

Maritimes Silber im Industriezeitalter: eine "Silberkogge" von 1908

Glüsing, Jutta

Veröffentlichungsversion / Published Version

Zeitschriftenartikel / journal article

Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Glüsing, J. (2002). Maritimes Silber im Industriezeitalter: eine "Silberkogge" von 1908. *Deutsches Schifffahrtsarchiv*, 25, 171-179. <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-55893-9>

Nutzungsbedingungen:

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

Mit der Verwendung dieses Dokuments erkennen Sie die Nutzungsbedingungen an.

Terms of use:

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

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

► JUTTA GLÜSING

Maritimes Silber im Industriezeitalter

Eine »Silberkogge« von 1908

Glanzlichter im Alltag der Schifffahrt nannte Detlev Ellmers 1989 die von ihm in einer Publikation¹ vorgestellten Objekte – vornehmlich aus der Sammlung des Deutschen Schifffahrtsmuseums –, die erstmals einen umfassenden Überblick über die große, aber bis dahin unbeachtete Rolle, die das Silber in der Schifffahrt des Industriezeitalters spielte, gab. Kurz erwähnt wird in diesem Buch auch ein Exponat des Flensburger Schifffahrtsmuseums (Abb. 1), das 1985 im Bildführer² veröffentlicht wurde und welches Ellmers in den Zusammenhang eines Ereignisses stellt, mit weitreichenden Folgen für die Nachbildung von Segelschiffen in Form von Modellen.³ Anlässlich der 1906 gefeierten silbernen Hochzeit des Kaiserpaares erhielt Wilhelm II. als Zeichen ihrer Dankbarkeit aus Kreisen wissenschaftlicher, wirtschaftlicher und sportlicher Verbände und Vereine eine Reihe von Silbermodellen, für deren Anfertigung sich der Geheime Regierungsrat Prof. Dr. Carl Busley, Ingenieur für Schiffsmaschinen, zur Verfügung gestellt hatte.⁴

Diese heute offensichtlich nicht mehr existierenden Modelle aus Silber wurden 1908 auf der von der Schiffbautechnischen Gesellschaft in Berlin ausgerichteten Schiffbauausstellung einer interessierten Öffentlichkeit präsentiert, was zur Folge hatte, daß in dem darauffolgenden Jahrzehnt analog dieser Serie in Silber und unter Hinzufügung weiterer Schiffstypen eine Modellsammlung der *hauptsächlichsten Segelschiffstypen aller Zeiten* für das Deutsche Museum in München entstand; nicht aus Silber, sondern aus den *natürlichen Stoffen* – im Maßstab 1:50 – auf der Grundlage historischer Forschung.⁵ Von diesen Modellen existieren zumindest noch Fotografien, die eine authentische Aussage über ihre Gestaltung zulassen.

Das Flensburger Modell, das als »Silberne Kogge« aus Familienbesitz in die Sammlung des Schifffahrtsmuseums gelangte, ist am ehesten mit der »Hansa-Kogge« aus dem Deutschen Museum in München⁶ vergleichbar; O. Georgen bezeichnet sie in seinem Aufsatz als *Lübecker Hansa = Kogge*.

Bei der Flensburger Kogge handelt es sich um kein historisches Modell; vielmehr gehört es in die Reihe der in traditionellen Formen eines Schiffes angefertigten Tafelaufsätze, ohne daß von einer Rekonstruktion die Rede sein kann. Mit zahlreichen dekorativen Elementen verziert, dienten diese Gebilde bei Hofe und in Adelskreisen sowie zunehmend beim Stadtpatriziat zum krönenden Schmuck des Tafelgeschirrs. Der Tafelaufsatz in Schiffsform fand seit dem Spätmittelalter über Jahrhunderte hinweg bis ins 20. Jahrhundert hinein als Statussymbol Verwendung, um den Gastgeber bzw. seine Gäste auszuzeichnen; er wurde in diesem Zusammenhang auch genutzt als Trinkgefäß, als Behälter für Gewürze, für Bestecke und für auserlesene Gerichte.

Nicht selten erfuhr der Tafelaufsatz durch gravierte Darstellungen, Inschriften und Wappen

eine besondere Bedeutung, wie an einem Tafelaufsatz in Schiffsform von 1858 abzulesen ist. Dabei handelt es sich um das Hochzeitsgeschenk der Stadt Danzig anlässlich der Heirat des Prinzen Friedrich Wilhelm von Preußen, Sohn des späteren Königs und Kaisers Wilhelm I., und der englischen Prinzessin Viktoria am 25. Januar 1858.⁷ Bemerkenswert ist, daß der die Galeere tragende Sockel mehrere Ansichten der Stadt Danzig in Form von Kartuschen abbildet, eine Auswahl der berühmtesten Gebäude Danzigs, die scheinbar nicht ohne Bedacht zustande kam.⁸ Manfred Meinz erinnert in diesem Zusammenhang daran, daß Danzig 1854 Sitz der neu gegründeten Marinestation Ostsee geworden sei, daß in Danzig das erste mit Dampf betriebene preußische Kriegsschiff, die Raddampferkorvette DANZIG, erbaut worden war und daß man auf die Erweiterung der Werft hoffte, für die 1858 Gelände verkauft worden war. Möglicherweise sollte dieses Silbermodell in Schiffsform den *künftigen Herrscher auf Seefahrtfragen aufmerksam machen*.⁹

Auch die »Flensburger Silberkogge«¹⁰ gehört in die Kategorie der Ehrengeschenke anlässlich bestimmter Feiern für verdiente Persönlichkeiten.¹¹ Die wichtigsten Daten zum Anlaß der Schenkung übermittelt der Untersatz, das Plateau, welches in geschweiften ovaler Form mit seitlichen, paßförmigen schmalen Enden und ausgelegt mit einem Spiegelglas die Standfläche für das Modell bildet. Muschelartige Kartuschen an den Längsseiten des Untersatzes tragen folgende Inschriften: »Herrn Capt. Jost & Frau Gemahlin zur goldenen Hochzeit«, und gegenüber: »Gewidmet vom Flensburger Schiffergelag 2. Mai 1858 – 1908«.

Jens Jost (1828-1910) gehörte in Flensburg zu den einflußreichsten Reedern. Ihnen war es zu verdanken, daß dieser Hafenstadt, die jahrhundertlang zum dänischen Gesamtstaat gehört hatte, nach dem Sieg Preußens über Dänemark von 1864 schnell der Anschluß an die Schifffahrt des 1871 gegründeten Deutschen Reiches gelang. Jens Jost hatte die 1874 gegründete Reederei 1887 von seinem verstorbenen Bruder Hans-Peter Jost übernommen. Er war selbst als Kapitän gefahren und hatte vordem als Direktor des erfolgreichen Reedereiunternehmens »Flensburger Dampfschiffahrts-Gesellschaft von 1869« deren Geschäfte geleitet.¹² Bereits 1854 war er in das Flensburger Schiffergelag berufen worden, wo er 1887 das Amt eines der vier Ältermänner übernahm und seit 1899 bis zu seinem Tod als 1. Ältermann an der Spitze dieser altehrwürdigen Gilde der Schiffer, wie es in den erhaltenen Urkunden heißt, stand.¹³ Die goldene Hochzeit des Ehepaares Jens Jost wurde nach Familienberichten auf das Festlichste begangen: *Das Hauptfest wurde im Flensburger Hof gefeiert. Bei der Beliebtheit und dem Ansehen, das unser Großvater genoss, musste auch die Zahl der geladenen Gäste sehr groß sein, und in reichem Maße wurden die beiden Alten in Festreden und Trinksprüchen geehrt*.¹⁴

Zu den Geschenken aus offiziellen Kreisen gehörte auch die Nachbildung dieser Kogge durch das Flensburger Schiffergelag, die durch ihre Ausmaße zu den stattlichen Tafelaufsätzen ihrer Zeit zählt.¹⁵ Da es sich um kein Präzisionsmodell handelt, konnte der Entwerfer dieser Silberarbeit auf den *gesamten Ornamentschatz aller voraufgehenden Zeiten von der antiken Weintraube über gotische Spitzbogen, den Knorpelstil der Renaissance bis zum Rocaillewerk des Rokoko*¹⁶ zurückgreifen. Diese neue Dimension in den Zeiten des Historismus beflügelte vor allen Dingen das Kunstgewerbe. So schätzte unser Künstler z.B. den Lorbeer, den er als Motiv am Spiegelheck der Kogge verarbeitete, in der Antike ein Zeichen des Sieges. Auch der Bug wurde mit dem Zierrat von Lorbeerzweigen nebst blinden Wappenschilden geschmückt. Von besonderem Interesse aber sind die bildhaften Darstellungen an den Bordwänden des Schiffsrumpfes. Seitlich der Rüsten für die Großwanten sind reliefartige Darstellungen zu erkennen. Es handelt sich dabei um fast quadratisch große Felder, die übrigens den ganzen Schiffsrumpf überziehen (vgl. Abb. 1). An der Backbordseite handelt es sich bei den Darstellungen, es sind insgesamt elf, um Seegetier und Wasserpflanzen. Allerlei Fische, Seepferdchen und Delphin, Polyp und Eidechse teilen sich auf diesem Bildbogen wechselweise mit den Wasserpflanzen die elf Fächer.

Auf der Steuerbordseite ist die Reihung der Bilder entsprechend angebracht. Doch statt der Meeresfauna, also der Tierdarstellungen, befinden sich hier die Gesichter von unterschiedlichen



Abb. 1 Tafelaufsatz von 1908 in Form einer »Kogge«. (Flensburger Schiffahrtsmuseum)

Personen (Abb. 2). Auch sie werden von pflanzlichen Motiven begleitet. Zum Schiffsbug hin sind es acht Felder mit vier Köpfen, die sich paarweise im Profil zueinander wenden. Ihre charakteristische Gestaltung läßt erkennen, daß es sich zumindest bei drei der vier Köpfe um die Versinnbildlichung der Erdteile handelt. Der Indianer mit seinem Federschmuck steht für Amerika, der Schwarze für Afrika und der Chinese für Asien. Europa als vierter Erdteil wird durch eine männliche Figur verdeutlicht, deren Kopf eine Zipfelmütze ziert (Abb. 3). Der Erdteil Australien fehlt!

Bereits in der Antike war die geografische Einteilung der Erde in *partes terrae* bekannt, und schon die damalige Kunst verfügte über konkrete Bildideen. In Vergessenheit geraten, erlebten diese Vorstellungen eine Wiedergeburt durch den Humanismus. Seitdem gehörte die Darstellung der Erdteile zum Gedankengut der bildenden Künste. Mit Beginn der Neuzeit, die eine Blüte der Erdteil-Darstellungen herbeiführte, die wiederum im Zusammenhang mit den Veränderungen des Weltbildes und der geografischen Kenntnisse zu sehen ist (Entdeckung Amerikas, Reiseberichte), trat ein Wandel in der Darstellung der damals bekannten Erdteile ein. Seit jener Zeit ist die Personifikation der Erdteile die Regel. Sie finden sich z.B. im 16. Jahrhundert auf Weltkarten und ergänzen auf diese Weise die Besonderheiten der einzelnen Erdteile. Entsprechende Bildpro-



Abb. 2 Darstellung der Erdteile (»Amerika«, »Afrika« und »Asien«) mit ihren Attributen. (Flensburger Schiffahrtsmuseum)

gramme, die oft auch höfisch-imperialen Vorstellungen entsprangen, lassen sich ebenfalls in den Bereichen der bürgerlichen Kunst entdecken, hier aber als *Demonstration humanistisch-gelehrter Bildung*.¹⁷ Die modische Beliebtheit der Erdteil-Darstellungen führte insbesondere im 19. Jahrhundert zur Verselbständigung der Erdteil-Personifikationen; die Erdteile wurden zum Dekorationsmotiv und fanden sich als Schmuck auf Gefäßen und Geräten des bürgerlichen Haushaltes wieder, z.B. auch auf Geschirr und Tafelaufsätzen.¹⁸

Zurück zur »Silberkogge« des Flensburger Schiffahrtsmuseums. In den oben beschriebenen Kontext gehören auch die ersten drei Darstellungen nebst den ihnen zugeordneten Attributen: das Blatt einer Bananenstaude (für Amerika), ein Palmenwedel (für Afrika) und eine Pfefferrispe



Abb. 3 Darstellung des »Deutschen Michel« mit seinem Attribut, dem Kohlkopf, am Bug der Kogge. (Flensburger Schiffahrtsmuseum)

(für Asien). Während die Identifizierung dieser ersten sechs Bildmotive in das ikonografische Schema paßt, gibt das Bilderpaar am Bug, wenn es denn den Erdteil Europa personifizieren sollte, Rätsel auf.

Gemeinhin nimmt »Europa« unter den Erdteilen den ersten Rang ein; *sie herrscht als Königin, sie ist die Trägerin der Kirche, unter ihrem Schutz gedeihen Handel, Wissenschaften und Bodenkultur, sie ist in der Kriegskunst erfahren und repräsentiert alle Staaten (und Provinzen) ihres Kontinents. Diese Einschätzung bestimmt die Auswahl ihrer Attribute: Herrschaftszeichen, Weltkugel, Füllhorn, Kirchengebäude, Tiara, Pferd, Rinder, Weintraube, Waffen sowie Instrumente und Geräte, die Gelehrte und Künstler handhaben.*¹⁹ Wenn die Erdteile nebeneinander aufgereiht sind, nimmt Europa wie selbstverständlich den ersten Platz ein! Doch es sind auch Variationen möglich, wenn es um die Personifikation der Europa geht; z.B. werden ihr die Bildnizüge historischer Persönlichkeiten verliehen. Auch der Rückgriff auf die Mythologie ist hinsichtlich des Darstellungsmodus von Europa gestattet; hierbei betritt statt einer weiblichen Göttin der griechische Heros Herkules die Bühne.²⁰ Die ikonografische Forschung zu den Bildmotiven der Erdteile geht davon aus, daß es darüber hinaus eine größere Zahl von Sondertypen als regionale Abwandlungen gibt. Insbesondere gilt dies neben Asien für den Erdteil Europa.²¹

In der politischen Karikatur Deutschlands wird immer wieder auf eine Figur zurückgegriffen, die den Deutschen schlechthin symbolisiert; so wie John Bull für Großbritannien steht, Uncle Sam für die USA oder Marianne für Frankreich, übernimmt der »Deutsche Michel« als nationale Personifizierung eine vergleichbare Rolle. Es gibt unzählige Publikationen, u.a. von Tomasz Szarota²², die sich mit dem Bild des deutschen Michel befassen und dessen Nutzung für politische Entwicklungen hinterfragen. Das Haus der Geschichte der Bundesrepublik Deutschland in Bonn vermerkt im Internet unter dem Suchwort »Der deutsche Michel«: *Der deutsche Michel ist ein ungewöhnliches Wesen. Im 16. Jahrhundert ist er das Symbol des einfachen, ungebildeten Bauern. Im 17. Jahrhundert wird er als Mensch, der nur seine Muttersprache kennt, zum Symbol des Kampfes gegen das Fremde und die höfische Kultur, zur Personifizierung der bürgerlichen Tugenden und des deutschen Patriotismus. Der deutsche Michel steht im Vormärz für den apolitischen Philister und während der Revolution von 1848 für das um seine Rechte kämpfende Volk sowie die Einheit Deutschlands. Nach dem Scheitern der Revolution aber ist er Symbol für die Opfer reaktionärer Politik.*²³

Oft wurde die Gestalt des Michel, des Männchens mit der Zipfelmütze, als die eines friedliebenden, träumerischen Biedermanns dargestellt, dem der Sauerkohl wichtiger war als das Völkerwohl.²⁴ Je nach Bedarf wurde der deutsche Michel aber auch zum nationalen Symbol. Vor dem Ersten Weltkrieg bediente man sich häufig seiner Figur, um den eigenen Nationalstolz zu stärken.²⁵

*In allen Industrienationen hat es in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts eine neue Orientierung auf überseeische Märkte und Rohstoffquellen, auf Kolonien und überseeische Stützpunkte, auf eine Steigerung von Seehandel, Schifffahrt, Schiffbau und vor allem auf den Ausbau nationaler Seestreitkräfte gegeben.*²⁶ Unter Kaiser Wilhelm II. kam es zu einer deutschen Weltmachtpolitik, die mit gewaltigen Rüstungsanstrengungen zur See einherging. 1908, als vermutlich auch die »Silberkogge« als Tafelsatz die Hochzeitsfeier des Reederehepaares Jens Jost schmückte, war die deutsche Kriegsflotte die zweitstärkste neben der englischen; ebenso verhielt es sich mit der deutschen Handelsflotte. Auch die Kunst, insbesondere die Malerei, hatte Anteil an dem immer stärker werdenden Interesse für die deutsche Seefahrt, zumal Vertreter der Marinemalerei – wie Hans Bohrdt und Willy Stöwer – offen dafür eintraten, daß sich die Marinemalerei zu einem erheblichen Teil die Förderung deutscher Seegeltung zu *eigen machte.*²⁷ Parallel zur Aufwertung des Seefahrertums bei Künstlern und Schriftstellern produzierte auch die Geschichtsschreibung Untersuchungen, die zur Verherrlichung der Segelschiffszeit führten und insbesondere *den Mythos von dem mächtigen Städtebund der Hanse als einer Seehandel und*



Abb. 4 Am Achterschiff die Darstellung eines deutschen Handelsherrn zur Zeit der Hanse. (Flensburger Schiffahrts-museum)

Seefahrt betreibenden Organisation des mittelalterlichen Kaiserreiches²⁸ schufen. Mit dem populären Hanse-Mythos konnte das Kaiserreich auf eine scheinbar lange Seefahrtstradition verweisen.

Unter den eingangs erwähnten Schiffsmodellen, die analog den Silbermodellen Kaiser Wilhelms II. für das Deutsche Museum in München angefertigt wurden, befindet sich auch eine *Lübecker Hansa = Kogge, 13.-15. Jahrh.* Die Beschreibung dieses Modells wird durch eine geschichtliche Darstellung ergänzt, die die Bedeutung dieses Schiffstyps unterstreicht: *Die blühend und mächtig gewordenen See- und Handelsstädte des Nordens tun sich zusammen zu einem die gemeinsamen Interessen verfolgenden Bund, der Hansa, und bildet sie gewissermaßen die erste Seemacht, die zwar nicht national war, sondern vielmehr als Bundesmitglieder See- und Handelsstädte fast aller Länder umfaßte (...) die Folge hiervon war ein lebhafter Austausch der Waren des Orients und Okzidents, wie überhaupt ein gewaltiger Aufschwung des gesamten Handels (...) der große Aufschwung, den die Schiffbaukunst und die Ausbildung der Segelschiffahrt genommen hatte, führt, verbunden mit den Errungenschaften der wichtigen Erfindungen (...), der Magnetnadel im Kompaß, zu Seefahrten von weiterer Ausdehnung und gab vermöge der nunmehrigen Orientierungsmöglichkeiten Anlaß zu Entdeckungsfahrten nach unbekanntem Ländern und Erdteilen.*²⁹

Hier schließt sich der Kreis der Betrachtung unserer Kogge, die als Bedeutungsträger weltweiter Fahrt am Ende des Mittelalters überleitet zu den Entdeckungen der Neuen Welt. Am Achterschiff der »Silberkogge« tritt deshalb der deutsche Handelsherr der Hansezeit noch einmal in Erscheinung, ihm zur Seite das Eichenlaub und der Kaffeestrauch als Zierde und Ausdruck für die Handelsbeziehungen zwischen Orient und Okzident (Abb. 4).

Ihm folgt zu Beginn des 20. Jahrhunderts bei dem Versuch, die Seegeltung für Deutschland auf allen Meeren zu erringen, der so oft gedemütigte deutsche Michel, der sich, vereint mit seinem Erkennungszeichen – dem Kohlkopf (vgl. Abb. 3) –, zumindest hier am Schiffsrumpf den ersten Platz ergattert hat, einige Jahre, bevor der Zweite Weltkrieg ausbrach.

Die Frage nach dem Hersteller dieser »Silberkogge« bzw. nach dem »Autor« dieses Bildprogramms, für das es keine vergleichbaren Beispiele gibt, muß leider unbeantwortet bleiben. Kein Zweifel kann aber darüber bestehen, daß die Botschaft, die diese Kogge mit sich trägt, in der damaligen Zeit verstanden worden ist.

Anmerkungen:

- 1 Detlev Ellmers: Maritimes Silber im Industriezeitalter. Glanzlichter im Alltag der Schifffahrt. Hamburg 1989.
- 2 Flensburger Schifffahrtsmuseum. Bildführer. Flensburg 1985, Abb. 83.
- 3 Vgl. Ellmers (wie Anm. 1), S. 47f.
- 4 Vgl. Carl Busley: Die Entwicklung des Segelschiffes erläutert an sechzehn Modellen des deutschen Museums in München. Berlin 1920, S. IIIff.
- 5 Ebd., S. IV; O. Georgen: Geschichte des Kriegsschiffbaues vom Altertum bis zur Einführung der Dampfkraft. Mit 34 Originalaufnahmen der typischen Modelle. Berlin 1919, S. 9.
- 6 Vgl. Busley (wie Anm. 4), Abb. 115.
- 7 Vgl. Manfred Meinz: Ein silberner Tafelaufsatz in Gestalt einer Galeere. In: Altonaer Museum in Hamburg, Jahrbuch 1971, 9. Bd., S. 71ff.
- 8 Vgl. ebd., S. 77ff.
- 9 Ebd., S. 81.
- 10 Die Schiffsform und das dazugehörige Plateau, mit eingelegtem Spiegelglas, bestehen aus Zinn, versilbert.
- 11 Vgl. Ellmers (wie Anm. 1), S. 7.
- 12 Vgl. Gert Uwe Detlefsen: Deutsche Reedereien. Bd. 4. Bad Segeberg 1996, S. 149.
- 13 Freundliche Mitteilung von Kapitän Wolfgang Prey, 1. Ältermann des Flensburger Schiffergelags.
- 14 Zitiert nach einer Familienchronik im Besitz von Enno Brink, Flensburg.
- 15 Länge: 54,5 cm, Breite: 16 cm, Höhe: 47 cm.
- 16 Ellmers (wie Anm. 1), S. 38f.
- 17 Reallexikon zur deutschen Kunstgeschichte. V. Bd. Stuttgart 1967, Sp. 1138f.
- 18 Vgl. ebd., Sp. 1183.
- 19 Ebd., Sp. 1169.
- 20 Vgl. ebd., Sp. 1187.
- 21 Vgl. ebd., Sp. 1186.
- 22 Tomasz Szarota: Der deutsche Michel. Die Geschichte eines nationalen Symbols und Autostereotyps. Osnabrück 1998.
- 23 Webseite http://www.hdg.de/karikatur/view_content/class50_id4.html.
- 24 *Heut sorg ich nicht fürs Völkerwohl, sonst wird mir kalt mein Sauerkohl.* – Dieser Vers aus dem Gedicht »Der deutsche Michel beim Fortschritt« von Adolf Glaßbrenner, 1844, ist abgedruckt in: Kunst der bürgerlichen Revolution von 1830 bis 1848/49. Berlin 1972, S. 198.
- 25 Vgl. Szarota (wie Anm. 22), S. 181.
- 26 Volker Plagemann (Hrsg.): Übersee. Seefahrt und Seemacht im deutschen Kaiserreich. München 1988, S. 10.
- 27 Ebd., S. 302.
- 28 Ebd., S. 306.
- 29 Vgl. Georgen (wie Anm. 5), S. 32ff.

Maritime silver in the industrial age: A “silver cog” of 1908

Summary

In May 1908, one of Flensburg’s most important shipowners – Jens Jost (1828-1910) – celebrated his golden wedding anniversary, on which occasion he and his wife received a silver-plated centrepiece in the form of a “cog.” This gift was presented them by the Flensburger Schiffergelag (shipowners’ and merchants’ association founded in 1580) whose chairman Jost remained until his death.

Following its transfer from the family estate to the collection of the Flensburg Maritime Museum, the centrepiece (Ill. 1) was published for the first time in the museum’s pictorial guide in 1985 and next mentioned in the 1989 publication *Maritimes Silber im Industriezeitalter* (maritime silver in the industrial age) by Detlev Ellmers. Its designation as a “cog” was based upon the knowledge which the late nineteenth century possessed about late medieval shipbuilding, and the centrepiece was accordingly anything but a precise model of this ship type. Yet despite the lack of knowledge as to its actual appearance, as a centrepiece in the historicising style the cog was an extremely popular motif in the handicrafts of late nineteenth-century Germany. The examples include many that are indicative of contemporary circumstances in German navigation, readable in the symbolism and allegories of their pictorial programmes.

This “Flensburg cog” was made during the phase of history in which Emperor Wilhelm II – and with him the German Reich – were struggling to gain preponderance on the seven seas. Within the context of this vision, the centrepiece reveals itself as a symbol of the claim to power.

The depictions on the starboard side of the ship model personify the continents of America, Africa and Asia, (Ill. 2). In place of the usual personification of the continent of Europe, however, the national symbol – the “Deutscher Michel” – is used in conjunction with his attribute, the head of cabbage (Ill. 3). This depiction is to be found on the bow of the ship.

The “Deutscher Michel” is conceived of here as the successor to the merchants of the Hanseatic League (Ill. 4), whose member cities comprised the port towns and commercial centres of nearly all the countries of Northern Europe. In the pictorial programme of this cog, “Michel” is seen as the outpost of world-wide trade.

The identity of the maker of this silver cog and/or author of its pictorial programme – for which there are no comparable examples – unfortunately remains a mystery. There can be no doubt, however, that the message conveyed by this centrepiece was understood by Jens Jost and his contemporaries.

Argenterie maritime à l’époque industrielle: une kogge argentée de 1908

Résumé

En mai 1908, à Flensbourg, l’un des plus importants armateurs de cette ville, Jens Jost (1828-1910) et sa femme fêtaient leurs noces d’or. Ils reçurent de la part du «Flensburger Schiffergelag» (compagnie fondée 1580, rassemblant des capitaines et des marchands), dont il fut le 1^{er} président jusqu’à sa mort, un surtout en étain argenté en forme de kogge.

Ce surtout (ill. 1) quitta les possessions familiales pour entrer dans les collections du Musée de la Marine de Flensbourg, fut publié pour la première fois en 1985 dans le guide illustré du Musée avant d’être évoqué peu après dans l’ouvrage de Detlev Ellmers, paru en 1989: «Argenterie maritime à l’époque industrielle».

En ce qui concerne ce surtout, qui fut tout simplement désigné sous le nom de «kogge», en raison des connaissances de l'époque sur la construction navale de la fin du Moyen Âge, il ne s'agit donc pas d'un modèle de précision. Cependant, ce type de navire en tant que surtout était extrêmement recherché dans les arts décoratifs dans l'Allemagne de la fin du 19^{ème} siècle, il répondait au style de l'époque de l'historicisme; certains exemplaires – chargés de toutes sortes de symboles et d'allégories – montraient l'état contemporain de la marine allemande. Le programme de leurs images en témoigne.

Créée à une période où l'empereur Guillaume II, et avec lui tout le royaume allemand, se démenait pour atteindre une hégémonie sur les mers, cette «kogge de Flensburg» devient significative, dans le contexte de cette vision, de ces prétentions.

Les représentations sur le côté droit du modèle sont les personnifications des continents «Amérique», «Afrique» et «Asie» (ill. 2). Au lieu de la personnification habituellement employée pour l'Europe, c'est le symbole national «Deutscher Michel» (figure caricaturale du type de l'Allemand bien brave) avec un chou – son attribut – qui est utilisé (ill. 3). Cette représentation se trouve située à l'avant, sur la proue du navire.

Le «Deutscher Michel», en tant que successeur des marchands de la ligue hanséatique (ill. 4), dont les membres se trouvaient dans les villes portuaires et de commerce de pratiquement tous les pays du Nord de l'Europe, figure dans ce programme d'images de la kogge comme un signe avant-coureur du commerce allemand s'établissant à travers le monde entier.

La question de savoir quel est le fabricant de cette kogge argentée, ou plutôt l'auteur de ce programme d'images – dont il n'existe aucun autre exemple semblable –, doit malheureusement rester sans réponse. Cependant, il ne peut subsister aucun doute que le message transmis par cette kogge fut très bien entendu à cette époque.