

AUS DEN SAMMLUNGEN DES DSM

► DETLEV ELLMERS

Seeschiffe im Binnenland als Zeichen der Kaufleute

Um 1500 oder wenige Jahre danach¹ errichtete der »Kopman«, die Korporation der Fernkaufleute, in Hameln in prominenter Lage an einer Ecke des Marktplatzes (heute Bäckerstr. 58) ein Gildehaus in der ortsüblichen niedersächsischen Fachwerkbauweise (Abb. 1).² In dieser war bei dem damals gängigen spätgotischen Geschossbau das untere Geschossgefüge sehr viel höher als das obere. Seine langen Ständer umfassten nämlich zwei Geschosse, das Erdgeschoss mit dem breiten Mitteleingang, der auf die hohe Diele und zu den daneben eingebauten Geschäfts- und anderen Arbeitsräumen führte, und das Zwischengeschoss mit niedrigen Schlafkammern. Auf dem Rähm, das die Reihe der hohen Ständer an ihren Kopfenden zusammenband, ruhte das vorkragende obere Stockwerk mit dem Gildesaal, dessen Schwelle von waagrecht profilierten Knaggen abgestützt wurde.³ Darüber erhob sich ebenso vorkragend die Giebelfront mit drei Speichergeschossen.

Zu der von ihnen als angemessen erachteten Repräsentation hoben die Kaufleute ihr Haus durch aufwändige Holzschnitzereien an der Fassade von den anderen Fachwerkhäusern ab. Sie hielten sich dabei an Regeln, die sich bereits im 15. Jahrhundert zur Kenzeichnung der Gemeinschaftshäuser von Kaufmannsvereinigungen herausgebildet hatten. Wie am Fachwerkhaus des Hildesheimer Krameramtes von 1482 ablesbar ist (Abb. 2)⁴, war das Feld über dem Eingang die wichtigste Stelle für besondere Ausgestaltung. Inhaltlich gehörte das Zeichen der Korporation, hier die für den Detailverkauf der Krämer typische Schalenwaage, genauso zum festen Bestand der Fassadengestaltung wie ein auf den Handel passender Spruch, der beim Krameramt lautete: *weget. recht. un. gelike. so. wertet. gi. salich. un. rike.* (»Wiegt richtig und gleich, so werdet ihr selig und reich«). Darin wird mit Bezug auf den christlichen

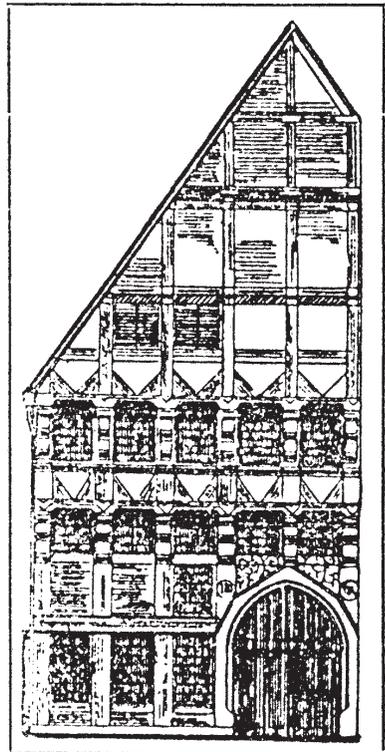


Abb. 1 Teilansicht des Gildehauses des Hamelner Kopmans von ca. 1500 (nach Neukirch).

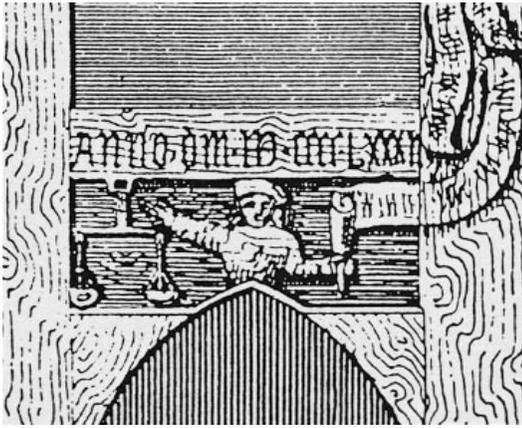


Abb. 2 Relief über dem Eingang des Hildesheimer Krameramtshauses von 1482 (nach Lachner).

Glauben die Redlichkeit des Kaufmanns besonders herausgestellt, auf die er deshalb so bedacht war, weil ihm kein Kredit gewährt wurde, wenn daran zu zweifeln war: Die Krämer standen mit ihrer ewigen Seligkeit dafür ein, dass sie ihre Geschäftspartner nicht übervorteilen wollten. Auch heute noch kann der Handel auf das Vertrauen der Kunden nicht verzichten. Deshalb preist er ihnen z.B. im Werbefernsehen Produkte an, auf die sie »voll vertrauen können«. Nur ist heute die Überzeugungskraft des Werbefachmanns an die Stelle der religiösen Verbindlichkeit getreten.

Die genannten Vorgaben gewährten noch genug Spielraum für individuelle Gestaltung. So ließ der Hamelner Kopman über dem reich profilierten Spitzbogenportal flaches spätgotisches Rankenwerk ins Holz schnitzen (Abb. 3)⁵, für das in Hameln kein Gegenstück überliefert ist. Gut vergleichbare Pflanzenranken finden sich an einem 1491 erbauten Fachwerkhause in Hildesheim⁶, was die frühe Datierung des Hamelner Hauses zusätzlich bestätigt. Mitten über dessen

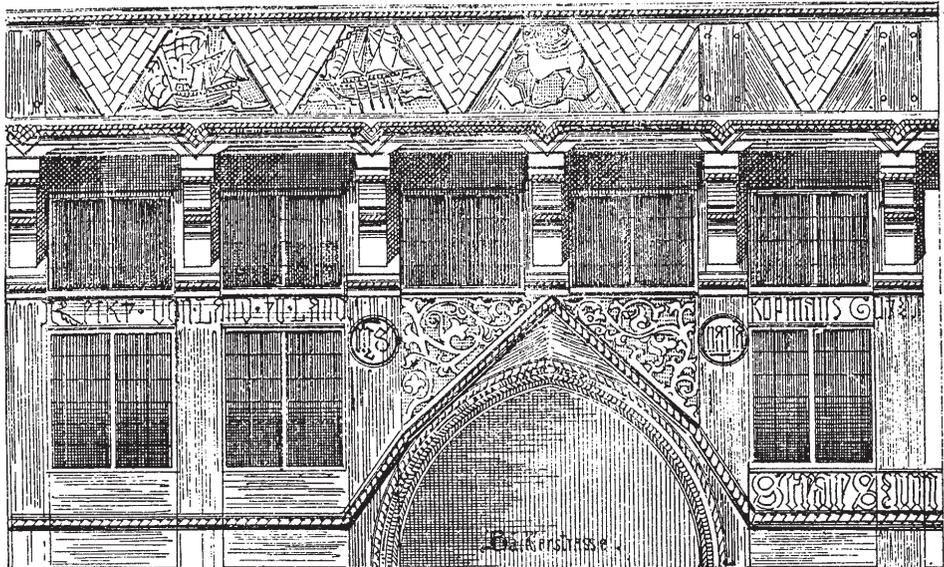


Abb. 3 Gildehaus des Hamelner Kopmans, Fassadenausschnitt mit den geschnitzten Reliefs (nach Ortwein/Scheffers).

Portal wurde das Relief eines nach links blickenden Hirsches in die Fußstützen und den unteren Teil des zugehörigen Ständers des Obergeschosses geschnitzt. Das war das individuelle Zeichen dieses Hauses. Jedes bedeutendere Haus hatte in den Städten des späten Mittelalters und der Frühen Neuzeit ein anderes Bild als Hauszeichen. Daran orientierten sich z.B. Träger oder Boten, die nicht lesen konnten, um Waren oder Briefe korrekt abzuliefern. Als ganz ähnliches

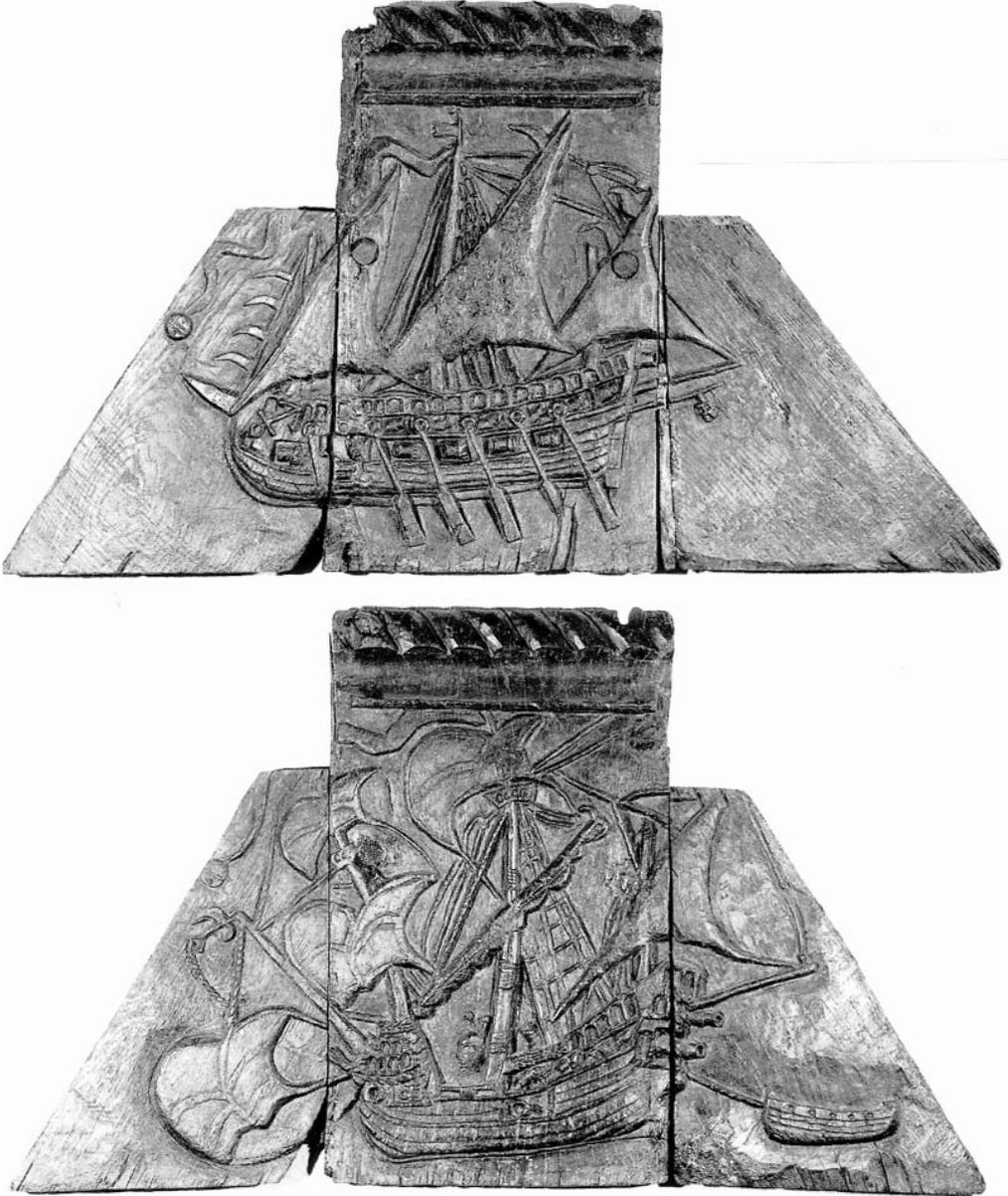


Abb. 4 Die beiden Schiffsreliefs vom Gildehaus des Hamelner Kopmans: a. mediterrane Galeere, b. portugiesisches Nao. Höhe 70 cm. (Foto: DSM)



Abb. 5 Marine mit Hafenkastell. Ölgemälde auf Leinwand von Pieter van de Velde, Antwerpen um 1685. Höhe 47 cm. (DSM)

Hauszeichen wurde ein stehender, nach rechts blickender Hirsch in Öl auf eine Kupfertafel über dem Portal eines Kaufmannshauses in Lübeck gemalt.⁷ In Magdeburg trug das Haus »Zum grünen Hirsch« ein entsprechendes Steinrelief als Hauszeichen.⁸

An dem Hamelner Haus wurden weiter links vom Hirsch als Zeichen des Kopmans zwei Schiffsreliefs in gleicher Weise in die unteren Zonen der nächsten beiden Ständer mit ihren Fußstützen geschnitzt, die nach dem Abbruch des Hauses in den Kunsthandel gelangten, aus dem sie das Deutsche Schiffahrtsmuseum 1973 erwarb.⁹ Alle drei Reliefs bildeten den nach außen sichtbaren Schmuck des dahinter liegenden Gildesaals. Die dargestellten Schiffe sind keineswegs Phantasieprodukte, sondern sehr präzise gekennzeichnete Typen (Abb. 4), deren Fahrgebiete genau bestimmbar sind und keinesfalls bis zur Oberweser bei Hameln reichten. Neben dem Hirsch sieht man eine mit drei Lateinersegeln ausgestattete, geruderte Galeere, wie sie seit dem späten 13. Jahrhundert regelmäßig von Genua und anderen italienischen Häfen bis nach Flandern fuhren.¹⁰ Das andere Relief zeigt ein dreimastiges Nao mit geschwellten Segeln und einem Beiboot im Schlepp. Genau diesen Schiffstyp mit Marssegeln an Fock- und Großmast und der Unterblinde am Bugspriet entwickelten die Portugiesen für ihre Entdeckungsfahrten und setzten ihn weiterhin auch zum Handel mit ihren neuen Niederlassungen in Indien und Brasilien ein. Dabei trugen alle Segel große Kreuze, genau wie auf dem Hamelner Relief.¹¹ In der europäischen Fahrt fuhren diese Schiffe ebenfalls bis zu den flandrischen Häfen.¹² Diese Schiffahrtsverbindungen hatten mehrere Jahrhunderte lang Bestand. Das Deutsche Schiffahrtsmuseum besitzt ein von Pieter van de Velde um 1685 in Antwerpen gemaltes Seestück, das sowohl eine mediterrane Galeere als auch einen westeuropäischen Dreimaster, den Nachfolger des Nao, vor einer flandrischen Hafenstaffage zeigt (Abb. 5).¹³

Wie kamen die Hamelner Kaufleute dazu, als ihr Zeichen die Darstellung fremder Schiffe an der Außenfront ihres Gildesaals anzubringen, obwohl sie doch weder mit der Galeere ins Mittelmeer noch mit dem Nao zu den überseeischen Niederlassungen der Portugiesen fuhren?

Als wichtigste Hamelner Fernhändler erwarben die Gewandschneider die von ihnen weiter zu verkaufenden Tuche in den flandrischen Tuchmacherstädten, wobei sie die transportierenden Pferdefuhrwerke nur für die wichtigsten Geschäftsabschlüsse selber begleiteten, den laufenden Handel aber schriftlich abwickelten. Mit den zumeist im späten Mittelalter festgelegten Zeichen präsentierten die städtischen Gilden und Zünfte ihre jeweils spezifische Tätigkeit üblicherweise durch Wiedergabe eines typischen Produktionsmittels, wie der Waage bei den Krämern (Abb. 2), oder eines Produktes, wie des Fisches bei den Fischern. Dementsprechend bestand das Zeichen der Gewandschneider aus Elle und Tuchmesser, den beiden Geräten, mit denen unter allen Fernhändlern nur sie allein zugleich auch zum Detailverkauf ihrer Ware berechtigt waren.¹⁴

Offensichtlich gehörten dem Hamelner Kopman jedoch noch weitere Fernhändler mit anderem Warensortiment an, so dass für diesen Zusammenschluss ein anderes, eigenes Zeichen gefunden werden musste. Eine bestimmte Ware konnte dafür ebenso wenig genommen werden wie das für den Kopman arbeitende Transportmittel, denn die Fuhrleute hatten bereits das Pferdefuhrwerk als ihr Zeichen in Anspruch genommen¹⁵ und die Schiffer das Binnenschiff.¹⁶ Das Problem wurde auf einfache und zugleich überzeugende Weise gelöst: Der Hamelner Kopman präsentierte sich in seinem Zeichen mit zwei Seeschiffen, und zwar mit solchen, die nicht im nächstgelegenen Seehafen (Bremen) anzutreffen waren, sondern in den entferntesten, zu denen Hamelner Kaufleute regelmäßige Verbindungen unterhielten, den flandrischen Häfen. Und von den dort einlaufenden Schiffen wurden wieder die Typen ausgewählt, die möglichst weite Reisen hinter sich hatten, nämlich aus dem Mittelmeer und von den überseeischen Niederlassungen Portugals. Es sollten also möglichst weit reichende Handelsverbindungen demonstriert werden. Deshalb wurde so großer Wert darauf gelegt, die fremden Schiffe so genau wie möglich als solche zu kennzeichnen, was die Wiedergabe des jeweils aktuellen Schiffstyps einschließt. Um auch die letzten Zweifel auszüräumen, brachte der Hamelner Kopman unter den Schiffen noch den erklärenden Spruch an: *Kopmans Hand Reckt von Land to Land*.¹⁷

Mit dem Seeschiff im Binnenland präsentierte sich also der Fernkaufmann als derjenige, der über so weit reichende Verbindungen verfügte, dass er in der Lage war, Waren aus den entferntesten Ländern zu besorgen. Freilich war das für ihn selbst mit großem Risiko verbunden, auf das der Hamelner Kopman vorsorglich ebenfalls mit einem daneben eingeschnitzten Spruch hinwies: *Kopmans God Hat Ebbe und Flot*. Diese beiden Sprüche dürfen aber nicht als rein profane Äußerung missverstanden werden, sind sie doch dadurch in einen christlich-religiösen Beziehungsrahmen gesetzt, dass zwischen ihnen beiderseits über dem Eingang zwei weitere, durch kreisförmige Umrahmung medaillonartig herausgehobene Inschriften stehen, nämlich links das Christusmonogram *IHS* und rechts der ausgeschriebene Name *Maria*.¹⁸ Diese Anrufung Jesu und Mariae ist analog zum Spruch am Hildesheimer Krameramtshaus als Garantie für die Solidität des Hamelner Kopmans zu verstehen, und zwar nicht etwa als dessen bloß individuelle Zutat. Sie entsprach vielmehr dem weit verbreiteten Brauch der Kaufleute, im 15. Jahrhundert ihre Handelsbriefe, mit denen sie bei ihren Geschäftspartnern in fernen Städten Waren bestellten, mit der Anrufung: *Jesus Maria* zu beginnen. Im 16. Jahrhundert traten dann andere Eingangsformeln, wie *Laus deo* oder *Im Namen Gottes geladen!* an die Stelle, bedeuteten aber dieselbe Festlegung auf eine dem christlichen Glauben gemäße Geschäftsführung.¹⁹

Lange Inschriften waren um 1500 auch an anderen Fachwerkhäusern in Hameln üblich. Aber mit dem aufwändigen Pflanzenornament über dem Eingang und den figürlichen Reliefs an der Außenfront des Gildesaals gestaltete der Kopman sein Haus sehr viel prächtiger als alle anderen gleichzeitigen Gebäude der Stadt und brachte darin seine überragende Bedeutung für die Stadt

deutlich sichtbar zum Ausdruck. Wie groß der Abstand war, zeigt der Vergleich mit dem 1505 im gleichen Fachwerkstil gebauten Haus Bäckerstraße 21, an dem außer langen Inschriften lediglich ein Ledermesser als Zeichen der Schuster in einen der Ständer des Untergeschosses geschnitzt ist.²⁰

Auch in anderen Binnenstädten stellte der örtliche Zusammenschluss von Kaufleuten seine weit reichenden Handelsbeziehungen durch die Darstellung von Seeschiffen heraus, und zwar nicht nur wie in Hameln an der Außenfront seines Gildehauses, sondern auch auf Gerät für den repräsentativen Gebrauch in diesem Haus. Das Corning Museum of Glass in den USA besitzt einen äußerst qualitativvoll gearbeiteten Glaspokal von ca. 1750/60, den gemäß Inschrift und Bildprogramm die Tuchhändler von Hirschberg in Schlesien (heute Helena Gora) in Auftrag gegeben hatten. Seine Hauptschauseite zeigt unter der Überschrift »Floreat Comercium« einen am ehesten niederländischen Seehafen mit verschiedenen Schiffstypen und dem Umschlag von Fässern und Ballen (Abb. 16). Auf den übrigen Darstellungen kann man die Produktionsschritte des Hirschberger Leinens von der Bestellung des Ackers bis zum fertigen Tuch und zu dessen Transport mit fünfspännigem Lastwagen bis zum Hafen verfolgen.²¹ Aus diesem Pokal wurde bei den Zusammenkünften der Hirschberger Tuchhändler in ihrem Gildehaus getrunken.

Die beiden Hamelner Reliefs gehören zu den ältesten erhaltenen Schiffsdarstellungen, die von Kaufleuten im Binnenland als das ihre Tätigkeit kennzeichnende Zeichen verwendet wurden. Vorher war das Seeschiff nur in den Seehafenstädten bereits seit dem frühen 13. Jahrhundert auf zahlreichen Stadtsiegeln das deren Seehandel herausstellende Zeichen.²² Damit blieben diese Städte im Rahmen dessen, was auch für die Zeichen der Gilden und Zünfte galt: Auch sie wählten ihr wichtigstes Produktionsmittel zur Kennzeichnung ihres Handels. Zweifellos ließen sich Kaufleute des Binnenlandes davon anregen, ihre weit reichenden Handelsverbindungen ausnahmsweise nicht durch eigene Fahrzeuge oder Handelswaren, sondern durch fremde Seeschiffe als ihr Gildezeichen herauszustreichen. Wann und wo sie das erstmals taten, lässt die bruchstückhafte Überlieferung nicht erkennen. Ob man frühe Schiffsm miniaturen in Kirchen des Binnenlandes, wie das »Goldene Schiff«, einen vergoldeten Tafelaufsatz in Schiffsförmigkeit, von ca. 1200 in der Marienkirche von Uelzen²³ bereits als ständische Repräsentation²⁴ von Kaufleuten werten darf, ist noch nicht sicher zu entscheiden. Das hölzerne Kogge-Modell von ca. 1400 in der damaligen Wallfahrtskirche Unser Lieben Frauen von Chemnitz-Ebersdorf²⁵ war jedenfalls kein Zeichen des Kaufmannsstandes, sondern ebenso eine Motivgabe wie die silbernen, hölzernen oder aus Wachs geformten Schiffsm miniaturen in anderen Wallfahrtskirchen.²⁶

Was sich an und in den Gildehäusern als Repräsentation eingespielt hatte, übernahmen die Kaufleute der Binnenstädte auch für ihre privaten Häuser. Sicher als Objekt kaufmännischer Repräsentation lässt sich erst der kurz vor 1503 für die Nürnberger Patrizierfamilie Schlüssel-felder angefertigte Tafelaufsatz aus vergoldetem Silber erweisen, der eine große dreimastige Karacke mit Bewaffnung nachbildet. Das Deck mit Aufbauten, Masten und Mannschaftsfiguren lässt sich abnehmen, so dass der Kaufmann den Festgästen in seinem Haus in dem Schiffsrumpf einen besonders feierlichen Trank kredenzen konnte.²⁷ Wenn im etwa gleichen Zeitraum der Hamelner Kopman einen verwandten Schiffstyp als sein Zeichen an seinem Gildehaus darstellte, folgte er also einem weiter verbreiteten Trend der Zeit, gemäß dem dieses Zeichen im Binnenland sowohl im privaten Kaufmannshaushalt als auch im öffentlichen Raum an der Außenfront eines Gildehauses allgemein verstanden wurde. Damit sind zugleich die beiden Stellen genannt, an denen der Kaufmann in der Folgezeit mit dem Seeschiff im Binnenland seinen weit reichenden Handel demonstrierte.

Nach diesem Vorbild präsentierten in der Folgezeit einige Kaufleute ihre weiten Handelsverbindungen ebenfalls durch das Relief eines Seeschiffes in verschiedenen Städten des Binnenlandes an der Straßenfront ihres privaten Wohnhauses. Wenige Beispiele mögen als Belege

genügen. In der ca. 60 km westlich von Hameln gelegenen Hansestadt Bielefeld zierte ein Kaufmann den Giebel seines 1532 erbauten prächtigen Renaissancehauses mit dem steinernen Relief eines dreimastigen Holks.²⁸ Die aufwändige Steinfassade konnte er sich leisten, weil er durch seinen Handel reich geworden war. In Bautzens Reichenstraße, in der die wohlhabenden Kaufleute wohnten, tragen gleich drei Kaufmannshäuser steinerne Schiffsreliefs, Nr. 4 aus der Barockzeit, Nr. 25 aus dem Rokoko und Nr. 5 aus dem 19. Jahrhundert. In Löbau/Lausitz steht an bevorzugter Stelle am Altmarkt neben dem Rathaus das Haus »Goldenes Schiff« mit einem entsprechenden Seeschiffsrelief von 1721, erbaut von einem Faktor, der Lausitzer Webwaren nach Übersee verhandelte. Das Relief eines mit Kanonen bestückten Dreimasters des 18. Jahrhunderts steht in Bad Schandau über dem Eingang eines so repräsentativen Kaufmannshauses, dass es von 1846 bis 1938 sogar als Rathaus dienen konnte.²⁹ Von dem Haus eines Weinhändlers in Schönebeck/Elbe stammt das holzgeschnitzte Relief eines mit Kanonen bestückten Dreimasters aus dem 18. Jahrhundert mit dem Spruch: *Das schnelle Schiff bringt feinen Wein; trinkt Freunde, daß wir fröhlich sein.*³⁰

Auch auf andere Weise wurde der Kaufmann im Binnenland durch ein Seeschiff gekennzeichnet. Im öffentlichen Raum waren es nicht nur die Häuser der Lebenden, sondern auch die Grabmäler der Toten, auf denen Seeschiffsdarstellungen auf weit reichende Handelsverbindungen hinweisen konnten, so z.B. in Hannoversch Münden zwei Grabsteine von Kaufleuten.³¹ Dazu passt, dass auch Totentänze den Kaufmann durch ein oder mehrere Seeschiffe kennzeichnen, die Waren in einen Hafen bringen, so die weit verbreitete Holzschnittfolge von Hans Holbein, die 1538 in Lyon erstmals gedruckt wurde, oder der Füssener Totentanz von 1602 in der dortigen Anna-Kapelle.³² Daraus entwickelte sich eine ikonographische Tradition, gemäß der noch in der Wiener Lithographie-Serie »Der Mensch und sein Beruf« von 1835-1841 der Kaufmann durch ein Segelschiff charakterisiert wird, das von Stürmen und Piraten bedroht ist.³³

In den Seehäfen dagegen kennzeichneten nicht die Kaufleute, sondern die Schiffer die Häuser ihrer Korporationen mit dem Bild eines Seeschiffes. Das früheste erhaltene Beispiel ist das 1531 aus Haustein erbaute Gildehaus der Freien Schiffer von Gent, über dessen Eingang das Steinrelief eines Schiffes eingefügt ist, wie es zur Fahrt in die baltischen Länder verwendet wurde.³⁴ Vier Jahre später baute die Schiffergesellschaft von Lübeck ihr Backsteinhaus mit einem auf die in Lübeck übliche Kupfertafel gemalten Dreimaster über dem Portal. Steinreliefs von Dreimastern sind erhalten oder nachgewiesen am Portal des Seglerhauses in Stettin (Anf. 17. Jh.)³⁵, am Portal des Hauses Seefahrt (1663/64) in Bremen (Abb. 6)³⁶ und am Haus der Schiffergesellschaft in Rostock (18. Jh.).³⁷ Selbst das Seeschiff auf Grabmälern hat Vorbilder bei den Schiffern der Seehäfen. So wurde schon 1482 das steinerne Epitaph eines Stralsunder Schiffers mit einem dreimastigen Segelschiff geschmückt.³⁸

Genau wie in vielen Flusshäfen die Binnenschiffer ihr regional übliches Binnenschiff als ihr Logo verwendeten³⁹, hatten also die Schiffer in den Seehäfen von Flandern bis zum Baltikum das dreimastige Seeschiff als ihr Logo durchgesetzt. Als einzige Ausnahme zeigt in der Seehafenstadt Bremen nicht nur das Haus Seefahrt der Schiffer (Abb. 6), sondern auch der Schütting, das Gildehaus des Koopman tho Bremen, ein großes Segelschiffsrelief im Giebel von 1594, fügt aber zur Vermeidung jeder Verwechslung zugleich auch darunter als rechtsverbindliches Logo des Koopmans den gekrönten Doppeladler mit dem Bremer Schlüssel im Brustschild hinzu. Das Schiff allein reichte eben auch in dieser Seehafenstadt zur Kennzeichnung der Kaufmannsgilde nicht aus.⁴⁰

Dagegen hob sich im Binnenland der Kaufmann allein durch das Bild eines Seeschiffes eindeutig vom Binnenschiffs-Logo der Binnenschiffer ab, konnte also damit eindrucksvoll seine weit reichenden Handelsverbindungen demonstrativ herausstellen und tat das nicht nur an der Außenfront seines Hauses, sondern auch im Innern, wie schon oben am Beispiel des schiffs-



Abb. 6 Portal des Hauses Seefahrt der Schiffer in Bremen von 1663/64. Lithographie aus dem Seefahrtsbuch der Freien Hansestadt Bremen, um 1850.

förmigen Tafelaufsatzes der Nürnberger Patrizierfamilie Schlüsselfelder gezeigt wurde. Statt eines nur bei Festmahlen benutzten Tafelaufsatzes ließ der Nürnberger Großkaufmann Martin Peller ständig in einem hohen, repräsentativen Raum seines berühmten Renaissancehauses von 1603 ein großes hölzernes Schiffsmodell aufhängen, das einen mit Kanonen bestückten Dreimaster mit Lübecker Flagge und Wappen wiedergibt. Damit führte Peller all seinen Besuchern und Kunden auch ohne Worte anschaulich seine über Lübeck laufenden Verbindungen zum Ostseehandel vor Augen.⁴¹ Große Hängemodelle von Seeschiffen des 16./17. Jahrhunderts sind sonst nur im Küstengebiet in Kirchen⁴² und Häusern der Kaufmanns- oder Schifferkorporationen⁴³ nachgewiesen. Im Hause eines binnenländischen Kaufmanns sind sie bis jetzt an keiner anderen Stelle bekannt geworden. Demnach hat der ehrgeizige Martin Peller anscheinend eine einzigartige Form der Selbstdarstellung gewählt, um mit seinen Handelsverbindungen zugleich seinen sozialen Rang herauszustreichen. Karl-Heinz Haupt, ehemaliger Modellbauer des Deutschen Schiffahrtsmuseums, hat das Modell der Renaissance-Zeit nachgebaut (Abb. 7)⁴⁴, damit diese Zusammenhänge in dessen Ausstellung dem Publikum gezeigt werden können.

Für die weitere Darstellung eines Lübecker Seeschiffes im Binnenland kennen wir sogar den Anlass. Die Bielefelder Kaufmanns- und Ratsherrenfamilie Schöning war im 17. Jahrhundert in dem über Lübeck laufenden Fernhandel mit Stockfisch und Hering aus Skandinavien engagiert. 1678 schickte Johann Schöning seinen 21-jährigen Sohn Jürgen Hinrich auf Handlungsreise nach Skandinavien. Die Lübecker Fleute DER ROTE PRINZ, die ihn über die Ostsee bringen sollte, geriet in schweren Sturm, kam aber schließlich mit Schäden davon. Aus Dankbarkeit für seine Rettung stiftete der Sohn der Nikolai-Kirche seiner Heimatstadt einen großen Kronleuchter aus Messing mit der in die Kugel eingravierten Inschrift: *Jürgen Henrich Schöning hat diese Krone zu Gottes Ehren und der Kirchen Zierrath in grosser Wassergefahr verehret 1678*. Eine Plakette zeigt in farbiger Darstellung das dreimastige Schiff mit der Lübecker Flagge über der nochma-



Abb. 7 Nachbau des Schiffsmodells aus dem Haus des Nürnberger Kaufmanns Martin Peller (1603). Höhe 110 cm. (Foto: E. Laska, DSM)

ligen Namensinschrift *Jürgen Hinrich Schöning*.⁴⁵ Damit machte er die Dankesgabe zugleich zu einem anschaulichen Beleg für die Leistungsfähigkeit und Reichweite seines Handelshauses, wobei wir hier einmal genau wissen, dass der inschriftlich genannte Kaufmannssohn selber zu Handelszwecken auf dem dargestellten Schiff gefahren ist.

Ließen sich die bisher behandelten Seeschiffsdarstellungen im Binnenland durch Standort, Inschrift oder Wappen mit Kaufmannsgruppen oder individuellen Kaufleuten einer Handelsstadt in Verbindung bringen, so fehlen diesbezügliche Hinweise an einem aufwändig gestalteten, vergoldeten Silberhumpen (Abb. 8), den der Augsburger Goldschmiedemeister Johann P.



Abb. 8 Teilvergoldeter Silberhumpen, Augsburg um 1700. Höhe 21 cm. (Foto: E. Laska, DSM)

Drentwett um 1700 anfertigte und mit bildlichen Hinweisen auf die Mittelmeerschifffahrt versah.⁴⁶ Augsburg hatte sich im Laufe des 17. Jahrhunderts zum Zentrum der barocken Goldschmiedekunst in Deutschland entwickelt und die älteren Zentren wie Lübeck oder Nürnberg überflügelt. Bereits 1615 arbeiteten 185 Goldschmiede in Augsburg. Geschäftstüchtige Kunsthändler und große Silberhandlungen vermittelten die Aufträge und vertrieben die fertigen Produkte in viele Teile der Welt.⁴⁷ Sehr begehrt waren Becher und Humpen mit Kugelfüßen. Von diesen waren die Becher die bescheidenste Form des kostbaren silbernen Trinkgeräts⁴⁸, die sich dementsprechend auch bei wohlhabenden Handwerksmeistern belegen lassen.⁴⁹ Beide Gefäßformen wurden in unterschiedlichen Größen von relativ einfacher bis besonders aufwändiger Ausführung in hervorragender künstlerischer Qualität zu Tausenden angefertigt und traten als repräsentative Trinkgefäße an die Stelle von Pokalen.⁵⁰ Auf einigen Humpen belegen Wappen, seltener Inschriften deren Beliebtheit bei der bürgerlichen Oberschicht der Kaufleute.⁵¹ Bei dem verbreitetsten Gestaltungsschema gravierte der Goldschmied drei ovale oder runde Medaillons in der einfachsten Ausführung auf die glatte Wand des Korpus, in der nächsten Steigerungsstufe füllte er die Flächen zwischen ihnen mit gravierten Pflanzenranken, Blüten oder Früchten.⁵² Noch prächtiger war der Gesamteindruck, wenn er das Rankenwerk und die Medaillons in plastischer Treibarbeit gestaltete und durch Teilvergoldung auch farbige Akzente setzte. In den Medaillons wurden am häufigsten die Köpfe römischer Imperatoren dargestellt, was die Bürger freier Reichsstädte anscheinend besonders schätzten.⁵³ In Lübeck sind biblische Szenen überliefert⁵⁴, in anderen Städten Jagdszenen sowie festliche Momente im Leben der Oberschicht.⁵⁵ Griechische Götter kamen ebenfalls vor, waren aber meist als Allegorien auf menschliche Tätigkeiten gemeint, so standen etwa Merkur und Minerva auf einem Augsburger Kugelfußbecher von ca. 1700 für Handel und Handwerk.⁵⁶

Innerhalb dieser Gruppe gehört der Humpen des Deutschen Schiffahrtsmuseums zur obersten Qualitätsstufe. Er hat nicht mehr die gestreckten Proportionen des 17. Jahrhunderts, sondern eine im barocken Sinn kraftvolle Form, deren Durchmesser ebenso groß ist wie die Höhe des Korpus. Der geschweifte Henkel mit seinem Rankenornament und der blattförmige Deckelheber sind plastisch aus Silber gegossen. Zwischen den getriebenen Medaillons und auf dem Deckel sind Frucht- und Blütenbuketts und Akanthusranken plastisch herausgetrieben und durch Vergoldung des Untergrunds besonders hervorgehoben. Einzigartig und ohne Parallele sind die jeweils von einem Spruch eingerahmten Medaillons, deren wichtigstes (gegenüber dem Henkel) ein Seestück zeigt (Abb. 9), auf dem ein steinerner Leuchtturm mit brennender Laterne die Einfahrt zu einem Hafen kennzeichnet, von dessen wehrhafter Befestigung links die Ecke einer gemauerten Bastion zu sehen ist.

Häfen sind auf Trinkgefäßen und anderen Gegenständen der Kaufleute häufiger dargestellt.⁵⁷ Auf dem kabbeligen Meer fahren drei Schiffe nach links, von denen die beiden ersten je ein im Mittelmeer übliches Lateinersegel tragen, das letzte deren drei. Über dieser Szene scheint der Vollmond durch die Wolken. Wie im Barock allgemein beliebt, hat auch dieses Bild zwei verschiedene Bedeutungsebenen. Die erste ist die reale Darstellung einer mediterranen Hafeneinfahrt, die dem Betrachter mitteilt, dass der deutschsprachige Eigentümer des Humpens (Handels-) Verbindungen zum Mittelmeer unterhält. Die zweite Bedeutungsebene wird durch den Spruch erschlossen, der das Bild des Leuchtturms als Gleichnis für eine christliche Lebensführung unter dem Zuspruch Gottes auslegt mit den Worten: *Mein Licht beleuchtet den Weg das man recht schiffen mög.* Damit erfüllt dieses Medaillon in typisch barocker Art genau die formalen Vorgaben, die oben bereits für die spätgotischen Schiffsreliefs von Hameln herausgearbeitet wurden: Das Bild steht an bedeutsamer Stelle, kennzeichnet eindeutig durch die Schiffstypen die Region, zu deren Häfen die Handelsbeziehung dargestellt werden soll, und im beige-fügten Spruch bekennt sich der Eigentümer zum christlichen Glauben als Grundlage für seine Seriosität und Vertrauenswürdigkeit auch im Handel.



Abb. 9 Medaillon des Augsburger Humpens mit mediterraner Hafenszene. (Foto: E. Laska, DSM)

Dass damit in der Tat der christliche Glaube, und zwar als katholisches Bekenntnis, herausgestellt werden sollte, zeigt das linke Medaillon, auf dem ein Altar mit einem an vier Ketten schwenkbaren Weihrauchgefäß in einer teilweise schroffen Gebirgslandschaft zu sehen ist (Abb. 10). Wieder deutet der Spruch auf den religiösen Bezug: *Das heilig Feür verzehrt was seine Glot ernehrt*, während die reale Ebene zugleich bildlich mitteilt, dass der Weg zum Mittelmeer über ein Gebirge führt. Aus der Sicht des Augsburger Goldschmiedes sind damit die Alpen gemeint, denn nur über sie kam man vom deutschen Binnenland zum Mittelmeer. Von deutschen Seehäfen aus segelte man um die Zeit zu Schiff ins Mittelmeer.⁵⁸ Der dargestellte mediterrane Hafen ist deshalb am ehesten an Italiens Küste zu suchen.⁵⁹

Dass der Besteller aus dem deutschen Binnenland dabei seine Beziehung nicht nur zu einem mediterranen Hafen, sondern Seefahrt über das Mittelmeer hinweg zeigen wollte, unterstrich er noch einmal mit dem rechten Medaillon, das ähnlich wie der Hamelner Spruch: *Kopmans Got Hat Ebbe und Flot*, die Gefahren anspricht, denen der Handel übers Meer ausgesetzt ist, und zwar wieder in der barocken Weise mit den zwei Bedeutungsebenen. Das Bild zeigt ein



Abb. 10 Medaillon des Augsburger Humpens mit Altar in einer Gebirgslandschaft. (Foto: E. Laska, DSM)

delphinartiges Seewesen in aufgewühlter See vor einem spärlich bewachsenem Küstenstrich mit einem Baumstumpf (Abb. 11), und der Spruch erklärt, weshalb die Seefahrt trotz aller durch ein solches »Monster« veranschaulichten Gefahren nicht bodenloser Leichtsinn war, sondern unternommen wurde im Vertrauen auf Gottes Zuspruch mit den Worten: *Es ist kein Ungeheur dem icn nicht wehr und steur*. Dabei hat sich ein Schreibfehler eingeschlichen; richtig müsste es *ich* statt *icn* heißen.

Insgesamt zeigt der Vergleich mit dem Gildehaus des Hamelner Kopmans, dass der Augsburger Humpen trotz des Zeitunterschiedes von zweihundert Jahren in allen relevanten Punkten nach dem gleichen Verhaltensmuster anspruchsvoller kaufmännischer Repräsentation gestaltet wurde. Berücksichtigt man weiter die hohe Qualität der Goldschmiedearbeit und die Wertschätzung des Humpens als repräsentativste Gefäßform der Zeit um 1700 gerade bei der kaufmännischen Oberschicht, so lässt sich auch ohne Wappen oder Namensinschrift mit großer methodischer Sicherheit ein Kaufmann erschließen, der mit diesem Humpen auf repräsentative Weise die Reichweite seines Handels demonstrieren wollte. Sein Wohnsitz lässt sich wegen der weit-



Abb. 11 Medaillon des Augsburger Humpens mit Meeresungeheuer. (Foto: E. Laska, DSM)

räumigen Verbreitung Augsburger Goldschmiedearbeiten nur durch die Sprüche auf das deutsche Sprachgebiet und durch das Gebirgsbild auf das Binnenland nördlich der Alpen eingrenzen und darin am ehesten auf eine unbekannte Stadt mit zumindest einem katholischen Bevölkerungsanteil in Süddeutschland, der Schweiz oder Österreich mit engen Handelsbeziehungen nach Italien.

Seit ca. 1680 konnten die Hütten des Riesengebirges böhmisches und schlesisches Kreideglas bei großer Klarheit und Durchsichtigkeit dickwandig genug herstellen, um den tiefen Schliff und Schnitt zuzulassen, der die Oberfläche der Glaswandung lichtbrechend auflöste. Als billiges Rohprodukt verließ das noch unbearbeitete Gefäß die Glashütte, um unter den Händen des Glasschneiders zum hochwertigen Kunstwerk zu werden und zusätzlich zu den Pokalen der Goldschmiede mit neuen, eigenen Reizen zur Prachtentfaltung festlicher Tafeln beizutragen.⁶⁰ Diese Voraussetzungen erfüllt aufs Beste ein gläserner Walzenkrug des Deutschen Schiffahrtsmuseums, der um die Mitte des 18. Jahrhunderts in Schlesien gefertigt wurde.⁶¹ Mit einer von Rokoko-Ornament umgebenen Schiffsszene in Mattschnitt, den seitlich anschließenden Zonen mit geblänkten Kugeln, den Facetten am Fuß und der Vergoldung des Lippenrandes ist das gesamte Repertoire zeitgenössischer Glaskunst aufgeboden, um der an sich einfachen Gefäßform das reiche Formenspiel einer plastisch bewegten Oberfläche zu geben (Abb. 12).⁶² Der Besitzer ist deshalb in gehobenen Gesellschaftsschichten zu suchen.

Inhaltlich wurden die Gefahren der Seefahrt dargestellt, aber nicht wie auf dem Humpen von ca. 1700 durch ein phantastisches Seeungeheuer, sondern als realistische Schiffahrtsszene: Man sieht einen Dreimaster mit wild flatternden Segeln; eine entsprechend aufgewühlte See vermochte der Glasschleifer allerdings nicht überzeugend darzustellen. Auch hat er im Gegensatz zu den bisher behandelten Gegenständen keinen real existierenden Schiffstyp der Zeit wiedergegeben, denn zu dem dargestellten Geschützdeck, das nur die großen Handelsschiffe der Über-



Abb. 12 Gläserner Walzenkrug aus Schlesien um 1750. Höhe 14 cm. (Foto: E. Laska, DSM)

seefahrt sowie Konvoischiffe hatten, hätte er eine Takelage nicht nur mit Großsegeln, sondern mindestens noch mit Marssegeln zeigen müssen (vgl. Abb. 4b und 5). Offenbar konnte er seinen Auftraggeber mit einem nicht mehr an der Realität ausgerichteten, sondern der Tradition entnommenen bloßen Bildtopos eines wehrhaften Seeschiffes zufriedenstellen. Wie im Barock behält er aber die zwei Bedeutungsebenen des Schiffsbildes bei: Einerseits zeigt er real ein großes Handelsschiff im Sturm, andererseits deutet er mit dem darüber stehenden Spruch im zeitgenössischen Versmaß des Alexandriners dieses Schiff als Symbol für den Lebensweg des Auftraggebers: *Mein Schiff der Redlichkeit stößt allendhalben an / weil es nicht nach dem Wind der Falschheit Schifffen kann.* Damit wird die für den Kaufmann so entscheidende Vertrauenswürdigkeit immer noch zentral zum Ausdruck gebracht, so dass dieser aufwändig gestaltete Krug sicher ebenfalls für einen Kaufmann angefertigt wurde.⁶³

Dennoch sind die großen Unterschiede zu dem nur ein halbes Jahrhundert älteren Silberhumpen nicht zu übersehen. Wo der Humpen die Vertrauenswürdigkeit nur indirekt durch den Hinweis auf den christlichen Glauben andeutet, spricht die Inschrift des Glaskruges die Redlichkeit des Kaufmanns direkt aus und beteuert zusätzlich, dass keine Falschheit im Spiel ist, verzichtet aber auf die Berufung auf den christlichen Glauben als Maßstab, auf den sich jeder Kunde berufen kann. Stattdessen wird als Prüfstein für den Wahrheitsgehalt der Aussage der Blick auf das Geschäftsleben des Kaufmanns angeboten mit der etwas larmoyanten Wendung, dass sein Lebensschiff überall anstößt. Unverkennbar macht sich in der Wendung zum Diesseitigen und zu rational nachprüfbar Aussagen der Einfluss der Aufklärung bemerkbar, von dem auf dem Humpen von ca. 1700 noch nichts zu spüren war. Zugleich erstarrt das Schiffsbild zum bloßen Topos. Daran wird erstmals ein Trend sichtbar, der in der Folgezeit zu fortschreitender inhaltlicher Entleerung der einst so lebensvollen Selbstdarstellung der Kaufleute durch Bildzeichen führen wird.

Leider fehlt auch auf dem Glaskrug jeder Hinweis auf Person und Wohnort des Kaufmanns, so dass schwer zu entscheiden ist, ob er im Binnenland wohnte oder in einem Seehafen. Vielleicht hilft die Beobachtung weiter, dass sich die Kaufleute in den Seehäfen, wenn sie überhaupt ein Seeschiff in ihre Repräsentation einbezogen, durch unterscheidende Zusätze vom Seeschiffs-Logo der Schiffer eindeutig abzuheben suchten, z.B. durch den Namen des von ihnen bereederten Schiffes⁶⁴, durch Inschriften wie *Floreat Lübeca*, *Floreat Commercium*⁶⁵, durch Hafenszenen und die Figur Merkurs⁶⁶ oder durch bildliche oder schriftliche Hinweise auf den Walfang.⁶⁷ Da entsprechende Zusätze auf dem Glaskrug fehlen und das Schiff fehlerhaft dargestellt ist, ein kaufmännischer Auftraggeber aber durch die Redlichkeitsinschrift feststeht, spricht die Wahrscheinlichkeit für dessen Wohnsitz im Binnenland.

Als letztes Objekt aus der Sammlung des Deutschen Schiffahrtsmuseums ist für das hier zu behandelnde Thema eine bemalte Takelure von 1851 anzuführen, die laut Inschrift der Firma F. Wolff und Sohn mit Sitzen in Karlsruhe und Vienne gehörte (Abb. 13).⁶⁸ Dieses für ein Binnenschiff des Oberrheins angefertigte, mit einer Handkurbel zu betätigende Nebelhorn ist allseits bunt bemalt, oben und unten umlaufend mit einer beschnitzten und bemalten Zierleiste versehen und trägt unter der Schallöffnung das aus Gelbguss gefertigte Relief eines Dreimasters unter vollen Segeln und mit geschlossenen Stückpforten. Seeschiffe des dargestellten Typs mit hohen Kastellen waren um 1850 schon mehr als ein Jahrhundert nicht mehr in Fahrt. Weshalb dieses durch seine plastische Gestaltung dominante Schmuckelement dennoch in das Bildprogramm aufgenommen wurde, geht aus der Firmengeschichte hervor. Gottlob Friedrich Wolff (1803-1864) war Hoftheaterfriseur in Karlsruhe, betrieb aber zugleich einen so ausgedehnten Handel mit Parfümerie- und Feinseifenwaren, dass er dafür ein eigenes Binnenschiff zur Fahrt auf Rhein und Rhein-Rhône-Kanal bis Vienne anschaffte, das er 1851 mit der Takelure ausrüstete. Seinen Sohn Friedrich Wolff (1833-1920) hatte er schon mit 18 Jahren zum Teilhaber

gemacht und mit der Wahrnehmung der Firmeninteressen in Frankreich (Vienne) betraut. Der Sohn erwies sich als rühriger Unternehmer und begnügte sich nicht mit der bloß vermittelnden Handelstätigkeit, sondern ging zur eigenen Herstellung über und gründete 1857 zusammen mit seinem Vater in Karlsruhe die Parfümerie- und Feinseifenfabrik Wolff & Sohn, die vor allem durch ihr Produkt »Kaloderma« bekannt geworden ist. Das stark expandierende Unternehmen nutzte für seinen Vertrieb das sich seit seiner Gründung immer mehr ausbreitende Eisenbahnnetz, so dass das Binnenschiff mit der Takelure nicht mehr benötigt wurde.

Mit deren Bildprogramm zeigte der »Newcomer« auf dem Markt sein Profil noch vor dem Einstieg in die Produktion: Auf seine spezifischen Handelswaren wies er in der bereits seit Jahrzehnten eingeführten Biedermeierart durch überall dargestellte Gebinde duftender Blumen und eine Flora auf der Hauptschauseite hin (Abb. 14). Zugleich griff er auf das inzwischen zu einer griffigen Bildformel erstarrte alte Schiffszeichen der Kaufleute des Binnenlands zurück und bezog es so in die Komposition ein, dass es als einziges plastisches Element besonders ins Auge fiel, um sich damit an die Gruppe der traditionsreichen Unternehmen des weit reichenden Fernhandels anzuschließen. Auf den das Schiffszeichen erläuternden Spruch, wie er noch im 18. Jahrhundert üblich war, verzichtete er völlig, stellte aber deutlich Namen und Sitze des Handelsunternehmens heraus, was wiederum in den vorigen Jahrhunderten nicht für nötig erachtet wurde.



Abb. 13 Bemalte Takelure der Firma F. Wolff & Sohn, Karlsruhe 1851. Höhe 36,5 cm. (Foto: E. Laska, DSM)



Abb. 14 Flora in einer Blumenschaukel auf der Schauseite der Takelure. (Foto: E. Laska, DSM)

Daran wird erstmals ein Verhaltensmuster erkennbar, mit dem sich viele neue Handelsfirmen besonders häufig seit der Gründerzeit auch in Seehafenstädten selbst darstellten, ohne noch auf eine Unterscheidung zum Zunftzeichen der Schiffer Wert zu legen. Eine Bremer Kontormappe des frühen 20. Jahrhunderts sei dafür als Beispiel gezeigt (Abb. 15).⁶⁹ Die mit der Einführung der Gewerbefreiheit spätestens 1868 verbundene Auflösung der Gilden und Zünfte ließ auch das Bewusstsein für die feinen Unterschiede ihrer Zeichen erlöschen. Als man sich um 1900 im öffentlichen Raum wieder mit Bildern zeitgenössischer Schiffe präsentierte, wurde damit nicht mehr eine gesellschaftliche Gruppe charakterisiert, sondern der nationale Stolz auf Spitzenleistungen der eigenen Industrie demonstriert.⁷⁰

Die wenigen Objekte des Deutschen Schiffahrtsmuseums vermitteln durch ihre Verschiedenartigkeit, aufwändige Gestaltung und zeitliche Streuung ein repräsentatives Bild von der Entwicklung kaufmännischer Repräsentation durch Bilder von Seeschiffen im Binnenland. Mit ihnen wollte der betreffende Kaufmann jeweils sich selbst anschaulich als Angehörigen jener bürgerlichen Oberschicht darstellen, die durch ihre weit reichenden Handelsverbindungen der Allgemeinheit wichtige Dienste leistete. Deshalb legte der Kaufmann großen Wert darauf, das Fahrgebiet des dargestellten Schiffes möglichst genau zu kennzeichnen. Die Objekte des Deutschen Schiffahrtsmuseums zeigen Handelsverbindungen von Hameln über flandrische Häfen bis ins Mittelmeer und zu Portugals Übersee-Stationen (Abb. 4), von Nürnberg über Lübeck in die Ostsee (Abb. 7) und von Süddeutschland über die Alpen zur Mittelmeerschiffahrt (Abb. 9). Die Seeschiffsdarstellungen wurden nach dem allgemein gültigen Verhaltensmuster auf zweierlei Weise angebracht: Einerseits setzten die Kaufleute damit an Hausfassaden von ca. 1500 bis zum späten 19. Jahrhundert ihre Akzente im öffentlichen Raum wichtiger Straßen und Plätze. Das Deutsche Schiffahrtsmuseum besitzt mit den beiden Hamelner Seeschiffsreliefs von ca. 1500 (Abb. 4) die ältesten erhaltenen Belege für diesen Fassadenschmuck. Andererseits statteten die Kaufleute des Binnenlandes in ihren privaten Räumen während des gleichen Zeitraums



Abb. 15 Lederne Kontormappe eines Bremer Kaufmanns, frühes 20. Jahrhundert. 39,5 x 30 x 2,5 cm.
(Foto: E. Laska, DSM)

besonders prächtige Trinkgefäße entsprechend aus, um damit an festlicher Tafel ihre Gäste zu beeindrucken (Abb. 8-12). Daneben ließen manche Kaufleute ihrer Phantasie aber auch freieren Lauf und befriedigten ihren Ehrgeiz zur Selbstdarstellung durch jeweils – zumindest im Binnenland – einzigartige Gegenstände, so Martin Peller 1603 in Nürnberg durch ein großes Schiffsmodell (Abb. 7) oder Friedrich Wolff 1851 in Karlsruhe durch eine aufwändig bemalte Takelure (Abb. 13).

Auch wenn die vorgestellten Gegenstände von so unterschiedlichen Handwerkern wie Schnitzern, Goldschmieden, Glasschneidern und Malern gestaltet wurden, zeichnet sich an ihnen klar der Stilwandel von der Spätgotik über Barock und Rokoko bis zum Biedermeier ab. Ebenso deutlich spiegeln die Inschriften den Wandel der Geisteshaltung, wobei die Kaufleute bis zum Rokoko einschließlich großen Wert darauf legten, ihre Redlichkeit als Voraussetzung ihrer Kreditwürdigkeit zum Ausdruck zu bringen: In der Spätgotik erläuterten die Sprüche die reale Bedeutung der Bilder in einprägsamen Formeln und drückten zugleich die religiöse Bindung der Kaufleute aus. Im Barock sprachen sie zusätzlich zu der realen Bildaussage noch eine zweite Bedeutungsebene an, in der das Bild zum Gleichnis für religiös zu bewältigende Lebenssituationen wurde. Im Rokoko wurden die beiden Bildebenen zwar beibehalten, blieben aber unter dem Einfluss der Aufklärung im Diesseitigen. Damit verloren aber die Sprüche ihre bisherige verbindliche Funktion, so dass unser Beispiel aus dem Biedermeier ganz darauf verzichten konnte. Mit der Auflösung der Gilden und Zünfte bis 1868 verloren auch die Bildzeichen ihre Verbindlichkeit.

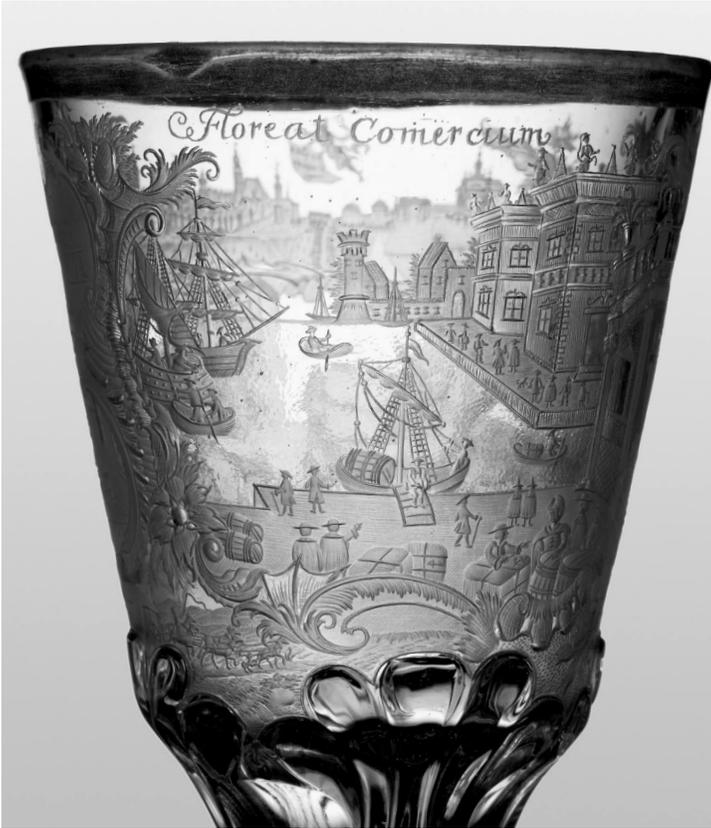


Abb. 16 Hauptschau-
seite des gemäß
Inschrift und Bildpro-
gramm von den Tuch-
händlern von Hirsch-
berg in Schlesien in
Auftrag gegebenen
Gaspokals von ca.
1750/1760. (Collection
of The Corning Museum
of Glass, Corning, NY,
USA; gift of the Ruth
Bryan Strauss Memorial
Foundation)

Anmerkungen:

- 1 Da die Inschriften kein Baujahr angeben, wird das Haus nach der Entwicklung des Hamelner Fachwerkbaus auf ca. 1500 datiert: August Ortwein u. August Scheffers: Hameln. Deutsche Renaissance. Eine Sammlung von Gegenständen der Architektur, Decoration und Kunstgewerbe in Original-Aufnahmen. Leipzig, Wien, Berlin um 1870, Bl. 10. – W. Rothert: Aus alter Zeit in Hameln. Hameln 1871, S. 25. – Albert Neukirch: Hamelner Renaissance. Vom Schicksal einer niedersächsischen Stadtkultur. Hameln 1950, S. 31 mit Abb. S. 33. – Genau die gleichen Details des Fachwerkbaus und seiner Zierelemente hat in Hameln das laut Inschrift 1505 erbaute Fachwerkhaus in derselben Bäckerstr. Nr. 21: Heinrich Spanuth: Baudenkmäler und historische Stätten in Hameln. Ein Führer durch die Rattenfängerstadt. 5. Aufl. 1976, S. 29. – Datierung ins frühe 16. Jh.: Detlev Ellmers: Das Schiff als Zeichen in Mittelalter und Früher Neuzeit. Bürgerliche Selbstdarstellung im Flußgebiet der Weser. In: DSA 19, 1996, S. 221-252, hier S. 230.
- 2 A. Neukirch 1950 (wie Anm. 1), Abb. S. 33.
- 3 Wilhelm Hansen u. Herbert Kraft: Fachwerk im Weserraum. Hameln 1980, S. 96-98.
- 4 Karl Lachner: Die Holzarchitektur Hildesheims. Hildesheim 1882, S. 37-39 mit Tafel X, Haus Eckemeckerstraße Nr. 1254.
- 5 A. Ortwein / A. Scheffers um 1870 (wie Anm. 1), Tafel 10.
- 6 K. Lachner 1882 (wie Anm. 4), S. 40-42 mit Tafel XI.
- 7 Hartwig Beseler (Hrsg.): Kunst-Topographie Schleswig-Holstein. Neumünster 1969, S. 145 mit Abb. S. 144 (= Lübeck, Mengstraße 25).
- 8 Günter Hammerschmidt: Häuser mit Hauszeichen in der ehemaligen Altstadt von Magdeburg, Magdeburg 2004, S. 130.
- 9 Deutsches Schiffahrtsmuseum, Inv. Nr. I/575a-b/73. Im Kunsthandel war die Herkunft der Reliefs nicht mehr bekannt; erst 1977 konnte das Haus, zu dem die Teile einst gehörten, von Gert Schlechtriem (DSM) identifiziert werden mit Unterstützung durch Ernst Spanuth, Hameln, dem auch an dieser Stelle für seine Hilfe gedankt sei. – Das Hirschrelief, die Oberzone des Portals und einige Knaggen gelangten in das Museum Hameln: Heinrich Spanuth: Ein verlorener Renaissancebau. Das »Koopmanshus« an der Bäckerstraße in Hameln. In: Die Weser-Zeitung vom 8.5.1954.

- 10 Richard W. Unger: *The Ship in the Medieval Economy 600-1600*. London, Montreal 1980, S. 176f. – Hermann Kellenbenz: *Aufstieg und Krise des Hafens von Antwerpen (bis 1650)*. In: Heinz Stooß (Hrsg.): *See- und Flußhäfen vom Hochmittelalter bis zur Industrialisierung*. Köln, Wien 1986, S. 141-159, hier S. 159f.
- 11 Meine eigene Typenzuweisung, D. Ellmers 1996 (wie Anm. 1), muss ich korrigieren: es ist keine Galeone, sondern deren Vorläufer, das kleinere Nao. Vgl. Alfred Dudsus u. Ernest Henriot: *Das Schiffstypenlexikon*. Berlin u. Hamburg 1983, S. 188 mit Abb. S. 209.
- 12 H. Kellenbenz 1986 (wie Anm. 10), S. 150-152.
- 13 Deutsches Schiffahrtsmuseum, Inv. Nr. I/7254/95. – Ekhart Berckenhagen: *Pieter van de Velde vor dem Hintergrund flämischer Marinemalerei des 15. bis 18. Jahrhunderts*. In: DSA 18, 1995, S. 187-206, hier S. 187f. mit Abb. 1.
- 14 Detlev Ellmers: *Hansische Selbstdarstellung im Siegelbild*. In: Rolf Hammel-Kiesow u. Michael Hundt (Hrsg.): *Das Gedächtnis der Hansestadt Lübeck. Festschrift für Antjekathrin Graßmann zum 65. Geburtstag*. Lübeck 2005, S. 413-425, hier S. 423.
- 15 Leopold Schmidt: *Zunftzeichen. Zeugnisse alter Handwerkskunst*. München 1979, Kat. Nr. 44. – In Hamelns Nachbarschaft: Rainer Pape: *Das Städtische Museum Herford. Ein Führer durch die Sammlungen*. Herford 1976, S. 56.
- 16 D. Ellmers 1996 (wie Anm. 1), Abb. 4b; 22; 27; 28 u. 33.
- 17 A. Ortwein / A. Scheffers um 1870 (wie Anm. 1), Bl. 10.
- 18 Ebd. – W. Rothert 1871 (wie Anm. 1), S. 26
- 19 Georg Steinhausen: *Kaufleute und Handelsherren in alten Zeiten*. Leipzig 1899, S. 62.
- 20 Wilhelm Brockmann u. Fritz Seifert: *Hamelner Bilderbogen*. Hameln 1969, Abb. 40, zweiter Ständer von links.
- 21 Den Hinweis auf diesen Pokal und die Erlaubnis zur Abbildung der Schauseite verdanke ich Herrn Dr. Dedo von Kerssenbrock-Krosigk vom Corning Museum of Glass, Corning, USA.
- 22 Herbert Ewe: *Schiffe auf Siegeln*. Bielefeld, Berlin 1972. – D. Ellmers 2005 (wie Anm. 14), S. 416-419.
- 23 Detlev Ellmers: *Wie realistisch ist das Goldene Schiff? Schiffbaugeschichtliche Anmerkungen zu einem Tafelaufsatz*. In: Hans-Jürgen Vogtherr (Hrsg.): *Das Goldene Schiff von Uelzen. Vergangenheit und Gegenwart eines Wahrzeichens*. Uelzen 1995, S. 27-41.
- 24 Konrad Köstlin: *Schiffsschenkungen in protestantischen Kirchen. Von ständischer Repräsentation zum Symbol lokaler Identität*. In: DSA 11, 1988, S. 291-302.
- 25 Wallfahrtskirche: Georg Piltz: *Kunstführer durch die DDR*. Leipzig, Jena, Berlin 1972, S. 458. – Wolfgang Steusloff: *Das Ebersdorfer Koggenmodell von 1400*. In: DSA 6, 1983, S. 189-207.
- 26 Detlev Ellmers: *Alltag am Koggen – nach Bildern, Funden und Texten*. In: Gabriele Hoffmann u. Uwe Schnall (Hrsg.): *Die Kogge. Sternstunde der deutschen Schiffsarchäologie. (= Schriften des DSM 60)*. Hamburg 2003, S. 162-193, hier S. 184.
- 27 *Schätze und Meilensteine deutscher Geschichte aus dem Germanischen Nationalmuseum in Nürnberg*. Nürnberg 1997, S. 64f.
- 28 Kurt Gerda: *Hansestadt im Seewind*. Bielefeld. Leopoldshöhe 1997, S. 12-14.
- 29 Eva-Ursula Peterreit: *Bad Schandau. Die Stadt und ihre Geschichte*. Berlin 1993, S. 5f. mit Abb.
- 30 Kreismuseum Schönebeck/Elbe.
- 31 *Auf dem Stein von Christoph Lütkemann (1669-1733) in der St. Blasius-Kirche und auf einem weiteren Stein vom Friedhof am oberen Tor, aufgestellt am Aussichtsturm auf der Tilly-Schanze*.
- 32 Reinhold Böhm: *Der Füssener Totentanz und die Lechtaler Totentänze in Breitenwang, Elbigenalp und Elmen. Füssen 1984*, S. 20.
- 33 Gerd Betz: *Glückliches Biedermeier*. Braunschweig 1964, Taf. 4.
- 34 *Gent und ihre Schönheiten*. Brüssel 1983, S. 21.
- 35 Wolfgang Rudolph: *Das Schiff als Zeichen. Bürgerliche Selbstdarstellung in Hafenorten. (= Schriften des DSM 24)*. Hamburg 1987, Abb. 32 (Lübeck); Abb. 50 (Stettin); Abb. 33 (Bremen).
- 36 *Lithographie aus den Bremer Seefahrtsbüchern des 19. Jh.* Archiv des Deutschen Schiffahrtsmuseums.
- 37 Heinrich Rahden: *Die Schiffe der Rostocker Handelsflotte*. Rostock 1941, Abb. ohne Paginierung.
- 38 W. Rudolph 1987 (wie Anm. 35), Abb. 68.
- 39 Vgl. D. Ellmers 1996 (wie Anm. 1), Abb. 4b; 22; 27; 28 u. 33.
- 40 Ebd., S. 234f.
- 41 *Germanisches Nationalmuseum Nürnberg. Führer durch die Sammlungen*. München 1977, S. 116. – Werner Jaeger: *Das Peller-Modell von 1603*. Rostock, Bielefeld, Berlin 1973.
- 42 *Von West nach Ost: J. M. G. van der Poel: Schiepsmodellen in Nederlandse kerken*. Enkhuizen 1987. – Hans Szymanski: *Schiffsmodelle in niedersächsischen Kirchen*. Göttingen 1966. – Anngret Pods u. Wermund Bendtsen: *»Votivschiffe« im Königreich Dänemark und in den ehemaligen Herzogtümern Schleswig und Holstein*. Rendsburg 1988. – Wolfgang Steusloff: *Votivschiffe. Schiffsmodelle in Kirchen zwischen Wismarbucht und Oderhaff*. Rostock 1981.
- 43 Hartmut Müller: *Die Schiffsmodelle der oberen Rathaushalle. Ein historischer Exkurs*. In: *Bankhaus Neelmeyer, Bremen, Jahresbericht 1993*, S. 3-17 (die Modelle hingen bis 1811 im Schütting, dem Haus der Kaufmannschaft). – Gustav Lindtke: *Die Schiffergesellschaft zu Lübeck*, Lübeck 1977, S. 60-64.
- 44 Deutsches Schiffahrtsmuseum, Inv. Nr. I/3554/85.

- 45 K. Gerdau 1997 (wie Anm. 28), S. 21-23.
- 46 Mit Hilfe der Waldemar-Koch-Stiftung, Bremen, der auch an dieser Stelle herzlich gedankt sei, konnte das Deutsche Schiffahrtsmuseum diese einzigartige Goldschmiedearbeit 2001 im Münchener Kunsthandel erwerben. Inv. Nr. I/9357B/01.
- 47 Günter Schade: Deutsche Goldschmiedekunst. Leipzig 1974, S. 174.
- 48 Bettina Zöller-Stock: Silberne Pracht und tiefere Bedeutung. Willkomm-Pokale, Humpen und Becher im St. Annen-Museum. In: Gerhard Gerkens und Antjekathrin Graßmann (Hrsg.): Lust und Last des Trinkens in Lübeck. Lübeck 1996, S. 108-117, hier S. 114.
- 49 Dagmar Thormann: Zunftzinn und Zunftsilber im Germanischen Nationalmuseum. Nürnberg 1991, S. 148-150.
- 50 G. Schade 1974 (wie Anm. 47), S. 199f.
- 51 Max Hasse: Lübecker Silber 1450-1800. Lübeck 1965, Kat. Nr. 139. – B. Zöller-Stock 1996 (wie Anm. 48) S. 110 und 114.
- 52 Goldschmiedekunst von der Renaissance bis zum Klassizismus aus einer Lübecker Privatsammlung. (= Kulturstiftung der Länder – Patrimonia 204). Lübeck 2001, Kat. Nr. 7; 9; 24.
- 53 D. Thormann 1991 (wie Anm. 49), S. 148-150.
- 54 Goldschmiedekunst 2001 (wie Anm. 52), Abb. 3 und Kat. Nr. 24.
- 55 Werner Piechocki: Die Halloren. Geschichte und Tradition der »Salzwirkerbruderschaft im Thale zu Halle«. Leipzig 1981, Abb. 74-78.
- 56 Kestner-Museum, Hannover, Inv. Nr. 1957/82.
- 57 Z.B. auf einem gläsernen Deckelpokal von 1750/60 mit der Inschrift Floreat Commercium: Christian L. Küster: Glas im Altonaer Museum. In: Altonaer Museum Jahrbuch 1973, S. 9-68, hier S. 11. – Häfen von Hamburg und Amsterdam mit Neptun und Merkur auf einer Tabakdose (um 1760) des Deutschen Schiffahrtsmuseums, Inv. Nr. I/9003/00. Vgl. auch Anm. 21 und 66.
- 58 Walther Vogel: Beiträge zur Statistik der deutschen Seeschifffahrt im 17. und 18. Jahrhundert. In: Hansische Geschichtsblätter 33, 1928, S. 110-152.
- 59 Vgl. dazu Uta Lindgren: Alpenübergänge von Bayern nach Italien 1500-1800. Landkarten – Straßen – Verkehr. München 1986.
- 60 Fritz Kämpfer: Becher, Humpen, Pokale. Leipzig 1977, S. 120f.
- 61 Das Altonaer Museum besitzt einen in allen Details des Glasschnitts ähnlich gestalteten schlesischen Glaspokal der Mitte des 18. Jh., der in gleicher Schrift einen Spruch ebenfalls im Versmaß des Alexandriners trägt (Inv. Nr. 1967/677). C. L. Küster 1973 (wie Anm. 57), S. 11.
- 62 Deutsches Schiffahrtsmuseum, Inv. Nr. I/8665/99, Höhe 14 cm. Den Erwerb aus dem Münchener Kunsthandel ermöglichte eine großzügige Spende von Dr. Henning Hübner, Bremerhaven, dem wir auch an dieser Stelle herzlich danken.
- 63 Dass in der Tat steilwandige Glaskrüge dieser Größenordnung für Kaufleute angefertigt wurden, geht aus der Inschrift Floreat Commercium eines solchen 16,4 cm hohen Kruges von 1753 mit Lübecker Stadtansicht hervor. Max Hasse: Lübeck Sankt Annen-Museum. Bilder und Hausgerät. Lübeck 1969, Kat. Nr. 447.
- 64 Detlev Ellmers: Ein Silberbecher und Stapellauffeiern der Frühen Neuzeit. In: DSA 26, 2003, S. 261-272, hier Abb. 1 und 4.
- 65 M. Hasse 1969 (wie Anm. 63), Kat. Nr. 440.
- 66 Gisela Haase: Glas – um 1700 bis um 1800 aus den Beständen des Museums für Kunsthandwerk Dresden. Dresden 1984, Kat. Nr. 85 mit Verweis auf weitere Literatur.
- 67 Glaspokal des Deutschen Schiffahrtsmuseums aus der Sammlung Bruns, Inv. Nr. I/989/00/21
- 68 Deutsches Schiffahrtsmuseum, Inv. Nr. I/8524/98, erworben 1998 von einem niederländischen Vorbesitzer mit Hilfe der Waldemar-Koch-Stiftung, der dafür auch an dieser Stelle unser Dank gebührt. – Detlev Ellmers u. Uwe Schnall: Eine verzierte Takelure aus dem Jahr 1851. In: DSA 24, 2001, S. 477-487.
- 69 Deutsches Schiffahrtsmuseum, Inv. Nr. I/6180/93, erworben 1993 im Bremer Kunsthandel.
- 70 So in Bremerhaven an der alten Geestebücke von 1904 mit dem Relief des Schnelldampfers KAISER WILHELM II, zu der Zeit Träger des Blauen Bandes.

Sea-Going Vessels Used Inland as Merchant Symbols

Summary

The variety, elaborate design and differing time periods of the few objects in the German Maritime Museum provide a good idea of the development of merchant representation by means of pictures of sea-going ships inland. With them, the merchant in question wanted to portray himself as a member of the wealthy classes that did society an important service with their far-reaching trade connections. This is why the merchant placed high importance on marking the regions plied by the ship depicted as accurately as possible. The exhibits in the German Maritime Museum show trade connections from Hamelin via Flemish harbours as far as the Mediterranean and Portugal's bases overseas (fig. 4), from Nuremberg via Lübeck to the Baltic (fig. 7) and from South Germany via the Alps to Mediterranean shipping (fig. 9).

In accordance with the generally accepted behaviour of that time, the pictures of ships were applied in two ways. Firstly, the merchants used such depictions on house facades from ca. 1500 until the late nineteenth century in order to make their mark in public spaces, on important streets and squares. The German Maritime Museum possesses the oldest surviving proof of this facade ornamentation in the shape of the two reliefs of sea-going ships from Hamelin, dating from ca. 1500 (fig. 4). Secondly, during the same period the inland merchants decorated their private chambers with especially fine drinking vessels in order to impress their guests at banquets (figs. 8-12).

At the same time, merchants gave free rein to their imagination and sometimes satisfied their self-representation ambitions (inland at least) with very unusual objects: One such was Martin Peller in Nuremberg in 1603, with his large model ship (fig. 7), or Friedrich Wolff in Karlsruhe in 1851, with his elaborately painted rigging (fig. 13).

Even though the objects presented were designed and created by craftsmen as varied as wood-carvers, goldsmiths, glass-cutters and painters, they clearly reveal the stylistic development from Late Gothic to the Biedermeier style via Baroque and Rococo. The inscriptions reveal attitudes just as clearly: The merchants up to the Rococo era, for instance, attached great importance to eloquence as being a prerequisite for expressing creditworthiness. During the Late Gothic era the inscriptions conveyed the actual importance of the pictures in easy-to-remember formulae, simultaneously expressing the religious affiliations of the merchants in question. In the Baroque era the picture's actual message was accompanied by a second level of significance in which the picture became a parable for life situations that could only be overcome by religion. In the Rococo period these two levels were retained but remained under the secular influence of the Enlightenment. In the process, however, the inscriptions lost their previously binding function, so that the example shown from the Biedermeier period could dispense with such an inscription entirely. By 1868, when the guilds had been dissolved, the pictorial symbols also lost their significance.

Les représentations de navires à l'intérieur des terres, à titre d'enseignes des marchands

Résumé

Par leur hétérogénéité, leur exécution virtuose et leur dissémination à travers les époques, les quelques objets d'art du Deutsches Schiffahrtsmuseum transmettent une image évocatrice du développement auquel fut sujette la représentation des marchands, et ceci grâce à des navires à l'intérieur du pays. Grâce à eux, le marchand concerné voulait rendre manifeste son appartenance à cette couche supérieure de la bourgeoisie qui, par ses relations de commerce très étendues, rendait à la collectivité de grands services. C'est pourquoi le marchand tenait énormément à une désignation la plus précise possible des régions traversées par le navire représenté. Les objets d'art du Deutsches Schiffahrtsmuseum témoignent des relations commerciales allant de Hameln aux ports de la Flandre, jusqu'à la Méditerranée et les stations d'outre-mer du Portugal (ill. 4), de Nuremberg à Lubeck sur la Baltique (ill. 7) et de l'Allemagne du Sud à travers les Alpes jusqu'à la navigation en Méditerranée (ill. 9).

Les représentations de navires furent exposées de deux façons, selon un schéma de conduite usuel, l'une publique, l'autre privée. D'un côté, les marchands, à partir d'environ 1500 jusqu'à la fin du XIX^e siècle, apposaient ainsi leur griffe, les projetant de cette manière sur l'espace public de rues et places importantes. Le Deutsches Schiffahrtsmuseum possède les plus anciens témoignages de cette décoration de façades, il s'agit des deux reliefs de Hameln, datant d'environ 1500 (ill. 4). D'autre part, au cours de la même époque, les marchands de l'intérieur du pays faisaient décorer de magnifiques récipients à boire pour leur sphère privée, afin d'impressionner leurs hôtes au cours de banquets (ill. 8-12).

À côté de cela, certains marchands laissaient libre cours à leur fantaisie et donnaient satisfaction à leur besoin de paraître, grâce à des objets uniques, tout du moins à l'intérieur du pays, comme par ex. Martin Peller en 1603 à Nuremberg, grâce à un grand modèle de navire (ill. 7), ou Friedrich Wolff en 1851 à Karlsruhe, grâce à une corne de brume richement peinte (ill. 13). Même si les objets présentés ont été réalisés par des artisans aussi différents que des sculpteurs sur bois, des orfèvres, des graveurs sur verre et des peintres, ils font clairement preuve du changement de style, allant de la fin du gothique jusqu'à l'époque baroque, en passant par le rococo et le style Biedermeier. Tout aussi clairement, les inscriptions reflètent le changement des mentalités, les marchands jusqu'à la fin du rococo tenant particulièrement à exprimer leur honnêteté comme garantie de leur crédibilité: durant la fin du gothique, les inscriptions expliquaient par des formules marquantes la réelle signification des images et exprimaient en même temps l'engagement religieux des marchands. À l'époque baroque, elles évoquaient de surcroît un autre niveau de signification dans lequel l'image équivalait à une situation de la vie qu'il fallait surmonter avec l'aide de la religion. À l'époque rococo, les deux niveaux furent conservés, restant toutefois, sous l'influence des Lumières, dans l'ici-bas. Les inscriptions perdirent ainsi leur fonction contractuelle, si bien que l'exemple cité de l'époque Biedermeier put totalement y renoncer. À la dissolution des guildes et des corporations jusqu'en 1868, les signes iconographiques perdirent également leur signification contractuelle.