

## Eine verzierte Takelure aus dem Jahr 1851

Schnall, Uwe; Ellmers, Detlev

Veröffentlichungsversion / Published Version

Zeitschriftenartikel / journal article

### Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Schnall, U., & Ellmers, D. (2001). Eine verzierte Takelure aus dem Jahr 1851. *Deutsches Schifffahrtsarchiv*, 24, 477-487. <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-52437-9>

### Nutzungsbedingungen:

Dieser Text wird unter einer Deposit-Lizenz (Keine Weiterverbreitung - keine Bearbeitung) zur Verfügung gestellt. Gewährt wird ein nicht exklusives, nicht übertragbares, persönliches und beschränktes Recht auf Nutzung dieses Dokuments. Dieses Dokument ist ausschließlich für den persönlichen, nicht-kommerziellen Gebrauch bestimmt. Auf sämtlichen Kopien dieses Dokuments müssen alle Urheberrechtshinweise und sonstigen Hinweise auf gesetzlichen Schutz beibehalten werden. Sie dürfen dieses Dokument nicht in irgendeiner Weise abändern, noch dürfen Sie dieses Dokument für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, aufführen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Mit der Verwendung dieses Dokuments erkennen Sie die Nutzungsbedingungen an.

### Terms of use:

This document is made available under Deposit Licence (No Redistribution - no modifications). We grant a non-exclusive, non-transferable, individual and limited right to using this document. This document is solely intended for your personal, non-commercial use. All of the copies of this documents must retain all copyright information and other information regarding legal protection. You are not allowed to alter this document in any way, to copy it for public or commercial purposes, to exhibit the document in public, to perform, distribute or otherwise use the document in public.

By using this particular document, you accept the above-stated conditions of use.

## AUS DEN SAMMLUNGEN DES DSM

# EINE VERZIERTE TAKELURE AUS DEM JAHR 1851

VON DETLEV ELLMERS UND UWE SCHNALL

Im Herbst 1998 bot das Ehepaar van Eekelen aus dem holländischen Opperdoes dem Deutschen Schifffahrtsmuseum ein prachtvoll verziertes tragbares Nebelhorn, eine sogenannte Takelure, zum Kauf an, und mit der dankbar angenommenen Hilfe der Waldemar-Koch-Stiftung, Bremen, konnten wir das einmalige Stück erwerben (Inv. Nr. I/8524/98). Es ist mit der Jahreszahl 1851 versehen und funktioniert noch heute, wenn es auch inzwischen etwas asthmatisch klingt. Welchen Weg das ursprünglich für einen deutschen Käufer im Binnenland hergestellte Nebelhorn in den anderthalb Jahrhunderten zurückgelegt hat, ließ sich nicht mehr ermitteln; es war 1989 auf einem Kunstmarkt in Rotterdam von den Vorbesitzern gekauft worden.

*Die Sicherheit eines Schiffes im Nebel hängt wesentlich von einer gut arbeitenden akustischen Signalanlage ab!*, gibt der 1925 erstmals erschienene »Müller-Krauß« nach wie vor als zu beherzigende Lehre an.<sup>1</sup> Doch das war früher leichter gesagt als getan. Eine Fülle von Signalen sind seit der Antike im Laufe der Zeit in Gebrauch gewesen, um eine Kommunikation auf See zu erreichen, und sei es in einfachster Form: Trommeln, Fanfaren, Flaggen, Glocken, Kanonen, und eben auch Nebelhörner.<sup>2</sup> Bis zum Ende des 19. Jahrhunderts gab es bei dichtem Nebel nur die Möglichkeit von Schallsignalen, um auf sich aufmerksam zu machen, zum eigenen Schutz und zur Warnung eventuell in der Nähe befindlicher anderer Schiffe. Dabei werden Schallwellen im Nebel häufig abgelenkt, so daß Schallsignale in unsichtigem Wetter kaum zur Peilung benutzt werden können. Hinzu kommt, daß ein festgelegtes System von Schallsignalen z.B. an den deutschen Küsten erst im Jahre 1904 eingeführt wurde.<sup>3</sup> Vorher galt einfach der Grundsatz, durch möglichst viel Krach auf sich aufmerksam zu machen!

Takeluren einfacher Art gehörten im 19. und beginnenden 20. Jahrhundert vermutlich auf allen Seeschiffen ohne Maschinenanlagen zur Standardausrüstung, wenn es auch kaum Dokumente darüber gibt. Es handelte sich stets um eine simple Apparatur, die in einem meist rotbraun gestrichenen schlichten Holzkasten untergebracht war (vgl. Abb. 2). Durch kräftiges Drehen an der Handkurbel wurde die zur Tonerzeugung notwendige Luft an einer Membran vorbei oder durch ein Ventil gepreßt. Der Ton wurde dann durch einen metallenen Schalltrichter – ähnlich einem Megaphon – verstärkt, und er konnte recht durchdringend sein. Wie bei allen Arbeiten an Bord vor der Einführung von Maschinen kam es auf die Muskelkraft der Seeleute an.

Im Gegensatz zu den gewöhnlich schlicht braun angestrichenen Takeluren ist die vom

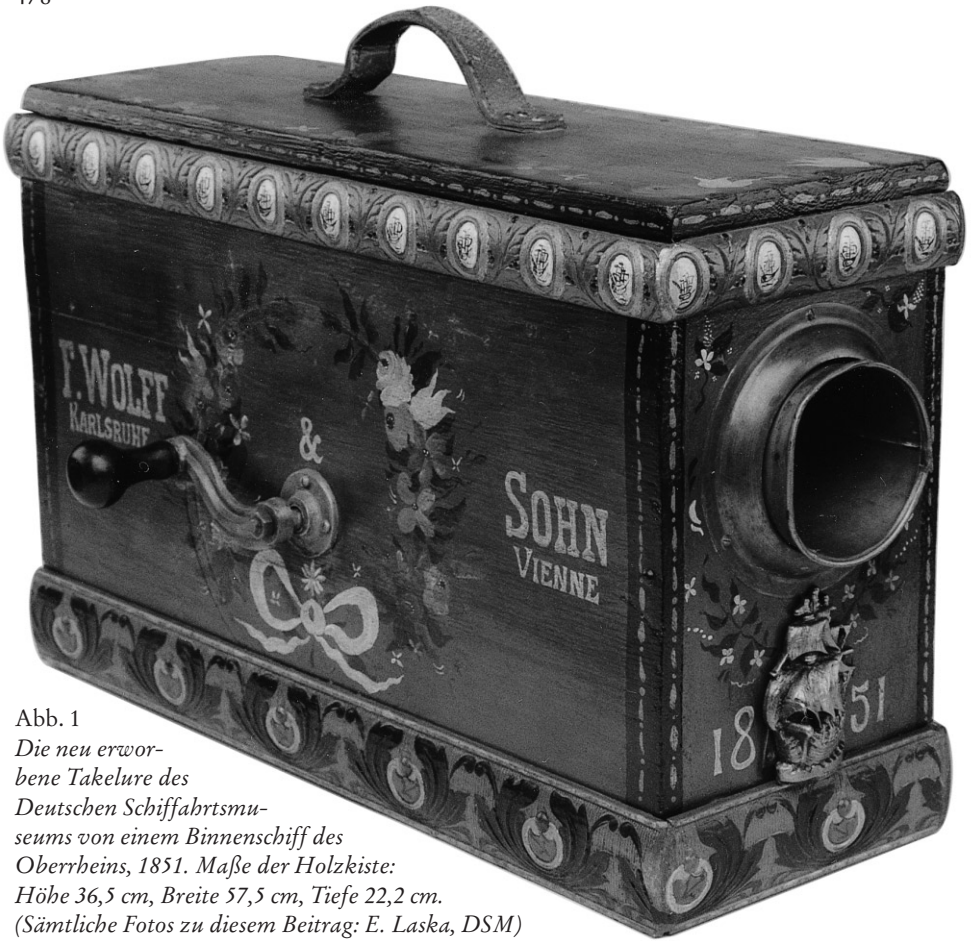


Abb. 1  
 Die neu erworbene Takelure des Deutschen Schiffahrtsmuseums von einem Binnenschiff des Oberrheins, 1851. Maße der Holzkiste: Höhe 36,5 cm, Breite 57,5 cm, Tiefe 22,2 cm. (Sämtliche Fotos zu diesem Beitrag: E. Laska, DSM)

DSM neu erworbene ringsum vielfarbig bemalt und mit Reliefs und Inschriften versehen. Die Inschriften auf der Breitseite mit der Handkurbel nennen als Auftraggeber und Eigentümer die Firma »F. Wolff & Sohn« mit den Standorten »Karlsruhe – Vienne«. Auf der Schmalseite mit der Schallöffnung ist »1851« als Datum der Anfertigung angegeben (Abb. 1). Dieses Nebelwarngerät war demnach für ein Binnenschiff des Oberrheins vorgesehen, wo noch heute plötzlich einfallende Nebel den Schiffsverkehr erheblich behindern. Über den 1833 fertiggestellten Rhein-Rhône-Kanal konnte auch die Niederlassung in Vienne (an der Rhône unterhalb von Lyon) zu Schiff erreicht werden.

Mit ihren biedermeierlichen Blumenmotiven auf blaugrünem Grund steht diese Takelure in der Tradition der süddeutschen Möbelmalerei, die auch in der Region von Karlsruhe um 1850/60 noch eine letzte Blütezeit erlebte. Danach kamen bemalte Möbel in Süddeutschland so aus der Mode, daß sogar farbige Schränke braun überstrichen wurden.<sup>4</sup> In der Küsten- und Seeschifffahrt an Nord- und Ostsee, aus der die weitaus überwiegende Zahl der erhaltenen Takeluren stammt, fand dieser Wechsel des Geschmacks bereits viel früher statt, wie wir an den Seekisten ablesen können, die mit ihrem Inhalt an Bord die einzige private Habe der Fahrleute war. Im 16. bis 18. Jahrhundert waren diese Kisten außen entweder reich mit Reliefs oder Intarsien geschmückt oder bunt bemalt. So blieb im norwegischen Arendal eine Seekiste von ca. 1740 erhalten, deren grün gestrichene Frontseite mit Sechs-

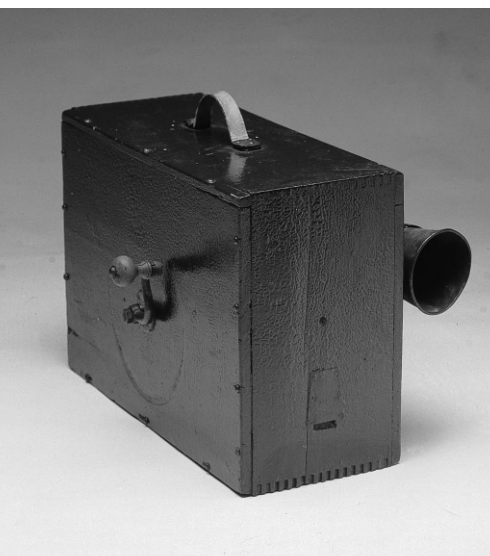


Abb. 2 Links – Norddeutsche Takelure, zweite Hälfte des 19. Jahrhunderts. Höhe 38,7 cm, Breite 55,4 cm, Tiefe (ohne Schallrohr) 23,3 cm. (Slg. des DSM)

Abb. 3 Rechts – Gelbgußrelief eines Dreimasters mit vollen Segeln und geschlossenen Stückpforten als Gildezeichen der Fernhändler und untere Zierleiste mit aufgemalten Ankern, den Zunftzeichen der Rheinschiffer, auf der Takelure von 1851.

blattrosen in rot, grün und blaugrau sowie mit einem rotweißen sechszackigen Stern bemalt ist. Solche schöne *Bemalung forderte die Seeleute im 19. Jahrhundert zu derbem Spott heraus*, wie eine 1881 erschienene norwegische Seemannsbiographie belegt: Ein Bauernsohn aus dem oberen Telemark hatte sich für seine erste Reise als Schiffsjunge vom Dorftischler eine geradwandige Seekiste zimmern und mit farbenfrohen Rosen bemalen lassen. Im Logis brachen die Kameraden darob in schallendes Gelächter aus und legten unverzüglich Hand an diese – wie sie es nannten – »Futterkiste«; sie schrapten die Rosenmalerei vom Holz, *was mich viel Tränen gekostet hat*. Ein Altonaer Schiffsjunge mußte schon 1814 denselben Schimpf erdulden: *Lautjammern d stürzte ich mich auf die mit bunten Schnörkeln verzierte und in den leuchtendsten grünen Farben prangende Kiste, mich mit beiden Händen daran festklammernd: »Ach!«, rief ich aus, »meine Herren!«* Beim Äußeren der Seekisten des 19. Jahrhunderts kann man eigentlich nur von einem Anstrich sprechen: oft in grün, rotbraun, schwarz oder dunkelblau. Die naive Malerei der Matrosen konzentrierte sich auf den Schmuck der Innenfläche des Kistendeckels.<sup>5</sup>

Wenn schon bei den privaten Seekisten der nach außen zur Schau gestellte persönliche farbenfrohe Schmuck im 19. Jahrhundert an Bord derart verpönt war, wieviel mehr galt das von einem kistenförmigen Gebrauchsgerät wie der Takelure! Für sie sah man den schlichten rotbraunen Anstrich als angemessen an. Nur weil die Karlsruher Takelure für ein Flußschiff in einer Region des Binnenlandes bestimmt war, in der die vielfarbige Möbelmalerei 1851 noch eine letzte Blüte erlebte, wurde sie ausnahmsweise gemäß dieser Tradition bemalt.

Die Karlsruher Takelure unterscheidet sich von den übrigen aber nicht nur durch die bunte Bemalung, sondern zusätzlich noch durch den Reliefschmuck. Sie ist wie vergleichbare Möbel oben und unten ringsum von profilierten und geschnitzten Zierleisten einge-

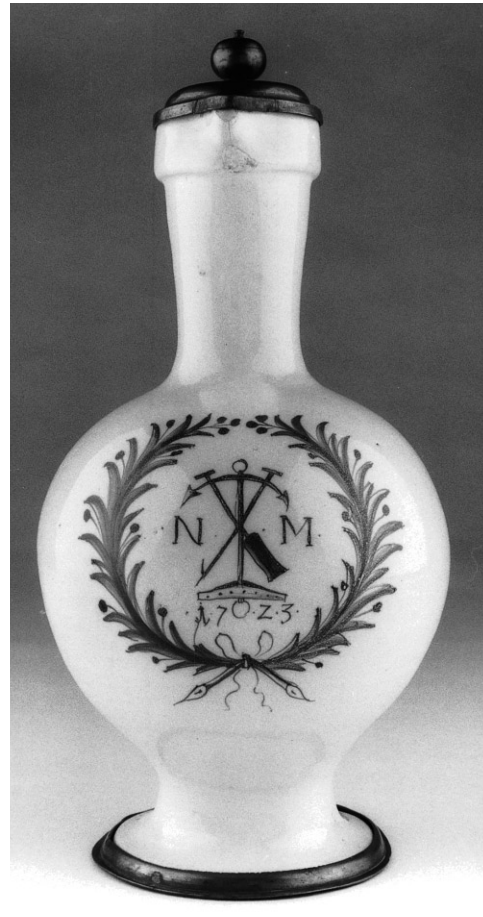


Abb. 4 Oben links – Mit Kanonen bestückter Dreimaster unter vollen Segeln. Eichenholzrelief vom Gildehaus der Flandernfabrer in Hameln, erstes Drittel des 16. Jahrhunderts, Breite 119 cm. (Slg. des DSM)

Abb. 5 Unten links – Obere Zierleiste der Takelure von 1851 mit aufgemalten Dreimastern.

Abb. 6 Rechts – Enghalskrug der Hanauer Fayencenmanufaktur, 1723 angefertigt für den Main- oder Rheinschiffer N.M. und mit Anker, Ruder und Bootshaken als Zunftzeichen im Lorbeerkranz bemalt. Höhe 39 cm. (Slg. des DSM)

faßt, die nach klassizistischem Geschmack in zwei Varianten den antiken Eierstab nachbilden. Zusätzlich ist an der Schmalseite unterhalb der Schallöffnung das in Gelbguß gefertigte Relief eines Dreimasters unter vollen Segeln und mit geschlossenen Stückpforten angebracht (Abb. 3).

Damit kommen wir zum Bildprogramm, für das die Vorbilder nicht in der Möbelmalerie, sondern in der Emblematik der Zünfte und Gilden zu suchen sind.<sup>6</sup> Hochseeschiffe des dargestellten Typs waren nämlich um 1850 schon mehr als ein Jahrhundert nicht mehr in Fahrt. Aber man findet ihre Reliefs an besonders stattlichen Häusern in Binnenstädten an zentralen Plätzen (Abb. 4) oder in den Hauptstraßen als Zeichen der im Fernhandel (zu den See-



Abb. 7 Besegeltes  
Binnenschiff auf der  
Takelure von 1851, von  
einem Maler ohne  
Takelage-Kenntnisse  
gemalt.

häfen) tätigen Kaufleute.<sup>7</sup> Mit dem Dreimaster-Relief auf der Takelure wies sich also die Karlsruher Firma F. Wolff & Sohn als ein im Fernhandel tätiges Unternehmen aus. Sie verstärkte diese Selbstdarstellung sogar noch dadurch, daß sie auf jedes Oval des oberen Eierstabes einen wegen seiner geringen Größe stark stilisierten Dreimaster malen ließ (Abb. 5).

Parallel dazu ist auf jedem Oval der unteren Zierleiste ein Anker dargestellt (Abb. 3). Auch der Anker hatte in den Rheinlanden seit Jahrhunderten Zeichenfunktion. Er kennzeichnete die Schifferzünfte der dortigen Hafenstädte entweder allein oder in Verbindung mit anderem Schiffsgerät und findet sich sowohl an Häusern als auch an privaten Prestigegefäßen (Abb. 6) der Rhein- und Mainschiffer.<sup>8</sup> Daß dieses Zeichen zusätzlich zu dem der Kaufleute auf der Takelure angebracht wurde, liegt in der Logik der durch solche Zeichen



Abb. 8 Firmenname und Ehrenkranz auf der Vorderseite der Takelure von 1851.



Abb. 9 Blütenrahmen auf der Oberseite der Takelure von 1851.

vermittelten Botschaften. Denn das Nebelhorn war ja für den Einsatz auf dem Binnenschiff der Handelsfirma F. Wolff & Sohn bestimmt, und der in ihren Diensten fahrende Schiffsführer dürfte Mitglied einer Schifferzunft gewesen sein.

Wahrscheinlich ist auf der Schmalseite gegenüber der mit dem Dreimaster-Relief sogar dieses Binnenschiff dargestellt worden (Abb. 7), wie es um diese Zeit auf privaten Objekten zünftiger Schiffer allgemein üblich geworden war.<sup>9</sup> Jedoch ist dem Maler die Darstellung von Mast mit Rah- und höchstwahrscheinlich Spritsegel so sehr mißraten, daß man die völlige Unkenntnis von Besegelung sofort erkennt. Aber auch der Auftraggeber scheint nicht gerade ein Experte auf diesem Gebiet gewesen zu sein, sonst hätte er eine so mißlungene Darstellung nicht durchgehen lassen. Es war eben der Kaufmann, der als sein eigenes



Abb. 10 *Flora mit Blütenkranz in einer Blumenschaukel auf der Rückseite der Takelure von 1851.*

Emblem das sorgfältig ausgearbeitete Dreimaster-Relief anbringen und den Dreimaster dann noch auf dem oberen Eierstab vielfach wiederholen ließ. Die Unterstellung des Schiffers kam einerseits in der Wiedergabe seines Ankerzeichens auf der unteren Leiste zum Ausdruck und andererseits darin, daß dem sachkundigen Binnenschiffer keine Gelegenheit gegeben wurde, für eine Korrektur der unrichtigen Binnenschiffsbesegelung zu sorgen.

Viel größerer Wert wurde darauf gelegt, daß auf der Breitseite mit dem Firmennamen der Ehrenkranz deutlich sichtbar war, der aus zwei mit einer Schleife zusammengebundenen Lorbeerzweigen und zahlreichen Blüten bestand (Abb. 8). Das war auf Prestigegegeräten in der Rhein- und Mainschiffahrt schon seit mehr als hundert Jahren durchaus üblich, wie der auf gleiche Weise aus zwei blütenlosen Lorbeerzweigen zusammengebundene Kranz um den abgekürzten Namen des Schiffers N.M. auf dem Enghalskrug von 1723 zeigt (Abb. 6). Nur genügte im Biedermeier nicht mehr der bloße Lorbeerkranz; es mußten 1851 die Blüten hinzukommen. Ganz entsprechend wurden auch das Binnenschiff mit der verunglückten Besegelung (Abb. 7), der Kastendeckel (Abb. 9) und die Schallöffnung (Abb. 1) von Blüten eingerahmt.

Ebenso konnte der Maler seine Fähigkeit zur Wiedergabe der im Biedermeier so beliebten Blüten auf der rückwärtigen Breitseite unter Beweis stellen (Abb. 10). Dort schaukelt eine Flora mit Blütenkranz im Haar auf einer in Wolken aufgehängten Blumengirlande. Von links kommt ein Putto mit einem Blumenstrauß in Händen und von rechts ein zweiter mit erhobener rechter Hand, um die Blütenschaukel anzustoßen. Der von den Zeitgenossen sofort verstandene Sinn dieser Floradarstellung erschließt sich uns heute über Inschriften auf Prestigeobjekten anderer Kaufleute. Das Deutsche Schiffahrtsmuseum besitzt aus dem Jahr 1856 den gläsernen Deckelpokal von Johann Smeding, der in Emden eine große Holzhandlung betrieb.<sup>10</sup> Wieder ist der Name des Kaufmanns von einem Kranz umgeben, der diesmal aus zwei buschigen Eichenzweigen mit Blättern und Eicheln mittels einer



Schleife zusammengebunden ist. Für seinen Handel bediente sich Johann Smeding sowohl der Binnenschifffahrt als auch der Seeschifffahrt, wie entsprechende Bildzeichen auf dem Pokal anzeigen.<sup>11</sup> Unter diesen Zeichen ist der Trinkspruch: »Es blühe die Handlung« eingeschliffen. Andere Museen zeigen in ihren Ausstellungen vergleichbare Glaspokale des 18. Jahrhunderts mit Schiffs- oder Hafendarstellungen und jeweils den Inschriften »Floreat commercium«.<sup>12</sup> Der Wunsch, daß der Handel blühen möge, ist natürlich die Triebkraft hinter allen Handelsunternehmungen der Kaufleute und wird auf den Prestigeobjekten mit großer Selbstverständlichkeit zum Ausdruck gebracht, auf den Pokalen durch entsprechende Inschriften, auf der Takelure durch die bildliche Darstellung der Flora.

Die Bildsprache der bemalten Takelure hält sich also in all ihren Aussagen strikt an den traditionellen Kanon der von Kaufmannsgilden und Schifferzünften ausgebildeten Zeichen. Lediglich ihre Häufung in den Zierleisten ist Ausdruck der Spätzeit dieser Tradition, die nach der Einführung der Gewerbefreiheit nur wenig später ihre Verbindlichkeit verlieren sollte und in der Folgezeit so sehr in Vergessenheit geriet, daß die damals von allen Betroffenen sofort verstandene Bildsprache erst durch intensive Forschungsarbeit wieder nachvollziehbar gemacht werden mußte. Für die Firma F. Wolff & Sohn war die Takelure demnach nicht nur ein für Nebeltage nützliches Warngerät, sondern zugleich auch ein Prestigeobjekt, auf dem ihre Fernhandelsambitionen an erster Stelle und in genau dosierter Nachordnung auch ihr Engagement in der Binnenschifffahrt in farbenfrohem Biedermeier-Design bildhaft zum Ausdruck gebracht wurde. Was sich nicht im Bild veranschaulichen ließ, nämlich der Firmenname, ihr Hauptsitz in Karlsruhe und die Zweigniederlassung in Vienne, wurde über die Inschriften zur Kenntnis gebracht.

Was für eine Firma stellte sich auf einem ungewöhnlichen Gerät in traditioneller, also auch von allen relevanten Personen verstandener Bildsprache mit zeitgenössischen Stilmitteln selber dar? Gottlob Friedrich Wolff (1803-1864) war Hoftheaterfriseur in Karlsruhe. Sein Sohn Friedrich Wolff (1833-1920) ist als bedeutender Unternehmer hervorgetreten, der zusammen mit seinem Vater 1857 in Karlsruhe die Parfümerie- und Feinseifenfabrik Wolff & Sohn gründete, die vor allem durch ihr Produkt »Kaloderma« bekannt geworden ist.<sup>13</sup> Nach Ausweis des Bildprogramms und der Inschriften auf der Takelure hat sich der Vater aber nicht nur als Friseur betätigt, sondern ist so groß und auf internationaler Ebene in den Handel eingestiegen, daß er dafür sogar ein Binnenschiff engagierte. Als er dieses 1851 mit dem Nebelhorn ausrüstete, war sein Sohn 18 Jahre alt, hatte bereits ausgelernt, war vom Vater als Teilhaber in die Firma aufgenommen und mit der Wahrnehmung der Firmeninteressen in Frankreich (Vienne) betraut worden. Sechs Jahre später vollzogen beide mit der Fabrikgründung den entscheidenden Schritt von der rein vermittelnden Handelstätigkeit, die durch die Takelure repräsentiert wird, zur eigenen Herstellung. Der ursprüngliche Beruf des Vaters und die dafür nötigen Geschäftsverbindungen nach Frankreich sowie die ab 1857 produzierten Parfümerie- und Feinseifenwaren machen es sehr wahrscheinlich, daß sich auch schon die Handelstätigkeit vor allem auf diese Warengattung erstreckte.

Das älteste erhaltene Hauptbilanzbuch der Fabrik, das 1859 beginnt, zeigt an, daß auch weiterhin die Verbindungen nach Frankreich eine wichtige Rolle spielten, hauptsächlich nach Paris, aber auch nach Grenoble und Toulouse. Absatzgebiete waren vor allem Mittel- und Ostdeutschland bis Königsberg und Breslau und weiter zum polnischen Krakau. Natürlich erstreckte sich der Vertrieb auch auf Süddeutschland bis zum österreichischen Triest und auf Norddeutschland bis Hamburg. Dieses weitgespannte, für Deutschland relativ engmaschige Verbindungsnetz, das vor allem der Sohn durch zahlreiche Geschäftsreisen ständig ausweitete, war nicht mehr durch die Binnenschifffahrt zu bedienen. Die Firma machte vielmehr lebhaften Gebrauch von den Möglichkeiten, die das neu entstandene

Eisenbahnnetz bot, so daß Friedrich Wolff sie groß ausbauen konnte und als sehr erfolgreicher Unternehmer zum Kommerzienrat und schließlich zum Ehrenbürger seiner Vaterstadt ernannt wurde.

Die Takelure markiert seinen Start auf dem Außenposten in Vienne zu einer Zeit, als die Binnenschifffahrt gerade noch die Hauptrolle im Binnentransport spielte, die ersten flußparallelen Eisenbahnen ihr aber bereits den Rang streitig zu machen begannen. Sein Vater war als Hoftheaterfriseur ein Seiteneinsteiger in den Großhandel. Aber beide waren ehrgeizig genug, ihren neuen Handelsstand mit den herkömmlichen Bildzeichen der Gilde- und Zunftemblemik auf einem sonst dafür nicht eingesetzten Gegenstand, nämlich dem Handnebelhorn ihres Binnenschiffes, mit den damals modernen Stilmitteln farbenfroh zum Ausdruck zu bringen. Dabei wählten sie die Flora auf der Rückseite nicht nur zur Veranschaulichung ihres Wunsches nach blühendem Handel, sondern zugleich auch als Anspielung auf ihren Geschäftsbereich, den Handel mit duftenden Parfümieren und Seifen. Anspielungen dieser Art waren um die Mitte des 19. Jahrhunderts sehr beliebt.<sup>14</sup> Designgeschichte ist eben nicht nur eine Geschichte der Dinge und ihrer Formen, sondern eine Geschichte menschlicher Lebensformen, denn das Verhältnis der Menschen zu ihren Gegenständen spiegelt einen großen Teil der Kulturgeschichte wider.<sup>15</sup>

#### Anmerkungen:

- 1 Müller-Krauß: Handbuch für die Schiffsführung. Erster Band: Navigation. 5. Aufl. Berlin etc. 1956, S. 112.
- 2 David Woods: Signaling and Communication at Sea. 2 Vol. New York 1980. – Uwe Schnall: Signal. In: Lexikon des Mittelalters. Bd. VII. München 1995, Sp. 1887.
- 3 Reichs-Marine-Amt: Grundsätze für die Leuchtfeuer und Nebelsignale der deutschen Küsten, 1.3.1904. Berlin 1904. – Vgl. Gerhard Wiedemann, Johannes Braun und Hans Joachim Haase: Das deutsche Seezeichenwesen 1850-1990 zwischen Segel- und Container-Schiffsverkehr. Hamburg 1998, S. 387-403.
- 4 Wegweiser durch das Museum für Deutsche Volkskunde. Berlin 1977, S. 52. – Der blaugrüne Untergrund, die Blumengirlanden und die Zierleisten entsprechen den Schwarzwaldmöbeln; vgl. Hermann Schilli und Roland Dieterle: Freilichtmuseum Vogtsbauernhof, Gutach an der Schwarzwaldbahn. Tübingen 1978, S. 12, 26 u. 33.
- 5 Wolfgang Rudolph: Des Seemanns Bilderwelt. Volkskunst der Fahrensleute an der Ostseeküste von 1750 bis 1900. (= Schriften des DSM 32). Hamburg 1993, S. 16.
- 6 Diese Emblemik ist nach Einführung der Gewerbefreiheit (im dritten Quartal des 19. Jahrhunderts) in Vergessenheit geraten und deshalb heute in ihren Aussagen nicht mehr voll verständlich. Am DSM wird ein Forschungsprogramm durchgeführt mit dem Ziel, die Emblemik der schiffahrtsbezogenen Berufsgruppen der Frühen Neuzeit in all ihren Aussagen wieder verstehbar zu machen und in der ständigen Ausstellung des DSM darzustellen. Erste Bestandserfassung: Wolfgang Rudolph: Das Schiff als Zeichen. Bürgerliche Selbstdarstellung in Hafenorten. (= Schriften des DSM 24). Leipzig 1987. – Zur Ausstellung im DSM vgl. Anm. 9.
- 7 Den Anfang im deutschen Binnenland machten die Fernhändler der Hamelner Flandernfahrer, die im ersten Drittel des 16. Jahrhunderts zwei große Segelschiffe, wie sie in Flanderns Häfen anzutreffen waren, als Reliefs in das Fachwerk ihres Gildehauses am Marktplatz von Hameln schnitzen ließen; vgl. 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. 230ff. – Weitere Beispiele: Bautzen, die Kaufmannshäuser in der Reichenstraße 4, 5 und 29; Löbau, das Haus »Goldenes Schiff« (1721) am Altmarkt neben dem Rathaus (es gehörte einem Faktor für Webwarenhandel nach Übersee); Bad Schandau, Poststraße 12, »Hönelhaus« (vgl. Eva-Ursula Petereit: Bad Schandau. Die Stadt und ihre Geschichte. Berlin 1993, S. 5f.); Amberg, Georgenstraße, Haus an der Vilsbrücke.
- 8 Z.B. in Wertheim, Rechte Tauberstraße 7 und 9; Speyer, Nikolausgasse 4 und Sonnengasse 1; Mainz, Kapuzinerstraße 20 und Hänleingäßchen 2. – In Mainz gab es »Steuerleutezunft zum großen Anker« (vgl. Max Rosenthal: Volkskunde und Brauchtum der Schifffahrt und des Schiffers. Schönebeck 1937, S. 54). – Das DSM besitzt einen Enghalskrug, den die Fayencenmanufaktur in Hanau am Main 1723 für den Schiffer N.M. anfertigte und mit dem Zunftemblem aus Anker, Ruder und Bootshaken im Lorbeerkranz bemalte (Inv. Nr. I/8392/98); vgl. Abb. 6.

- 9 Dieser Trend beginnt bereits im 18. Jahrhundert und ist um die Mitte des 19. Jahrhunderts voll ausgebildet; vgl. Detlev Ellmers: Prunkgefäße schiffahrtsbezogener Berufe vom 17. bis 19. Jahrhundert. In: *Auf See und Land. Beiträge zur maritimen Kultur im Ostsee- und Nordseeraum.* (= Schriften des Schiffahrtsmuseums der Hansestadt Rostock, Bd. 3). Rostock 1997, S. 213-234, hier S. 222ff.
- 10 Ebd., S. 229ff., Inv. Nr. I/3678/85.
- 11 Es sind dies für die Seehafenstadt Emden: Anker als Zeichen der Seeschifffahrt, Warenballen als Zeichen für Handel und Binnenschiff als Zeichen für Binnenschifffahrt.
- 12 Lübecker Römer von ca. 1720; vgl. Max Hasse: Lübeck Sankt Annen-Museum. Bilder und Hausgerät. (= Lübecker Museumsführer, Bd. II). Lübeck 1969, S. 175, Nr. 440. – Schlesischer Deckelpokal von ca. 1760 mit Merkur und Hafenszene in der Ausstellung des Museums für Angewandte Kunst in Köln, Inv. Nr. F 696.
- 13 Dies und alles weitere zu der Fabrik nach Angelika Sauer: »... wird wegen dem Geburtstag des Großherzogs morgen die Fabrik um 12 Uhr geschlossen«. Das Firmenarchiv der Parfümerie- und Feinseifenfabrik Wolff & Sohn im Stadtarchiv Karlsruhe. In: *Blick in die Geschichte 1993-1998.* Karlsruhe 1998, S. 47-51. – Ich danke Frau Sauer, Stadtarchiv Karlsruhe, für alle bereitwillig erteilten Auskünfte und den Hinweis auf ihren Artikel.
- 14 Als Hermann Henrich Meyer 1857 in Bremen den Norddeutschen Lloyd gründete, wählte er für die Reedereiflagge ein in herkömmlicher Weise aus Eichenkranz, Bremer Schlüssel und Anker (= Zeichen für Seefahrt) zusammengesetztes Emblem. Dieses interpretierte er in seiner Rede zur Jungfernfahrt des ersten Dampfers zusätzlich zu dem vor Augen liegenden Sinn auf folgende Weise: In unserem Wappen – ein Anker, der den Bremer Schlüssel kreuzt, und den ein Eichenkranz umschließt – sehen Sie unseren Wahlspruch: In dem Anker halten wir an der Hoffnung fest, dass der Schlüssel uns die Verkehrswege öffnen werde, die wir mit deutscher Manneskraft, Ausdauer und Treue festhalten wollen. Für die letztgenannten Tugenden mußte der Eichenkranz herhalten. Vgl. Detlev Ellmers: *Klassizismus zur See.* In: *Klassizismus in Bremen. Jahrbuch der Witttheit zu Bremen 1993/94.* S. 118-130, hier S. 129.
- 15 Thomas Hauffe: *Design. Dumont Schnellkurs.* Köln 1995, S. 19.

## A painted “Takelure” of 1851

### Summary

In 1998, with the support of the Bremen foundation Waldemar-Koch-Stiftung, the German Maritime Museum was able to purchase a highly unusual “Takelure” or manually operated foghorn of the kind in use during the sailing ship era. Consisting of a wooden box, a “Takelure” is generally painted brown or reddish-brown; the new acquisition of the German Maritime Museum, however, is intricately painted and bears brass decorations. It belonged to an inland waterway vessel of the F. Wolff & Sohn company, which proudly had its name, its headquarters Karlsruhe and its Vienne branch on the Rhône as well as the date 1851 painted on the device. The Wolff & Sohn company was a manufacturer of perfumes and soaps and – in the tradition of the guild symbols – documented its international connections with a three-master, its inland shipping activities between Karlsruhe and Vienne with an inland vessel. An intricate pictorial programme, painted in the Biedermeier style, turns a simple practical device into the prestige object of an aspiring enterprise.

## Une corne de brume peinte datant de 1851

### Résumé

Avec l'aide de la Fondation Waldemar-Koch de Brême, le Musée allemand de la Marine (DSM) de Bremerhaven a pu devenir acquéreur en 1998 d'une trompe de brume tout à fait inhabituelle, un cornet manuel portable donc, en usage à l'époque des grands voiliers. Normalement, ces caisses en bois sont peintes en brun ou en brun-roux, la nouvelle trompe du DSM, elle, est peinte de façon dispendieuse et garnie de motifs en laiton. Elle appartenait à un bateau de navigation fluviale de la firme F. Wolff & Fils qui, fière de son nom, fit peindre le siège Karlsruhe et la filiale Vienne (Rhône) ainsi que l'année 1851. Wolff & Fils, fabricant de parfums et de savons, documentait ainsi, dans la tradition des insignes des guildes et des confréries, ses relations internationales par un trois-mâts, la navigation fluviale entre Karlsruhe et Vienne par une péniche. Un programme iconographique de style Biedermeier, dispendieux, fait de ce simple instrument utilitaire des marins un objet de prestige représentant des entrepreneurs ambitieux.