

SCHIFFFAHRT UND WAPPEN

Ein Überblick

VON FRITZ KRETSCHMER

Der Titel »Schifffahrt und Wappen« umfaßt zwei verschiedene Erscheinungen: einmal das Vorkommen und die Verwendung von Wappen oder deren heraldischen Sinnbildern auf Schiffen, zum andern das Abbilden von Schiffen, ihren Teilen oder von auf die Schifffahrt bezüglichen andren Dingen in den Wappen.

Während die erste Frage ganz allgemeine, aber — wie wir sehen werden — wesentliche, weltumspannende Bedeutung hat, ist die zweite auf Gemeinwesen oder Personen beschränkt, die echte oder erdachte Beziehungen zur Seefahrt hatten oder haben.

Was hat nun die Schifffahrt überhaupt mit Wappen zu tun? Nun, um nur ein Beispiel zu nennen, heute noch führen die Schiffe im Hafen und unter bestimmten Umständen auf hoher See zum mindesten die Hoheitsflagge ihres Landes. Amtliche Flaggen sind grundsätzlich denselben heraldischen Regeln unterworfen wie Wappen und dienen meist dem gleichen Zwecke. Bezüglich ihrer heraldischen Gestaltung entspricht die Tuchfläche dem Schildgrunde, die Richtung zur Stange dem »heraldisch-rechts«. Es können somit Wappenfiguren unmittelbar auf das Tuch gezeichnet oder als Wappenschild ihm »aufgelegt« werden. Der Zweck ergibt sich aus der Begriffsbestimmung des Wappens. Der Schweizer Heraldiker Galbreath hat sie folgenderweise gefaßt:

»Es sind erbliche oder bleibende, auf dem mittelalterlichen Bewaffnungswesen fußende, Personen oder Körperschaften repräsentierende farbige Abzeichen.«

Sie weisen meist Zeichnungen auf; einerseits abstrakte, die durch gerade oder krumme Linien entstehen und die man »Heroldsbilder« nennt; andererseits Darstellungen von lebenden oder toten Dingen, die als »gemeine Figuren« bezeichnet werden. Buchstaben wählte man selten, weil damals die meisten Menschen weder lesen noch schreiben konnten.

I. Das Wappen in der Schifffahrt

Die Wappen wurden im Mittelalter erfunden, als die Rüstung den Ritter so verhüllte, daß man ihn nicht mehr erkennen konnte. Im Kampf der Massen war es aber unbedingt nötig, Freund und Feind zu unterscheiden. Wappen waren also ursprünglich Kennzeichen einer zusammengehörigen Gruppe und ihres Führers.

Es hat sehr lange gedauert, bevor Schiffe und Schiffsverbände in ähnlicher Weise sich kenntlich machten. Hier hatte offenbar zunächst der Wunsch die Oberhand, zu zeigen, daß man in friedlicher Absicht kam oder aber — als Warnung an Bösewichter —, daß man unter dem Schutze des Kaisers fuhr. Dem ersten Falle diente das Friedenskreuz an der Mastspitze, dem andren der Gonfanon des Kaisers darunter, der wie seine Flagge und die der Könige rot war.¹ Solche Zeichen gaben also keinen Anhaltspunkt für Herkunft und Nationalität.

Die ständige Ungewißheit hinsichtlich der Sicherheit auf dem Meere und im fremden Lande — Seeräuber, feindliche Gesinnung der Bevölkerung — führte dazu, daß auf allen Schiffen, also auch auf Handelsschiffen, Bewaffnete mitgeführt wurden, die unter einem besonderen Führer standen. Hier wurden vom Landheere oder nach seiner Sitte Wappen auf Schilden und bunte Wimpel eingebracht und, soweit es sich um besondere Persönlichkeiten handelte, bestimmte Standarten. Solche hatte man z. B. für den Admiral, den Vizeadmiral oder den Kommandanten geschaffen. Später wurden diese Rangflaggen ersetzt oder ergänzt durch Flaggen mit dem persönlichen Wappen der Betreffenden. Sie wurden an gut sichtbarer Stelle auf Deck aufgefplant. Die

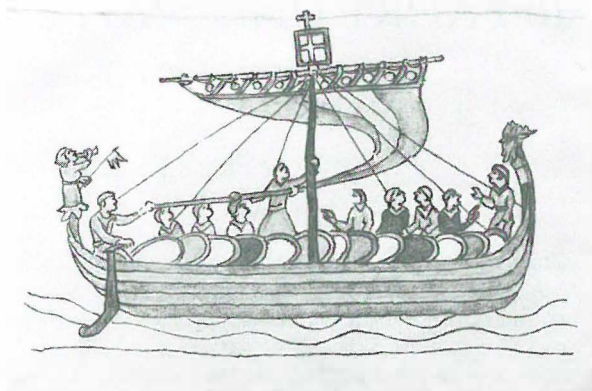


Abb. 1
Ausschnitt aus dem Teppich
von Bayeux:
Das Schiff Herzog Wilhelms.

bunten Schilde aber hängte man dicht aneinander gereiht zum Schutz und Schmuck an der äußeren Reling auf. Man nannte diese Vorkehrung nach den bei Fußkämpfen gebrauchten Schilden, den Pavesen, die »Pavesade«. Diese Sitte ist sehr alt. Auf assyrischen Reliefs aus dem Jahre 700 v. u. Z. dargestellte, vermutlich phönikische Kriegsschiffe zeigen schon solche an der Reling vor den Kriegeren angebrachten Schilde.² (Vgl. Abb. 3)

Ein andres Bedürfnis stellte sich indes bald heraus, wenn mehrere Schiffe im Verbande fuhren, nämlich das Führerschiff, von dem ja die Befehle und Anweisungen ausgingen, kenntlich zu machen. Am Tage wird es nahe gelegen haben, weithin und gut sichtbare Zeichen auf Stoff oder Holz zu verwenden, nachts aber Leuchtzeichen (Laternen).

Es liegt nun m. E. ein einzigartiges Beweisstück vor, daß ein wappenähnliches Gebilde das Führerschiff aus den andren heraushob: der Teppich von Bayeux.³ (Abb. 1)

Dieser Teppich stammt aus der Zeit zwischen 1066 und 1082 und behandelt die Vorgeschichte der Schlacht bei Hastings (1066) und diese selbst: Herzog Wilhelm von der Normandie, der vom englischen König Eduard zu seinem Nachfolger bestimmt worden war, sichert sich die ihm strittig gemachte Herrschaft über England.

Zunächst bestätigt dieser Teppich in Bild und Wort unsere obigen Darlegungen: Die normanischen wie die angelsächsischen Krieger führen Lanzenwimpel und Schilde in verschiedener Farbe und Zeichnung, die als heraldische Kennzeichen anzusehen sind. Für unsere Betrachtung wichtig erweist sich am Maste des herzoglichen Schiffes ein weißes Rechteck mit braunrotem Kreuz innerhalb eines blaugrünen Bordes. Über seine Bedeutung ist viel gerätselt worden. Man hat diesen festen Gegenstand als Windfahne, als Laterne, als Signal angesehen.⁴ Ein eingehendes Studium des Teppichs hat für mich ergeben, daß es sich um einen wappenähnlichen Schild Herzog Wilhelms handelt, der das Führerschiff kennzeichnet. Dasselbe Zeichen kehrt nämlich auf zwei Lanzenwimpeln wieder; die eine Lanze hält Herzog Wilhelm selbst, die andere ein von ihm beauftragter Ritter.⁵

Der Teppich wird von der wissenschaftlichen Forschung als wahre zeitgenössische Schilderung der damaligen Umstände angesehen. Er beweist, daß ein heraldisches Zeichen zur Kenntlichmachung einer Person und ihres Machtbereichs in der Schifffahrt im Jahre 1066 verwendet wurde. Ob die Bemalungen der übrigen Schilde schon als Wappen anzusprechen sind, d. h. als »vererbliche, bleibende Abzeichen« der betreffenden Ritter, steht noch offen; zum mindesten sind sie eine Vorstufe davon.

Das Bedürfnis zur Kennzeichnung dieser Art wuchs, und seit dem 11. Jahrhundert finden wir vermehrt Berichte darüber. Alte Schiffssiegel und bildliche Darstellungen unterstützen sie.⁶ Aus Schilden, Standarten und Lanzenwimpeln war es also möglich, auf die Herkunft der Schiffe zu schließen. Die Schiffe auf den Siegeln sind zwar sehr vereinfacht, aber durchaus artrichtig dargestellt und erweisen die Siegel als gute historische Quelle.



Abb. 2

Siegel der Stadt Dam. (Nach: H. Ewe: *Schiffe auf Siegeln*)

Eins der ältesten Zeugnisse dieser Art ist ein Siegel der Stadt Dam aus dem Jahre 1226.⁷ Am Mast mit Mars flattert eine dreizackige Flagge. Auf den beiden Kastellen an Bug und Heck steht ein Mann mit dem Banner des Admirals (?), das dem der Stadt entspricht: Zwischen zwei Randstreifen ein schreitender Hund.

Soweit vermögende Herren selbst Schiffe ausrüsteten, fand aber auch das eigene Wappen seinen Platz, und zwar auf Segeln und Wimpeln. Diese Wimpel flatterten von den Mastspitzen und Rahenden teils zum Zeichengeben, teils, um mit Wappenschmuck der anwesenden Herren zu prunken. Sie hatten häufig eine Länge bis zur Wasseroberfläche und boten mit den andern Standarten und Fahnen ein sehr bewegtes, farbenfrohes Bild, dessen starkem Eindruck Freund und Feind unterlagen. So ist aus dem Bericht des Dichters Villehardouin über den 4. Kreuzzug zu entnehmen, wie die Franzosen und Venetianer in solchem Schmucke am 23. 6. 1203 bei Skutari vor Anker gingen, um den Türken auf der gegenüberliegenden Küste ihre Macht zu zeigen und den bedrängten Christen Hoffnung und Mut einzuflößen.⁸ (Vgl. Abb. 4)

In allen diesen Fällen ist kein einheitliches Abzeichen zu finden, aus dem man hätte auf die staatliche Zugehörigkeit schließen können. Noch beim Sturm auf Konstantinopel wehte auf dem venetianischen Kriegsschiffe des Dogen die Hauptheerfahne mit dem Bildnis des St. Markus.⁹

Und doch ist, sicherlich angeregt von den durchdacht-unterschiedlichen farbigen Flaggen der Einheiten der mohammedanischen Heere, mit dem man seit dem 1. Kreuzzuge in Berührung gekommen war, eine Art gemeinschaftlicher Kennzeichen zustande gekommen. Im oströmischen Reich und bei den Türken waren die Heere gut organisiert. Die einzelnen Truppenteile hatten ihre eigenen farbigen Fahnen. In gleicher Weise waren ihre Führer ausgezeichnet. Diese Art übertrug sich von der Person auf die ganze Familie. So ist z. B. die »Grüne Fahne des Propheten« Muhamed zugleich die seines Geschlechtes, der Fatimiden.

Bereits um 1110 besingt der unbekannte Verfasser des französischen Rolandliedes eine »strahlende Heeresversammlung«, die sich mit »weißen, blauen, gelben und goldenen Fahnen« darbietet. Da es sich in der Hauptsache um Lanzenflaggen gehandelt haben muß, wäre der ursprünglich rote Gonfanon des Ritters und Truppenführers durch eine andere Farbe ersetzt worden, die natürlich auch für die Unterführer verbindlich war. So ist eine Unterscheidung der verschiedenen Truppenhaufen geschaffen worden, die sich nun auch auf den Schiffen zeigte. Mitunter genügte dies aber nicht. In der Meinung, ein feindliches Schiff vor sich zu haben, kam es gelegentlich zu Verwickelungen, und erst, nachdem der Schaden geschehen war, stellte es sich heraus, daß man sich mit Verbündeten herumgeschlagen hatte.

Ein starker Anstoß zu nationalen Zeichen erfolgte offenbar, als Sultan Saladin am 4. Juli 1187 die Kreuzfahrer bei Hattin besiegt und Jerusalem erobert hatte. Im gleichen Jahre bestimmten jedenfalls die Könige von Arragon, daß ihre Galeeren und die Schiffe ihrer Untertanen eine gelbe Flagge mit vier roten Pfählen ständig zu führen hätten. Dann folgen weitere Staaten: Die bisher

verfeindeten Staaten Frankreich und England schlossen Frieden, um gemeinsam mit dem Grafen von Flandern einen Kreuzzug durchzuführen. Im Verträge von Gisor vom 13. Januar 1188 wurde zwecks Unterscheidung ihrer Mannen bestimmt, daß die Franzosen ein rotes, die Engländer ein blaues, die Flamen aber ein grünes Kreuz auf ihren Gewändern zu tragen hätten.¹⁰ Als Nationalitätszeichen sind diese Kreuze jedoch erst im 4. Viertel des 13. Jahrhunderts nachzuweisen. Sie blieben auch nicht immer die Kennzeichen der betreffenden Staaten: Richard I., Löwenherz, König von England, ließ um 1220 auf seinen Schiffen sein persönliches Wappenbanner: in Rot 3 herschauende goldene Löwen neben einer weißen Flagge mit rotem Kreuz erscheinen¹¹; und nachdem König Ludwig der Heilige (1226—1270) im Mittelmeer bei Aigues Mortes eine französische Flottenbasis geschaffen hatte, bestimmte er seine persönliche Wappenflagge: auf Blau eine goldene Lilie, zur Nationalflagge. Der Graf von Flandern aber hißte in Gold den grimmen schwarzen Löwen!¹²

Im zweiten Viertel des 13. Jahrhunderts mehren sich also die Fälle, daß Wappen als Persönlichkeitszeichen auf den Schiffen angebracht werden. Dies lag auch aus einem andren Grunde nahe: Auf dem Lande herrschte schon einige Zeit der Brauch, die Gebäude mit dem eigenen Wappen zu schmücken, und in dinglicher Beziehung waren Gebäude und Schiffe rechtlich gleichgestellt.¹³ Die Wappen wurden am Mast hochgehißt oder am Bug angebracht, und zwar bei Kriegs- wie bei Handelsschiffen. Mitunter malte man sie auch auf die Segel, ähnlich wie es die Kreuzfahrer getan hatten, um sich auf weite Entfernung als Kämpfer für die heilige Sache auszuweisen. Erst allmählich setzten sich Wappenflaggen als Eigentumszeichen durch.

Die Macht des Kaisers verkörperte bisher der rote Gonfanon an der Mastspitze oder das körperliche Adlerzeichen, das an einer Stange mittschiffs aufgepflanzt wurde. 1242 hören wir zum ersten Male von einem kaiserlichen *vexillum*, also einer Wappenflagge, die einen schwarzen Adler auf goldenem Grunde zeigt. Nun wuchs die Lust an wehenden, mit Wappen bemalten Stoffen immer mehr. 1294 bestaunten im Hafen von Southampton die Einwohner ein königliches Schiff, das mit 25 königlichen Wappenflaggen geschmückt war.

Es kam nun auch vor, daß Schiffe nicht nur eine, sondern zwei nationale Flaggen führten. Den Anfang machten die Kreuzfahrerstaaten an der Westküste Kleinasiens. Da die Kreuzfahrer meist gemietete Schiffe benützten und das Bürgerrecht in diesen Staaten erwerben konnten, zeigten sie die Flagge des Herkunfts- und die ihres neuen Wohnlandes gleichzeitig. 1297 schlossen Edward I. von England und Graf Guido von Flandern eine Vereinbarung, daß alle Schiffe, die von einem Lande zum andern segelten, neben der eigenen auch die Flagge der Zielnation führen sollten.¹⁴ Dieses Vorgehen fand bald Nachahmer bei andren westeuropäischen Staaten; denn die Bedeutung und das Ansehen der Fürsten stieg, je öfter ihre Flagge auf dem Weltmeere zu sehen war, sie bildete Anreiz, in Handelsbeziehungen mit dem betreffenden Lande zu treten. Zwar hat das Schiffsrecht von Marseilles versucht, dieser doppelten Flaggenführung zu steuern (um 1240), indem es dieses Recht nur den Kreuzfahrerstaaten zuerkannte; der Brauch hat sich aber bis in unsere Zeit erhalten.

Der Wappenflagge der Herrscher kam nun eine dreifache Aufgabe zu: Sie war Eigentumszeichen und wehte in dieser Eigenschaft auf den eigenen Schiffen; sie gab Auskunft über die Nationalität und außerdem eine Gewähr, daß das Schiff unter dem Schutze des betreffenden Herrschers fuhr.

Die Flagge des Herrschers genoß also bereits im 13. Jahrhundert besondere Achtung und Ansehen. Diese Tatsache hatte aber auch eine Kehrseite. Wie zu Lande für die Truppen der Verlust ihrer Haupttheerfahne einen schweren Schlag und eine Demütigung bedeutete, so bildete sich eine ähnliche Haltung auf See in Bezug auf die Flagge des Herrschers heraus. Man konnte dem Gegner schwere Schmach zufügen, indem man seine Flagge in grober Weise mißachtete. So hängte man am Heck die erbeutete Flagge unter der eigenen so niedrig, daß sie fast auf dem Wasser schleifte. Der Genueser Admiral Lanfranchus Pignatorius brachte folgendes fertig: Als er in einer Seeschlacht 1274 den König Karl von Anjou geschlagen hatte, zog er mit seinen Schiffen vor dessen Augen vorbei, indem er die erbeuteten Wappenfahnen, an Stricken befestigt, im Meere hinter sich her schleppen ließ.¹⁵

Wie man sieht, verschmelzen Fahne und Wappen in der Seefahrt immer mehr, »die Geschichte des Wappens wird zu der der Fahne«. ^{15a}

Die Stadt-Staaten machten dieselbe Entwicklung durch wie die Länder. Im 2. Viertel des 13. Jahrhunderts tauchen im Mittelmeere auf die Städte bezogene eigene Flaggen auf. Die Schiffer wurden verpflichtet, neben der Flagge des Herrschers auch die der Stadt zu führen. Die Stadtstaaten waren zwar Untertanen des Kaisers, doch sie versuchten, dieses Verhältnis immer mehr zu lockern oder ganz zu lösen.

So rüstete 1242 Genua eine Flotte von 96 Schiffen aus, um gegen den Kaiser und das mit ihm verbündete Pisa zu kämpfen. Die Schiffe führten als Flagge in Weiß ein durchgehendes rotes Kreuz und einen gelben Schildbord. ^{15b} Dazu kam noch eine weitere Flagge: Genua und Venedig hatten bereits 1238 in Rom vor dem Papste einen gegenseitigen Beistandspakt geschlossen und als äußeres Zeichen vereinbart, daß jedes Schiff die Insignien beider Staaten führen sollte: d. h. Genua auch die Hauptheerfahne Venedigs mit dem Bildnis des hl. Markus und umgekehrt. ¹⁶ Hierzu traten noch die Fahnen und Flaggen der Besatzung: Auf dem Deck des »podesta«, des genuesischen Oberbefehlshabers, war die Hauptheerfahne mit dem Bildnis des hl. Georg aufgepflanzt, und die acht Geschwaderführer zeigten in ähnlicher Weise auf der Fahne das Wappen der ihnen unterstellten Einheit. ¹⁷ Das eigentliche Wahrzeichen Venedigs, das alle öffentlichen Gebäude, alle Festungstore und auswärtigen Niederlassungen dieser Stadt damals — z. T. heute noch sichtbar — schmückte, der geflügelte Markuslöwe, wurde erst Ende des 13. Jahrhunderts als städtisches Wahrzeichen übernommen. ¹⁸ Die Pisaner Schiffe erschienen unter der blutroten Stadtflagge, die mit einem weißen, zweimal an den Enden gekerbten und mit je drei Scheiben besetzten Tatzenkreuz besetzt war. Die Hauptheerfahne entfaltete das Bild der Gottesmutter. Im westlichen Mittelmeere hatte Marseille 1259 für alle Handelsschiffe vorgeschrieben, daß sie auf weißem Tuche ein blaues Kreuz führen sollten.

Die Städte an den Küsten von West- und Nordeuropa hißten am Ende des 13. Jahrhunderts fast ausnahmslos auf ihren Schiffen die Wappenflagge des Landesherrn. Das bekundete einerseits die Abhängigkeit dieser Städte, zum andern aber auch die Schutzherrschaft, die ihnen erhebliche Vorteile brachte.

Eine frühe Ausnahme bildete die bereits erwähnte Stadt Dam, damals zu Flandern, heute zu Belgien als Hafen der Stadt Brügge gehörig. Die damalige Flagge gibt das »redende« städtische Wappen wieder, das sich auf den ursprünglichen Namen »Hondsdam« bezieht (Abb. 2). Mit eigener Flagge folgen andere Städte: So sehen wir bei der Stadt Emmerich eine Flagge: in Rot, ein weißer Eimer (1237); bei Antwerpen um 1239 eine rote mit der weißen offenen Hand; bei Hamburg (1241) in Weiß eine rote Burg. ^{18a}

Im allgemeinen wird jedoch auf den Schiffen der Städte an hervorragender Stelle die Flagge des Landesherrn gesetzt: Wie ein Siegel von Wismar 1256 ausweist, flattert am Maste die gelbe Flagge mit dem rot gekrönten schwarzen Ochsenkopfe, dem Landeswappen von Mecklenburg. 1283 zeigen Kieler Schiffe die Flagge mit dem Nesselblatt der Herren von Holstein. Für Rostock: in Blau ein gelber Greif als Wappen des Fürsten von Rostock, liegt ein Zeugnis vom Jahre 1311 vor. Als Flagge der Stadt Oldenburg wird 1366 die des Grafen von Oldenburg genannt: in Gelb 3 rote Balken, und es ist sicher, daß dies auch die Flagge ihrer Schiffe war. ¹⁹

Eigene Wege gingen offenbar die als Interessengemeinschaft zur Hanse zusammengeschlossenen Handelsstädte. Diese Vereinigung, die wiederholt von den Landesherrn mit Privilegien ausgestattet wurde, führte keine eigene Wappenflagge, sondern verlangte von ihren Mitgliedern, daß jedes seine eigene Stadtflagge auf den Schiffen hißte. Es ist dies um so eigenartiger, als die Hanse sogar Kriege führte (z. B. gegen Dänemark 1361/62 und 1367/70) und ein einheitliches Erkennungszeichen zweckmäßig gewesen wäre.

Lübeck, das die Hanse mit gegründet hatte, war als Freie Reichsstadt eigentlich verpflichtet, die Wappenflagge des Kaisers zu führen; sie entzog sich dem aber und hißte dafür um 1280 eine von Weiß und Rot geteilte Flagge. Im Lübecker Seerecht von 1299 wird vorgeschrieben, daß alle Schiffer diesen »lubeschen vloghel« zu führen haben. ²⁰ Bremens Schiffe zeigten 1366 den im roten Felde schräglinks aufgerichteten weißen Schlüssel, d. h. das Stadtwappen.

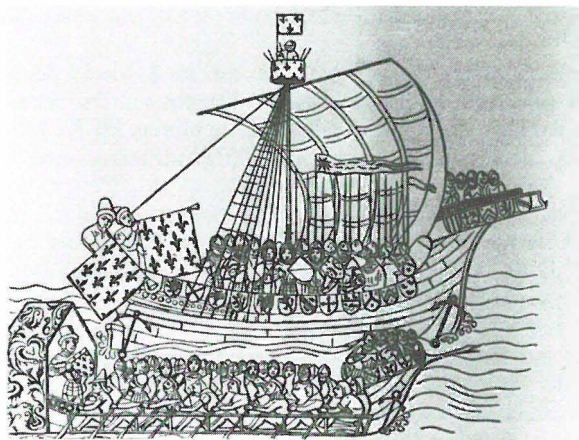


Abb. 3
*Französisches Schiff aus dem 14.
 Jahrhundert.*

Die Flaggen blieben nicht nur Hoheitszeichen, sie waren Schmuck, und nicht der einzige. Man benützte vielfach farbige Segel. Diese waren um die Mitte des 13. Jahrhunderts so auffällig und eindrucksvoll, daß sie von Dichtern besungen wurden. Man bemalte sie nicht nur, man nähte auch Muster und Wappen darauf, ein Brauch, der im ganzen europäischen Küstengebiet bis ins 17. Jahrhundert zu beobachten ist. Hauptsächlich betraf er Schiffe, die in Privatbesitz waren, also weder dem Könige gehörten, noch von ihm in Dienst genommen waren.²¹ Als der Graf von Warwick, Richard Beauchamp (1389—1439), ein eigenes Schiff zu einer Fahrt ins »gelobte Land« ausrüsten ließ, zeigte er am Wimpel des Großmastes unter dem St. Georgs-Kreuz von England und auf den Segeln die Figuren seines Wappens.²² 1492 schmückte sich das Flaggschiff des Kolumbus mit heraldischen Fahnen und Wimpeln und solchen Figuren auf den Segeln. 1594 zeigt ein Kupferstich von W. Barentsoen etwas Ähnliches.²³

Die Vorteile, die das Führen der Landesflagge mit sich brachte, gaben Anlaß, es ausdrücklich vorzuschreiben, ja, das Nicht-Führen und die unberechtigte Führung unter Strafe zu stellen. Solche Bestimmungen enthielten das Hamburger und Lübecker Seerecht bereits Ende des 13. Jahrhunderts, und zwar aus gutem Grunde: U. a. lockten Seeräuber mit bekannten Hoheitszeichen ihre Opfer an sich. Es war jedoch auch eine beliebte Kriegslüge, um den Gegner zu täuschen — bis in unsere Tage.

Im Jahre 1453 eroberten die Türken Konstantinopel. Die darauf folgende Flucht und Vertreibung von Künstlern und Gelehrten befruchtete das Abendland. Die Wiederentdeckung von Amerika durch Kolumbus (1492) und die Entdeckung des Seewegs nach Indien um das Kap der guten Hoffnung leiteten einen Goldfluß nach Europa, der den Handel sehr erstarken ließ und reiche Handelsherren schuf. Auch die Technik machte Fortschritte. Da ist auf heraldischem Gebiet eine Wandlung zu beobachten: Der Gebrauch des persönlichen Wappens ging zurück. Die Ursachen hierfür liegen sehr viel früher: Um 1300 war von dem Baseler Domherrn und magister artium Berthold Schwarz das Schießpulver erfunden worden. Seine zunehmende Verwendung hatte zur Auflösung der Ritterheere geführt. So sind deren vielartige wappengeschmückte Schilde auf den Schiffen verschwunden. Man hat zwar bis ins 17. Jh. als Schutz gegen Einblick und als Schmuck die Pavesade beibehalten. Da aber nur wenige Wappen dafür zur Verfügung standen, etwa die des Herrschers und der Länder, die er regierte, half man sich, indem man beide Arten in Gruppen zusammenfaßte und sie an Reling und Kastellen in mehrfacher Wiederholung auf leichten Schilden aufhängte. Diese waren natürlich nicht mehr für den Kampf bestimmt (Abb. 5).

Es wurden Feuerwaffen der verschiedensten Art entwickelt. Donnerbüchsen und Kanonen veränderten das Aussehen der Schiffe. Hinter der Bordwand an und unter Deck, teilweise auch in den Kastellen, waren sie aufgestellt und richteten ihre Rohre an durch abdeckbare Luken über das Meer.



Abb. 5 (oben)
Die LOUISE, Schiff des Admirals von Frankreich

Abb. 4 (links)
Ein Schiff Heinrichs VIII. von England

In anderer Art blieb der Wappenschmuck aber. Außer der persönlichen Flagge des Admirals wurde im 15. Jahrhundert an den Mastspitzen noch seine Kommandoflagge gehißt und deren Figuren nach alten Vorbildern auf die Segel gemalt, so daß sein Schiff weithin kenntlich war.²⁴

Anno 1520 lief eins der größten Segelschiffe der Zeit vom Stapel, der Fünfmaster SANTA CATERINA DA MONTE SINAI. Er hatte zwei- und dreistöckige Kastelle und drohte mit 140 Donnerbüchsen an Bord nötigenfalls eine sehr harte Sprache zu sprechen. Aber er kehrte im übrigen auch eine prächtige Seite heraus: Auf reichen heraldischen Schmuck hat er nicht verzichtet. Dem Geschmack des 16. Jhs. entsprach es nämlich immer noch, wie im 13. Jh. das Schiff in wallende, bemalte Tücher zu hüllen. Die Wappen der Flaggen an den Mastspitzen wiederholten sich in riesigen langen Wimpeln, die an besonderen Stöcken wie Segel befestigt waren und von den Marsen bis zum Wasser reichten. Dazu traten der Flaggenschmuck an Deck und den Kastellen und die am Bug fest angebrachten Wappen. Am Heck setzte man in der zweiten Hälfte des Jahrhunderts bevorzugt die Landesflagge und führte so einen Brauch ein, der sich bis in unsere Tage erhalten hat.²⁵

Welchen Wert man auf die Ausschmückung der Schiffe legte, ergibt sich daraus, daß im Jahre 1543 Jeffrey Bytherne eine Art Reglement schrieb, das genaue Anweisungen über das Anbringen von Flaggen und Wappen enthielt. U. a. liest man da die Bestimmung, daß Vorder- und Achterdeck das Wappenschild des Admirals tragen sollten, der Heckspiegel aber das geschnitzte und vergoldete Wappen des Königs. An diese Anordnung sollten sich alle europäischen Staaten in entsprechender Weise halten.²⁶

Wenige Jahrzehnte später hat auch der französische Gouverneur von Genua, Philipp von Cleve, in einem Werk über Signale Anweisung zur äußeren Ausschmückung der Schiffe gegeben. Danach sollte u. a. ein Fürstenschiff oberhalb der Wasserlinie mit den Wappenfarben und Devi-

sen des Fürsten bemalt sein, ebenso die Schilde der Pavesade! Mittschiffs müßten zwei viereckige Banner mit seinen Wappen stehen und außer einem vom Großmast bis zum Wasser reichenden Wimpel mit seinem Wappen und Devisen sei am Topp darüber sein übergroßes wappengeschmücktes Banner anzubringen (diese Ehrung wird vom Verfasser indessen nur dem höchsten Führer zugebilligt), usw.

Eine gesteigerte Lebenslust, die sich zu Lande in der barocken Kunst vornehmlich bei der Gestaltung von Kirchen und Schlössern zeigte, erfaßte auch die reichen Bauherren und Erbauer der Schiffe. Die Kastelle wurden immer aufwendiger und überzogen sich samt der Relling mit erfindungsreichen Ornamenten, die, geschnitzt, bemalt und teils vergoldet, farbig leuchtende Wappen umrahmten. Am Bug schwollen die Galionsfiguren. An der Relling erschienen neben dem persönlichen Wappenbilde des Fürsten die seiner Gebietsherrschschaften nunmehr ohne Schilde. Die dabei in England in Gebrauch gekommene selbständige Verwendung von Teilen des Wappens wie des Helmschmucks oder des Schildbildes als sog. Badges wurden bald auch von andren Ländern übernommen. Die Kunst, Schiffe zu schmücken, hatte offenbar ihren Höhepunkt erreicht. Einige Beispiele mögen dies zeigen:

Die 1610 gebaute PRINCE ROYAL wies außerbords als reich geschnitzte Verzierung nicht nur Wappen auf, sondern auch jene Badges; so die durch eine Helmkrone gesteckten Straußenfedern des Prince of Wales; die rot-weiße Rose des Hauses Tudor; das Fallgatter derer von Westminster; die überkronte Distel von Schottland usw.

Das Flaggschiff WASA (1628) des Königs Gustav Adolf zeigt das schwedische Reichswappen auf dem Heckspiegel in einem Ausmaß von zwei Metern im Geviert und das redende Wappen der Wasa darunter, die goldene Korngabe auf blauem Grund.

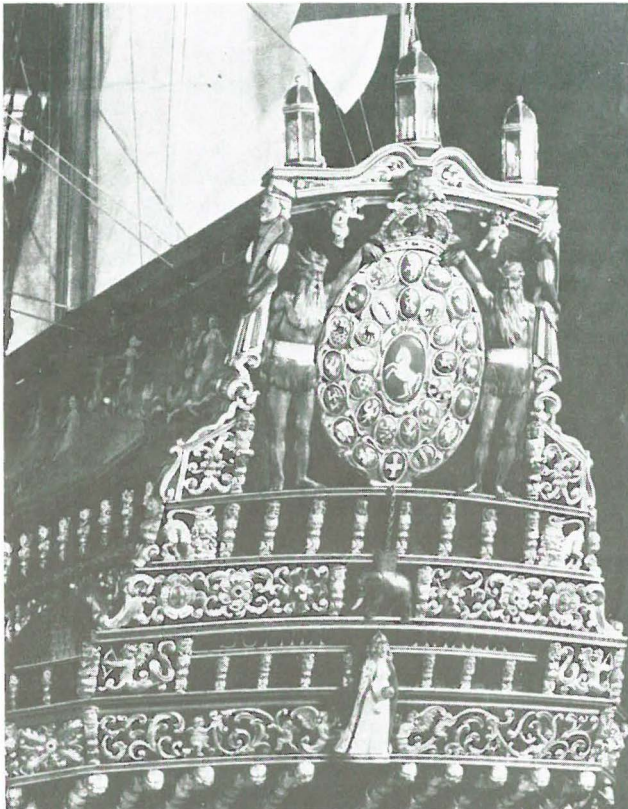


Abb. 6
Modell der dänischen Staats-
yacht SOPHIA AMALIA (1694).

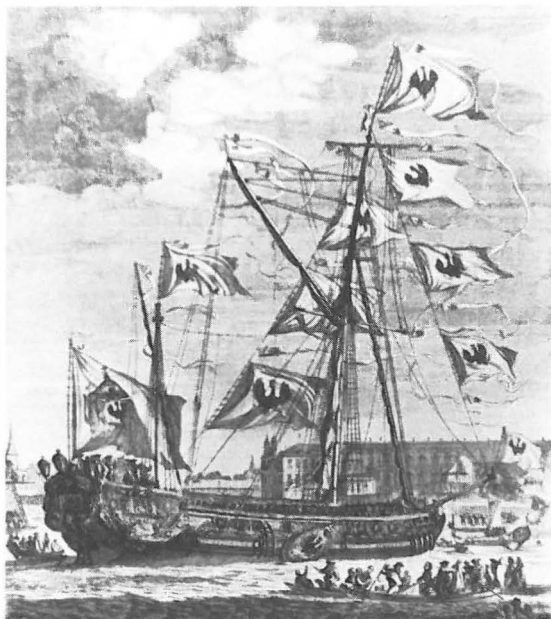


Abb. 7
Staatsyacht des Königs Friedrich I. von
Preußen (1707).

Die SOVEREIGN OF THE SEAS (1637) prunkte ebenfalls am Heck mit dem von kunstvoll geschnittenen Figuren umgebenen und von Leopard und Einhorn gehaltenen Vollwappen und auf den seitlichen Galerien mit dem Reichswappen. Für solche Ausschmückung wurden angesehenen Künstler herangezogen. Für den Schmuck der SOVEREIGN war es z. B. der Rubensschüler und Hofmaler Karls I., Antonius van Dyk.

Welch einen herrlichen Anblick bietet heute noch das Modell der dänischen Staatsjacht SOPHIA AMALIA (1694) im Museum in Kopenhagen! Auf dem Heckspiegel werden auf einem von zwei ›wilden Männern‹ gehaltenen Langrund zwei Reihen Wappen gezeigt. Der äußere Ring gibt 15 Wappen des Königs wieder, während der innere 12 der Königin enthält. Das Mittelstück bildet ein roter Schild mit dem silbernen Sachsenroß, dem Wappen der Königin als einer geborenen Prinzessin von Braunschweig-Lüneburg. Reiche Pflanzenornamente verbinden die einzelnen Teile und greifen auch auf die Schiffsseiten über (Abb. 6).

Diesem Schönheitsrausch verfiel selbst der erste König in Preußen, Friedrich I. Während sein Vater, der Große Kurfürst, in durchdachter Sparsamkeit die erste Flotte geschaffen und sie mit dem Brandenburgischen roten Adler im silbernen Felde übers Meer geschickt hatte, ließ er sich eine Luxusjacht bauen, die reiche Schnitzereien aufwies und in Gala an Fangleinen in großer Zahl die Flagge mit dem neu geschaffenen Königswappen: in Silber (Weiß) der gekrönte schwarze Adler (1707). (Vgl. Abb. 7)

Die Beispiele lassen sich ohne weiteres bis weit ins 18. Jahrhundert vermehren.

Die kostspieligen aufwendigen Aufbauten und ihre reichen Verzierungen waren zwar sehr eindrucksvoll und kündeten von Macht und Größe, sie behinderten aber im Gefecht die Sicht und die Wendigkeit der Schiffe. So war es nicht überraschend, daß einschränkende Maßnahmen befohlen wurden. Im Jahre 1703 und — weil zunächst erfolglos — wiederholt 1796 ordnete die britische Admiralität an, daß auf die übermäßige Bugverzierung verzichtet werden müsse und die Galionsfiguren einfacher gestaltet werden sollten. Dabei wären statt geschnitzter Wappen solche aus Guß zu verwenden. (Vgl. Abb. 8)

Es kam hinzu, daß inzwischen die Verbesserung der Kanonen und der Schießtechnik es ermöglichte, die Gegner auf größere Entfernung zu bekämpfen. Als Abwehrmaßnahme ergab sich die Forderung nach Verkleinerung des Zieles: Die Kastele verloren sehr an Größe und fielen schließ-

GALIONSFIGUR
der englischen Fregatte »Hercules« 1778

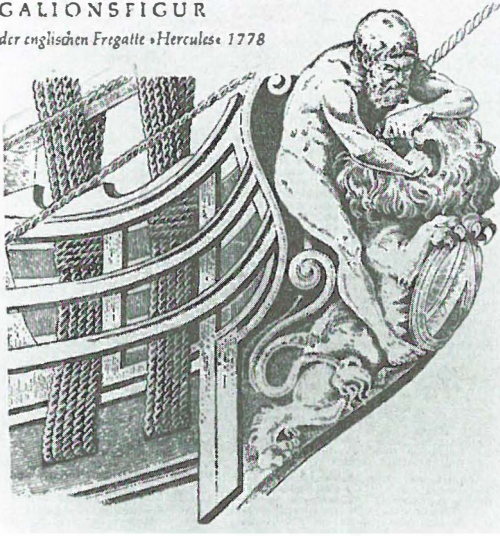


Abb. 8

lich ganz weg. Die Rümpfe wurden niedriger und länger. Von der Pavesade blieb als Schutz gegen Einblick nur eine Verkleidung aus Segeltuch.

Es brach jedoch auch allgemein ein Zug zur Nüchternheit und Sachlichkeit durch und löste den Prunk des Barock ab. So verringerten sich nicht nur die Möglichkeiten, Wappen und Zierwerk anzubringen, vielmehr auch der Wunsch, es zu tun. Indessen hat man die Wappen an Bug und Heck bis heute nie ganz aufgegeben.

Die großen geistigen und politischen Umwälzungen seit dem Mittelalter hatten Auswirkungen selbst auf heraldischem Gebiete. Als Folge von Kriegen mit Zerstörungen und Eroberungen, von Thronwechsel der Herrscherfamilien und ähnlichen Vorgängen ist ein ständiges Werden und Vergehen bei den Hoheitszeichen festzustellen. Im 18. Jh. und in der Folgezeit bilden sich neue Staaten in Amerika; diese und alte Staaten in Asien und anderswo nehmen die Gewohnheiten der europäischen Staaten und so auch eigene Wappen an. Kleine Staaten (Städte) verlieren ihre Selbstständigkeit und gehen in größeren auf. Von den »Freien Hansestädten«, die eine stolze Macht darstellten, sind bis auf den heutigen Tag nur Hamburg und Bremen geblieben. Doch auch bei ihnen ist die Deutsche Flagge an erste Stelle gerückt. Selbst in der Gestaltung der Nationalflaggen wurden neue Wege beschritten. Es waren die Niederlande, die damit den Anfang machten, als sie sich von der spanischen Herrschaft lösten. Bis dahin hatte das Wappen des Herrschers oder das Abbild des Schutzheiligen das Flaggenbild bestimmt. Die neu gebildeten »Generalstaaten« (1581) wählten stattdessen einfache Streifen, nämlich Rot-Weiß-Blau, für ihre Flagge.

Diese Art gab Anstoß zur »Tricolore« der Französischen Revolution und ist seitdem immer wieder in anderer Zusammenstellung farbiger Streifen, senkrecht oder gleichlaufend zur Stange, die auf der ganzen Erde vorherrschende Art der Nationalflaggen geworden.

Leider sind dabei entgegen den heraldischen Regeln neue Farben wie Orange, Purpur und Braun eingeführt und die »richtigen« Farbenfolgen vernachlässigt worden. (Danach darf nicht Farbe auf Farbe oder Metall auf Metall gezeigt werden, sondern stets Farbe auf Metall oder umgekehrt.) Andererseits haben die Beschränkung auf die Grundfarben einschließlich Grün und die Forderung nach klarer Unterscheidung dazu gezwungen, auf die Streifen ein Wappen oder dessen heraldische Figuren aufzulegen.

Während der Zeit des »Heiligen Römischen Reiches Deutscher Nation« (1412—1806) hat es keine deutsche Flotte gegeben. Die durch die Frankfurter Nationalversammlung 1848 geschaf-

fene erste Deutsche Flotte, die die Farben Schwarz-Rot-Gold führte, wurde 1852/53 schon wieder aufgelöst. Erst Bismarck hat bei der Reichsgründung 1871 durch Gesetz eine neue geschaffen, indem er die des Norddeutschen Bundes dazu erhob. Die neue Flagge des Deutschen Reiches zeigte Schwarz-Weiß-Rot; zu den Farben des Norddeutschen Bundes hatte man das Schwarz aus der Flagge Preußens gefügt.

Bis zu diesem Zeitpunkte hatten die einzelnen deutschen Staaten auf ihren Schiffen die eigene Flagge gesetzt. An der Nordküste war Brandenburg-Preußen mit dem oben beschriebenen schwarzen Adler an die erste Stelle gerückt; Oldenburg fuhr, da es unter dänischer Oberherrschaft stand, unter dem Danebrog und Hannover entsprechend unter englischer Flagge. Nur Mecklenburg zeigte eine eigene, die mit dem bekannten Ochsenkopf.²⁷

Die Anforderungen an die Handelsschiffe in bezug auf Schnelligkeit und Wendigkeit, zu der bei den Kriegsschiffen noch große Feuerkraft und möglichste Unverletzlichkeit hinzukamen, haben es mit sich gebracht, daß technische Erfindungen den Schiffbau gründlich umwälzten. Die Dampfmaschine und die Schaufelräder, die Verwendung von Eisen anstelle von Holz, die Schiffschraube und die Panzerungen verlangten Sachlichkeit und vernichteten nach und nach die »Romantik« der großen Segelschiffe. Nicht mehr bemalte Segel und geschnitzte und vergoldete Bildhauerarbeit am Äußeren verkündeten Macht und Reichtum, sondern die Größe der Handelsschiffe und die Geschwindigkeit, mit der sie die fernen Lande erreichen und mit kostbaren Gewürzen und Tee zurückkehren konnten. Und bei den Kriegsschiffen entschied der gewaltige Anblick dieser Stahlfestungen und ihre Feuerkraft. So fiel bei dieser Entwicklung von dem alten Prunk ein Stück nach dem andern. Zwar vollzog sich diese Wandlung langsam, doch hat sie sich in der zweiten Hälfte des 19. Jhs. völlig durchgesetzt.

Flaggen mit Persönlichkeitswappen treten nur noch selten auf. Wohl werden auf Personen bezogene gehißt, z. B. wenn sich ein Landesoberhaupt oder ein hoher Kommandeur an Bord befindet, doch beziehen sie sich auf Rang oder Dienststellung und nicht auf die Familie des Betreffenden. Der malerisch wogende Flaggenschmuck ist verschwunden. Wenn aus besonderem Anlaß über die Toppen geflaggt wird, geschieht es mittels SignalfLAGgen, die keinerlei Beziehung zu Personen oder einer Gemeinschaft haben.

Am Schiffskörper hat sich ein spärlicher Schmuck an Bug und Heck noch gehalten. So trugen die deutschen Kriegsschiffe noch im Zweiten Weltkriege neben dem Namen oder der Nummer auch das zugehörige Wappen: Die Kreuzer mit Städtenamen schmückte das Wappen der betreffenden Stadt; die EMDEN trug dabei noch als besondere Auszeichnung das Eiserne Kreuz, das der Kaiser der »alten« EMDEN für ihre ruhmreichen Taten im Ersten Weltkriege verliehen hatte. Die großen Schlachtschiffe der Kaiserlichen Marine, die nach Ländern benannt waren, z. B. HESSEN, BAYERN, POMMERN, führten deren Landeswappen; die Schlachtkreuzer SEYDLITZ, DERFFLINGER, VON DER TANN, BLÜCHER und HINDENBURG die Familienwappen der betreffenden Generale. (Vgl. Abb. 9, 10)

Auch die Handelsschiffe des In- und Auslandes gaben diese schöne Sitte nicht auf. So trug 1914 das stolze Schiff VATERLAND das Wappen mit dem Deutschen Reichsadler über die Meere; ähnlich die ALBERT BALLIN, die PATRIA und die OCEANIA das Hamburger Wappen. Von den Frachtern sei hier nur das Fruchtkühlschiff MS SARDINIA genannt; und die Schiffe des Norddeutschen Lloyd waren durch das Reedereiwappen: Anker und Bremer Schlüssel schräg gekreuzt, kenntlich (Abb. 11).

Das bunte Bild der Flaggen ist auf dem Gebiete des Handels sehr vermehrt worden. Die technischen Erfindungen haben im 19. und 20. Jahrhundert die Schifffahrt sehr begünstigt, so daß sich zahlreiche, mit besonderen Vorrechten ausgestattete Seehandels- und Schifffahrtsgesellschaften gebildet haben. Diese erhielten eigene Flaggen mit heraldischen Zeichen bzw. nahmen sie in jüngerer Zeit aus freiem Entschlusse an.

Die heraldischen Regeln, die sich im Mittelalter aus Zweckmäßigkeit gebildet hatten und nach denen die Wappen gestaltet wurden, sind aber mehr und mehr in Vergessenheit geraten. Was an neuen Wappen aufgetreten ist, weist häufig Buchstaben und Verletzungen der heraldischen Farbenfolge auf, also Fehler, die als unheraldisch abgelehnt werden, oder Figuren, die der Forde-

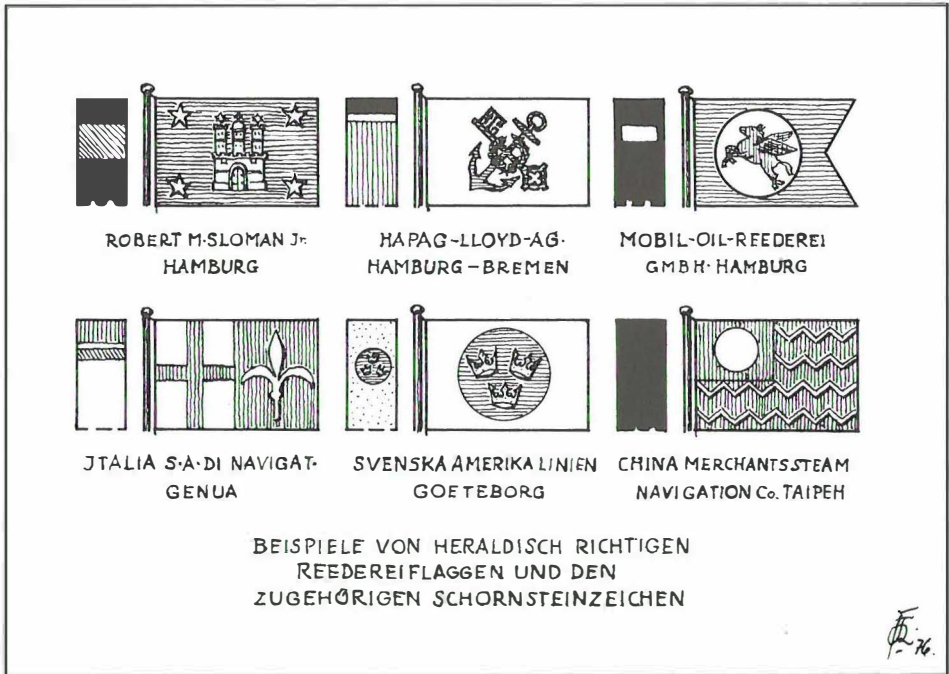


Abb. 12

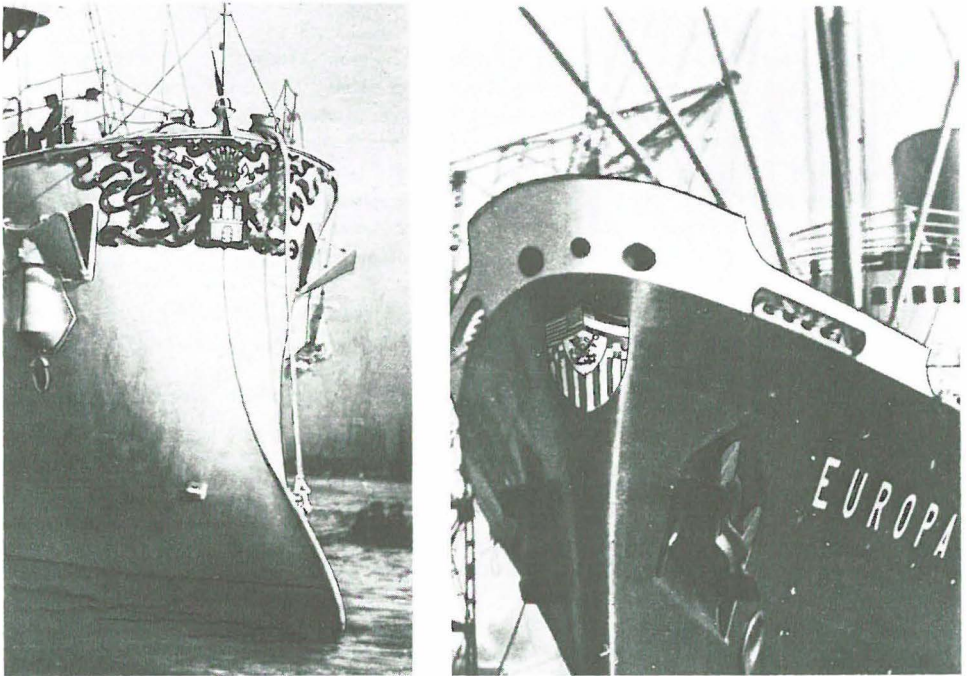


Abb. 9, 11 Links: Kreuzer HAMBURG, 1907; rechts: Bug des NDL-Schnelldampfers EUROPA

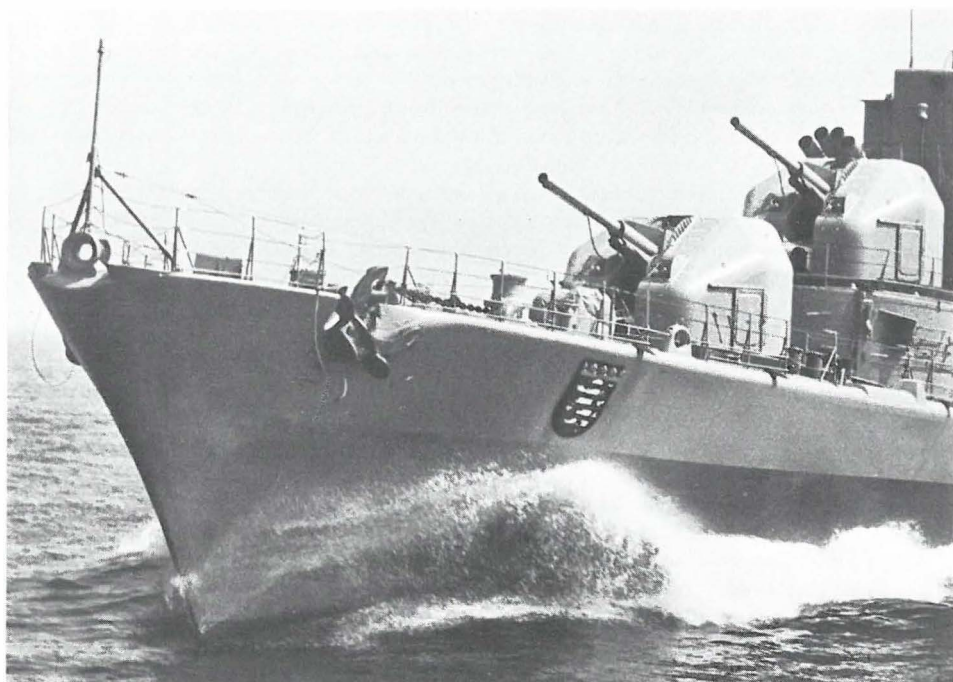


Abb. 10 Bug des Zerstörers HESSEN mit dem Wappen des Patenlandes

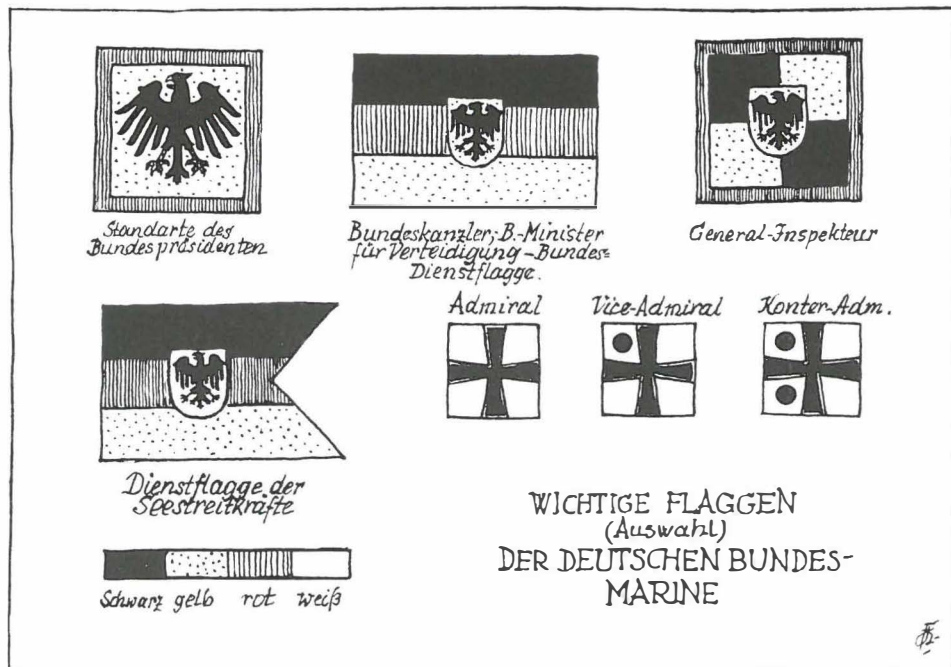


Abb. 13

rung, auf weite Entfernungen klar erkennbar zu sein, nicht genügen. Andererseits sind eine Reihe schöner Flaggen entstanden, die heraldisch einwandfrei sind. Das gilt für alle zur See fahrenden Nationen. Das Verhältnis der guten Schöpfungen zur Gesamtzahl ist jedoch offensichtlich recht klein. Eine Untersuchung von 150 bundesdeutschen Reedereiflaggen ergab nicht einmal 28 v. H.! Zusätzlich zur Kennzeichnung durch Flaggen werden auch die Schornsteinköpfe in mehr oder minder heraldischer Weise bemalt. (Vgl. Abb. 12)

Heraldische Flaggen finden wir heutzutage auf den Schiffen an folgenden Stellen: Am Heck die der eigenen Nation, am Bug die des Heimathafens, der hintere Mast trägt die des Schiffseigners, der häufig eine Gesellschaft ist, während der vordere Mast am Topp die Flagge des Bestimmungslandes aufnimmt, also des Zieles, das angesteuert wird. Bei privaten Booten findet man gelegentlich auf dem Heckspiegel noch das persönliche Wappen des Eigners.

Eine allgemeine Regelung wie etwa durch ein internationales Seerecht hat es nicht gegeben und gibt es nicht. Es hat sich aber ein völkerrechtliches Gewohnheitsrecht herausgebildet, in dem die verschiedenen jahrhundertalten Bestimmungen »eingeschmolzen« sind. So wird zwar der Gebrauch heraldischer Flaggen und Wappen auf Schiffen von jeder Nation für sich geregelt, doch besteht bei allen Staaten in den wesentlichen Punkten Übereinstimmung. Im Gebiet der Bundesrepublik Deutschland oder, wie es genauer heißt, »im Geltungsbereich des Grundgesetzes«, haben diese Regeln für die See- und Binnenschiffe ihren Niederschlag im »Flaggenrechtsgesetz vom 8. Februar 1951« gefunden. Für Deutsche in diesem Gebiete wird die Führung der schwarz-rot-goldenen Bundesflagge auf eigenen Schiffen zur Pflicht gemacht. Daneben können auch andere Flaggen und Abzeichen gezeigt werden, jedoch nicht an den der Bundesflagge vorbehaltenen Stellen, das ist im allgemeinen das Heck, in einigen Fällen der Topp des hintersten Mastes.

Für die Bundesmarine ist eine Sonderregelung geschaffen, die als »Flaggenordnung« (Marine Dienstvorschrift MDV 100/1) eine Erweiterung des obigen Gesetzes darstellt. Während die allgemeine Bundesdienstflagge in einem schwarz-rot-goldenen (gelben) vollen Rechteck den goldenen Schild mit dem rot bewehrten schwarzen Adler zeigt, besitzt die der Marine am freien Ende eine dreieckige Auskerbung. Im übrigen werden für besondere Zwecke »Kommandozeichen« und »Unterscheidungszeichen« gebraucht; die ersten, um den Rang hoher Persönlichkeiten und Kommandeure, die sich an Bord befinden, kenntlich zu machen. Während bei den »Flaggoffizieren«, d. h. den Admiralen, die Gestaltung den Dienstgrad erkennen läßt, ist dies bei Führern kleinerer Verbände nicht der Fall; hier wird von der Flagge nur die Dienststellung, also das Amt, das sie gerade ausfüllen, angezeigt. Die »Unterscheidungszeichen« geben in Verbindung mit dem »Kommandowimpel« also Kunde, auf welchem Schiff oder Boot einer zufällig entstandenen oder planmäßig gebildeten Gruppe sich deren Kommandant befindet (Abb. 13).

Hierbei ist noch eine Besonderheit zu vermerken: Die Aussage der Wappen erfolgt durch Farben, Heroldsbilder (= Teilungen) und »gemeine Figuren«. Die Aussage der Flaggen der Marine wird zusätzlich erweitert durch die äußere Form: Quadrat, Rechteck, Dreieck, Streifen (Wimpel) und die Art ihrer Anbringung: am Flaggstock, an loser Querstange, am Topp des Mastes, am Ende der Rah usw. Jedesmal ist die Bedeutung anders.

Abschließend kann Folgendes für unsere Zeit festgestellt werden:

1. Das Wappen hat sich in der Schifffahrt hauptsächlich auf Tüchern (Fahnen, Flaggen, Wimpeln und Standarten) erhalten.
2. Nationale, d. s. Staatsflaggen, besitzen alle Staaten. Ihre Sinnbilder decken sich oft nicht mehr mit den Staatswappen, sie sind für Kriegs- und Handelsschiffe verschieden.
3. Städtewappenflaggen finden sich am Bug der Schiffe zur Bezeichnung des Heimathafens.
4. Festangebrachte Wappen zeigen die Schiffe am Bug, Boote und Jachten am Heck. Sie beziehen sich am Bug meist auf den Namen des Schiffes oder Bootes, am Heck auf den Eigner.
5. In der Schifffahrt ist seit rund 200 Jahren neu das Gesellschaftswappen (Reedereien) entstanden und an Zahl und Bedeutung sehr gewachsen.
6. Im übrigen hat sich der Wunsch zum Schmuck auf das Innere der Schiffe verlagert: Aufenthalts- und Vergnügungsräume weisen hin und wieder zwischen anderen Ornamenten auch Wappen auf.

Eine eigenartige Entwicklung ist indessen zu bemerken: Während das Wappen als Gebrauchsgegenstand und als Schmuck aus der Schifffahrt in erheblichem Maße verdrängt wurde, haben Dinge, die auf sie und das Schiff Bezug nehmen, als Sinnbilder zunehmend Eingang in das kommunale und das Familienwappen gefunden.

II. Schifffahrt im Wappen

Es ist ein weit verbreiteter Irrtum, daß Wappen nur bestimmten Ständen vorbehalten und vom Landesherrn verliehen worden seien. Die ältesten Wappen, die des Uradels, wurden aus freien Stücken angenommen. Später verlieh der Kaiser oder König für Verdienste um seinen Thron mittels Adelsbrief Wappen, und es entstand der sog. Briefadel. Diese Verdienste konnten darin bestehen, daß zur Stützung der Staatskasse von Untertanen erhebliche Geldsummen gegeben wurden. So kam es allmählich dazu, daß man Wappen gegen solche Leistungen vom Landesherrn erbitten konnte. Auch Bürgern stand diese Möglichkeit offen, wurde eifrig genutzt und schließlich Mode. Als die Hofkanzleien und die mit der Wappenverleihung betrauten Großen Hofpfalzgrafen in der Erledigung der Anträge nicht mehr nachkamen, nahmen die Bürger kurzerhand in eigener Machtvollkommenheit Wappen an. Das ging so weit, daß auch die sog. Unehrliehen, d. h. Fahrendes Volk, Juden usw. versuchten, durch Annahme eines Wappens in eine höhere Gesellschaftsschicht aufzusteigen.

Auch größere Gemeinwesen, Länder und Städte, sofern sie eine Eigenstaatlichkeit besaßen, nahmen Wappen an oder ließen sie sich vom Landesherrn verleihen.

Diese Lage, daß sich nämlich jeder ein Wappen zulegen kann, ist seit dem 14. Jahrhundert unverändert geblieben. Von den heutigentags geführten Wappen sind viele alt, eine große Anzahl neu, doch nicht weniger wertvoll. Schließlich werden sie alle einmal alt, vorausgesetzt, daß die Nachkommenschaft in männlicher Linie sich lange genug fortsetzt, bzw. daß bei kommunalen Wappen nicht Gebietsänderungen, so wie wir sie zur Zeit erleben, die alten Wappen »auslaufen« lassen. (Annahme und Führung von Kommunal-Wappen bedürfen heutzutage in der Bundesrepublik der Genehmigung des zuständigen Ministeriums des Innern.)

Wie kommt nun ein Wappen zustande? Was schlägt sich im Schilde nieder?

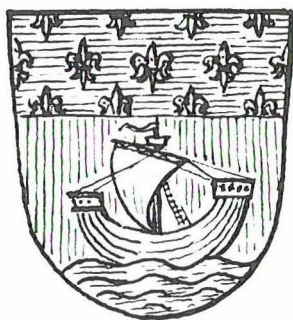
Die Heroldsbilder, also die Teilungen der Fläche durch gerade und gekrümmte Linien, sind in der Aussagekraft begrenzt, selbst wenn sie zu bestimmten Figuren wie Kreuzen, Kreisscheiben, Ringen usw. werden. Man verbindet sie daher oft mit »gemeinen Figuren«, das sind lebende oder tote Dinge unserer Umwelt, oder man zieht diese überhaupt vor, um den Schild zu schmücken. Dabei steht dem Wappenstifter die Wahl frei.

Früher sind oft erstrebenswerte Tugenden durch Sinnbilder verdeutlicht worden: Treue durch einen Hund, Liebe durch das Herz, Mut durch den Löwen, Tapferkeit durch das Schwert und dergleichen. Man hat weiterhin Dinge aufgenommen, die für die Familie lebenswichtig waren oder sie in nachdrücklicher Weise berührten. So haben Berufe, die sich immer wieder vom Vater auf den Sohn vererbten, ihren Niederschlag im Wappen gefunden: Werkzeuge, wie der LötKolben des Klempners, oder die von ihm gefertigte Laterne; beim Weißgerber war es das Schabemesser oder die bearbeitete Haut; beim Gastwirt die Kanne; beim Winzer das Rebmesser oder die Traube. So ist nicht zu verwundern, wenn auch die Schifffahrt dabei zu ihrem Recht gekommen ist. Zuerst hat sie sich bei kommunalen Wappen ihren Platz erobert, z. B. bei Städten und Märkten, die an schiffbaren Flüssen oder Seen liegen oder Handel auf dem Wasserwege abwickeln.

Meist werden Anker, Boote oder Schiffe wiedergegeben. Je nach der Zeit, in der das Wappen entstand, zeigen die Schiffe besondere Eigentümlichkeiten.

So hat die Stadt Paris ihre Lage an der schiffbaren Seine durch ein Wappen gekennzeichnet, das ein altes Segelschiff mit Mars und Vor- und Hinterkastell zeigt und so offenbar auf die Verbindung zum Meer hindeutet (Abb. 14).

Mitunter spiegeln sich auch wehmütige Erinnerungen im Wappen wider: So findet sich in dem von Bunde (Ostfriesland) ein Dreimaster, ebenfalls mit Mars und Hinterkastell, also ein Seeschiff. Dieser Flecken Bunde war ehemals Sitz friesischer Stammeshäuptlinge und hatte eine Zeitlang im



PARIS

Abb. 14

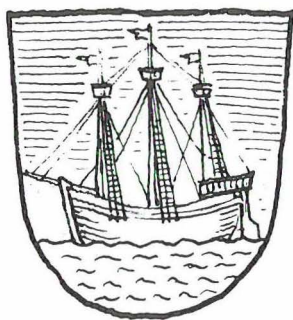
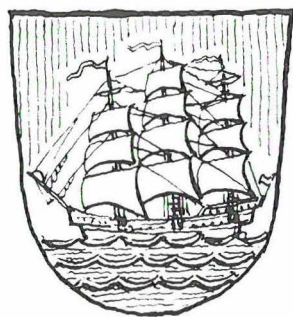
BUNDE
(Friesland)

Abb. 15



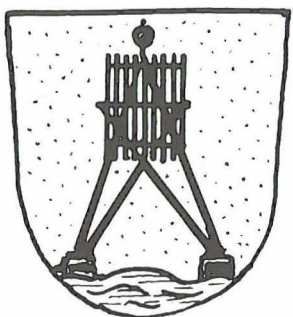
KIEL

Abb. 16



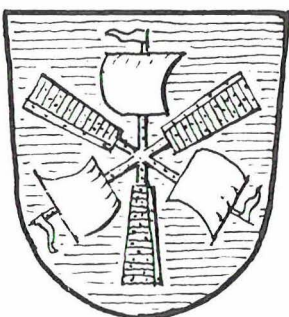
ELMSHORN

Abb. 17



CUXHAVEN

Abb. 18



HAREN(EMS)

Abb. 19

Abb. 14 Paris. Der Schiffsverkehr auf der Seine zum Meer hat sich im Wappen niedergeschlagen: Auf blauen Wellen schaukelt im roten Felde ein silbernes Segelschiff; das blaue Schildhaupt darüber ist mit goldenen heraldischen Lilien, dem Wahrzeichen Frankreichs, übersät.

Abb. 15 Bunde (Ostfriesland). An die längst vergangene Zeit, unmittelbar am Wasser gelegen zu sein und als Hafen Bedeutung gehabt zu haben, erinnert der segellose silberne Dreimaster auf silbernem Wellenfuß vor dem blauen Himmel. Das Wasser des Dollart ist zurückgegangen.

Abb. 16 Kiel hat zeitlich wechselnd zwei Wappen geführt: Das älteste (1242) zeigte ein Schiff mit Steuermann; es wurde 1901 von König Wilhelm II. von Preußen erneut genehmigt. Die jüngere Gestaltung (1351) ist hier dargestellt: auf Rot ein silbernes Nesselblatt, belegt mit einem schwarzen Ruderboot. Sie hat heut wieder Gültigkeit.

Abb. 17 Elmshorn ist eigentlich eine Landstadt; ihr Überseehandel mit Industrieerzeugnissen und eine Küstenschiffswerft haben wohl Pate gestanden, als der stolze silberne Dreimaster mit geblähten Segeln über silbern und blau gewelltem Schildfuße ins rote Wappenfeld gesetzt wurde.

Abb. 18 Cuxhaven, der große Fischereihafen, hat kein Schiff, sondern ein Seezeichen im Wappen. Es ist die als »Kugelbake« bekannte Markierung, die dem Seemann die Einfahrt in die Elbemündung zeigt: auf blauem Wellenfuß in Gold ein schwarzes Gerüst (Bake).

Abb. 19 Haren (Ems) hat in Blau 3 silberne Segel an bewimpelten goldenen Masten und 3 goldene Windmühlflügel zu einem Stern vereinigt: ein Hinweis auf Mühlenerzeugnisse und Binnenschifffahrt.

ausgehenden Mittelalter infolge der Dollarteinbrüche eine gewisse Bedeutung als Seehafen. Heute liegt es sozusagen »trocken«, ein gutes Stück vom schiffbaren Wasser entfernt (Abb. 15).

Es ist übrigens eigenartig, daß die Wappen großer Seestädte selten Sinnbilder aus der Schifffahrt aufweisen. Amsterdam, Rotterdam, Hamburg, Bremen, Lübeck, Rostock, Danzig u. a. haben alle andere heraldische Zeichen in ihren Wappen. Eine Ausnahme macht Kiel, das in seinem ältesten Wappensiegel ein Schiff mit Steuermann darstellte; heute ist es sehr bescheiden zu dem stilisierten, unbemannten Ruderboot zurückgekehrt, das schon einmal jahrhundertlang das Stadtwappen zierte (Abb. 16).

Elmshorn, das 1870 zur Stadt erhoben wurde, nahm acht Jahre später ein Wappen an, das ein stattliches Segelschiff mit drei Masten zeigt. Das Flüßchen Krückau wird kaum die Fahrrinne dafür gewesen sein, aber etwa 10 km Entfernung von der unteren Elbe sind ja keine unüberwindliche Strecke, um ihrer Industrie Anschluß an den Überseeverkehr zu schaffen. Zudem besitzt die Stadt eine Werft für Küstenschiffe (Abb. 17).

Die Hinweise auf die Schifffahrt sind indessen nicht auf die Fahrzeuge oder ihre Teile wie Anker, Riemen, Ruder, Steuerräder usw. beschränkt; man hat auch die sehr wichtigen See-Zeichen und Landmarken hereingenommen. So verwendet Cuxhaven sehr eindrucksvoll ein Seezeichen, das zum Wahrzeichen für das ganze Land geworden ist, die Kugelbake, die die Einmündung der Elbe in die Nordsee kenntlich macht (Abb. 18).

Eine besondere Lösung finden wir im Wappen von Haren (Ems). Die Haupterwerbszweige der Bevölkerung haben den Entwurf bestimmt: Ein 6-strahliger Stern, abwechselnd aus geblähten Segeln und Windmühlenflügeln, verkündet, daß Getreidemühlen ihre Erzeugnisse mittels Schiff auf den zahlreichen Flußläufen und Kanälen zu den entfernten Märkten bringen (Abb. 19).

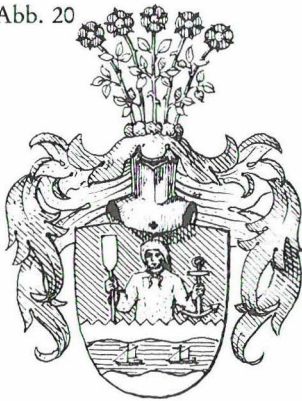
Bei Kommunalwappen ist verhältnismäßig leicht zu ergründen, welche Anlässe zur Aufnahme solcher Sinnbilder geführt haben. Oft löst ein Blick auf die Landkarte oder in die Geschichte des Ortes oder Gebietes das Rätsel, und gute neue Werke über Wappen dieser Art enthalten meist entsprechende Erläuterungen.

Viel schwieriger ist es bei Familienwappen bestellt. Sofern sie sehr alt sind und Wappenbriefe, die bei der Verleihung ausgestellt wurden, fehlen, wird selbst eine tiefschürfende Forschung nur selten Klarheit bringen. Erklärungen zu Wappen, die kraft eignen Rechtes angenommen wurden, sind in den wenigsten Fällen schriftlich festgelegt worden und dann meist verloren gegangen. Der Forscher ist da auf mündliche Überlieferungen oder Auslegungen angewiesen, die indessen häufig sehr unsicher oder blumig ausgeschmückt sind. Erst in neuer Zeit, seitdem die Möglichkeit der Eintragung in Wappenrollen besteht, werden nicht nur die Bilder, sondern auch die Beschreibungen (in der Fachsprache »Blasonierungen«) und die Erläuterungen der Wappeninhalte gesammelt. Für das deutsche Sprachgebiet ist da in erster Linie die in Berlin vom Heraldischen Verein »Der Herold« geführte »Deutsche Wappenrolle« zu nennen.

Bei Sinnbildern aus der Schifffahrt sind wie bei allen ähnlichen Bezügen mehrere Möglichkeiten der Erklärung gegeben: Einmal kann unmittelbare Verbindung bestehen, indem die Familie ein enges Verhältnis zur Schifffahrt oder zum Meer hatte (Abb. 20). Man müßte es heraldisch im allgemeinen als verfehlt ansehen, wollte sich ein Wappenstifter ein solches Sinnbild zulegen, weil er selbst z. B. Freude am Segeln oder an der Seefischerei oder weil er ein Wochenend-Häuschen am See hat. Solche rein persönlichen Gesichtspunkte würden unter Umständen schon vom nächsten Erben nicht geteilt und daher abgelehnt werden. Wappen sollen aber mit ihrem Inhalte gültig für viele Nachkommen gleichen Namens sein. Wem jedoch die Küste seit Urgroßväterzeiten Heimat geworden ist, hat ein Anrecht darauf, dies auch im Wappen auszuweisen. Eine Ausnahme kann es geben, wenn ein einzelnes Ereignis sich so einschneidend auswirkt, daß es zur Denkwürdigkeit wird. So kann sich die besondere Auszeichnung durch den Landesherrn (Abb. 21) oder eine außerordentliche Unternehmung (Abb. 22) im Wappen niederschlagen.

Andererseits gibt es viele Fälle, wo nur im übertragenen Sinne Figuren aus der Schifffahrt in die Heraldik gekommen sind. Bekanntlich deutet der Anker auf »Hoffnung« und Ruhe über festem Grunde; das Fernrohr kann auf einen weit gespannten geistigen Horizont oder auf Forschungsdrang hinweisen, das Ruder auf eine feste Hand, sein Leben zu führen, usw.

Abb. 20



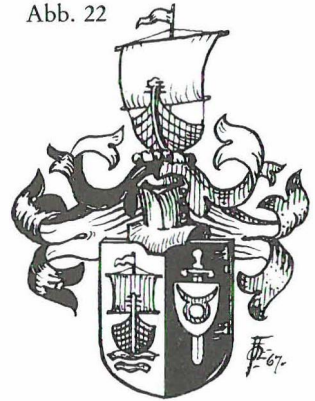
Dr. Gademann
1964

Abb. 21



von Georg

Abb. 22



Vollbach

Abb. 20 Gademann. Der Schiffsmann mit Riemen und Anker deutet darauf, daß dieser Beruf mehrfach in der Familie vertreten war. Er ist zudem durch den Fluß (Main) und die mit einfachen Segeln versehenen Boote genauer bestimmt.

Abb. 21 Ritter von Georg. Hier ist das ursprüngliche Wappen mit der Pflugschar »verbessert« worden, als sich ein Angehöriger des Geschlechtes durch hervorragende Leistungen im U-Boot-Kriege auszeichnete. Er erhielt den (bayerischen) Militär-Max-Joseph-Orden und wurde in den Ritterstand erhoben. Sein väterliches Wappen wurde um einen schwimmenden bzw. tauchenden Delphin erweitert. Es müssen also nicht immer Teile von Schiffen sein, die auf die Seefahrt Bezug nehmen.

Abb. 22 Vollbach. Die Großeltern sind als Kaufleute nach Brasilien ausgewandert, aber nach sieben Jahren zurückgekehrt. Auf dieses wesentliche Ereignis deutet das Segelschiff mit den damaligen Reichsfarben.

Es können aber auch solche Sinnbilder aus Ortswappen übernommen sein von Städten, die unmittelbare Beziehungen zur Schifffahrt haben (Abb. 23). Diese Wahl ist durchaus zulässig, wenn es sich darum handelt, die ursprüngliche Herkunft des Geschlechtes festzuhalten. Dagegen wäre es unstatthaft und zudem für die Gestaltung des Wappens nicht vorteilhaft, wollte man das vollständige Wappen des betreffenden Herkunftsgebietes darin unterbringen. Man wählt also geeignete Teile oder die Farben daraus und vereinigt sie mit andern die Familie kennzeichnenden Figuren, immer unter dem Gesichtspunkte, daß ein gutes Wappen Einfachheit und Klarheit erfordert.

Das Nächstliegende bei der Schaffung eines Wappens ist, es »redend« zu gestalten, d. h. den Namen des Trägers sinnbildlich darin wiederzugeben. Namen wie Schiffer, Ruder, Steuer u. ä. sind geläufig. Beim Wappen Abb. 24 ist eindeutig der Name durch den »Fähr« = Fährmann erkennbar, wobei man berücksichtigen muß, daß die Schreibung nicht feststand, man schrieb oft die Wörter nach Gehör. Freilich sollte man ihrer wirklichen Bedeutung auf den Grund gehen. Das ist nicht immer geschehen. Beim Wappen Abb. 25 (Bothmer) liegt offenbar ein solcher Fall vor. Es zeigt im Schilde und im Kleinod ein Boot. Tatsächlich bedeutet in der Herkunftsgegend, der Lüneburger Heide, Bot/Bod = Sumpf, und der ist bekanntlich dort reichlich vorhanden.

Zur Verbreitung und zum Vorkommen der auf die Schifffahrt bezüglichen Zeichen in Familienwappen läßt sich zusammenfassend folgendes sagen: Während bei kommunalen Wappen ziemlich oft solche Zeichen anzutreffen sind, ist bei Familienwappen das Gegenteil der Fall:

Von 983 alten deutschen Adelswappen enthielten nur 5 (!) solche Zeichen, und zwar war es stets der Anker. Das bedeutet 0,51%. Eine Probe bei Wappen von Patriziern und Bürgern gehobenen Standes aus Gebieten, die an die See angrenzen bzw. von großen Flüssen durchzogen sind, nämlich Holstein, Mecklenburg, Liefland, Pommern, Hamburg, Lübeck, ergaben sich bei 730 Wappen 19 mit Figuren der gesuchten Art, d. h. 2,6%. Und zwar sind es 3 Boote, 3 Anker und 13

Abb. 23

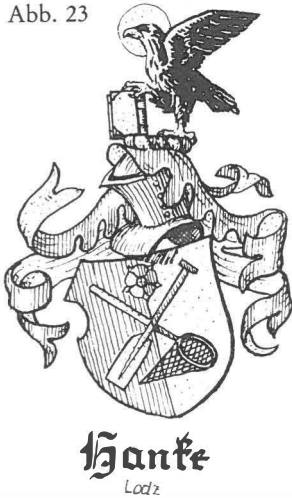


Abb. 24



Abb. 25



Abb. 23 Hanke. Der Riemen im Wappen hat hier zweierlei Bedeutung: In erster Linie weist er auf die Herkunft der Familie aus Lodz hin, das im Stadtwappen ein Boot mit einem schräglinks liegenden Riemen führt; mit dem Handnetz (Kescher) zusammen verrät es andererseits, daß die Vorfahren Fischer gewesen sind.

Abb. 24 Fehr. Ein redendes Wappen: Es stellt den Fährmann in seiner Tracht mit der Stakestange dar. Im Kleinod ist dasselbe Bild wiederholt. Sicherlich wurde einst der Name vom Beruf abgeleitet; später sind zahlreiche Angehörige des Geschlechts in hohen Stellungen als Bürgermeister, der eine sogar als Reichsvogt in Schweinfurt tätig gewesen.

Abb. 25 Von Bothmar. Das Wappenbild soll redend sein und setzt dem Klange nach Both=Boot. Wahrscheinlicher ist es, daß der Name, auch Bothmer geschrieben, sich von einem Ort bei Soltau in der Lüneburger Heide herleitet, wo Bot=Bod=Sumpf bedeutet, also gar keine Beziehungen zur Schifffahrt vorläge.

Fische oder fischähnliche Phantasiegebilde. Beschränkt man die Zählung auf die 6 wirklichen Schiffs-Sinnbilder, so sinkt das Verhältnis auf 0,83%.

Es zeigt sich somit, daß im Mittelalter und bis ins 19. Jahrhundert hinein die Seefahrt kaum als »wappenfähig« für Privatleute angesehen wurde, nicht einmal das außerordentliche Erlebnis der Kreuzzüge. Erst im Laufe des 19. Jahrhunderts ändert sich das, und wie die neuen Wappenrollen zeigen, sind recht ansprechende Wappen entstanden. Schließlich bietet die Schifffahrt eine ganze Anzahl von Sinnbildern, die im übertragenen Sinne und als Erlebnis wert sind, in ein gehaltvolles Wappen aufgenommen zu werden.

Anmerkungen:

- 1 H. Horstmann: Die Rechtszeichen. . ., S. 22.
- 2 Bj. Landström: Das Schiff, Abb. 66, 67.
- 3 F. Kretschmer: Neue Erkenntnisse aus dem Teppich von Bayeux.
- 4 Vgl. H. Horstmann: Die Admirallaterne der »Mora« und die Entgegnung von Kretschmer. — Der Gegenstand wäre für eine Windfahne zu starr und unbeweglich, als Laterne zu groß; er hat ja die Ausmaße eines Mastkorbes. Für Lichtzeichen gab es Öllampen, die durch Glas gegen Verlöschen geschützt wurden, oder Pechfackeln. Beide wären, wie Beispiele auf dem Teppich zeigen, klar dargestellt worden.
- 5 wie Anm. 3.
- 6 R. Siegel: Die Flagge, S. 22.
- 7 1226 gibt R. Siegel sehr bestimmt an. Ihm haben vor 1912 wohl mehr und genauere Unterlagen zur Verfügung gestanden als unserer Zeit nach den Zerstörungen durch zwei Weltkriege. Das von Horstmann gebrachte Siegel, das er als Beweis für eine wesentlich spätere Datierung (1275) wiedergibt, unterscheidet sich von dem erstgenannten in wenigstens acht Punkten. Dagegen deckt sich das von Ewe nach mehreren Originalsiegeln gezeichnete mit dem von R. Siegel.

- 8 R. Siegel: Die Flagge, S. 30; Brockhaus Enzyklopädie, 17. Aufl., »K«, S. 448.
 9 R. Siegel; H. Horstmann: Die Rechtszeichen . . ., S. 102.
 10 R. Siegel: Die Flagge, S. 27; O. Neubecker: Fahnen und Flaggen, S. 5.
 11 W. G. Perrin hat dieses St. Georgskreuz erst unter Edward I. als staatliches Wahrzeichen bestätigt gefunden.
 12 R. Siegel: Die Flagge, S. 28.
 13 H. Horstmann: Die Rechtszeichen . . ., S. 87, 95.
 14 Ebd., S. 97.
 15 R. Siegel: Die Flagge, S. 39.
 15a »Fahne« dabei verstanden als einmaliges, nicht ersetz- oder austauschbares Tuchzeichen.
 15b Brockhaus Enzyklopädie, Bd. VII, S. 115.
 16 Ebd.
 17 H. Horstmann: Die Rechtszeichen . . ., S. 116f.
 18 Ebd., S. 121.
 18a C. Stadler: Deutsche Wappen, Bd. II, S. 89; Brockhaus Enzyklopädie, Bd. VIII, S. 101.
 19 Ebd., S. 130; Neubecker: Fahnen und Flaggen, S. 62.
 20 H. Horstmann: Die Rechtszeichen . . ., S. 130.
 21 H. Ewe: Schiffe auf Siegeln, S. 18.
 22 R. Siegel: Die Flagge, S. 52
 23 Bj. Landström: Das Schiff, S. 104, 122.
 24 R. Siegel: Die Flagge, S. 57.
 25 R. Siegel: Die Flagge, S. 75, 87; Bj. Landström: Das Schiff, S. 111.
 26 Vgl. H. J. Hansen: Von der Schönheit alter Schiffe, S. 73.
 27 R. Siegel: Die Flagge, S. 232.

Literaturhinweise:

(Bayeux:) Tapisserie de la Reine Mathilde. Bayeux 1977. — Collenberg, Graf Rüd von: Byzantinische Präheraldik des 10. und 11. Jahrhunderts. In: Der Herold (Berlin), Bd. 8, Heft 10, 1977. — Evans, I. Oliver: Fahnen und Flaggen. Stuttgart 1971. — Ewe, Herbert: Schiffe auf Siegeln. Rostock 1972. — Galbreath, D. L.: Handbüchlein der Heraldik. Lausanne 1948. — Ders. und Léon Jéquier: Lehrbuch der Heraldik. München 1978. — Grell, Günther: Heut' geht es an Bord. Bielefeld 1963. — Hansen, Hans Jürgen: Von der Schönheit alter Schiffe. Oldenburg 1975. — Hesmer, Karl Heinz: Flaggen, Wappen, Daten. Gütersloh 1975. — Hildebrand-Herold: Wappenfibel. Neustadt/Aisch 1970. — Horstmann, Hans: Die Rechtszeichen der europäischen Schiffe im Mittelalter. (= Schriften des DSM 1). Bremen 1971. (Zugleich erschienen unter dem Titel »Vor- und Frühgeschichte des europäischen Flaggenwesens« als Sonderschrift des Hist. Vereins Bremen, Bd. 2). — Ders.: Die Admiralslaterne der »Mora«. In: Archivum Heraldicum Nr. 3—4, 1980, S. 43f. — Kretschmer, Fritz: Neue Erkenntnisse aus dem Teppich von Bayeux. In: Archivum Heraldicum Nr. 1—2, 1980, S. 1ff. — Ders.: (Titel wie vor); Erwiderung auf Horstmanns »Admirals-Laterne . . .«. In: Genealogie, Nr. 10, 1981. — Landström, Björn: Das Schiff. Gütersloh 1973. — Mobil-Öl A. G. Deutschland: Die Farben der Reedereien der Bundesrepublik Deutschland. Hamburg 1977. — Neubecker, Otfried: Fahnen und Flaggen. Leipzig 1939. — Ders.: Heraldik. Wappen, ihr Ursprung, Sinn und Wert. Frankfurt 1977. — Seyler: Geschichte der Heraldik. Neustadt/Aisch 1970. — Siebmacher, Johann: Wappenbuch. München 1975. — Siegel, Rudolf: Die Flagge. Berlin 1912. — Stadler, Clemens: Deutsche Wappen. Bremen 1968. — Stenton, Frank: Der Wandteppich von Bayeux. Köln 1957. — Ströhl, Hugo Gerard: Heraldischer Atlas. München 1899. — Westphal, Gerhard: Lexikon der Seefahrt. Hamburg 1967. — Wolter, Gustav-Adolf: See und Seefahrt. Herford 1968.

Folgenden Personen und Institutionen bin ich für Auskünfte und Überlassung von Materialien sehr dankbar: Bürgermeister und Archivdirektion in Bayeux, Frankreich; Verlag Dietrich Reimer, Berlin; Bundesministerium für Verkehr, Bonn; Bundesministerium für Verteidigung, Führungsstab der Marine, Bonn; Herrn Admiral Rieve (†); Deutsches Schifffahrtsmuseum, Bremerhaven; Deutscher Segler-Verband, Hamburg; Mobil-Öl A. G., Niederlassung Deutschland, Hamburg; Staatsarchiv Hamburg; Verband Deutscher Reeder, Hamburg; Orlogsmuseum, Kopenhagen.