

Ein Emdener Schiffsmodell aus der Zeit um 1700 und seine Nachbauten

Haupt, Karl-Heinz

Veröffentlichungsversion / Published Version

Zeitschriftenartikel / journal article

Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Haupt, K.-H. (1986). Ein Emdener Schiffsmodell aus der Zeit um 1700 und seine Nachbauten. *Deutsches Schiffsarchiv*, 9, 313-330. <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-52559-0>

Nutzungsbedingungen:

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

Mit der Verwendung dieses Dokuments erkennen Sie die Nutzungsbedingungen an.

Terms of use:

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

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

SCHIFFSMODELLBAU

EIN EMDER SCHIFFSMODELL AUS DER ZEIT UM 1700 UND SEINE NACHBAUTEN*

VON KARL-HEINZ HAUPT

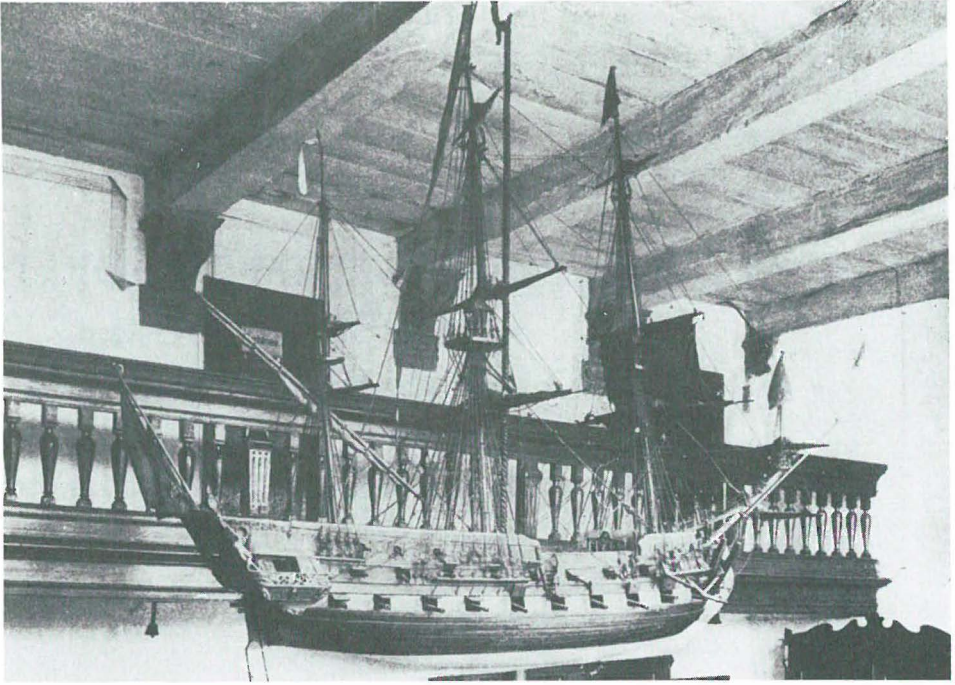
Eines der berühmtesten und besterhaltenen Hängemodelle des 18. Jahrhunderts ist die sog. BURG VON EMDEN, die früher im alten Rathaus zu besichtigen war, heute aber seitab vom Besucherstrom des Museums im Ratssaal des neuen Rathauses am Frickensteinplatz in Emden hängt (obwohl gelegentlich – wie noch 1985/86 bei D. Böndel – in der Literatur behauptet wird, das Modell sei im Zweiten Weltkrieg zerstört worden).

Wer den Namen BURG VON EMDEN hört und das Modell nicht kennt, wird immer versucht sein, das Modell mit dem Schiff der Preussisch-Asiatischen Compagnie, die 1750 gegründet wurde, in Verbindung zu bringen. Die beiden größeren Schiffe der Preussisch-Asiatischen Compagnie, die KÖNIG VON PREUSSEN und die BURG VON EMDEN, sind aus England angekauft worden. Somit müßte auch das Modell, das BURG VON EMDEN genannt wird, in den wesentlichsten Punkten englische Baumerkmale tragen. Doch schon der Name führt in die Irre; denn das Modell ist rd. 50 Jahre älter. Es wurde um 1700 gebaut, und man kann mit Sicherheit davon ausgehen, daß es bereits im Jahre 1703 im Rathaus aufgehängt gewesen ist.

Eventuelle Auftraggeber und auch der Modellbauer sind namentlich nicht bekannt, wie überhaupt für fast alle Hängemodelle die Überlieferungen in dieser Hinsicht recht spärlich sind.

Erst mit der Wende vom 19. zum 20. Jahrhundert, mit der Öffnung der großen Schausammlungen, werden Publikationen zahlreicher. So fällt auch die erste Beschreibung des Modells in das Jahr 1899; der von dem Lotsenkommandeur Laarman verfaßte Artikel erscheint in der »Ostfriesischen Zeitung«.

Bereits 1901 greift Schweckendieck das Thema auf und verarbeitet den Aufsatz Laarmans in seiner »Festschrift zur Eröffnung des Neuen Emder Seehafens«. Zum Foto des Modells wird folgender Text beigegeben: *Andere Emder Schiffe jüngerer Zeit zeigen uns städtische Medaillen und Stiche; das prächtige Modell eines schwer bewaffneten Ostindienfahrers des 18. Jahrhunderts, im Volksmund als die 1751 von der Asiatischen Handelskompagnie für 42.900 Thaler in England angekaufte BURG VON EMDEN bezeichnet, ziert den Vorplatz des Rathauses, den »Rummel«.* Weiter schreibt Schweckendieck: *Unsere Darstellung führt uns das Modell eines Ostindienfahrers, zugleich Orlogschiffes, vor, welches den Schmuck des großen Vorplatzes in der*



BURG VON EMDEN im alten Emder Rathaus um 1900. (Nach Schweckendieck: Festschrift zur Eröffnung des Neuen Emder Seehafens. 1901)

ersten Etage des Rathauses bildet und angeblich als Modell für das oben genannte zweite Schiff der Preussisch-Asiatischen Kompagnie gedient hat.

Weitaus kritischer betrachtet Friedrich Barth, Emden, das Modell und veröffentlicht 1916 gleich zwei Aufsätze, in denen er die hauptsächlichen Baumerkmale des Modells beschreibt und auf Grund dessen das Modell in die Zeit von 1700–1720 einstuft. Gleichzeitig rückt er von dem Namen BURG VON EMDEN ab.

Im »Jahrbuch der Gesellschaft für bildende Kunst und vaterländische Altertümer zu Emden« 1925 wird eine Quelle zitiert, aus der hervorgeht, daß bereits 1703 für das Modell 6 Gulden und 18 Stüber ausgegeben worden sind. Es heißt dort: *vor Uffmachung des uff der Cammer hangenden Schiffes laut Quittung*, wobei man sich über die Auslegung des Wortes *Uffmachung* nicht ganz im klaren ist; eindeutig ist aber daraus zu entnehmen, daß das Modell schon gegangen hat. Allerdings dürfte der Betrag von 6 Gulden und 18 Stüber höchstens für ein Detail, wie z.B. für die Vergoldung, ausgereicht haben.

Im Zusammenhang mit dem ersten Nachbau (vgl. unten S. 327) erscheint 1928 im »Teltower Kreiskalender« ein Artikel von Christoph Voigt, in dem er schreibt: *Unser Modell stellt ein Kriegsschiff aus der 1. Hälfte des 18. Jahrhunderts dar; nach den Merkmalen der Takelage (Bugsprietstänge und Klüverbaum) zu schließen, fällt seine Entstehung etwa in das Jahr 1720. Und weiter: Eher dürfen wir das Emder Modell als ein Schaustück ansehen, das eigens für den »Rummel« des altehrwürdigen Emder Rathauses angefertigt worden ist. Diese Annahme wird unterstrichen durch die örtliche Überlieferung, wonach ein Insasse des Emder Gasthauses (Waisenhaus) unser Schiff angefertigt haben soll.*

Im Jahre 1958 bringt die »Rhein-Ems-Zeitung« einen Artikel über »Alt-Emdens Schifffahrt und Schiffe«, worin auch das Emdener Modell abgebildet wird. Die Bildunterschrift lautet: *Die BURG VON EMDEN. Das Modell hängt im Emdener Ratsaal.*

Womit wir wieder beim Wissenstande von 1901 angekommen sind. Mit großer Wahrscheinlichkeit wird der Name BURG VON EMDEN für das Modell gemeinhin auch weiterhin benutzt werden.

Der Schiffstyp

Der dargestellte Schiffstyp ist ein Zweidecker mit einer Bestückung von 60 Kanonen. Das Modell verkörpert also den Typ der Fregatte und gehört zu den Kriegs- und Convoyschiffen. Versteht man unter einem Ostindienfahrer ein bewaffnetes Handelsschiff, so ist es äußerst fragwürdig, ob man das Emdener Modell als solchen bezeichnen kann. Zum Vergleich mögen die Schiffe der Preussisch-Asiatischen Compagnie KÖNIG VON PREUSSEN und BURG VON EMDEN herangezogen werden, die mit weitaus geringerer Bestückung von 36–38 Kanonen nach China ausliefen.

Für den KÖNIG VON PREUSSEN wird in der Literatur eine Verdrängung von 1400 t und ein mittlerer Tiefgang von 5,4 m angegeben. Derartige Zahlenwerte lassen sich für das Emdener Modell nicht ermitteln, legt man den Maßstab von 1:18 zugrunde. Eine Überschlagsrechnung erbrachte rd. 850 t bei einem Tiefgang von rd. 3,5 m.

Am ehesten läßt sich das Emdener Modell mit dem Convoyschiff WAPPEN VON HAMBURG III vergleichen, welches unter dem untersten Batteriedeck kein weiteres Deck besaß, um Handelsgüter laden zu können. Werden von niederländischer Seite aus Zweidecker als Ostindienfahrer bezeichnet, so mögen sie eine größere Verdrängung und kleinere Kanonen besessen haben, um eine Mitnahme von Handelsgütern zu ermöglichen. Das Emdener Modell stellt also jenen Typus dar, der bei voller Bewaffnung als Kriegs- und Convoyschiff zu gebrauchen war und nur mit reduzierter Bewaffnung auf Handelsfahrt gehen konnte. Es nimmt daher nicht wunder, wenn mit dem Namen BURG VON EMDEN auch die Typbezeichnung Ostindienfahrer für das Emdener Modell angewendet wurde, obwohl eine derartige Bezeichnung mit dem Modell nicht überliefert worden ist.

Beschreibung des Modells

| | |
|-------------------------------|--------|
| Länge vom Heck bis zum Galion | 2,50 m |
| Kiellänge | 1,90 m |
| Größte Breite | 0,67 m |
| Breite zwischen den Reelingen | 0,53 m |
| Höhe am Heck | 0,72 m |
| Höhe am Galion | 0,55 m |

Die Deckshöhen der Back und des Quarterdecks betragen 98 mm, die der Batterie mißt 125 mm. Aus der letztgenannten Deckshöhe konnte ein Maßstab 1 : 18 ermittelt werden, wenn man die Stehhöhe im Batterieraum zu 7¹/₂ Emdener Fuß rechnet (1 Emdener Fuß = 296,1 mm).

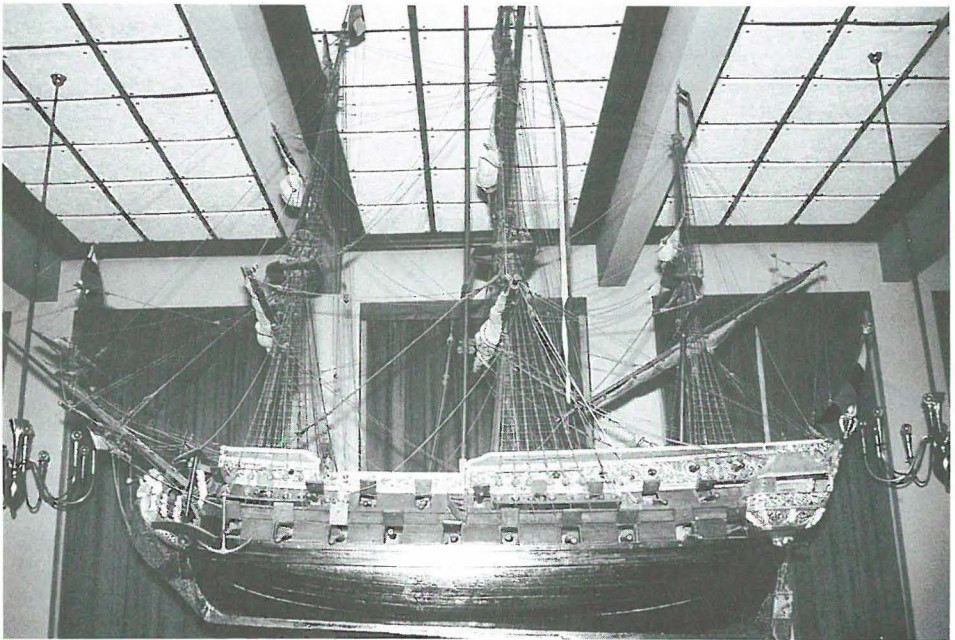
Die Erfassung des Maßstabes bei derartigen Dekorationsmodellen ist ein Problem für sich, da die meisten Modelle in ihren Proportionen verzerrt wiedergegeben sind; d.h., daß die Takelage überhöht wurde, das Unterwasserschiff reduziert und die Details wie Anker und Kanonen überdimensioniert wurden, um die Ansicht aus einem unteren Blickwinkel harmonischer zu gestalten. Überlieferte Abmessungen vom Rigg liegen für einen Vergleich nicht vor. Eine Überhöhung der Takelage ist nach Augenschein und Abschätzung der Takelungshöhe zur Länge des Rumpfes nicht feststellbar. Eventuelle Abweichungen zu den Standardabmessungen der dama-

ligen Zeit beeinträchtigen die Schlußfolgerungen nicht. Die Abmessungen des Rumpfes konnten an einer Zeichnung der BOEKENROODE, gebaut 1729, gebohrt für 58 Kanonen, überprüft werden. Bei der Überprüfung wurde die Zeichnung der BOEKENROODE so vergrößert, daß die Kiellängen beider Schiffe gleich waren.

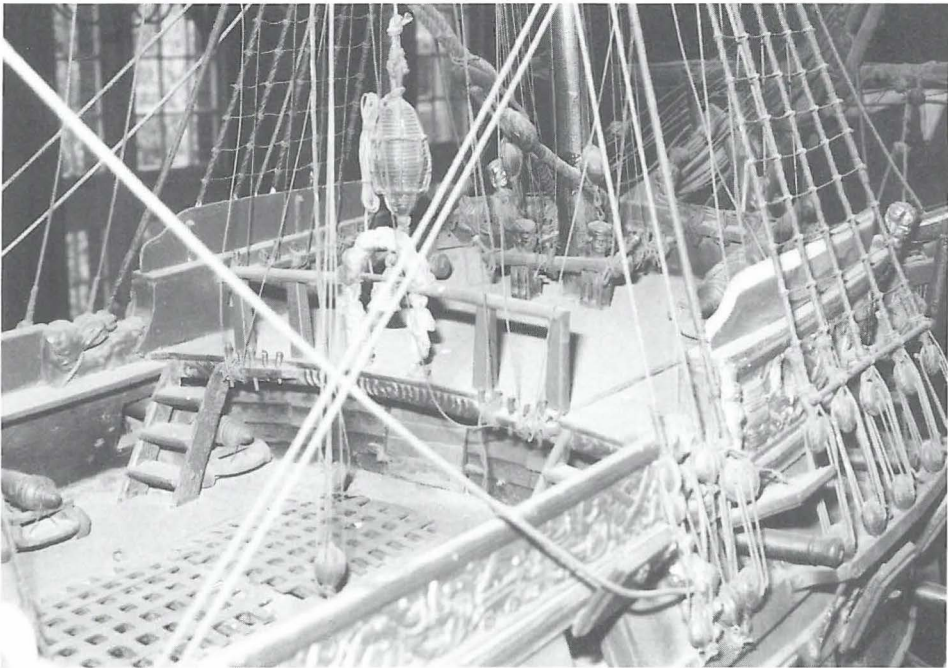
| Daraus ergeben sich folgende Abweichungen | Ender Modell | BOEKENROODE 1729 |
|---|-----------------|------------------|
| Länge vom Heck bis zum Galion | 2,5 m | 2,45 m |
| Kiellänge | 1,9 m | 1,9 m |
| Größte Breite | 0,67 m mit Bgh. | 0,60 m ohne Bgh. |
| Breite über Schanzkleid | 0,53 m | 0,47 m |
| Höhe am Heck bis UK.-Kiel | 0,72 m | 0,70 m |
| Höhe am Galion bis UK.-Kiel | 0,55 m | 0,51 m |
| UK.-Bargholz bis Kielsponung | 0,18 m | 0,20 m |
| Abstand der Pforten der Länge nach | 0,18 m | 0,16 m |
| Abstand der Barghölzer von Deck zu Deck | 0,125 m | 0,115 m |

Die vorhandenen Abweichungen können als irrelevant angesehen werden (max. 5 cm in der Breite = 90 cm in der Natur). Vergleicht man den Standardwert der Breite aus einer Tabelle von 1706 mit unserem Modell, ausgehend von 38 Fuß (engl.), so beträgt die Abweichung nur noch (67 cm : 64 cm) 3 cm, was 54 cm in der Natur entspricht. Der Maßstab von 1 : 18 kann daher als gesichert angesehen werden.

Zur Bauausführung läßt sich folgendes feststellen: Der Kiel ist in der Mitte am stärksten ausgeführt und verringert seinen Querschnitt nach den Enden zu. Das Modell ist geplankt, jedoch



BURG VON EMDEN, *Hängung im neuen Rathaus.* (Foto: Kuhlmann, Emden)

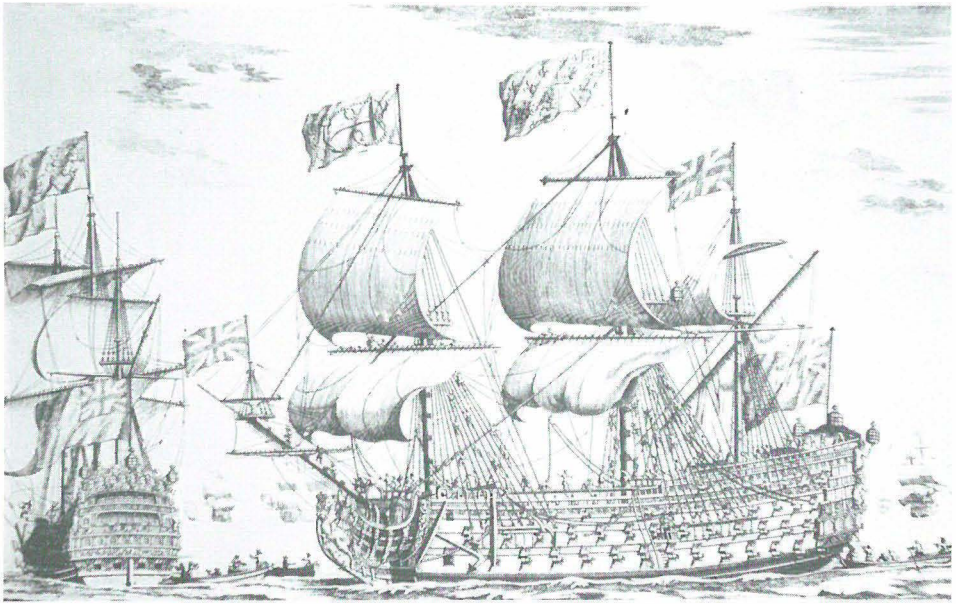


BURG VON EMDEN, *Kuhl mit Back*. (Foto vom Verf.)

wirken die einzelnen Planken, die teilweise nur eingeritzt sind, zu breit. Der Kielgang endet achtern nicht in einer Sponung des Achterstevens, sondern überlappt diesen in seiner ganzen Breite, was auch bei anderen Modellen dieser Zeit zu beobachten ist. Die Kanonenpforten wirken etwas zu groß, und die Abstände variieren der Länge nach von 170–190 mm. Die Geschütze sind aus Holz gedrechselt, scheinen aber in ihren Durchmessern nicht überdimensioniert worden zu sein, wie es sonst bei Dekorationsmodellen üblich war. Die Lafetten im Batteriedeck sind vereinfacht und besitzen keine Räder. Die Deckseinrichtung ist glaubwürdig angeordnet. Die Knechte an den Masten tragen geschnitzte Köpfe. Steuerstand mit Steuerrad, Niedergänge und Grätinge sind vorhanden. Am Ende der Back ist ein Glockenstuhl angebracht. Als besonderes Bauteil ist die Tauführungsharfe zu betrachten, die gleichzeitig eine Laufplanke trägt. Die Blöcke sind von unterschiedlicher Form und Größe. Friedrich Barth beanstandete die Führung der Fockbrassen, die nicht wie gewöhnlich auf die Stage gesetzt sind, sondern hier zu den Wanten des Großmastes fahren. Nach dem Kriege scheint eine Restaurierung durchgeführt worden zu sein; denn der weiße Anstrich des Unterwasserschiffes fehlt heute.

Die Schnitzarbeiten sind von sehr guter Qualität und lassen sich mit denen ausländischer Modelle durchaus vergleichen. Wie für diese Zeit üblich, dominiert das Schnitzwerk an Bug und Heck, während ein seitlicher Fries die Bordwand schmückt und eine Verbindung zwischen der Bug- und Heckverzierung herstellt.

Mit den gerundeten Eselshauptern, dem Plattgatheck und den im Vorschiff zum untersten Bargholz hin auslaufenden Planken rückt es in die Nähe der holländischen Bauweise. Während Spiegel und Vorgeschirr englischen Mustern zu entsprechen scheinen, weisen die Hecklaternen eine französische Form auf. Die divergierenden Baumerkmale deuten darauf, daß das Modell in Emden selbst entstanden ist und nicht z.B. als Geschenk eines benachbarten Staates nach Emden gelangt ist.



Englisches Kriegsschiff um 1700 mit Klüverbaum und Sprietstenge. (Nach Howard: Segelkriegsschiffe 1400–1860. 1983)

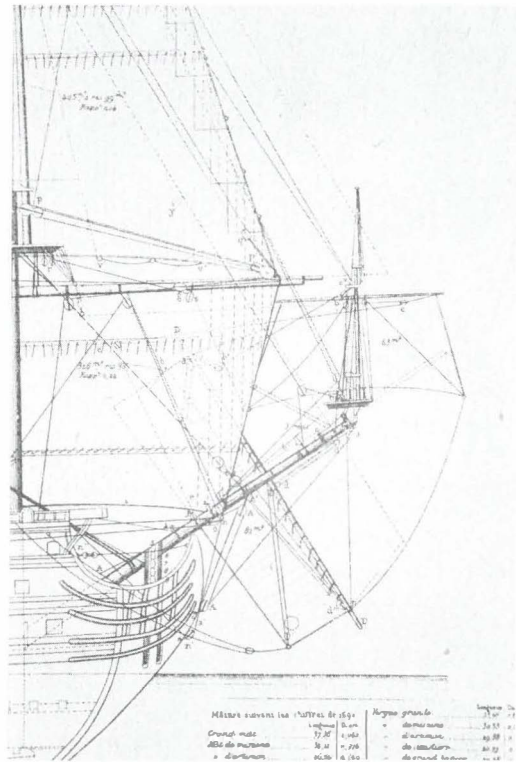
Ähnliche Widersprüche traten auch bei der Untersuchung des Modells WAPPEN VON HAMBURG III auf, zu denen der Modellbauer Karlheinz Marquardt Stellung bezog und eine Herkunft des Modells aus Hamburg anzweifelte, weil es sehr viele englische Baumerkmale zeigt. Gerhard Timmermann, damals Leiter des Fachausschusses »Geschichte des Schiffbaus« in der Schiffbau-technischen Gesellschaft (STG), betonte in einer nicht namentlich gekennzeichneten Erwiderung in der »Hansa« 1956, daß man sich zu jener Zeit nicht mehr an ein Vorbild gebunden sah, sondern je nach Geschmack oder Überzeugung das eine oder andere Bauelement bevorzugte. Die Dinge waren also ins Gleiten gekommen, wie auch zu beobachten war, daß niederländische Werften englische Schiffbaumeister in Dienst nahmen und dadurch fremde Einflüsse zuließen.

Klüverbaum und Sprietstenge

Das Modell besitzt außer der Sprietstenge auch einen Klüverbaum. Für die Funktion des Klüverbaums bleibt uns das Modell die Erklärung schuldig; denn die Stagesegel sind nicht gesetzt. Dies kann damit zusammenhängen, daß diese noch keine eigenen Stage (Leitern) hatten und im begebenen Zustand mehr oder weniger, wie beim ROYAL GEORG ersichtlich, durchgingen.

Die Gleichzeitigkeit beider Bauelemente führt zu der Frage, wie das eigentlich zusammen funktioniert hat. Wahrscheinlich sind die neuen Einrichtungen ausprobiert und die althergebrachten Teile in Reserve gefahren worden.

Die bisherige Auslegung, daß die Sprietstenge nach vorn geklappt worden sei und somit zur Einführung des Klüverbaums geführt habe, läßt sich an Hand der vielen Modellbeispiele nicht stützen. Eine Erfindung des Klüverbaums aus einer Notlage (Havarie) heraus läßt sich deshalb verneinen, weil die Sprietstenge als Klüverbaum viel zu kurz gewesen wäre.



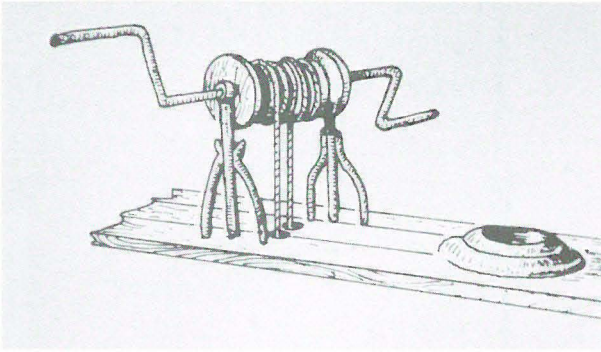
Detail der Konstruktionszeichnung des ROYAL LOUIS, 1690–1700, mit Sprietstenge und gestrichelt angedeutetem Klüverbaum. (Nach Paris: *Souvenirs de Marine*)

Bei der Vielzahl der englischen Modelle, die mit einem Klüverbaum und einer Sprietstenge ausgerüstet sind, kann man wohl davon ausgehen, daß diese Einrichtung in England erfunden worden ist. Mit einem Modell in Hamburg und dem Emder Modell sind für Deutschland nur zwei Modelle mit dieser Ausführung bekannt. In den Nachbarstaaten Dänemark, Holland und Belgien gibt es nur spärliche Hinweise auf diese Bauausführung, doch kann man davon ausgehen, daß sie auch dort nicht gänzlich unbekannt war.

Die Kombination Sprietstenge + Klüverbaum läßt sich für die Zeit von 1690 bis 1737 nachweisen. Lediglich das dänische Modell ist älter und wurde um 1700 bei einer Restaurierung verfälscht.

Eine Zeichnung bei James Lees zeigt uns die Einspannung des Klüverbaums bei englischen Schiffen. Der Klüverbaum fährt durch eine Aussparung des Bugsprietmastes und wird am Bugspriet selbst noch durch zwei eiserne Schellen gehalten. Die Lage des Klüverbaumes ist dabei so gewählt, daß der innere Hebelarm möglichst noch gegen das Bugspriet drückt. Beim Emder Modell fährt der Klüverbaum unterhalb des Mastes in die Höhe und berührt dabei den vorderen Rand des Mastes. Die Einrichtung am Emder Modell läßt klar erkennen, daß der Klüverbaum eingerannt werden konnte. Am äußeren Ende des Bugspriets war dafür eine eiserne Schelle vorgesehen, während das innere Ende des Klüverbaums in einem Kalb lagerte und durch eine Wuhling gehalten wurde.

Bei dem Modell, welches heute im Museum für Verkehr und Technik in Berlin steht (vgl. unten S. 327), ist der Klüverbaum verlorengegangen. Das äußere Ende des Bugspriets deutet wiederum eine andere Version an: Das Bugspriet ragt hier noch ein kleines Stück über den Rand des Mastes hinaus.

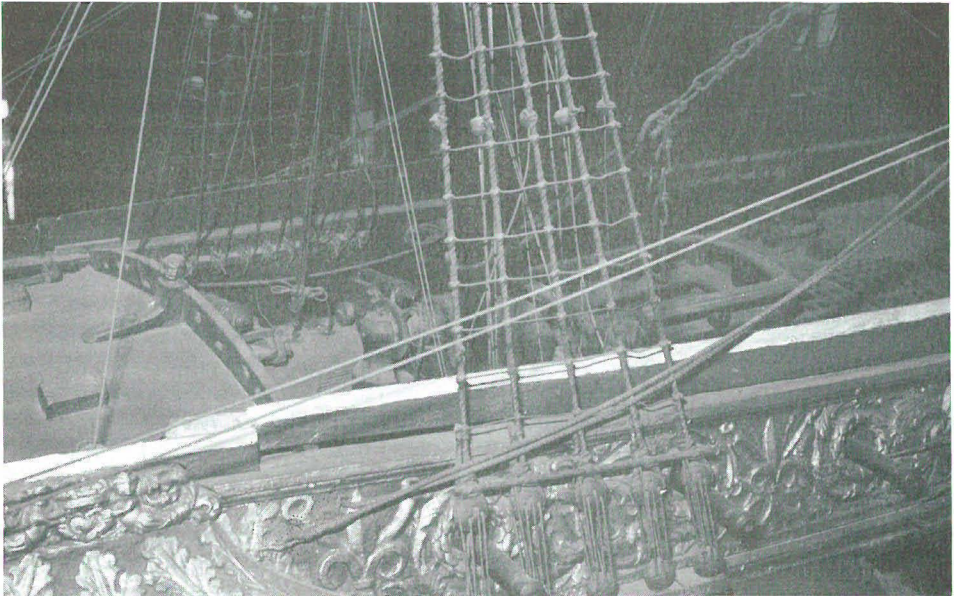


Steuerwinde auf einem Modell von 1705. (Nach Howard: Segelkriegsschiffe 1400–1860. 1983)

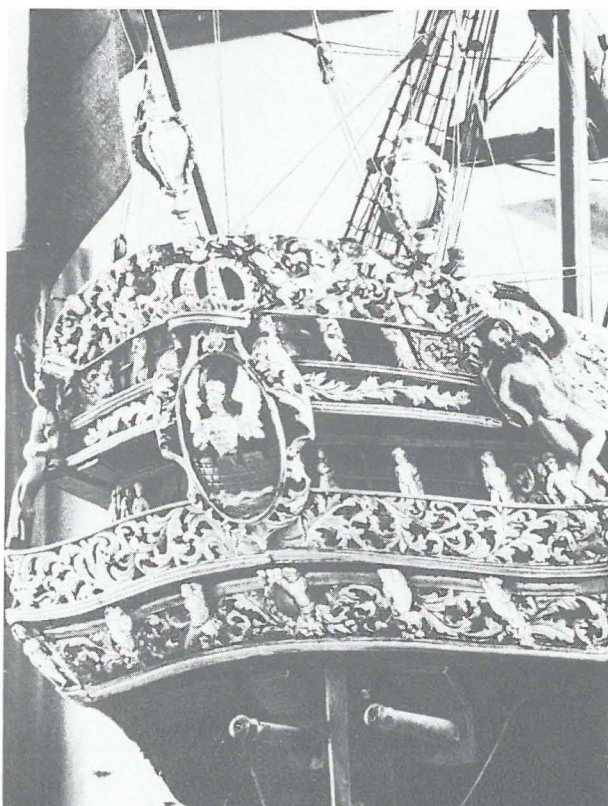
Das Steuerrad

Der Bau des Emdener Modells fällt in die Zeit, in der das Steuerrad erfunden wurde. E. Paris behauptet (in: »Linienische des 18. Jahrhunderts«), daß das Steuerrad von einem gewissen Gobert erfunden und erstmals 1706 auf dem Linienschiff ST. MICHAEL eingebaut worden sei. Einen Hinweis, daß man beim Übergang zum Steuerrad den Kolderstock noch als Reserve beibehielt, falls eine Havarie am Rad eintreten sollte, gibt es in seinem Werk »Segelkriegsschiffe des 17. Jahrhunderts«.

Ein Vorläufer des Steuerrades war die sog. Steuerwinde. Sie ist auf einem Modell um 1705 zu sehen. Ein anderes englisches Modell von 1703 weist ein Steuerrad auf und zeigt in dem darunter liegenden Deck noch die Durchführung des Kolderstockes. In der Zeichnung des französischen Schiffes ROYAL LOUIS von 1692 findet man hingegen noch den Kolderstock. Hinsichtlich des vorhandenen Steuerrades haben wir also in dem Emdener Modell ein für die damalige Zeit recht modernes Schiff vor uns.



BURG VON EMDEN, Detail mit Steuerrad. (Foto vom Verf.)



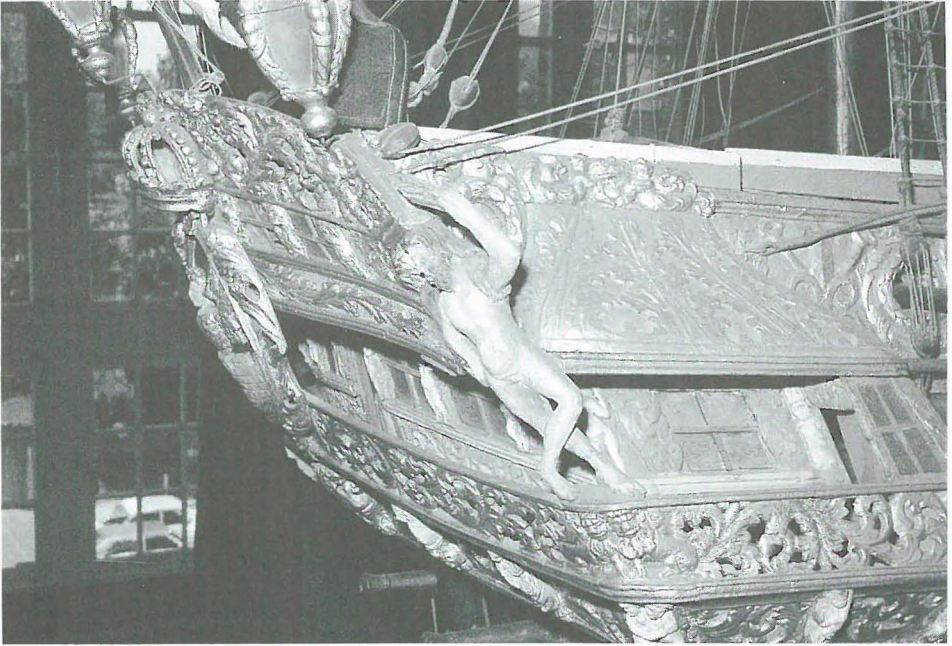
*Heckpartie des Modells BURG
VON EMDEN vor dem Zweiten
Weltkrieg. (Nach Müller-Alfeld:
Die Waterkant. 1957)*

Der Spiegel

Der Spiegel weist besondere Eigenheiten auf. Die große Fläche, auf der Wappen, Figuren und Ornamente angebracht waren, ist aufgegeben worden, und eine strengere Gliederung ist zu beobachten. Waren die Lichtöffnungen im 17. Jahrhundert noch verschwindend klein, so wurden sie jetzt größer ausgeführt und in einer horizontalen Reihung stärker betont bzw. selbst als dekoratives Element benutzt. Es fällt dabei auf, daß das Wappen nicht in die Schnitzereien integriert, sondern aufgesetzt ist und der horizontalen Betonung widerspricht. Hier wurde das Wappen ganz im Sinne eines Dekorationsmodelles ausgeführt, da es als Projektmodell, d.h. als Vorbild ausgeschlossen werden kann.

Die Basis des Spiegels besitzt noch den S-Schlag wie wir ihn von den holländischen Schiffen des 17. Jahrhunderts her kennen. Dadurch wird die angenommene Bauzeit des Modells um 1700 gestützt. Der S-Schlag der Spiegelbasis ist ein Stilmerkmal des 17. Jahrhunderts und wird im ersten Viertel des 18. Jahrhunderts durch eine gleichmäßige Bucht ersetzt. Einen ähnlichen Spiegel, vornehmlich mit den Eckmännern, findet man zuerst an einem englischen Modell aus der Zeit von 1740 bis 1745.

Das aufgesetzte Wappen der Stadt Emden, mit der Windsbraut (Harpye) über der Mauerkrone, ist, wenn auch überdimensioniert, von einem Könnner angefertigt worden und paßt sich mit seinen äußeren Blattranken den umliegenden Schnitzereien stilistisch sehr gut an. Es könnte als zeitgenössisch gelten, wenn nicht die Krone mit ihren 8 Bügeln eine Königskrone zeigte und



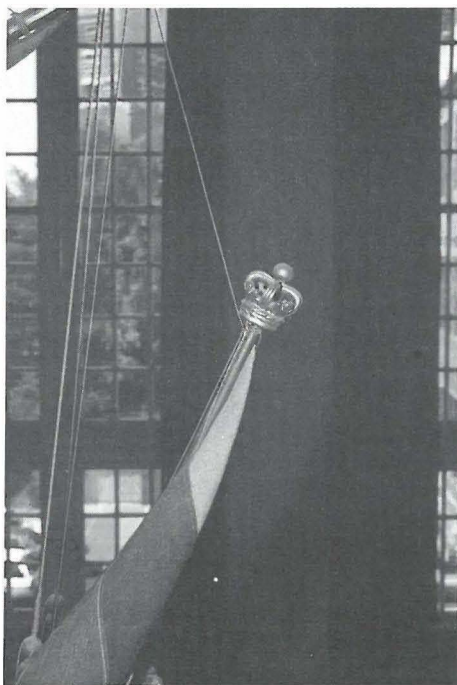
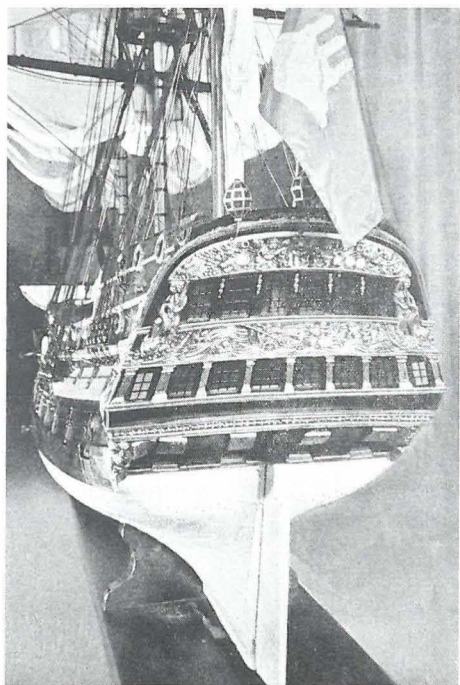
BURG VON EMDEN, *Spiegel*. (Foto vom Verf.)



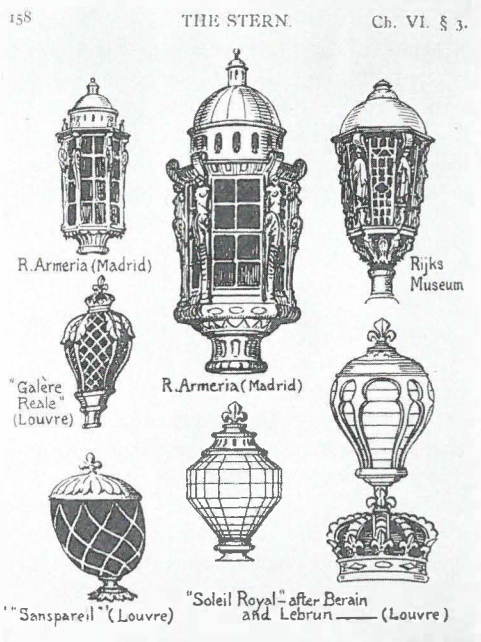
Spiegel des Modells eines englischen Kriegsschiffes um 1740 mit Eckmännern. (Nach Nance: Sailing Ship Models. 1924)

anders wäre als jene, die man auf den Stadtplänen erkennt und die mit ihren 4 Bügeln die Fürstkrone des Geschlechts der Cirksena zeigt.

Im Gegensatz zu der dargestellten Königskrone befindet sich auf dem achteren Flaggenstock ein Flaggenknopf, der noch die Krone mit 4 Bügeln zeigt. Eine nachträgliche Änderung des Heckwappens ist in Betracht zu ziehen, jedoch erst für die Zeit nach 1744, als Ostfriesland durch Erbfolge an Preußen fiel.



(Links:) Modell der WAPPEN VON HAMBURG III, 1722–1737. (Nach Reincke/Schulze: *Das Hamburgische Convoyschiff WAPPEN VON HAMBURG III ...* 1952) – (Rechts:) BURG VON EMDEN, Flaggenknopf mit Krone. (Foto vom Verf.)



Formen französischer Hecklaternen um 1700. (Nach Laughton: *Old Ship Figure-Heads and Sterns*. 1915)



BURG VON EMDEN, *Galion*. (Foto vom Verf.)

Identifizierung

Ein Name für das Modell ist nicht überliefert. Der allgemein gebräuchliche Name BURG VON EMDEN trifft nicht zu und scheint nur mit dem Heckwappen in Verbindung zu stehen. Eine Identifizierung aus der Schiffahrtsgeschichte für die erste Hälfte des 18. Jahrhunderts, in dem die Bau- und Stilelemente des Modells anzusiedeln sind, ist nicht möglich. An Versuchen, das Modell zu identifizieren, hat es nicht gefehlt. Schiffe mit dem Namen CAROLUS SECUNDUS, MARKGRAF VON BRANDENBURG und CUR-PRINZESS hatte man zum Vergleich herangezogen. Man mußte jedoch feststellen, daß diese Schiffe weder von der Bewaffnung noch vom Baustil her als Vorbild für das Modell gedient haben können.

Ikongrafisches Programm

Eine Betrachtung der Galionsfigur des Modells aus kunsthistorischer Sicht fehlt bisher. Einige Überlegungen zu diesem Aspekt sollen deshalb folgen.

Zur Ausbildung eines Bildhauers gehörte zu jener Zeit auch der Erwerb von Grundkenntnissen in Mythologie und Allegorie (Allegorie hier verstanden als Zuordnung von Attributen zu einer Figur). Daher könnte die Galionsfigur des Modells immerhin auf einen mythologischen Namen oder auf die Lebensumstände des Erbauers selbst hindeuten. Der Galionsfigur sind nun folgende Attribute eigen: Krone, turbanähnlicher Kopfschmuck mit einem Diadem, Trompete, langes blaues Gewand und wallendes Haar. Die rechte geschlossene Hand deutet an, daß hier noch ein Gegenstand gehalten wurde, der aber nicht mehr erkennbar und vermutlich verlorengegangen ist.



BURG VON EMDEN, *Galion*. (Foto: Kuhlmann, Emden)

Für ein ikonografisches Programm kommen drei weibliche Figuren in Betracht, die hier möglicherweise zu einer einzigen Figur vereinigt sind, bzw. es sind Attribute anderer Figuren dieser einen zugeschlagen worden, was in der Praxis durchaus üblich war.

Es kommen in Betracht:

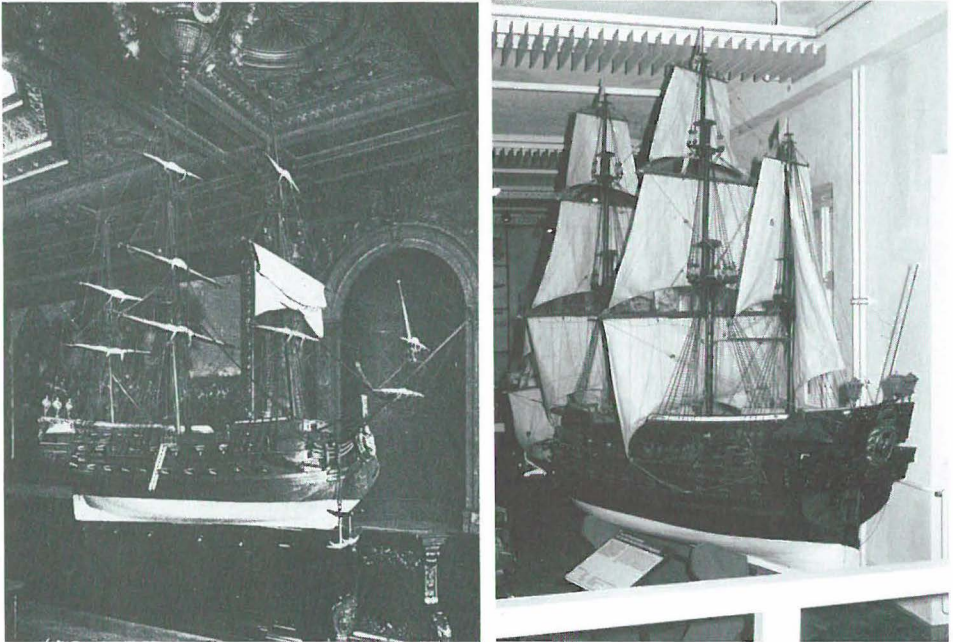
Asien: Junonische Figur in blauem Gewande mit gelbem Mantel, beturbant, mit einem Schilde, worauf ein zunehmender Mond, reitend auf einem Kamele. Attribute: Bogen, Pfeile, Räucherwerk, Kästchen, Tambourin. (Juno = römische Göttin, Gattin Jupiters, Schutzgöttin der Städte und Matronen).

Wohltätigkeit: eine freundliche Frau mit fliegendem Haar, goldener Krone und Sonne darüber, einen Zweig von Fichte oder eine goldene Kette in der Hand.

Fama: geflügelte weibliche Gestalt mit Trompete oder Posaune. (Fama = Gerücht, Ruf).

Die Auslegung der Galionsfigur ist vielschichtig. Der Begriff *Asien* könnte das Fahrtziel der aus Emden ausgelaufenen Schiffe andeuten, während die Figur der Juno gleichzeitig für den Schutz der Stadt Emden herangezogen werden kann. Die Krone auf dem Kopfe der Galionsfigur deckt sich mit dem Begriff der *Wohltätigkeit* und könnte auf die näheren Lebensumstände des Modellbauers hindeuten. Es wäre dann hiermit das Waisenhaus, mithin seine Ziehmutter gemeint. Hinzuzuziehen wäre noch die Figur der *Fama*, die mit ihrer Trompete oder Posaune für den Begriff *Gerücht* steht. Hiermit könnte jedoch allenfalls das Modell gemeint sein, welches ohne Vorbild entstanden ist. Die mit einer Pistole bewaffneten Putten beiderseits der Figur können gleichermaßen die Wehrhaftigkeit der Stadt und die Schutzbedürftigkeit des Waisenhauses andeuten.

Sollte es der Wahrheit entsprechen, daß der Bildhauer, dessen Arbeit wir hier vor uns sehen, in einem Waisenhaus erzogen worden ist, so könnte die Wahl der Grundfigur mit den Attributen, deren Auslegung sich zwanglos aneinander reiht, nicht besser ins Bild passen.



(Links:) BURG VON EMDEN, Nachbau Nr. 1 im Teltower Kreishaus, Ende der 1920er Jahre. (Nach Teltower Kreiskalender 1928). – (Rechts:) BURG VON EMDEN, Nachbau Nr. 1 im Museum für Technik und Verkehr 1984. (Foto vom Verf.)

Schlußbetrachtung

Das Emdener Modell besitzt hinsichtlich seiner Ausführung eine große Aussagekraft. Es kann aber trotz seiner schiffbaulichen Details nicht als Wertmodell im Sinne eines Projektmodells angesehen werden. Die Schwierigkeit, für das Modell eine Identität zu finden, kann nur bedeuten, daß hier auch kein Nachbau eines bestimmten Schiffes vorliegt. Von der »Handschrift« des Modellbauers läßt sich jedoch folgende Aussage ableiten: Mit großer Wahrscheinlichkeit handelt es sich um die Arbeit eines Holzbildhauers mit praxisnaher Werfterfahrung, was von den schiffbaulichen Details unterstrichen wird. Die Form des Unterwasserschiffes läßt erkennen, daß der Modellbauer zu Entwürfen derartiger Schiffe keinen Zugang hatte, sondern ihm nur die angenäherten Abmessungen zur Verfügung standen. Er wählte den Rumpf eines angenommenen Zweideckers, um hieran seine erworbenen Fähigkeiten als Holzbildhauer zu demonstrieren. Die Zielsetzung, ob es sich bei diesem Modell um ein Gesellenstück gehandelt hat oder ob es von vornherein als Dekorationsmodell für eine hängende Anordnung gedacht war, läßt sich nicht ohne weiteres ablesen. In der Regel sind von Holzbildhauern stärkere Eingriffe in den Abmessungen und Baumethoden vorgenommen worden. Von selbständigen Holzbildhauern geschaffene Modelle sind oft aus dem vollen Holz gearbeitet und weisen u.a. auch eine Verminderung der Breite auf, damit aus der Untersicht die Takelage nicht zu sehr von der Größe des Rumpfes abgedeckt wird. Derartige Praktiken sind an dem Emdener Modell nicht zu beobachten, was die Nähe zum praxisbezogenen Holzschiffbau unterstreicht.

Nachbau Nummer 1

Dieses Modell, welches in gleicher Größe wie das Vorbild entstand, hatte eine bewegte Vergangenheit, bevor es in den Besitz des Museums für Verkehr und Technik in Berlin gelangte.

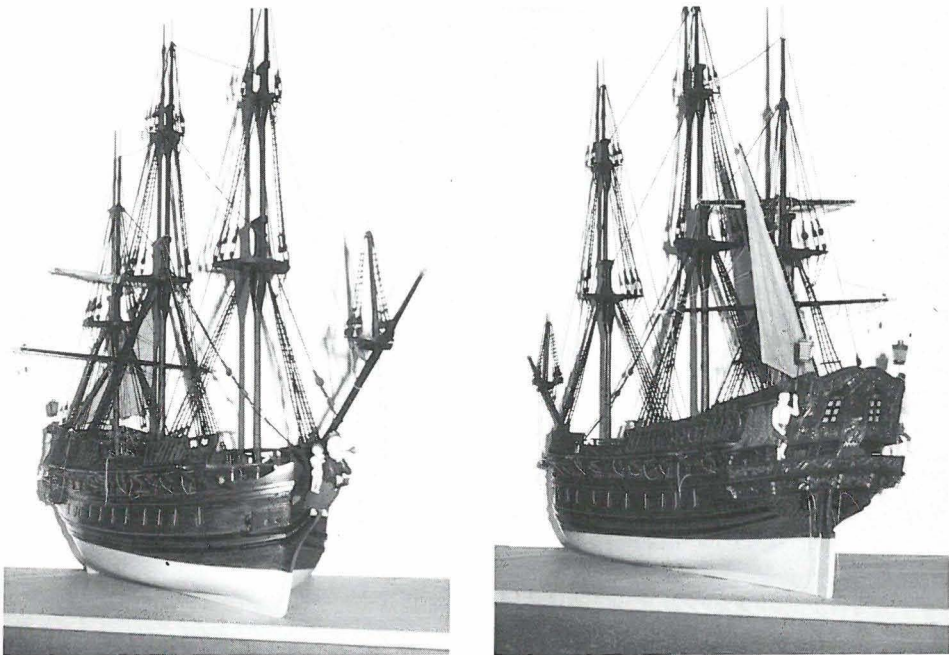
Es wurde kurz nach der Jahrhundertwende durch den Schiffbaumeister Friedrich Starck, Emden gebaut. Die Schnitzarbeiten an diesem Modell schuf der Bildhauermeister Scharf sen., ebenfalls aus Emden. Der Auftraggeber war mit großer Wahrscheinlichkeit der Landrat des Kreises Teltow, von Stubenrauch, der das Rathausmodell auf einer seiner Informationsreisen über Wasserbauten in Emden gesehen hatte.

Alle kolportierten Berichte darüber, daß der Kaiser dem Landrat das Modell 1906 bei der Eröffnung des Teltow-Kanals geschenkt haben soll, hielt Friedrich Jorberg für abwegig.

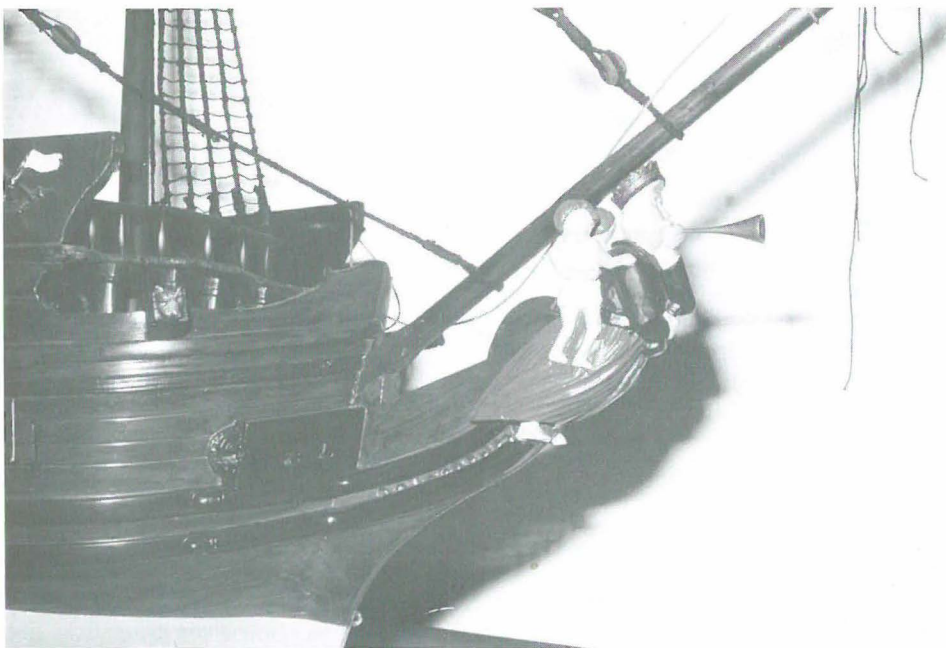
Dieser Nachbau wurde im großen Sitzungssaal des Kreishauses in der Viktoriastraße in Berlin aufgehängt. Als das Kreishaus wegen des beabsichtigten Baues der Nord-Süd-Achse abgerissen wurde, kam das Modell nach dem Schleusenhaus in Klein-Machnow. Von dort aus brachte man es, vermutlich noch vor Kriegsende, zur Teltow-Werft in Berlin-Zehlendorf, wo es im Mai 1954 in stark beschädigtem Zustand wiederentdeckt wurde. Nach Restaurierung des Modells durch den Modellbauer H.J. Flöter, Berlin, im Jahre 1963 wurde das Modell dem Museum für Verkehr und Technik übereignet.

Als getreue Kopie kann dieses Modell jedoch nicht betrachtet werden. Abgesehen von den Fehlern, die sich bei der Restaurierung eingeschlichen haben, besitzt das Modell bereits in den grundlegenden Arbeiten Abweichungen zum Originalmodell.

Mit seiner Präsentation im Museum für Verkehr und Technik erfolgte von dritter Seite eine neue Zuschreibung des Modells, wonach der Modellbauer Friedrich Barth, Emden, das Modell



BURG VON EMDEN, Nachbau Nr. 2 während der Restaurierung 1985. (Foto vom Verf.)



BURG VON EMDEN, *Nachbau Nr. 2, Galion.* (Foto vom Verf.)

erstellt haben soll. Hier liegt jedoch ein Irrtum vor; denn Friedrich Barth selbst gibt an, ein Modell der KÖNIG VON PREUSSEN gebaut zu haben.

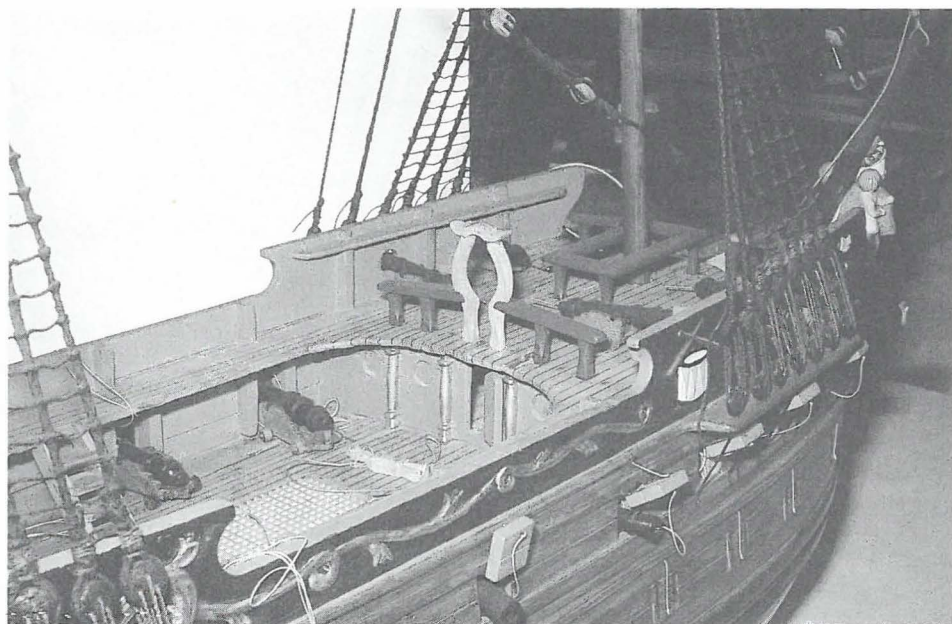
Bei der geringen Zahl von Originalmodellen aus dem 18. Jahrhundert ist es besonders bedauerlich, daß das Berliner Modell für die Technikgeschichte kaum herangezogen werden kann.

Nachbau Nummer 2

Ein weiterer Nachbau des Emders Modells, etwa im Maßstab 1 : 30, entstand in den Jahren 1918-1921 mit fünf anderen Modellen zusammen, die von dem damaligen Direktor der Nordseewerke bei dem Schiffbaumeister Friedrich Starck in Auftrag gegeben worden sind. Der gelernte Schiffszimmermann und spätere Schiffbaumeister schied 1907 etwa 70jährig aus dem Berufsleben aus. Friedrich Starck muß ein sehr vitaler Mann gewesen sein, wenn man ihn, inzwischen 80jährig, noch mit einem Auftrag über sechs Modelle betrauen konnte. Die Ausführung geschah jedoch nicht ohne fremde Hilfe. Während der Auftraggeber Flaggen und Segel lieferte, erstellte der Bildhauer Liebsch den Zierrat der Modelle.

Vergleichendes Fotomaterial wird damals nicht zur Verfügung gestanden haben; nur so ist es zu erklären, wenn aus einer weiblichen Galionsfigur ein pausbäckiger Trompeter wurde, die Eckmänner am Heck als Obsthändler ausgelegt wurden und auch andere Freiheiten am Modell zu erkennen sind. Unsere heutigen Maßstäbe und Ansprüche an eine getreue Wiedergabe dürfen wir nicht anlegen, sondern können das Modell nur als eine Entwicklungsstufe innerhalb der Modellbaugeschichte betrachten.

Durch die Ereignisse des Zweiten Weltkrieges sah man sich gezwungen, die Modelle auszulagern, worunter sie mehr oder weniger gelitten haben. Der Nachbau des Emders Modells befindet sich heute in der TH zu Aachen, wo es von einem angehenden Schiffbauingenieur liebevoll restauriert wird.



BURG VON EMDEN, *Nachbau Nr. 2, Kubl mit Back.* (Foto vom Verf.)

* Vortrag gehalten am 12. 10. 1985 vor dem Arbeitskreis Historischer Schiffbau im Deutschen Schifffahrtsmuseum.

Literaturhinweise:

Anderson, R.C.: *Seventeenth Century Rigging.* London 1955.

Barth, Friedrich: *Das Schiffsmodell in der Rathaushalle zu Emden.* In: *Zeitschrift für technischen Fortschritt* Nr. 8, 1916.

ders.: *Das Schiff auf dem »Rummel« des Emders Rathauses.* In: *Upstalsboom-Blätter*, V. Jahrgang, (Emden) Jan. 1916.

Böndel, Dirk: *Ein namenloses Segelschiff.* In: *Museum für Verkehr und Technik, Berlin. Ein Wegweiser zu den Sammlungen.* 2. überarb. Aufl. (= *Berliner Beiträge zur Technikgeschichte und Industriekultur, Schriftenreihe des Museums für Verkehr und Technik, Band 1*). Berlin 1985/86. S. 81–85.

Chatterton, E. Keble: *Ship-Models.* London 1923.

Culver, Henry B.: *Contemporary Scale Models of Vessels of the Seventeenth Century.* New York 1926.

Göll, H.: *Illustrierte Mythologie.* 1878 (Nachdruck, Wiesbaden 1979).

Hoeckel, Rolf: *Modellbau von Schiffen des 16. und 17. Jahrhunderts.* Bielefeld, Berlin 1966.

ders.: *Risse von Schiffen des 16. und 17. Jahrhunderts.* Bielefeld, Berlin 1970.

Howard, Frank: *Segel-Kriegsschiffe 1400–1860.* München 1983.

Jung, Dieter: *Die »Kurbrandenburgische Fregatte«.* In: *Museum für Verkehr und Technik, Berlin. Ein Wegweiser zu den Sammlungen.* (= *Berliner Beiträge zur Technikgeschichte und Industriekultur, Schriftenreihe des Museums für Verkehr und Technik, Band 1*). Berlin 1983. S. 78–82.

Ketting, Hermann: *Prins Willem, Ein Ostindienfahrer des 17. Jahrhunderts.* Bielefeld 1981.

Köster, August: *Modelle alter Segelschiffe.* Berlin o.J.

Laughton, L.G. Carr: *Old Ship Figure-Heads and Sterns.* London 1925.

Lees, James: *The Masting and Rigging of English Ships of War 1625–1860.* London 1979.

Marquardt, Karlheinz: *»Wappen von Hamburg III« – ja oder nein?* In: *Hansa*, 1955, Nr. 26/27, Nr. 32/33, 1956, S. 591, 592 (Erwiderung von Timmermann).

Müller-Alfeld, Th.: *Die Waterkant.* Berlin, Darmstadt (Deutsche Buchgemeinschaft) 1957.

Nance, R. Morton: *Sailing-Ship Models.* London 1924.

National Maritime Museum: *Das Britische Schifffahrtsmuseum in Greenwich bei London.* München 1982.

- Nederlandsch Historisch Scheepvaart Museum: Beschrijvende Catalogus der Scheepsmodellen en Scheepsbouwkundige Teekeningen 1600-1900. Amsterdam 1943.
- Pâris, Admiral: Souvenirs de Marine. Paris 1878-1886. Div. Nachdrucke.
- Pâris, Edmont: Segelkriegsschiffe des 17. Jahrhunderts. Rostock 1978.
- ders.: Linienschiffe des 18. Jahrhunderts. Bielefeld 1983.
- Petrijus, E.W.: Modelling the Brig-of-war »Irene«. Hengelo 1970.
- Reincke, Heinrich und Schulze, Bernhard: Das Hamburgische Convoyschiff »Wappen von Hamburg III«, 1722-1737. Hamburg 1952.
- Ritter, F.: Das große Schiffsmodell auf dem Emdener Rathause. In: Jahrbuch der Gesellschaft für bildende Kunst und vaterländische Altertümer zu Emden, 21. Band, 1925 (Emder Jahrbuch).
- Schweckendieck, C.: Festschrift zur Eröffnung des Neuen Emdener Seehafens. Berlin 1901.
- Szymanski, Hans: Brandenburg - Preußen zur See 1605-1815. Leipzig 1939.
- United States Naval Academy Museum: Catalogue of the Henry Huddleston Rogers Collection of Ship Models. Annapolis 1964.
- Voigt, Christoph: Schiffs-Aesthetik. Berlin 1922.
- ders.: Ein Schiffsmodell im Teltower Kreishause. In: Teltower Kreiskalender 1928.
- Winter, Heinrich: Der holländische Zweidecker von 1660/1670. Bielefeld, Berlin 1967.