

NILS BÜTTNER

Dortmund und die Niederlande

Kunsttransfer als logistische Herausforderung

Den Hochaltar der Reinoldikirche schmückt ein Retabel, das fraglos zu den bedeutendsten Altarwerken der Altniederländischen Kunst zählt. Wohl im Auftrag von Dortmunder Bürgern war es vermutlich zwischen 1410 und 1420 in den Niederlanden entstanden (Tafel 12-23).¹ Nur wenige hundert Meter entfernt steht heute in St. Petri ein Antwerpener Schnitzretabel, das ausweislich einer in Dortmund bewahrten Vertragskopie ein gutes Jahrhundert später für die Dortmunder Franziskanerkirche in Auftrag gegeben wurde (Abb. 1).² Wie sind diese Werke nach Dortmund gekommen? Die Frage ist hier ganz praktisch gemeint und zielt auf die logistischen Probleme, die der Transport von empfindlichem Handelsgut damals mit sich brachte.

Zumindest eine Ahnung von den vielfältigen Schwierigkeiten, mit denen Kunsttransporte im Mittelalter und in der Frühen Neuzeit verbunden waren, vermitteln die spärlich erhaltenen Quellen und Urkunden. Oft sind es nur lakonische Äußerungen in Briefen, Bestandsverzeichnissen und Inventaren, die auf tragische Transportverluste schließen lassen. So wandte sich zum Beispiel Mencia de Mendoza, die Witwe Hendricks III. von Nassau, an ihren flämischen Agenten Arnão del Plano. Dieser hatte in ihrem Auftrag eine Darstellung des Heuwagens von Hieronymus Bosch erworben und ihr in Rechnung gestellt. Leider jedoch ging dieses Werk verloren, und so gab sie 1539 den Auftrag, sich nach einem neuen Heuwagen-Bild umzusehen, *y saber sy ay otro carro como el que se quebro de Geronimo Bosque*.³ Anscheinend kam das zuerst bestellte Bild nie in Spanien an. Mehr lässt sich aus der Korrespondenz nicht rekonstruieren.

Besser dokumentiert ist das tragische Schicksal eines anderen altniederländischen Werkes, das seinen Bestimmungsort ebenfalls nie erreichte. Angelo di Jacopo Tani (1415-1492) war als Agent der Medici-Bank um das Jahr 1450 nach Brügge gekommen und 1455 zum geschäftsführenden Direktor der dortigen Niederlassung aufgestiegen.⁴ Nachdem er zehn Jahre später in dieser Funktion von Tommaso Portinari abgelöst worden war, kehrte er nach Florenz zurück, wo er 1466 heiratete. Als jedoch im folgenden Jahr die Londoner Filiale der Bank von der Pleite bedroht war, musste er wieder in den Norden reisen, was er nicht tat, ohne vorher sein Testament gemacht zu haben.

Reisen verhiess Gefahr für Leib und Leben. Um zu verstehen, was Fernhandel und Reisen seinerzeit bedeuteten, muss man sich unter anderem vor Augen halten, wie

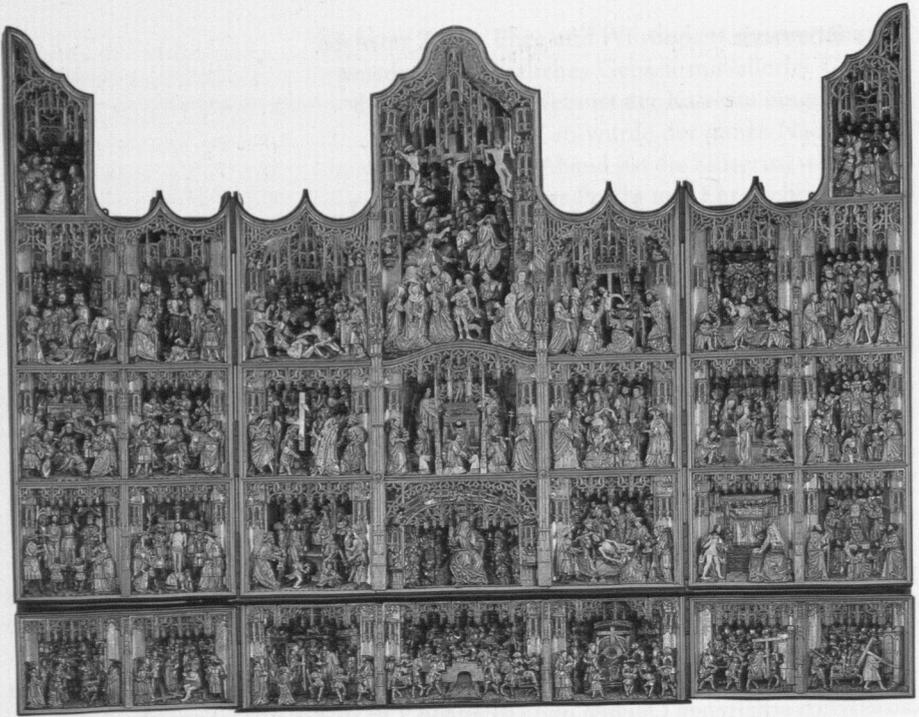


Abb. 1: Retabel auf dem Hochaltar der Dortmunder Kirche St. Petri, das »Goldene Wunder«, um 1521 (Foto Rüdiger Glahs und Diethelm Wulfert, Dortmund)

man sich zu Tanis Zeiten in der Welt orientierte. Landkarten zum Beispiel, wie wir sie heute kennen, gab es noch nicht, und man hatte im Allgemeinen auch nur eine recht grobe Vorstellung von der geographischen Lage einzelner Länder und Städte. Beinahe der gesamte Reise- und Warenverkehr erfolgte entlang einer kleinen Zahl von Handels- und Postwegen, denn nur auf diesen Straßen war man leidlich vor Gefahren geschützt.⁵ Während Waren zumeist auf Wagen transportiert wurden, ritten Reisende – so sie nicht zu Fuß gingen – zumeist auf gemieteten Pferden, die bei Bedarf an den Poststationen gewechselt werden konnten.⁶ Die Poststationen waren zugleich auch Gasthäuser und Schenken, die neben Stallungen für die Pferde auch Gästezimmer boten; hier konnte man gegen Rechnung essen und trinken. So brauchte man keinen Reiseproviant, und das Gepäck bedurfte kaum eigener Packpferde. Die durchschnittliche Reisegeschwindigkeit lag bei täglich 25 bis 60 Kilometern. Sie hatte sich seit der Antike nicht erhöht und sollte sich auch bis zum 18. Jahrhundert nicht steigern.⁷ Reisen und Warentransport blieben vom Ende der Alten Welt bis in das technische Zeitalter beinahe unverändert, einzig die Kenntnis der bereisten Gegenden nahm stetig zu. Bis in die Frühe Neuzeit bedeutete Unterwegssein die durch

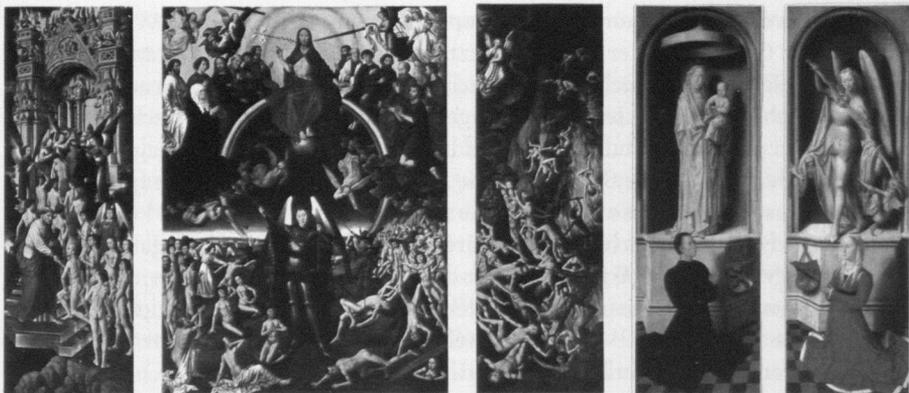


Abb. 2a: Hans Memling, Weltgerichts-Triptychon, Mitteltafel: 242 x 180,8 cm (inkl. Rahmen), Flügel: 242 x 90 cm, Eichenholz, um 1467/73. Gdańsk/Danzig, Nationalmuseum, geöffneter Zustand
 Abb. 2b: Hans Memling, Weltgerichts-Triptychon, geschlossener Zustand

Pferdewechsel und Ruhezeiten definierte Abfolge einzelner Etappen und Tagereisen, denn nur solange die Sonne schien, war man unterwegs. Die von damaligen Reisenden erlebte kontinuierliche Abfolge einzelner Poststationen wird nicht allein durch zeitgenössische Reisebeschreibungen, sondern vor allem durch handgeschriebene oder gedruckte Streckenverzeichnisse, sogenannte Itinerare, überliefert. Diese Itinerarsammlungen vermögen dabei nicht nur die Etappen einer Reise zu dokumentieren, sie zeigen zugleich, wie man sich seinerzeit in der Welt orientierte.⁸ Die Erdoberfläche wurde aus der Perspektive des Fußgängers oder Reiters begriffen und erschien als eine Abfolge von Wegstrecken, deren markanteste Punkte – unter Angabe der Distanz, in der sie aufeinander folgten – vermerkt wurden. Dabei wurden Städte und Dörfer genauso verzeichnet wie Berge, Flüsse, Brücken und große Wälder.

Ein Beispiel für ein solches Routenverzeichnis ist das sogenannte »Seilernsche Itinerar«.⁹ Bei diesem handelt es sich um einen nur sechs Zentimeter breiten, zweieinhalb Meter langen Pergamentstreifen, der sich wie ein Bandmaß auf eine Rolle wickeln lässt. Auf der Innenseite dieses Pergamentstreifens ist mit roter und schwarzer Tusche ein immerwährender Kalender geschrieben, auf der Außenseite steht ein Routenverzeichnis mit Angaben zu den Entfernungen der einzelnen Orte in Meilen. Außerdem ist hier durch Teilstriche am Rand eine große Zahl verschiedener Ellen bezeichnet. Solche Itinerare waren durchaus verbreitet, auch wenn es sich bei dem Seilernschen Exemplar in seiner Art um ein Unikat handelt.¹⁰ Die meisten Streckenverzeichnisse enthielten aber nicht nur die Abfolge der zu durchreisenden Orte und die zugehörigen Streckenangaben, sondern auch Gebete für den Reisenden. Überall nämlich, sobald man die schützenden Mauern der Städte und die Nähe der menschlichen Besiedlungen verlassen hatte, lauerten Gefahren. Man bedenke nur,

dass in den Wäldern des nördlichen Europa damals noch Bären und Wölfe lebten. Wer sich den Gefahren einer Reise aussetzte, machte deshalb sein Testament.

Angelo di Jacopo Tani zeichnete aber nicht nur seinen letzten Willen auf, er investierte zugleich noch in die Jenseitsvorsorge. Dabei mag auch die Tatsache, dass sich die Medici zu jener Zeit baulich in der Badia Fiesolana in Florenz engagierten, Tani bewogen haben, durch eine Stiftung an die dortige St. Michaelskapelle für sein Seelenheil vorzusorgen. Um die angemessene Ausstattung dieser Kapelle kümmerte er sich, als er auf dem Weg nach London in Brügge Station machte. Dort gab er bei dem Maler Hans Memling ein Triptychon mit der Darstellung des Weltgerichts in Auftrag, das in der Zeit von Tanis Englandaufenthalt zwischen 1467 und 1469 vollendet werden sollte (Abb. 2a-b).¹¹ Die Fertigstellung zog sich jedoch länger hin, und so konnte das fertige Altarwerk erst im April des Jahres 1473 auf ein Schiff verladen werden. Im Auftrage Tommaso Portinaris verließ die San Matteo den sicheren Brügger Hafen. Den Gefahren des zwischen England und der Hanse herrschenden Seekrieges zum Trotz sollte das mit Tuchen, Pelzen, Gewürzen, Tapisserien und zwei Altarwerken beladene Schiff unter burgundischer Flagge zuerst nach England und dann weiter nach Pisa segeln.¹² Die Reise fand allerdings schon im Mündungsgebiet des Zwin, jenes Flusses, der Brügge mit der offenen See verband, vor der Küste Zeelands ein jähes Ende. Das Schiff wurde von dem Danziger Kapitän Peter Benecke gekapert, womit die Ladung in die Hände der drei Danziger Reeder Sidinghusen, Valandt und Niderhoff fiel. Sie entführten die gekaperte Prise nach Danzig, wo sie das für Angelo Tani geschaffene Triptychon an die Kapelle der Georgsbruderschaft in der Kirche »Unser Lieben Frauen« schenkten. Als Schiffseigner machte Tommaso Portinari seiner Empörung über die Kaperung seines Schiffes am 12. Juli 1473 in einem Brief Luft. Doch alle Proteste verhallten ungehört. Selbst die Intervention des Papstes und des burgundischen Herzogs vermochte die Seeräuber nicht zu überzeugen, das inzwischen geweihte Werk herauszugeben. Vermutlich zahlte schließlich die Stadt Brügge, um einen offenen Konflikt zwischen den Vertretern der Medici und der Hanse in ihren Mauern zu verhindern, Portinari eine Entschädigung und kompensierte den Verlust der kostbaren Ladung. Memlings Retabel musste damals nicht noch einmal reisen. Es befindet sich noch heute in Danzig.

Bedrohlicher noch als die Seefahrt war der Landweg. Auf den Straßen des damaligen Europa war man stets von Überfällen bedroht. Überhaupt bedarf der Begriff »Straße« wohl einer kurzen Erläuterung, denn mit dem, was wir heute unter diesem Begriff verstehen, hatten die damals benutzten Wege wenig oder gar nichts gemein. Selbst die großen Handelsrouten waren in der Regel nicht mehr als vier oder fünf Meter breit, so dass zwei Fuhrwerke gerade aneinander vorbei konnten. Eine geregelte Pflege und Unterhaltung der Fahrwege, die selbstverständliche Voraussetzung für einen reibungslosen Verkehrsfluss, gibt es in Europa – von wenigen Ausnahmen abgesehen – erst seit dem ausgehenden 18. Jahrhundert. Die tiefen Schlaglöcher in der ausgetretenen Fahrspur wurden meist nur notdürftig mit Reisig und Erde aufge-

füllt.¹³ Bei Regen verwandelten sich diese Pfade in einen tiefen Morast, der jedes Vorwärtskommen enorm erschwerte.

Das hinderte allerdings die jeweiligen Landesherren nicht, für die Benutzung ihrer Straßen und Wege Zölle zu verlangen, deren Höhe zu steten Klagen Anlass gab. Schon 1157 beklagten sich Kaufleute und Handelsreisende bei Friedrich Barbarossa, dass den Reisenden auf dem Main zwischen Bamberg und Mainz zahlreiche jeden Rechts entbehrende Zölle abverlangt würden.¹⁴ Auch in den folgenden Jahrhunderten werden diese Abgaben als eine Hauptplage des Verkehrs beschrieben. Denn an jeder Grenze – und derer gab es damals viele –, an jeder Brücke und an jedem Stadttor wurde Tribut erhoben, und für jeden Pass, dessen man bedurfte, musste man bezahlen. »Einst wurden sie in guter Absicht festgesetzt«, schrieb 1515 zum Beispiel Erasmus von Rotterdam, »damit der Kaufmann oder der Reisende vor Räufern sicher aus- und einreisen könne. Und wurde jemandem etwas geraubt, sollte jeder Herrscher innerhalb seines Landes sorgen, daß weder der Kaufmann Schaden litte noch der Räuber ungestraft bleibe. Vielleicht begann man damals damit, von den Kaufleuten für dieses Entgegenkommen eine kleine Summe einzuheben. Jetzt aber wird der Reisende allenthalben durch Abgaben dieser Art aufgehalten, die Fremden werden belästigt, die Kaufleute ausgeplündert, und während die Abgabe von Tag zu Tag wächst, ist dennoch keine Rede mehr von einem Schutz für jene.«¹⁵

Schlimmer noch als die von Erasmus beklagte Form der Ausbeutung waren Straßenraub und Überfälle. Auf keiner Straße war man vor ihnen sicher, und nicht selten fielen ganze Banden über Reisegruppen und Lasttransporte her. Die Sitten waren rau, und auch die Strafen für Verbrecher waren von unerbittlicher Härte; so wurden Straßenräuber an Ort und Stelle gehenkt, und Galgen säumten die Wege.¹⁶

Der Transport über Land war mithin noch gefährlicher als der zur See, und entsprechend hoch fielen die Versicherungsprämien aus. Seit dem späten 13. Jahrhundert war es nämlich möglich, Güter gegen die Gefahren des Ferntransportes zu versichern. Über die Konditionen derartiger Versicherungen unterrichten die für die Jahre 1562/63 erhaltenen Geschäftsunterlagen des in Antwerpen ansässigen spanischen Schiffsversicherers Juan Henriques.¹⁷ Daraus geht hervor, dass die Versicherung gegen die Gefahren der See stets mindestens zwischen fünf und zehn Prozent des geschätzten Warenwertes lag, hinzu kam eine Maklerprovision von nochmals 0,25 Prozentpunkten. Mit Blick auf diese Summen versteht es sich, dass längst nicht alle Güter für den Transport versichert wurden. Zudem scheint die Zahlungsmoral zumal der niederländischen Versicherer zu Wünschen übrig gelassen zu haben, denn schon 1459 hatte Philipp der Gute ein Edikt erlassen, das die unverzügliche Schadensregelung befördern und das Versicherungswesen, das gerade in Brügge blühte, einheitlich regeln sollte.¹⁸

Selbst wenn ein Transport jedoch von Überfällen oder dem Totalverlust von Waren verschont blieb, war gerade das Verschicken von Kunstgegenständen wie Gemälden und Skulpturen alles andere als einfach. Derartige Objekte waren nämlich zumeist

höchst empfindlich gegen Hitze und Feuchtigkeit. Besonders auf dem Landweg waren sie aber nicht selten über Wochen den Unbilden der Witterung ausgesetzt und mussten jenem Regen trotzen, der bis auf den heutigen Tag oft über Wochen das mitteleuropäische Klima prägt. Noch im 17. Jahrhundert war es eine häufig geäußerte Klage, dass Gepäckwagen umfielen und die Ladung beschädigt oder durch Feuchtigkeit verdorben wurde.¹⁹ Der Regen durchweichte nämlich nicht nur die Wege, sondern natürlich auch die zu transportierenden Güter und Waren. Wie man sich davor zu schützen versuchte, ist für einen Kunsttransport des späten 14. Jahrhunderts dokumentiert.

Am 25. Mai 1390 hatte Philipp der Kühne von Burgund bei *maitre Jacques de Bars*, einem Holzbildhauer in Dendermonde, zwei große Retabel bestellt, die für die Kartause von Champmol bei Dijon bestimmt waren.²⁰ Sie sollten vertragsgemäß nach dem Vorbild seiner bereits in der Kapelle zu Dendermonde und im Genter Bijloek-hospital plazierten Retabel angefertigt werden. Die beiden Stücke wurden schon ein Jahr später aus nicht näher benannten Gründen nach Dijon transportiert, von wo sie zu Beginn des Jahres 1393 nach Ypern verbracht wurden, damit der Maler Melchior Broederlam sie farbig fassen und vergolden konnte. Einen Teil des Retabels ließ der Maler schon 1396 nach Dijon expedieren. Nochmals einige Jahre später, 1399, waren auch die Vergoldung und die farbige Fassung des großen Passionsretabels beendet, das bis heute erhalten ist. Beide Stücke wurden daraufhin nach Champmol befördert und dort von einer Kommission von Sachverständigen begutachtet. Für den Transport hatte man die einzelnen Figuren und Teile in ölgetränkte Leinenlappen gewickelt und in Kisten verstaut, die mit Stroh ausgepolstert waren. Das geht aus den recht genauen Abrechnungsunterlagen hervor.²¹ Vermutlich wird man auch die Skulpturen des Retabels für St. Reinoldi in Tücher gewickelt und auf Stroh gebettet haben, bevor man sie nach Dortmund verschickte. Leider fehlen hier alle dokumentarischen Belege, die genaueres über den Auftrag und die Abwicklung des Transportes verraten könnten.

Etwas besser informiert ist man über das sogenannte »Goldene Wunder«, jenes Retabel das heute in der Dortmunder Petrikerche steht (Abb. 1). Dank der erhaltenen Vertragskopie weiß man um den Preis, der für dieses gewaltige Werk bezahlt wurde, und kann etwas darüber sagen, wo und wann es entstand. Es war der Bildschnitzer Jan Wrage, der vom Guardian des Dortmunder Franziskanerklosters beauftragt wurde, das Retabel auszuführen.²² Um das fünfeinhalb Meter hohe und im geöffneten Zustand mehr als sieben Meter breite Altarwerk anzufertigen, arbeitete er mit zahlreichen ortsansässigen Handwerkern zusammen. So zum Beispiel mit dem Maler Adriaen van Overbeck, dem die Ausführung der Malerarbeiten oblag, außerdem mit einem auf die Herstellung von Retabelschreinen spezialisierten Tischler, dem sogenannten »Backmaker«, und mit zahlreichen Bildschnitzern, die einzelne Teile zu dem Retabel beitrugen. Sie fertigten einzelne Figuren oder Gruppen, die dann nach der



Abb. 3: Retabel auf dem Hochaltar der Dortmunder Kirche St. Petri, das »Goldene Wunder«, Kind auf dem Steckenpferd, Detail aus der Szene mit Christus vor Pilatus, um 1521
(Foto Susanne Erhards, Köln)

Kontrolle durch die Lukasgilde in das Ensemble eingefügt wurden. Das lässt sich zum Beispiel an der Figur eines Jungen auf dem Steckenpferd gut ablesen, der im Vordergrund der Szene mit Christus und Pilatus gezeigt ist (Abb. 3). Hier wurde die Standfläche der Figur nachträglich dem Gesamtensemble eingepasst, indem sie niedriger gestaltet wurde. Die schon angebrachte Beschaumarke der Lukasgilde, die kleine Hand, sparte man dabei aus. Sie steht auf einer unmotiviert aus der Bodenfläche aufragenden Erhöhung. Das ganze Retabel besteht aus zahlreichen Einzelteilen, die separat gefertigt und erst zum Schluss zusammengestellt wurden. Allein der Schrein besteht aus 33 Teilen. Hinzu kommen die vielen Figuren und Gruppen, die Architekturelemente, die Landschaftsreliefs und das Maßwerk, mit dem die einzelnen Gefache gefüllt sind. Das gesamte Retabel ist aus Eichenholz gefertigt. Aus ihm sind die 454 Figuren geschnitzt, aber auch sämtliche konstruktiven Teile. Allein die Figuren wiegen knapp eine halbe Tonne, die Schreinarchitektur noch einmal 1.600 Kilogramm.²³ Diese erst jüngst ermittelte Tatsache verhilft auch zu neuen Einsichten über die spätmittelalterliche Werkstattpraxis und die Herstellungstechnik. Es versteht sich nämlich, dass ein solch großes Retabel schon wegen seines Gewichtes nicht in montiertem Zustand transportiert werden konnte. Die bisher gültige Annahme eines Transports des zusammengebauten Retabels wird durch dessen genaue technologische Untersuchung nun widerlegt. Seine Konstruktion enthüllt vielmehr, dass der Altarschrein für den Transport auseinandergenommen wurde, denn die losen Bretter ließen sich gut stapeln. Die einzelnen Figuren wurden vermutlich in Kisten

verpackt. Das Retabel kam also als recht unübersichtliches Puzzle aus Brettern, Maßwerkteilen und Figuren in Dortmund an, wodurch die im Vertrag festgeschriebene Forderung verständlich wird, dass Jan Wrage höchstselbst mit so vielen Knechten nach Dortmund reisen sollte, wie ihm notwendig schiene, um das Werk vor Ort aufzustellen, *es to Dortmund ubsetten sall mit einem offft mehr Knechten na sein Befallen*.²⁴

Noch eine weitere Vertragsklausel ist interessant, denn sie lässt etwas über die Bedingungen der Anlieferung erahnen. Transport und Aufbau wurden nämlich, dem Vertragstext und dem Eintrag im »Liber memorabilium« der Franziskaner folgend, separat berechnet, und die vereinbarten 646 Gulden bezogen sich ausschließlich auf die Herstellung des Altars, *seclusis aliis expensis* – »nicht gerechnet die weiteren Kosten«. ²⁵ Dabei trug der Verkäufer ausweislich des Vertrages weder das Risiko noch die Kosten des Transports von Antwerpen nach Dortmund. Dieser erfolgte *up deß Guardians und Conventz Kosten*.²⁶ Außerdem besagt der Vertrag, dass die Lieferung auf dem Landwege erfolgen sollte.²⁷ Es wurde nämlich festgelegt, dass Jan Wrage das Retabel *gepacket und wol bewarrrt up sein Kost lefferen soll up die Wagens*.²⁸ Schon mit Blick auf das zu transportierende Gewicht, wundert man sich nicht, dass gleich von mehreren Wagen die Rede ist. Ein einzelner Pferdewagen konnte eine halbe Tonne bewegen, wobei es in Anbetracht der Straßenverhältnisse mindestens zweier Pferde bedurfte, um einen beladenen Wagen zu ziehen. Mit einem Ochsenkarren ließen sich 750 Kilo bewegen.²⁹ Für den Transport des »Goldenen Wunders« von Antwerpen nach Dortmund bedurfte es also gleich eines ganzen Konvois von vier bis sechs Wagen. Davon, wie man sich einen niederländischen Lastwagen des frühen 16. Jahrhunderts vorstellen darf, vermittelt ein Kupferstich nach Pieter Bruegel d.Ä. (um 1528-1569) eine Vorstellung. Der PLAVSTRVM BELGICVM betitelte Stich zeigt einen flachen Planwagen mit großen Rädern, wie er damals allgemein in Gebrauch war (Abb. 4).³⁰ Der schlichte Wagen mit der sicherlich nicht regeordneten Plane macht keinen sonderlich vertrauenerweckenden Eindruck.

Mit Blick auf die Verkehrsverhältnisse, die allgemeine Unsicherheit der Wege und die damals gebräuchlichen Wagen wird es verständlich, dass der Hersteller sich nur so lange für die Ware verantwortlich zeigte, bis sie verpackt und auf die Frachtwagen verladen war.³¹ Dabei kam es dem Bildschnitzer und Unternehmer Wrage vermutlich sehr gelegen, dass Antwerpen als bedeutender Warenumschnlagplatz seinerzeit über ein gut organisiertes Transportwesen verfügte. Neben zahlreichen Spediteuren gab es sogar spezialisierte Packer, die in der St. Annengilde organisiert waren und für die sachgemäße Verpackung sorgten. Durch einen glücklichen Umstand sind im Antwerpener Stadtarchiv Dokumente bewahrt geblieben, die darüber Aufschluss geben, wie aufwändigere Kunstwerke für den Transport vorbereitet wurden. So wurde eine marmorne Balustrade mit kupfernen Dekorationen, eine gemeinsame Arbeit von Jacques van Thielt und Guiliam Paludanus, bevor sie 1580 nach Segovia verschickt wur-



Abb. 4: Pieter Bruegel, *Ploustrum Belgicum*. Kupferstich, 320 x 423 mm, um 1555/56

de, durch vier Packer in insgesamt 89 Kisten verpackt, die eigens von Tischlern angefertigt worden waren.³² Die sogenannten *casse*, die besonders bei größeren Objekten passgenau gearbeitet werden mussten, wurden unter Verwendung großer Mengen Stroh gegen Erschütterungen gesichert.³³ Diese Art der Verpackung entspricht genau dem, was auch schon für das 1399 von Melchior Broederlam verschickte Retabel dokumentiert ist. Genau wie an den Formen der Fortbewegung und des Transportes scheint sich auch in Sachen der Verpackung von Kunstwerken bis ins 18. Jahrhundert hinein nichts geändert zu haben. So zeigt zum Beispiel Antoine Watteaus Ladenschild für den Kunsthändler Gersaint, wie ein Porträt von Ludwig XIV. in eine mit Stroh gepolsterte Kiste verpackt wird (Abb. 5).³⁴ Jenseits der darin liegenden symbolischen Anspielung auf das Ende der Herrschaft des Sonnenkönigs wird hier zugleich auch die noch damals übliche Speditionspraxis illustriert, an der sich seit dem Mittelalter eigentlich nichts geändert hatte.

Mit Blick auf die Vielzahl der Figuren, die im Falle des »Goldenen Wunders« zu verpacken waren, wird man von einer ziemlich großen Anzahl Kisten ausgehen müssen, deren Eigengewicht die zu transportierende Gesamtmasse auf mehr als drei Tonnen gebracht haben dürfte. Ob Jan Wrage das Verpacken der wertvollen Fracht über-



Abb. 5: Antoine Watteau, L'Enseigne de Gersaint, Öl auf Leinwand, 166 x 306 cm, 1720, Berlin, Staatliche Schlösser und Gärten, Schloss Charlottenburg

wachte, muss offen bleiben. Spätestens nach dem Verladen trugen dann allerdings die Spediteure die Verantwortung für ihre Fracht. Derartige Transporte müssen mit Blick auf die große Zahl der in aller Welt erhaltenen Retabel in Antwerpen seinerzeit häufiger vorgekommen sein, wenn auch nur wenige Belege für derartige Kunsttransporte bewahrt geblieben sind. Erhalten ist zum Beispiel das Zeugnis des Fuhrmannes Jan Lambrechts aus Opitter, der am 25. Juni 1512 zu Protokoll gab, dass er neben zahlreichen anderen Waren auch die Predella eines Retabels geladen habe, die er in die Kirche von Grote-Brogel in der heutigen Provinz Limburg transportieren sollte.³⁵

Auch ein anderes Dokument, das sich im Antwerpener Stadtarchiv erhalten hat, erlaubt Einblicke in den damals üblichen Kunsthandel und -transport. Am 14. Februar 1541 wurde zu Protokoll genommen, dass »Jan van Kessel aus der Gegend von Köln *juravit et affirmavit* (schwor und bestätigte) bezüglich eines Kistchens mit diversen Gemälden, mit Wasserfarben auf Leinwand gemalt, mit einer Marke versehen, wie sie hier am Rande gezeigt ist, dass er, der Affirmant, diese noch heute in dieser Stadt auf einen Wagen laden soll, dessen Fuhrmann Hendrick Halffsmann ist, um nach Köln und von dort nach Frankfurt überführt zu werden [...] Und dass alle die Gemälde in Frankfurt verkauft und zu Geld gemacht werden sollen.«³⁶

Ein Vertrag, in dem die Überführung und der Transport des »Goldenen Wunders« geregelt sind, ließ sich bislang nicht auffinden. So ist vorerst auch nicht mehr feststellbar, wann und durch wen das große Dortmunder Retabel transportiert wurde. Mit Hilfe erhaltener Itinerare und anderer Quellen lässt sich jedoch die Strecke, auf der es nach Dortmund gebracht wurde, zumindest grob rekonstruieren. Wenn auch

diverse Wege existierten, gab es doch für die Handelsrouten, die von Antwerpen aus nach Osten führten einige Fixpunkte. So ging die Reise nach Dortmund vermutlich über Maastricht und von dort über Köln nach Dortmund.³⁷ Ob dabei tatsächlich der gesamte Transport auf dem Landweg erfolgte, oder ob er vielleicht zumindest in Teilen auf dem Wasser durchgeführt wurde, muss wohl offen bleiben. Es könnte sogar sein, dass die gepackten Wagen mitsamt ihrer Ladung für einen Teil des Weges auf Binnenschiffe verfrachtet wurden, wie dies als spätmittelalterliche Praxis auf Anton Woensams (um 1500-1541) Kölnansicht aus dem Jahr 1531 dargestellt ist.³⁸ Zumindest von Köln aus musste der Transport des Retabels nach Dortmund allerdings in jedem Fall auf dem Landweg erfolgen.

Wie mühsam sich das Reisen damals wohl allgemein gestaltete, erweist das Reisetagebuch Albrecht Dürers, der 1521 allein für den Weg von Brüssel nach Köln drei volle Tage brauchte.³⁹ Das Tagebuch Dürers, der in jenem Jahr, als der Vertrag über das »Goldene Wunder« unterzeichnet wurde, die Niederlande bereiste, vermag auch für den Preis von dessen Transport eine ungefähre Relation zu liefern. Der Nürnberger hatte für ein Fuhrwerk, das ihn und die Seinen auf der Heimreise am 3. Juli 1521 von Antwerpen nach Brüssel brachte, 2 Gulden bezahlt. Der weitere Weg, der über Leuven, Tongern, Maastricht und Aachen nach Köln führte, kostete nochmals 10 Gulden. Hierzu kamen die Spesen für Übernachtung und Verzeehr, die sich, ohne das »Wachgeld« in Höhe von 2 Blanke, auf insgesamt 2 Gulden und 15 Stuiver beliefen.⁴⁰ Gemessen daran erscheint der Preis, den die Annenbruderschaft 1514 für den Transport eines Retabels von Antwerpen nach Kempen bezahlte, mit 10 Gulden geradezu moderat.⁴¹ Es wird bis auf weiteres offen bleiben müssen, was der Transport des »Goldenen Wunders« tatsächlich kostete. Auch wird sich wohl nicht mehr ermitteln lassen, wie teuer es zu Beginn des 15. Jahrhunderts war, ein Altarwerk wie dasjenige in der Reinoldikirche aus den Niederlanden nach Dortmund zu schaffen. Zumindest aber erlauben es die erhaltenen Quellen, eine ungefähre Vorstellung davon zu gewinnen, wie mühselig Reisen und Güterverkehr im Mittelalter waren. Die niederländischen Altarwerke in Dortmund bezeugen vor diesem Hintergrund in ihrer materiellen Präsenz neben dem Repräsentationsanspruch zugleich den gewaltigen logistischen Aufwand, mit dem der Kunsttransfer zwischen Dortmund und den Niederlanden seinerzeit verbunden war.

- 1 Vgl. hierzu den Beitrag von Evelyn Bertram-Neunzig in diesem Band.
- 2 Vgl. Barbara Welzel / Thomas Lentes / Heike Schlie (Hg.), *Das »Goldene Wunder« in der Dortmunder Petrikerche: Bildgebrauch und Bildproduktion im Mittelalter* (Dortmunder Mittelalter-Forschungen 2), Bielefeld 2004.
- 3 Gerd Unverfehrt, *Hieronymus Bosch. Die Rezeption seiner Kunst im frühen 16. Jahrhundert*, Berlin 1980, S. 18f.
- 4 Zu Angelo di Jacopo Tani vgl. Jan Białostocki, *Les Musées de Pologne. Gdańsk, Kraków et Warszawa (Les Primitifs flamands. I. Corpus de la peinture des anciens Pays-Bas Méridionaux au quinzième siècle 9)*, Brüssel 1966, S. 73; Barbara G. Lane, *The Patron and the Pirate: The Mystery of Memling's Gdansk »Last Judgement«*, in: *The Art Bulletin* 73 (1991), S. 623-640.
- 5 Renée Doehaerd, *Études anversoises. Documents sur le commerce international à Anvers 1488-1514 (Ports, routes, trafics 14)*, Bd. 1: *Introduction*, Paris 1963, S. 46-53, hat in ihrer grundlegenden, vor allem auf Antwerpener Archivalien basierenden Untersuchung festgestellt, dass es zahlreiche Wege gab, die von Antwerpen nach Osten führten. Der Weg nach Dortmund führte sehr häufig über Diest und Hasselt nach Maastricht, von dort dann über Köln nach Dortmund. Vgl. zu den Wegen auch Hugo Weczerka, *Hansische Landverbindungen*, in: Ferdinand Seibt (Hg.), *B 1. Transit Brügge – Novgorod. Eine Straße durch die europäische Geschichte*, Ausstellungskatalog Essen, Ruhrlandmuseum, Bottrop 1997, S. 260-264, sowie S. 299-303.
- 6 Vgl. Richard Gascon, *Grand Commerce et vie Urbaine au XVI^e siècle. Lyon et ses marchands (École pratique des hautes Études, Sorbonne Ve section: Sciences Économiques et Sociales Centre de Recherches Historiques: Civilisations et Sociétés 22)*, Paris 1971, S. 168f.; Wilfried Brulez, *De Firma Della Faille en de internationale Handel van Vlaamse firma's in de 16e eeuw (Verhandelingen van de Koninklijke Vlaamse Academie voor Wetenschappen, Letteren en Schone Kunsten van België: Klasse der Letteren 35)*, Brüssel 1959, S. 408f.; vgl. auch Norbert Ohler, *Reisen im Mittelalter*, München 1986, S. 35f. Für den Personenverkehr setzte sich der Wagen erst im 17. Jahrhundert durch, galt doch die Kutsche als unmännlich, »das »Gutschenfahren gleich dem Faulenzen und Bärenhäutern: wurde daher im Herzogtum Braunschweig geradezu verboten.« Peter Lahnstein, *Das Leben im Barock. Zeugnisse und Berichte*, Stuttgart u.a. 1974, S. 209.
- 7 Arno Borst, *Lebensformen im Mittelalter*, Berlin 1973, S. 155; Ohler, *Reisen* (wie Anm. 6), S. 138-144.
- 8 Mit Itinerarsammlung sind hier Wegeverzeichnisse mit Entfernungangaben gemeint, keine Beschreibungen einzelner Reisen, wie sie mit und ohne Angabe von Reisedauer und Entfernung ja auch aus älterer Zeit mehrfach überliefert sind. Vgl. August Wolkenhauer, *Eine kaufmännische Itinerarrolle aus dem Anfange des 16. Jahrhunderts*, in: *Hansische Geschichtsblätter* 14 (1908), S. 151-195, hier S. 152.
- 9 Vgl. *Focus Behaim Globus. Ausstellungskatalog Nürnberg*, Germanisches Nationalmuseum, Nürnberg 1993, Bd. 2, S. 628, Nr. 2.2.
- 10 Vgl. Helmuth Grössing, in: *Focus Behaim Globus* (wie Anm. 9), Bd. 1, S. 117.
- 11 Hans Memling, *Weltgerichts-Triptychon*. Eichenholz, Mitteltafel: 242 x 180,8 cm (inkl. Rahmen); Flügel: 242 x 90 cm. Gdańsk, Muzeum Narodowe, Inv. SD/413/M. Vgl. Dirk de Vos, *Hans Memling, Ausstellungskatalog Brügge*, Groeningemuseum, Antwerpen 1994, S. 34-41, Nr. 2; sowie die in Anm. 4 genannte Literatur.
- 12 Allgemein zum Handel mit Luxusgütern in den burgundischen Niederlanden vgl. Wim Blockmans, *Institutionelle Rahmenbedingungen der Kunstproduktion in den burgundischen Niederlanden*, in: Birgit Franke / Barbara Welzel (Hg.), *Die Kunst der burgundischen Niederlande. Eine Einführung*, Berlin 1997, S. 11-28.
- 13 Ohler, *Reisen* (wie Anm. 6), S. 46f.
- 14 Ebd., S. 58f.

- 15 Erasmus von Rotterdam, *Institutio Principis Christiani – Erziehung des christlichen Fürsten*, in: ders., *Ausgewählte Schriften. Lateinisch und Deutsch*, hg. von Werner Welzig, Bd. 5, Darmstadt 1975, S. 300f.: *Olim bono consilio fuit inductum, ut in confinibus ditionum essent Praefecti, qui importationum aut exportationum curam agerent, nimirum, quo negociator aut viator tutus a latrociniis commearer: ut si quid cui foret ereptum, Princeps intra suae quisque ditionis limites curaret, uti nec damno plecteretur negociator, nec praedo esset impunitus: et fortasse tum civilitatis gratia dari coeptum est nonnihil a negociatoribus. At nunc passim huiusmodi portorii retinetur viator, vexantur hospites, expilantur negociatores, et cum indies crescat exactio, tamen de tuendis illis nulla mentio est.*
- 16 In der Einleitung zum zweiten Teil von Sebastian Francks Weltbuch schrieb der Verleger Sigmund Feyrabend, *Und werden die Galgen vnd Räder derhalben an den Strassen auffgerichtet, auff das sie den rheisenden Mann der güte Gottes erinnern, vnd die Diebe vnd Mörder von ihrem bösen fürnemen abschrecken sollen.* Sebastian Franck, *Warhaftige Beschreibunge aller theil der Welt, darinn nicht allein etliche alte Landschafften, Königreich, Prouintzen, Insulen, auch fürnehme Stedt vnd Märckte, (so denn allen Weltbeschreibern bekant sein) mit fleiß beschrieben werden*, 2 Bde., Frankfurt am Main 1567, hier Bd. 2, fol. 4v-5r.
- 17 Stadsarchief Antwerpen (im Folgenden SAA), IB 2314 (Insolvente boedel van Juan Henricques, zeeverzekeringen, 1562/63). Vgl. G. Asaert, *Antwerpse Retabels – economische aspecten*, in: Hans Nieuwdorp (Hg.), *Antwerpse retabels 15de-16de eeuw*, Bd. 2: *Essays*, Antwerpen 1993, S. 17-22, hier S. 19.
- 18 X. Mullens, *Verzekeren in de tijd van Rubens*, Antwerpen 1977, S. 16f.
- 19 Rubens in einem Brief an Dupuy vom 20. Januar 1628. Vgl. Max Rooses / Charles Ruelens, *Correspondance de Rubens et Documents Epistolaires concernant sa Vie et ses Œuvres Publiques (Codex Diplomaticus Rubenianus)*, 6 Bde., Antwerpen 1887-1909, hier Bd. 4, Nr. 532, S. 353f.
- 20 Zuletzt Renate Prochno, *Die Kartause von Champmol. Grablage der burgundischen Herzöge. 1364-1477*, Berlin 2000, S. 128-130, mit umfassender Bibliographie und Abb.
- 21 Vgl. Micheline Comblen-Sonkes, *Le Musée des Beaux-Arts de Dijon (Les Primitifs flamands. I. Corpus de la peinture des anciens Pays-Bas Meridonaux au quizième siècle 14)*, S. 140f., Dok. 14 und 15.
- 22 Vgl. hierzu Nils Büttner, *Wer war »Meister Gielesz«? Anmerkungen zum Vertrag über das Dortmund-Retabel, zu Produktionsbedingungen und Werkstattpraxis in Antwerpen*, in: Welzel/Lentes/Schlie (Hg.), *Das »Goldene Wunder«* (wie Anm. 2), S. 57-76; sowie Ulrich Schäfer, *Assemblagetechnik und Arbeitsteilung der Antwerpener Bildschnitzer*, ebd., S. 111-127.
- 23 Ich danke der Restauratorin Susanne Erhards von der Gruppe Köln und ihrem Kollegen Thomas Gossens, die mir ihre Berechnungen zur Verfügung stellten. Mein Dank gilt auch Martina Kerkhoff, die mir freundlicherweise ihre am Institut für Restaurierungs- und Konservierungswissenschaften der Fachhochschule Köln eingereichte Diplomarbeit »Das »Goldene Wunder« der Dortmunder Petrikerkirche. Technologische Untersuchung des Schreins und seiner Bildschnitzereien« zur Verfügung stellte. Sie hat sich auch der Mühe einer vollständigen Zählung aller Figuren unterzogen und kam auf »454 Personen, einen Hund, drei Esel und 37 Pferde«, ebd., S. 77.
- 24 Vgl. hierzu den Vertragstext. Abgedruckt bei Welzel/Lentes/Schlie (Hg.), *Das »Goldene Wunder«* (wie Anm. 2), S. 160.
- 25 Büttner, *Wer war »Meister Gielesz«?* (wie Anm. 22), S. 57.
- 26 Vgl. hierzu den Vertragstext (wie Anm. 24).
- 27 Der Transport über Land war zumindest im 15. Jahrhundert in Antwerpen bedeutsamer als der Schiffs-transport. Vgl. Asaert, *Antwerpse Retabels* (wie Anm. 17), S. 20.
- 28 Das Dortmunder Retabel wird schon ob seiner Größe keinesfalls im Ganzen transportiert, sondern in Einzelteile zerlegt worden sein. Die genaue Zahl der transportierten Einzelteile lässt sich heute leider nicht mehr bestimmen. Vgl. dazu auch die Diplomarbeit von Martina Kerkhoff, *Das »Goldene Wunder«* (wie Anm. 23), S. 122-126. Der Transport eines kompletten Retabels, wie ihn Dietmar Wohl für den (wesentlich kleineren) Kleppingaltar aus der Petrikerkirche in Soest nach-

- weisen konnte, stellt die Ausnahme dar. Vgl. Dietmar Wohl, Der Kleppingaltar aus der Petrikerche in Soest. Kunsttechnische Erkenntnisse zur Herstellung Antwerpener Altarretabel im frühen 16. Jahrhundert, in: Zeitschrift für Kunsttechnologie und Konservierung, 1987, Heft 1, S. 118-124, hier bes. S. 123. Godehard Hoffmann, in: Wilfried Hansmann / Godehard Hoffmann, Spätgotik am Niederrhein. Rheinische und flämische Flügelaltäre im Licht neuer Forschung (Beiträge zu den Bau- und Kunstdenkmälern im Rheinland 35), Köln 1998, S. 166.
- 29 Ralph Röber, Warentransporte im Bodenseeraum in Mittelalter und früher Neuzeit, in: Zeitschrift für Geschichte, Volkskunde und Naturgeschichte des Gebietes zwischen Rhein, Donau und Bodensee 59 (2002), S. 29-42, hier S. 34. Für den Hinweis auf diesen Aufsatz danke ich Barbara Theune-Großkopf, Konstanz. Vgl. auch Ohler, Reisen (wie Anm. 6), S. 35f.
- 30 Pieter Bruegel, Plaustrum Belgicum. Kupferstich, 320 x 423 mm (um 1555/56). Vgl. Nadine M. Orenstein, The Belgian Wagon, in: Pieter Bruegel the Elder: Drawings and Prints, hg. von Nadine M. Orenstein, Ausstellungskatalog New York, The Metropolitan Museum of Art, New York 2001, S. 130, Nr. 30.
- 31 Für diese vertragliche Vereinbarung findet sich eine Parallele in einem Vertrag, der 1524 zwischen Laureis Keldermans und der Abtei Averbode geschlossen worden war. Keldermans hatte demnach für die Verpackung und die Ablieferung an Bord des Schiffes zu sorgen und war für den sachgerechten Aufbau vor Ort zuständig. Auch ein 1513 durch dieselbe Abtei mit Jacob van Cothem geschlossener Vertrag enthielt eine Klausel *deliberatio in navim inclusis*. Vgl. P. Lefevre, Textes concernant l'histoire artistique de l'abbaye d'Averbode, in: Revue belge d'Art et d'Histoire de l'Art 5 (1935), S. 45-58, bes. S. 53.
- 32 Floris Prims, Hoe een balustrade van G. Paludanus uit Antwerpen naar Segovia ging (1580), in: Antwerpiensia: Losse bijdragen tot de Antwerpse geschiedenis 19 (1949), S. 73-77; Asaert, Antwerpse Retabels (wie Anm. 17), S. 19.
- 33 Ria Fabri, De 17de-eeuwse Antwerpse kunstkast: typologische en historische aspecten (Verhandelingen van de Koninklijke Academie voor Wetenschappen, Letteren en Schone Kunsten van België 53), Brüssel 1991, S. 192f.
- 34 Antoine Watteau, L'Enseigne de Gersaint. Öl auf Leinwand, 166 x 306 cm. Berlin, Staatliche Schlösser und Gärten, Schloss Charlottenburg. Vgl. Margaret Morgan Grasselli / Pierre Rosenberg, Watteau 1684-1721, Ausstellungskatalog Washington, National Gallery of Art, Washington 1984, S. 446-458, Nr. 73. Für diesen Hinweis danke ich Rudolf Wackernagel, München, der mich auch von seinem reichen Wissen über Kutschen und Wagen des Mittelalters und der Frühen Neuzeit profitieren ließ.
- 35 SAA, Cert. 4 (Certificatieboek 1512), fol. 35r: *Jan Lambrechts voerman van opitter [...] eenen voet van eender outaer taflen, den steenen kesten, xiiij ellen wullen laken [...] den voet vander taflen der kerken van grooten broegel [...] xxvd Junij.*
- 36 SAA, Cert. 5 (Certificatieboek 1542), fol. 110v: *Jan van Kessel uyt het Sticht van Coelen juravit et affirmavit aengaende een kistken met diversche schilderyen op doecke met waterverwe geschildert, gemarct metten marcke inde margie van desen gestelt als hy affirmant op heden binnen dese stad doen laden sal op een kerre daer voerman aff is Henrick Halffsmann, omme naer Coelen ende van daer voirts naer Francfoort gevoert te worddene. Dat alle dese schilderyen hen affirmant toebehoren ende nyemanden anders [...] Ende dat alle de selve schilderyen vercocht ende gepenincweerd sal worden tot Francfoort.* Vgl. auch Filip Vermeylen, Painting for the market. Commercialization of art in Antwerp's golden age (t „error“ Studies in European urban history 2), Turnhout 2003, S. 84f.
- 37 Weczerka, Hansische Landverbindungen (wie Anm. 5), S. 260f.
- 38 Anton Woensam, Ansicht von Köln (1532). Holzschnitt, 39 x 350 cm. Köln, Kölnisches Stadtmuseum. Vgl. Sixteenth-century German artists (The Illustrated Bartsch, Bd. 13: VII/4), hg. von Walter L. Strauss, New York 1981, S. 19-206.
- 39 Vgl. Dürer. Schriftlicher Nachlaß, hg. von Hans Rupprich, Bd. 1, Berlin 1956, S. 177f.
- 40 Ebd., S. 176f.
- 41 Vgl. Godehard Hoffmann, in: Hansmann/Hoffmann, Spätgotik am Niederrhein (wie Anm. 28), S. 166.