde später Kauf- und Handelsmann und betrieb wie sein Vater das Reedereigeschäft, für das er Galeassen und Brigantinen bauen ließ.⁴ Im Gegensatz zu diesen kleineren Fahrzeugen war das für ihn 1747 fertiggestellte Fregattschiff ein großes, für die Überseefahrt konzipiertes, mit einem Kanonendeck ausgestattetes Handelsschiff, das der Schiffszimmermeister Hans Jürgen Hinrichsen erbaut hatte. Dieser stammte aus Borby bei Eckernförde und war 1722 Kieler Bürger geworden.

Durch die in großem Stil betriebene Reederei arbeitete sich B. J. Thamsen jun. in die Spitzengruppe der Kieler Gesellschaft empor und wurde 1771 Ratsherr. 1783 nahm er seinen Sohn Chr. Aug. als Teilhaber mit ins Reedereigeschäft. Er starb 1804 im hohen Alter von 82 Jahren. Als er dem Schiffszimmermeister den Silberbecher schenkte, war er gerade 35 Jahre alt, stand also noch ziemlich am Anfang seiner Karriere, für die der Bau dieses großen Schiffes jedenfalls ein wichtiger Schritt war. Allerdings konnte der Zimmermeister nach Fertigstellung der Fregatte wohl kaum noch etwas zur Beförderung der Karriere beitragen, so daß wir nach den Motiven für die Schenkung zu fragen haben.

Näheren Aufschluß geben zwei englische Silberbecher mit vergleichbaren Inschriften. Der balusterförmige Silberkrug im National Maritime Museum, Greenwich, wurde 1743 anlässlich

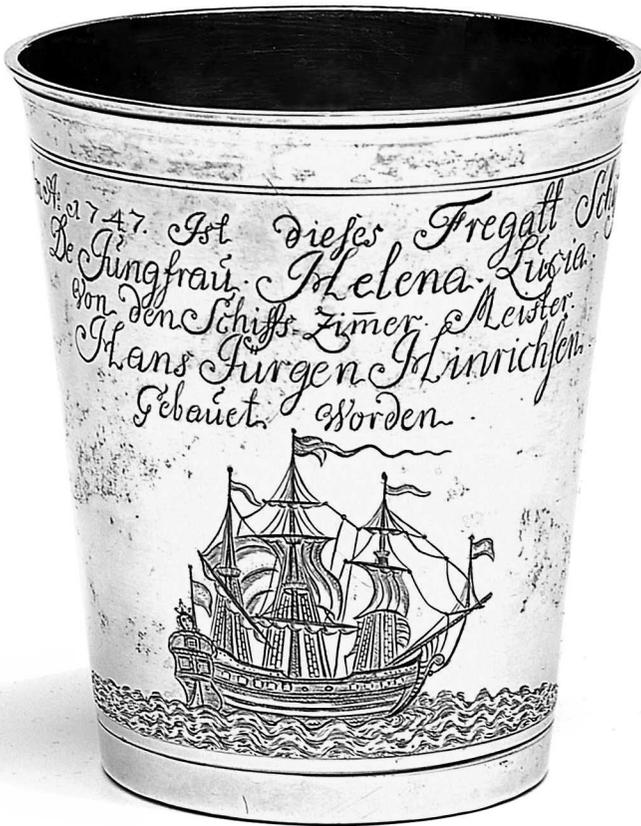


Abb. 1 Dieser Silberbecher wurde 1747 dem Kieler Schiffszimmermeister Hans Jürgen Hinrichsen für den Bau des Fregattschiffes DE JUNGFRAU HELENA LUCIA vom Auftraggeber geschenkt. Höhe 11,5 cm. (DSM)

des Stapellaufs von HMS THE CAPTAIN dem Schiffszimmermeister John Holland, der es auf der Marinewerft in Woolwich erbaut hatte, von einem Vertreter des Königs geschenkt. Das auf den Krug gravierte Wappen des Hannoverschen Königshauses zeigt die Herkunft des Geschenks an. Darunter nennt die Inschrift den Anlaß: *At the launching of his Majests Ship the Captain a 3d Rate of 70 Guns 1230 Tuns ye 14 of April 1743. Built by Mr John Holland at Woolwich.* Ein großer, vergoldeter Silberbecher im Museum of London trägt das eingravierte Wappen von James, Duke of York als Lord High Admiral, der als Vertreter des Königs das Geschenk dem Schiffszimmermeister Jonas Shish 1670 anlässlich des Stapellaufs von HMS LONDON überreichte. Entsprechend lautet die Inschrift: *At the launching of his Maties ship ye London June 26 1670 Built at Deptford by Mr Jonas Shish his Maties Mr Shipwright there. Burthen 1338 Tunns Men 750 Guns 94.*⁵

Trotz einiger formaler Unterschiede ist die inhaltliche Übereinstimmung der englischen mit dem Kieler Becher so groß, daß eine vergleichbare Situation zu ihrer aller Entstehung geführt haben dürfte. Zwar ist auf dem Kieler Becher der Stapellauf nicht direkt angesprochen und infolgedessen auch das Tagesdatum nicht genannt. Immerhin aber werden Fertigstellung und Baujahr vermerkt. Im übrigen nennen alle Becher Typen und Namen der Schiffe und die Namen der Schiffszimmermeister (*Mr = master*). Auch geht aus den Inschriften bzw. Wappen klar hervor, wer das jeweilige Schiff in Auftrag gegeben und den Becher dem Schiffbaumeister geschenkt hat.

Die beiden englischen Becher waren Teil eines Stapellauf-Zeremoniells (*at the launching*), bei dem der englische König oder sein Vertreter dem neu erbauten Kriegsschiff auf die Weise seinen Namen gab, daß er an Bord aus einem Silberbecher Rotwein auf das Deck oder Halbdeck ausgoß.⁶

Das ist eine Spätform des aus der Antike bekannten Trankopfers.⁷ Der englische Brauch geht denn auch auf venezianische Praktiken des 15. Jahrhunderts zurück, die gewöhnlich damit endeten, daß der Becher über Bord geworfen wurde. Aus England ist überliefert, daß nach der Namengebung des damals als revolutionär geltenden Kriegsschiffes HMS PRINCE ROYAL im Jahr 1610 aus einem vergoldeten Silberbecher Wein auf das Deck gegossen wurde. Danach ging der Becher zum Umtrunk reihum und wurde schließlich dem Erbauer des Schiffes, dem hervorragenden Schiffszimmermeister Phineas Pett, überreicht.⁸ Als dessen Sohn Peter Pett 1637 das noch größere und stärkere Kriegsschiff HMS THE SOVEREIGN OF THE SEAS hatte vom Stapel laufen lassen, erbat er sich unter Berufung auf den König den für die Namengebung benutzten Silberbecher als Geschenk.⁹ Beide Petts erhielten die Becher als Auszeichnung für ihre besonderen schiffbaulichen Leistungen.

Beim Stapellauf von HMS ROYAL CATHERINE im Jahr 1664 gehörte die Übergabe des vergoldeten Weingefäßes als Ehrengeschenk an den Meisterschiffbauer, hier Christopher Pett, bereits zum festen Zeremoniell der Navy. Im 18. Jahrhundert mußte das Ehrengeschenk für den Schiffbauer sogar nicht mehr unbedingt der Silberbecher sein; es sind auch andere wertvolle Silbergeräte, wie Kerzenständer, Präsentierteller, Gewürzsets usw. übergeben worden, jeweils mit Inschriften wie auf den Bechern. Ab Mitte des 18. Jahrhunderts haben sich auch Gratifikationen für Erbauer von Handelsschiffen erhalten, nämlich wenige Punsch-Schüsseln aus Fayence oder chinesischem Porzellan, allerdings ohne Bezug auf den Stapellauf eines bestimmten Schiffes. So zeigt z.B. eine Liverpools Fayence-Schüssel von 1752 innen auf dem Boden einen flaggen geschmückten Schiffsrumpf auf dem Stapel. An Deck haben sich neun Männer versammelt, von denen zwei ihre Hüte schwenken, und unten vor dem Bug erhebt ein Mann die Axt, um die letzte Halterung zu durchschlagen, damit das Schiff ins Wasser gleiten kann. Unter dieser Szene steht die Inschrift: *A Ship and Lanch / Thomas Cottle 1752*.¹⁰

Im späten 18. Jahrhundert kam es schließlich in England zur entscheidenden Änderung des Stapellauf-Zeremoniells. Es wurde nicht mehr Wein aus einem Becher aufs Deck gegossen, sondern eine Weinflasche aufs Deck geworfen, so daß sie zerbrach und der Wein über das Deck floß. Die früheste Nachricht betrifft den Stapellauf von HMS MAGNANIME im Jahr 1780, allerdings ohne nähere Angaben, wie mit der dabei verwendeten Flasche verfahren wurde. Die »Flaschentaufe« breitete sich rasch aus, wurde bereits in den 1790er Jahren bei amerikanischen Kriegsschiffen angewendet und nach 1800 auch bei englischen und amerikanischen Handelsschiffen. Die Flasche konnte statt Wein auch Sherry, Sekt, Whisky oder Rum enthalten. Es mußte nur ein alkoholisches Getränk sein. Für 1804 ist erstmals die noch heute gängige Form überliefert: Der Stapellauf des Westindienfahrers ST. VINCENT in Bristol wurde damit eingeleitet, daß die Frau (!) des Reeders zur Namengebung eine Flasche gegen die Galionsfigur warf.¹¹ Diese Handlung konnte nicht mehr oben an Deck vollzogen werden, sondern mußte unten auf dem Werftgelände vor dem Bug des Schiffes stattfinden. Damit dort aber die Festversammlung zusammentreten konnte, ohne mit dem anschließenden Ablauf des Schiffes in Konflikt zu kommen, war es nötig, das Schiff mit dem Heck voran vom Stapel zu lassen.

Auf englischen Werften gab es dabei überhaupt keine Probleme, dort wurden zumindest die größeren Schiffe spätestens im 17. Jahrhundert mit dem Heck voran und mit bereits eingesetzten Masten zu Wasser gelassen.¹² Dagegen erfolgte der Stapellauf in den Niederlanden noch im 18. Jahrhundert ohne Masten und mit dem Bug voran.¹³ Erst kurz vor 1800 ist auch dort der Stapellauf über das Heck belegt.¹⁴ In deutschen und dänischen Seehäfen spricht die spärliche Überlieferung dafür, daß während der gesamten Frühen Neuzeit die Schiffe mit dem Bug voran abliefen.¹⁵ Noch ein 1826 in Berlin erschienenes Lehrbuch des Schiffbaus kennt nur die alte Stapellaufanordnung.¹⁶ In Lübeck wurden sogar noch 1870 und 1880 kleinere hölzerne Segelschiffe mit dem Bug voran zu Wasser gelassen.¹⁷ Für Bremen ist eine Zeichnung des Werftplatzes von Johann Jantzen 1781 der jüngste Beleg für diese Ablaufform (Abb. 2), wobei die fehlenden

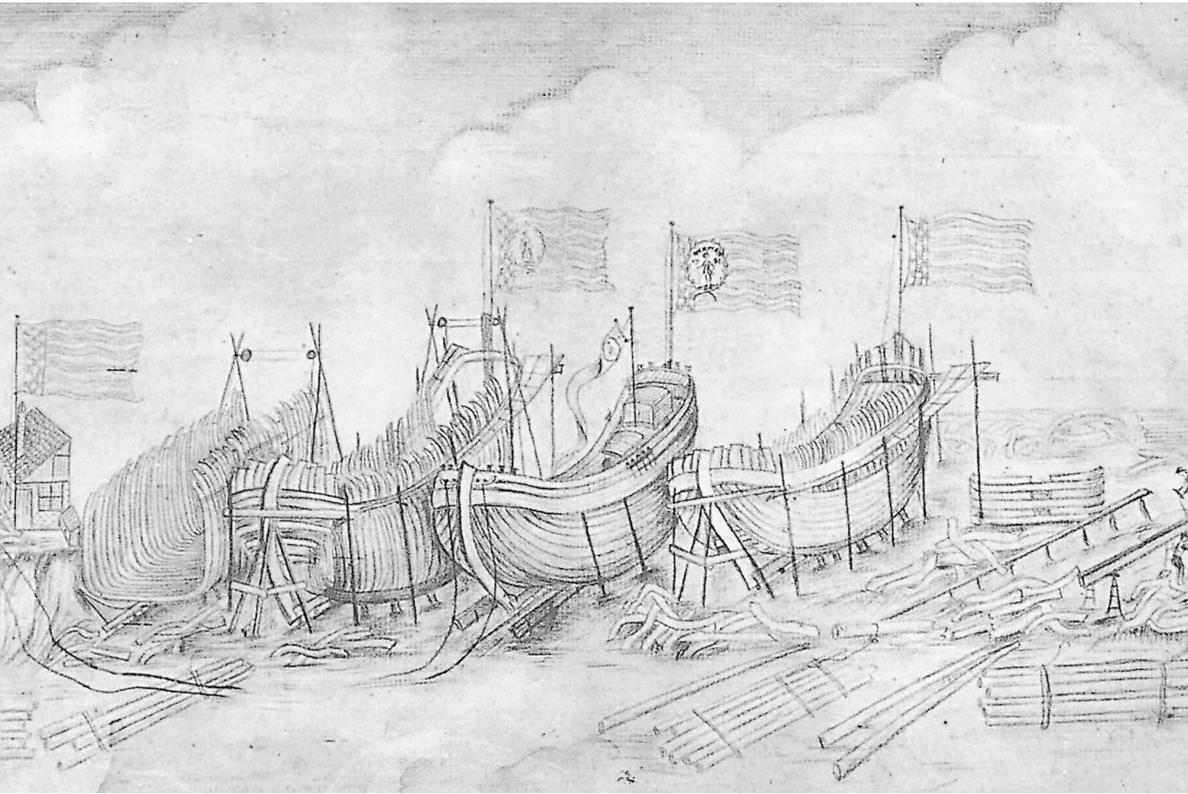


Abb. 2 Zeichnung des Werftplatzes von Johann Jantzen in Bremen kurz vor dem Stapellauf des Schiffes HERMAN am 31. März 1781. Aus: Peter-Michael Pawlik (wie Anm. 18).

Masten das niederländische Vorbild bestätigen.¹⁸ Bei all diesen Stapelläufen war ein Ritual mit Flaschenwurf von außen an den Bug des Schiffes nicht durchführbar. Dafür mußte erst die Umkehr der Stapellaufrichtung die Voraussetzung schaffen, was auf deutschen Werften zu unterschiedlichen Zeiten geschah. In Bremen wurden erstmals 1818/19 Schiffsneubauten mit dem Heck zum Wasser und 1837 ebenso beim Ablauf mit gesetzten Masten dargestellt¹⁹, ein Zeichen dafür, daß der englische Einfluß dann voll übernommen war. Damit dürfte auch der Flaschenwurf übernommen worden sein, der dort direkt erst nach der Mitte des 19. Jahrhunderts bezeugt ist.

Auch aus anderen deutschen Seehäfen ist die Quellenlage zum Brauchtum bei Stapelläufen vor der Mitte des 19. Jahrhunderts ausgesprochen spärlich. Nur weil 1651 in Emden ein Schiff direkt nach dem Stapellauf gekentert ist und über 200 Menschen mit in den Tod gerissen hat, ist überliefert, daß zur Feier dieses Ablaufs noch mehr Personen an Deck gestanden hatten, darunter der Reeder und Kaufmann, der das Schiff in Auftrag gegeben hatte, und der vorgesehene Kapitän. Der Schiffbaumeister wurde unter den Toten nicht erwähnt; er war auch nicht auf dem Deck gewesen, denn er hatte sich um den ordnungsgemäßen Ablauf zu kümmern und seine Leute unten an der Ablaufbahn entsprechend anzuweisen. Über die Zeremonie zur Namensgebung ist aber weiter nichts ausgesagt.²⁰

Das Bremer Stapellaufbild von 1781 (Abb. 2) verzichtet leider auf die Darstellung der Festversammlung, zeigt aber wenigstens den Flaggenschmuck, nämlich die Bremer Stadtflagge auf einem Werftgebäude und am Heck eines Schiffes, dazu am Heck zweier Neubauten je eine spezi-

elle Namensflagge. Bei diesen beiden ist auf die Bremer Flagge jeweils ein von einem Lorbeerkrantz eingefaßtes Medaillon gesetzt worden, das in der Mitte eine Person zeigt. So sind jeweils die Namenspatrone dargestellt, denn bei dem zum Stapellauf fertigen Schiff steht über dem Mann der Schiffsname HERMAN und unter diesem die Jahreszahl 1781. Dieses Schiff führt ferner einen langen dreieckigen Namenswimpel.²¹ Vergleichbarer Flaggenschmuck bei Stapelläufen scheint im 17. Jahrhundert wohl in England²², nicht aber in den Niederlanden üblich gewesen zu sein.²³ Spätestens nach der Mitte des 18. Jahrhunderts ist er dann auch dort übernommen worden. Als Beispiel sei der Stapellauf des Huckerschiffes DE ZON der Ostindischen Kompanie am 2. Juni 1768 angeführt, bei dem die Kompanieflagge am Heck und der Namenswimpel am Bug flattern (Abb. 3).²⁴ Festgehalten sei weiter, daß auf dem vorderen Deck des ablaufenden Schiffes eine kleine Festversammlung zu sehen ist, von der drei Männer ihre Hüte schwenken; Trinkgefäße sind nicht zu erkennen. Es wird sich aber noch zeigen, daß auch in den Niederlanden auf die gute Fahrt neuer Schiffe angestoßen wurde. Im übrigen sieht man auf der Grafik eine große Menschenmenge rings um das Schiff sowohl an Land als auch auf unterschiedlichen Wasserfahrzeugen versammelt.

All diese Elemente des Brauchtums erscheinen auch in der bisher für Deutschland ausführlichsten Schilderung eines Stapellaufs mit Bug voran, wie er sich 1815 in Rostock ereignet hat.²⁵ Der Schiffer Martin Heuer hatte von dem Schiffszimmermeister Schramm eine Brigg bauen lassen, die den Namen AGAMEMNON tragen sollte. Als Vertreter der Partenreeder arrangierte der Kaufmann Oskar Kröpfer die Stapellauffeier. Er wollte sie besonders eindrucksvoll gestalten und ließ zuerst eine große rechteckige Flagge *von bestem englischen Flaggentuch* in den Rostocker Farben mit dem zugehörigen Wappenvogel Greif anfertigen und in diese Stadtflagge *einen zarten Kranz von Lorbeer- und Palmenblättern* setzen, der den Schiffsnamen umschloß. Diese Flagge ließ man schon einige Zeit vor Beginn der Feierlichkeiten *vom Hinterkastell des Schiffes an einem möglichst langen Flaggenstock flattern*, denn das Schiff sollte ohne Masten ablaufen. Abgesehen von dem in Rostock nicht erwähnten Namenswimpel stimmen diese Vorbereitungen der Feier bis ins Detail mit dem Bremer Stapellaufbild von 1781 (Abb. 2) überein, was über Zeit und Raum hinweg auf einen festen Brauchtumskern schließen läßt.

Während der Schiffszimmermeister zu Füßen des Schiffes mit seinen Männern für einen sachgerechten Ablauf sorgte, fand die feierliche Namengebung oben auf dem Deck statt. Außer den Herren Kröpfer und Heuer nahmen im Vorschiff ein Gesangsverein sowie zahlreiche andere Personen Aufstellung, darunter auch ein Senator. Nach einigen Gesängen und Reden hängte die Tochter des Senators einen Immergrün-Kranz über den Vorderstevan und sagte dann ein für dieses Ereignis verfaßtes Gedicht auf, das mit den Worten schloß: ... *Da es nun vom Stapel laufet, / Agamemnon sei's getaufet!* Währenddessen hatte Herr Kröpfer aus der hinteren Rocktasche seines hechtgrünen Fracks eine Sektflasche und ein Glas hervorgeholt und machte sich am Drahtverschluß der Flasche zu schaffen, um für den Toast auf die Brigg AGAMEMNON bereit zu sein. Da ruckte das Schiff plötzlich an und schoß ins Wasser. Die Leute an Deck stürzten, der Sektorken sprang fort und der Flascheninhalt schäumte übers Deck. Die wenigen Männer, die sich an Deck hatten festhalten können, schwenkten ihre Hüte. Zwei Kanonenschüsse wurden gelöst, auf einer im Strom liegenden Jolle spielte eine Blaskapelle, und die Menschenmenge, die sich vom Fischtor bis zur Badstüwenbrücke am Strand versammelt hatte, rief begeistert: *Hurra! Hurra! Hurra!* Für sie schien alles planmäßig verlaufen zu sein. Dagegen verließen die geschockten Ehrengäste so schnell wie möglich per Boot das so unerwartet abgelaufene Schiff. Erst Wochen später, als es vollständig ausgerüstet, bemannt und beladen war, wurde mit einem üppigen Festessen, an dem auch der Schiffszimmermeister teilnahm, die unmittelbar bevorstehende Jungferreise gefeiert. Dabei klopfte der Vertreter der Partenreeder an sein mit Rotspion gefülltes Glas und brachte den ersten Toast aus auf das neue Schiff, seinen Baumeister und seinen Kapitän, *auf eine glückliche Reise und desgleichen Heimkehr mit angenehmen Rückfrachten*

und angemessener Dividende. Nach mehreren weiteren Toasten wurde das Essen mit lateinischen Trinksprüchen beendet: *Vivat commercium et vivat navigatio! Vivant – crescant – floreat!* Daran schloß sich für die Herren eine gemütliche Runde des Pfeiferauchens an.

Zwar ist uns durch das vorzeitige Ablaufen des Schiffes die Information vorenthalten worden, ob anstelle des unfreiwilligen Trankopfers mit der ganzen Sektflasche vorgesehen war, das erste Glas auf das Deck auszugießen, wie es auf englischen Schiffen üblich gewesen war. Im übrigen aber bietet uns die ausführliche Schilderung das willkommene Muster einer Stapellauf- und Ausreisefeier, in das sich nicht nur die oben angeführten Bildquellen, sondern auch die unten zu behandelnde Sachüberlieferung zwanglos einfügen lassen. Daß das Gefäß für den Toast beim Stapellauf und die Trinkgefäße bei der Ausreisefeier 1815 aus Glas bestanden, entspricht dem allgemeinen Trend, gemäß dem die Silberbecher im Laufe des 18. Jahrhunderts durch Glaspokale ersetzt wurden.²⁶ Aber im Gegensatz zu den bisher angesprochenen Silberbechern war hier eindeutig nicht vorgesehen, dem Schiffbauer das Glas des Stapellauf-Toastes zu schenken. Auch war dieses Glas keine Sonderanfertigung mit Schiffsdarstellung und Inschrift. Tatsächlich sind aber aus dem 18. Jahrhundert holländische, deutsche und dänische Glaspokale mit eingeschliffenen Trinksprüchen je auf ein individuelles, auf dem Glas auch dargestelltes Schiff überliefert.²⁷ Zur Sammlung des Deutschen Schiffahrtsmuseums gehören zwei ganz verschiedene Pokale mit sehr unterschiedlichen Bildern je eines bewaffneten Dreimasters, aber mit den gleichlautenden Inschriften: *VIVAT dat het wel varen van den Schip der König von Preussen* (Abb. 4). Der mit einem Kanonendeck ausgestattete Ostindienfahrer DER KÖNIG VON PREUSSEN war das erste Schiff der von Friedrich d. Gr. in Emden gegründeten Königlich Preußischen Asiatischen Kompanie. Es war in England gekauft worden, so daß die Verleihung des neuen Namens nicht im Zuge eines Stapellaufs gefeiert werden konnte, sondern als eine Art Umtaufung nach dem Eintreffen in Emden, von wo es am 15. Februar 1752 nach Kanton segelte. Auch das Auslaufen wurde gefeiert, wofür u.a. eine lange Ode gedichtet worden war, die zwar nicht zwischen beiden Feiern unterscheidet, aber wenigstens einige Elemente der Feste erwähnt, so die buntfarbigen Flaggen, die Blumenbekränzung des Schiffes und den Donner der Salutschüsse.²⁸

Das sind genau die von außen wahrnehmbaren Elemente der Rostocker Stapellauffeier von 1815. Und genauso wie in Rostock wird man auch in Emden 1752 bei beiden Feiern die fälligen Trinksprüche auf die gute Fahrt des Schiffes mit gefüllten Weingläsern ausgebracht haben. Für diesen Zweck sind die beiden Pokale in Auftrag gegeben worden, und zwar von zwei verschiedenen Personen und bei unterschiedlichen Werkstätten, wie sich aus der unterschiedlichen Gestaltung ergibt. Demnach hatte für den Umtrunk bei diesen Feiern jeder Teilnehmer seinen eigenen Pokal mitgebracht. Hier ist vor allem an die Kaufleute zu denken, die zur Finanzierung des Schiffes beigetragen und es befrachtet haben. Wie bei Kaufleuten der Frühen Neuzeit üblich ist deren Name auf den Gläsern nicht vermerkt.²⁹ Andere Glaspokale von Kaufleuten tragen als Inschriften Trinksprüche auf den Handel ohne Bezug auf ein individuelles Schiff: *Vivat negotiae* oder *de goede negotie* oder *floreat commercium*, Sprüche also, wie sie ebenfalls auf der Rostocker Ausreisefeier von 1815 ausgebracht worden sind. Die Zugehörigkeit der Gläser zu derartigen Feiern wird damit nur noch einmal unterstrichen. Allerdings legt die kostbare Ausführung der Pokale nahe, daß diese nicht nur bei einem einmaligen Anlaß, sondern z.B. für das Schiff DER KÖNIG VON PREUSSEN während seiner gesamten Fahrzeit bei allen sich bietenden Gelegenheiten auf sein Wohl geleert worden sind.

Sowohl bei dem verunglückten Emdener Stapellauf von 1651 als auch beim Rostocker von 1815 gehörte jeweils neben dem Kaufmannsreeder auch der vorgesehene Kapitän oder Schiffer zur Festversammlung auf dem Deck des neuen Schiffes. Daß auch sie in den Umtrunk zur Namensgebung mit einbezogen waren, geht aus folgender Inschrift eines holländischen Glaspokals hervor, weil es bei Schiffen gängiger Brauch war, Namen und Berufsbezeichnung mitzuschreiben: *'t Weelvaaren van't Schip Hollandia / Commandeur Simon Keuken*.³⁰ Als Commandeur wurde

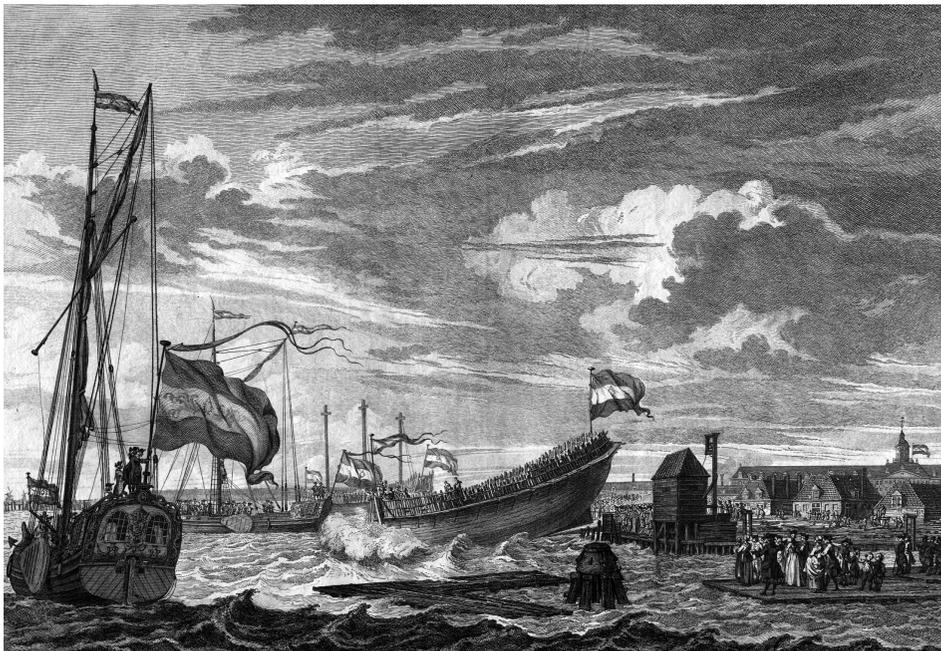


Abb. 3 Radierung des Stapellaufs des Huckerschiffs DE ZON auf der Werft der Ostindischen Kompanie in Amsterdam am 2. Juni 1768. (Slg. Stettner im DSM)

in Holland der Kapitän eines Walfangschiffes bezeichnet. Offensichtlich hatte Simon Keuken beim Walfang bereits so viel verdient, daß er sich die teure Spezialanfertigung eines Glaspokals leisten konnte.

Anders war die Situation für den Schiffbaumeister. Er konnte sich an dem Umtrunk an Deck nicht beteiligen, weil sein Können und seine Erfahrung in dem Moment unten an der Ablaufbahn gefragt waren. Dementsprechend ist bisher auch noch kein Glaspokal bekannt geworden, dessen Inschrift einen Schiffbauer nennt, und aus Silber kennt man außerhalb Englands bisher nur den Becher von 1747 aus Kiel, das damals unter dänischer Herrschaft stand. Aus Dänemark kennen wir aber wie aus England aus dem fortgeschrittenen 18. Jahrhundert Punsch-Schüsseln aus Porzellan mit Werftdarstellungen.³¹ Die Asiatische bzw. Ostindische Kompanie des jeweiligen Landes hatte sie in China in Auftrag gegeben und mit dem Namen des Werftbesitzers versehen lassen, dem sie dann überreicht wurden ohne inschriftliche Bezugnahme auf ein individuelles Schiff. Der abermalige Wechsel des Trinkgefäßes ist darauf zurückzuführen, daß inzwischen der Punsch ein sehr beliebtes Getränk geworden war. Allerdings löste sich damit die Gratifikation an die Schiffbauer von dem symbolträchtigen Becher, mit dem der Toast auf das vom Stapel laufende Schiff ausgebracht wurde. In England hatte man sich davon ja schon für die Schiffbauer im frühen 18. Jahrhundert gelöst.

Die erhaltenen Trinkgefäße des 18. Jahrhunderts aus Silber, Glas oder Keramik, deren Widmungen an Schiffbauer oder deren Trinksprüche auf individuelle Schiffe sich auf Bau oder Stapellauf von Handelsschiffen beziehen, stimmen darin überein, daß sie den großen, zumeist mit Kanonen bestückten Schiffen des Überseehandels galten, die entweder nach Asien oder in die Arktis zum Walfang segelten (dann hatten sie kein Geschützdeck). Das scheint kein Zufall zu sein, denn dem Fehlen entsprechender Trinkgefäße für kleinere Handelsschiffe des 18. Jahrhunderts entspricht die Rostocker Stapellauffeier von 1815 für die Brigg AGAMEMNON, bei der für den Schiffbauer auch keine Gratifikation vorgesehen war. Erst im 19. Jahrhundert erhielten Schiffs-



Abb.4 Zwei Glaspokale je mit Schiffsbild und Trinkspruch auf das Schiff DER KÖNIG VON PREUSSEN, 1752. Höhe 24,0 cm (links) und 16,8 cm (rechts). (DSM und Slg. Stettner im DSM)

zimmermeister gelegentlich auch für den Bau kleinerer Handelsschiffe Gratifikationen, so wurde dem Schiffbauer Rasmus Dyreberg in Dänemark 1840 eine hübsche Porzellanterrine mit der Darstellung des Stapellaufs der Brigg KRONPRINS FREDERIK AF DANMARK geschenkt, möglicherweise, weil in dieser Zeit längst auch die Briggs weltweit im inzwischen freien Überseehandel eingesetzt waren. Wie sich aus diesen Vergleichsstücken ableiten läßt, gehörte der Kieler Silberbecher von 1747 noch zu den wenigen Geschenken an die Erbauer großer, für den privilegierten Überseehandel des 18. Jahrhunderts vorgesehener Schiffe. Dabei handelte es sich nicht um einen Geschenkaustausch unter Gleichrangigen, sondern wie bei den englischen Silberbechern, die letztlich aus Königshand verschenkt wurden, um eine Gratifikation von einem Höherrangigen, die natürlich als besondere Auszeichnung verstanden wurde und auch so gemeint war.

Insgesamt konnte wenigstens in Umrissen auch für Deutschland ein Stapellauf-Zeremoniell der Frühen Neuzeit herausgearbeitet werden, das aus England schon seit längerem bekannt ist und das sich vor allem durch den Festakt an Bord des ablaufenden Schiffes signifikant von dem Brauchtum des 19. und 20. Jahrhunderts unterscheidet, das mit dem Flaschenwurf von außen auf den Bug des neuen Schiffes verbunden ist. Dieses jüngere Verfahren wird durchgehend bis heute Schiffstaufe genannt, während für das ältere zumindest in Hamburg bis zum Ende des 18. Jahrhunderts die Bezeichnung Schiffstaufe unbekannt war. Dort kannte man damals Schiffstauen nur aus Spanien und anderen katholischen Ländern, wo *neu erbaute Schiffe getauft oder mit Wasser begossen, und irgend einem Heiligen, dessen Namen sie führen sollen, und der ihr Schutzpatron alsdann ist, geweiht* wurden.³² Der einheimische Vorgang wurde schlicht als Ablaufen bezeichnet, ganz analog zum niederländischen Afloopen. In der Tat ließ sich eine Namengebung, die mit einem Toast durch Umtrunk mit Wein oder Sekt gefeiert wurde, nicht gut als Taufe bezeichnen, zumal für Deutschland bisher nicht zu belegen ist, daß vor dem Umtrunk wie in England Wein auf das Deck geschüttet wurde. Lediglich in der Erzählung über den Rostocker Stapellauf von 1815 wird im Zusammenhang mit dem älteren Brauch von Taufen gesprochen. Aber diese Erzählung ist erst kurz vor 1870 niedergeschrieben worden, als sich die Bezeichnung Schiffstaufe längst so allgemein durchgesetzt hatte, daß sie nicht mehr hinterfragt wurde.³³ Deshalb empfiehlt es sich, den Begriff Schiffstaufe in der Forschung nur für das jüngere Stapellauf-Brauchtum mit dem Flaschenwurf zu verwenden und schon dadurch vom älteren um so klarer abzugrenzen.

Schon die wenigen auswertbaren Belege haben gezeigt, daß das ältere Zeremoniell nicht als ein starrer Block festgelegter Handlungen verstanden werden darf. Es gab vielmehr einen festen Kern, zu dem der Umtrunk einer mehr oder weniger großen Festversammlung auf dem vorderen Deck des ablaufenden Schiffes ebenso gehörte wie entsprechende Reden und Gedichte. Um diesen Kern gab es Spielraum für zahlreiche variable Zusätze, je nach der Bedeutung, die die Verantwortlichen dem Ereignis beimaßen. Schon der Umtrunk konnte aus einem vom Auftraggeber bereitgestellten gewöhnlichen oder speziell angefertigten Trinkgefäß gereicht, oder in die von den Teilnehmern mitgebrachten Gefäße ausgedient werden. Die Beflagung scheint sich von England über Holland auch in Deutschland durchgesetzt zu haben, wo sie im späten 18. Jahrhundert sich in einem typisch klassizistischen Design der Namensflaggen präsentierte. In England wurde aus der Auszeichnung herausragender Schiffbauer durch Silberbecher eine allgemeine Gratifikation für Schiffszimmermeister der Navy, zunächst noch mit Silberbechern, später auch mit anderen Geräten. Auch im damals dänisch regierten Kiel ließ sich die Auszeichnung eines Schiffbauers mit einem Silberbecher belegen, allerdings für den Bau eines großen Handelsschiffes. Für kleinere Handelsschiffe waren dagegen Gratifikationen an die Schiffbauer noch bis ins frühe 19. Jahrhundert hinein nicht nachweisbar. Offenbleiben mußte auch, ob in deutschen Häfen wie in England aus dem Becher Wein aufs Deck gegossen wurde und wie lange das gegebenenfalls zum Zeremoniell gehörte. Die bei deutschen Feiern zur Namengebung mehrfach bezeugten Kränze aus Blumen oder grünen Blättern sind auf niederländischen Stapellaufbildern nicht zu erkennen. Waren sie vielleicht eine deutsche Spezialität? Auch die Böllerschüsse sind bei deutschen Stapellaufen gut belegt³⁴, aber wir wissen nicht, wann sie erstmals dazugehörten und woher sie gegebenenfalls übernommen wurden. Dasselbe gilt für den Einsatz von Chören und Musikkapellen. So wirft dieser erste Versuch, das ältere Ritual zu skizzieren und gegen das jüngere abzugrenzen, mehr Fragen auf, als er beantworten kann. Es lohnt sich deshalb, nach weiteren aussagefähigen Quellen Ausschau zu halten, so daß die vorgelegte Skizze einmal zu einem möglichst abgerundetem Bild vervollständigt werden kann.

Anmerkungen:

- 1 Klaus Pechstein und andere: Schätze Deutscher Goldschmiedekunst von 1500 bis 1920 aus dem Germanischen Nationalmuseum. Berlin 1992, S. 222, Kat. Nr. 122.
- 2 Jacob und Wilhelm Grimm: Deutsches Wörterbuch, Bd. 1. München 1984, Sp. 305.
- 3 Jürgen Meyer: Kieler Schiffschronik. Beiträge zur maritimen Geschichte der Kieler Förde 1701 bis 1931. Osterholz-Scharmbeck 1999, S. 85f., die bis 1704 bei Franz Willers gebauten Schiffe.
- 4 Ebd., S.86f. – 1783 läßt B. J. Thamsen jun. erstmals zusammen mit seinem Sohn Chr. Aug. eine Brigantine bauen.
- 5 Rina Prentice: A Celebration of the Sea. The Decorative Art Collection of the National Maritime Museum. Greenwich 1994, S. 4f. und Farbtafel 7.
- 6 Henning Henningsen: Skikke ved søsætning, navngivning og dåb af skibe i Danmark. In: Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg Årbog 1983, S. 97-122, hier S. 110.
- 7 Der Kleine Pauly. Lexikon der Antike, Bd. 5. München 1975, Sp. 922f. – Don H. Kennedy: Ship Names. Origins and Usages during 45 Centuries. Newport News 1975, S. 10.
- 8 Rina Prentice (wie Anm. 5), S.3f.
- 9 Hendrik Busmann: Sovereign of the Seas. Die Skulpturen des britischen Königsschiffes von 1637. (= Schriften des DSM, Bd. 54). Hamburg 2002, S. 19-23.
- 10 Rina Prentice (wie Anm. 5), S. 2-5.
- 11 Henning Henningsen (wie Anm. 6).
- 12 Ralph Davis: English Merchant Shipping and Anglo-Dutch Rivalry in the Seventeenth Century. London 1975, S. 15. – Johann Hinrich Röding: Allgemeines Wörterbuch der Marine, Bd. 1. Hamburg 1794, Sp. 20-22.
- 13 Ralph Davis (wie Anm. 12), S. 12 und 30. – Derzeit jüngster Nachweis ist der Stapellauf des Huckerschiffs DE ZON in Amsterdam 1768, in: Heinrich Stettner: Maritime Grafik und Fliesen. Bramsche 1987, S. 34 und 65f., Kat. Nr. G 81.
- 14 Johann Hinrich Röding: Allgemeines Wörterbuch der Marine, Bd. 4. Hamburg 1798, Sp. 31 und Fig. 343.
- 15 Skandinavien und Normandie 1066: Der Wandteppich von Bayeux. Ein Hauptwerk der mittelalterlichen Kunst. Köln 1957, Taf. 39. – Köln 1531: Werner Böcking: Schiffe auf dem Rhein in drei Jahrtausenden. Moers 1979, S. 83, Abb. 3. – Stade 1590: Stadt und Handel im Mittelalter. Der Stader Raum zur Hansezeit 12.-16. Jahrhundert. Ausstellungskatalog. Stade 1980, S. 20. – Kopenhagen 1611: Ole Mortensøn: Renæssancens fartøjer. Rudkøbing 1995, S. 205.
- 16 J. W. D. Korth: Die Schiffbaukunst. Berlin 1826. Nachdruck Rostock 1985, S. 7, Fig. 8135.
- 17 Ulrich Pietsch: Die Lübecker Seeschifffahrt vom Mittelalter bis zur Neuzeit. Lübeck 1972, S. 100-103, Kat. Nr. 55 und 57.
- 18 Peter-Michael Pawlik: Von der Weser in die Welt (Band 1). (= Schriften des DSM, Bd. 33). Hamburg ²1994, S. 101.
- 19 Ebd., S. 355 und 194. – Weitere frühe Belege für den Ablauf übers Heck in Bremen ebd., S. 321 (1840), 146 (1841), 213 (1847).
- 20 Heinrich Stettner: Beim Ablauf gekentert. 1651: Ein Emdener Werftunglück mit Hunderten Toter. In: DSA 18, 1995, S. 309-320, hier S. 309f.
- 21 Peter-Michael Pawlik (wie Anm. 18).
- 22 Gerhard Kaufmann (Hrsg.): Zeichner der Admiralität. Marine-Zeichnungen und Gemälde von Willem van de Velde dem Älteren und dem Jüngeren. Herford 1981, S. 110f., Kat. Nr. 76.
- 23 Heinrich Stettner (wie Anm. 20), S. 318, Abb. 9.
- 24 Heinrich Stettner (wie Anm. 13).
- 25 John Brinkmann: Von Anno Tobak. Rostock 1989, S. 190-223 und 455-457. Geschrieben bis zum Tode des Autors 1870.
- 26 Alfred Löhr: Bremer Silber von den Anfängen bis zum Jugendstil. Bremen 1981, S. 12.
- 27 H. E. van Gelder: Achiende-eeuwse glas-snijders in Holland. In: Oud-Holland 73, 1958, S. 15. – Wolfgang Rudolph: Präsenze an Schiffskapitäne. In: Greifswald-Stralsunder Jahrbuch 13/14, 1982, S. 223-235, hier S. 226-228 und Abb. 7. – Zu weiteren Gläsern für individuelle Schiffe vgl. Anm. 28 und 30.
- 28 Karl Wiechers...und fuhren weit übers Meer, Bd. 2. Norden 1988, S. 53 und 277-279 (Pokal aus der Sammlung Stettner im DSM). – Der 2. Pokal des DSM: Detlev Ellmers: Prunkgefäße schiffahrtsbezogener Berufe im 17. bis 19. Jahrhundert. In: Auf See und an Land. Beiträge zur maritimen Kultur im Ostsee- und Nordseeraum. Rostock 1997, S. 227f. – Ein Glaspokal für das Kompanie-Schiff DIE BURG VON EMDEN ist im Ostfriesischen Landesmuseum, Emden, ausgestellt.
- 29 Glaspokale mit Inschriften wie »de goede negotie«, »vivat negotiae« oder »floreat commercium« aus holländischen und deutschen Seehäfen waren eindeutig für Kaufleute angefertigt worden, tragen aber nie den Namen des betreffenden Kaufmanns. – Heinrich Kohlhausen: Holländisches Kunstgewerbe. Führer durch das hamburgische Museum für Kunst und Gewerbe, Bd. 8. Hamburg 1924, S. 45, Taf. 13b. – Christian L. Küster: Glas im Altonaer Museum. In: Jahrbuch des Altonaer Museums 11, 1973, S. 7. – Max Hasse: Bilder und Hausgerät. Lübecker Museumsführer: St.-Annen-Museum, Bd. 2. Lübeck 1969, S. 175, Kat. Nr. 440 und S. 177, Kat. Nr. 447.
- 30 Wolfgang Rudolph: Das Schiff als Zeichen. (= Schriften des DSM, Bd. 24). Hamburg 1987, S. 134.
- 31 Rina Prentice (wie Anm. 5), S. 2-4. – Henning Henningsen (wie Anm. 6), S. 108f. – Søhistorisk Billedbog, Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg, Helsingør 1967, Abb. 42.
- 32 Johann Hinrich Röding (wie Anm. 14), Bd. 2, 1796, Sp. 780. – Friedrich Kluge: Seemannssprache. Freiburg 1911, S. 781.

33 John Brinkmann (wie Anm. 25).

34 So auch für Altona 1780 bei: Dagmar Jestrzemeski: Altonas Blütezeit und ihr jähes Ende. Die Reederei Hinrich Dultz 1756-1807. (= Schriften des DSM, Bd. 52). Hamburg 2000, S. 66.

A Silver Cup and Launching Celebrations in Early Modern Times

Summary

The German Maritime Museum is in possession of a silver beaker (Ill. 1) which, according to its inscription, was given by Jacob Tamssen, a merchant and shipowner of Kiel, to the master shipbuilder Hans Jürgen Hinrichsen in 1747 for the construction of the frigate DE JUNGFRAU HELENA LUCIA. More than a century earlier, the kings of England had presented the builders of the leading vessels of their war fleets with comparable silver cups as gifts of honour. In the eighteenth century, master shipbuilders received such rewards even for the completion of third-rate constructions. The cups were used for a form of launching ceremony no longer customary today, an event at which a party of selected guests stood on the vessel as it slipped from the stocks. The king's representative poured wine out of the cup onto the deck and then passed the cup around for all to take a sip. As this was going on, the master shipbuilder was on the stocks, seeing to the ship's smooth launching. When the ceremony was over, he received the cup.

In the fourth quarter of the eighteenth century, decisive changes began to take place in this ritual in England. Initially the bottle was thrown onto the deck in such a way that it broke and the wine flowed over the deck. Beginning in 1804, the bottle was thrown against the stem post from the outside. This custom spread rapidly and has remained the usual procedure for ship christenings to the present day. It can only be carried out, however, if the ship slips from the stocks stern first, a method introduced in England for larger-scale vessels as early as the seventeenth century. In contrast, at Dutch and German shipyards the new vessels were launched bow first until well into the nineteenth century (Ills. 2 and 3), and the ceremony, including the round of wine-sipping, was carried out by an exclusive party on board the ship throughout Early Modern Times. The article also discusses the different procedural variations that could take place within this fixed framework.

Un gobelet en argent et le baptême d'un navire au début des Temps modernes

Résumé

Le Musée allemand de la Marine possède un gobelet en argent (ill. 1), portant une inscription sur laquelle il est signifié que le négociant et armateur de Kiel, Berend Jacob Tamssen, l'offrit au constructeur de navires Hans Jürgen Hinrichsen pour la construction de la frégate DE JUNGFRAU HELENA LUCIA. Plus d'un siècle auparavant, les souverains anglais offraient déjà aux constructeurs des navires de pointe de la flotte de guerre des gobelets semblables comme marque d'honneur. Au 18^{ème} siècle, les architectes de navires recevaient des gratifications semblables, même pour la construction de navires de second ordre. Les gobelets étaient utilisés pour le cérémoniel

d'un baptême qui n'a plus cours aujourd'hui et durant lequel une société choisie prenait part à la fête et se tenait sur le navire durant son lancement. Le représentant du roi versait sur le pont du vin rouge contenu dans le fameux gobelet, avant que celui-ci ne circule à la ronde. Pendant ce temps, le constructeur du navire s'affairait sous la cale pour que le lancement du navire ait lieu sans anicroche. Il recevait ensuite le gobelet à la fin de la cérémonie.

Au cours des dernières 25 années du 18^{ème} siècle, un changement conséquent du cérémoniel commença à prendre forme. Tout d'abord, la bouteille était jetée sur le pont de telle façon qu'elle se brisait et que le vin s'y répandait. À partir de 1804, la bouteille fut ensuite projetée contre l'étrave du navire de l'extérieur. Cette coutume se propagea rapidement et elle est restée jusqu'à aujourd'hui la manière habituelle pour procéder au baptême d'un navire. La condition préalable était que le navire devait quitter sa cale par la poupe, ce qui fut introduit déjà au 17^{ème} siècle en Angleterre pour les navires de gros tonnage. Par contre, longtemps encore au 19^{ème} siècle, sur les chantiers navals hollandais et allemands, les navires étaient lancés avec la proue en premier (ill. 2 et 3), si bien que le cérémoniel, libation comprise, se déroulait à bord avec un compagnie triée sur le volet tandis que le navire quittait la cale, et ceci tout au long du début des Temps modernes. L'article décrit les différentes combinaisons d'organisation possibles que laissait ce cadre fixe.