

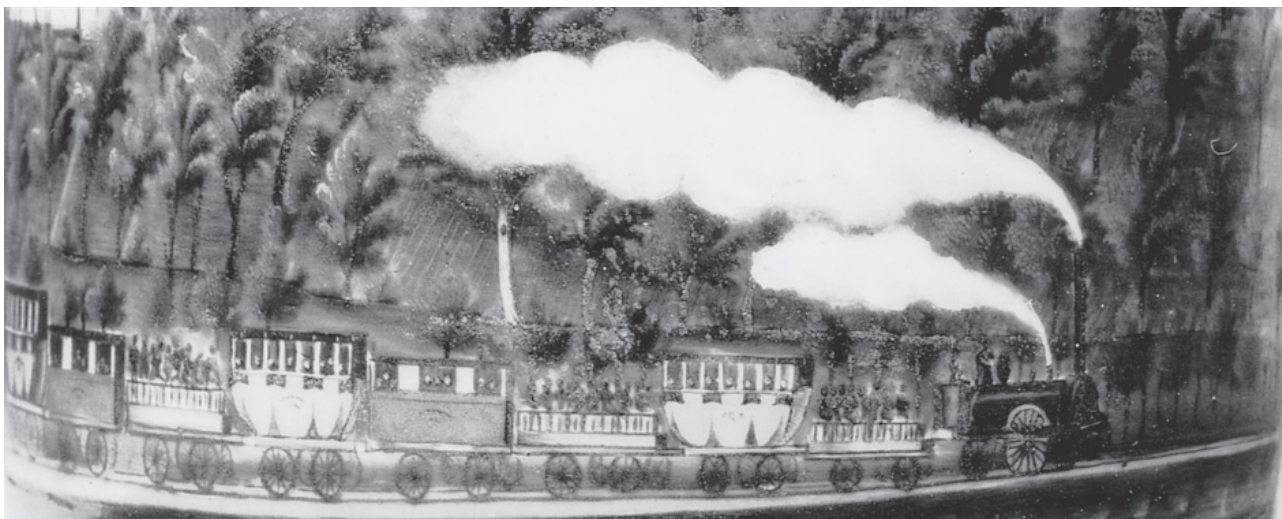
## Dampfende Tasse

Fürstenberg-Tasse mit Dampfeisenbahn



Tasse mit der Darstellung einer Dampfeisenbahn, um 1840. Porzellanmanufaktur Fürstenberg Porzellan, glasiert, teilvergoldet, polychrom bemalt. Tassenhöhe: 11 cm. Inv. Nr. HG 13180/1-2. Erworben 2005.

BLICKPUNKT JANUAR. In der Schausammlung zur Kunst und Kultur des 19. Jahrhunderts können die Besucher eine Ziertasse bewundern, die mit einem ungewöhnlichen Bildmotiv die Aufmerksamkeit auf sich zieht. Die in der Porzellanmanufaktur Fürstenberg gefertigte Tasse ist mit der Darstellung einer Dampfeisenbahn verziert. Eine mächtig rauchende kleine Lokomotive zieht acht unterschiedlich gestaltete Waggons hinter sich. Der üblichen Leserichtung folgend, fährt die Bahn von links nach rechts durchs Bild, vorbei an einer mit Bäumen bewachsenen Böschung. Aus dem Schlot der Lokomotive entweicht eine beachtliche Dampf Wolke, sekundiert von einer



Detailansicht

kleineren Wolke, die aus einem kurzen Rohr direkt aus dem Kessel aufzusteigen scheint. Wie um die Leistung der Lokomotive zu unterstreichen, hat der anonyme Maler den Landstrich, durch den die Bahn fährt, leicht ansteigend wiedergegeben. Der mit Passagieren voll besetzte Zug ist im Begriff, diese Steigung im Gelände zu überwinden. Gut möglich, dass die unebene Topographie im Bild als Ausdruck des Respekts für die technische Leistung der Maschine zu lesen ist.

Für die Städte Nürnberg und Fürth haben Darstellungen früher Dampfeisenbahnen eine besondere Bedeutung, schließlich fand die erste Bahnfahrt im Deutschen Bund zwischen diesen Ortschaften statt. Die sechs Kilometer lange Gleisstrecke wurde von der 1833 in Nürnberg gegründeten „Königlich privaten Ludwigs-Eisenbahn“ verlegt. Am 8. Dezember 1835 fuhr die erste, „Adler“ getaufte Lokomotive mit acht angehängten Personenwagen von Nürnberg nach Fürth. Das Ereignis wurde in den damaligen deutschen Staaten mit großer Aufmerksamkeit verfolgt. Die erfolgreiche Jungfernfahrt gab das Startsignal für zahlreiche weitere Eisenbahnprojekte, die zunächst von privaten Aktiengesellschaften, doch schon bald auch von staatlicher Seite in Angriff genommen wurden. Mit rasanter Geschwindigkeit vergrößerte sich das Schienennetz im deutschsprachigen Raum und ließ die Mobilität der Bevölkerung rasant ansteigen. Rasche Fortbewegung war kein Luxus mehr, sondern ein prinzipiell für alle erschwingliches Gut.

Die wirtschaftliche Nutzung der Dampfkraft markiert den Beginn der industriellen Revolution in Europa. Nach anfänglichen Versuchen gegen Ende des 18. Jahrhunderts wurden zu Beginn des 19. Jahrhunderts die ersten Dampfmaschinen und -lokomotiven in England gebaut. Letztere fanden Verwendung in der Bergbauindustrie, wo sie für den Kohletransport eingesetzt wurden. Doch schon bald erkannte man die Bedeutung dieser Maschinen für die Personenbeförderung. Die erste, auch für den Transport von Fahrgästen konzipierte Strecke wurde 1825 zwischen Stockton und Darlington eröffnet. Mit dem 1830 beendeten Ausbau der Strecke Manchester-Liver-

pool kam der Durchbruch für das neue, die Mobilität revolutionierende Transportmittel.

Dieser Entstehungsgeschichte der Dampflokomotive ist es zu verdanken, dass die ersten in den deutschen Ländern verkehrenden Modelle aus England stammten. So war der „Adler“ der Ludwigsbahn eine leicht veränderte Version der „Patentee“-Lokomotive, die von der Firma „Robert Stephenson & Co.“ in Newcastle entwickelt worden war. Die Gesellschafter der Ludwigsbahn bestellten die Lokomotive beim Hersteller; dieser lieferte sie in Einzelteile zerlegt nach Nürnberg, wo sie von einem englischen Mechaniker wieder zusammengesetzt wurde. Bald danach sollten auch deutsche Maschinenbauer das nötige Wissen erwerben, um selbst Dampflokomotiven bauen zu können.

Die auf einem vergoldeten, leicht eingezogenen Ringfuß ruhende Tasse hat eine fast zylindrische Wandung; die mit Golddekor überzogene Lippe krägt hingegen recht weit aus. Vergoldet ist auch der weit über den Lippenrand gezogene Volutenhenkel mit Palmettenansatz. Die Form der Tasse wie auch ihre künstlerische Gestaltung – die fast die gesamte Tassenwand bedeckende Malfläche, auf der noch das kleinste Detail der an Einzelheiten reichen Darstellung ausgeführt wurde – ist charakteristisch für die Zeit des Biedermeier. Nicht zuletzt kann auch das Motiv des Bildes zur Datierung hinzugezogen werden: Die Bauweise der Dampflokomotive und die noch stark am Kutschenbau orientierten Waggonformen deuten auf eine Entstehung gegen Ende der 1830er- bzw. zu Beginn der 1840er-Jahre. Für diesen zeitlichen Rahmen spricht auch der Markenstempel auf Tasse und Untertasse.

Aufwendig bemalte Einzeltassen waren schon zu Beginn des 19. Jahrhunderts beliebte Geschenkobjekte. Sie dienten weniger dem alltäglichen Gebrauch, vielmehr wurden sie gesammelt und in Vitrinen zur Schau gestellt. Neben Blumendarstellungen, Porträts und Allegorien trugen die Porzellanmaler auch Landschaften oder Stadtansichten mit markanten

Gebäuden, Sehenswürdigkeiten und besonderen Ereignissen auf. In diesem Zusammenhang stellt sich die Frage, ob die auf der Tasse dargestellte Eisenbahn unter Umständen eine ganz bestimmte Zugfahrt festhalten sollte. Es ist bekannt, dass bemalte Tassen anlässlich der Eröffnung der Ludwigsbahn hergestellt wurden. Könnte es sich also bei der Tasse um eine Souvenirstück an die erste deutsche Eisenbahn handeln?

In der Tat erinnert die dargestellte Lokomotive an den in Nürnberg hoch verehrten „Adler“ der Ludwigsbahn. Wie dieser verfügt die gemalte Lokomotive über ein dreiachsiges Räderwerk; ihre Form und die grüne Bemalung des Kessels stimmen ebenfalls mit der Nürnberger Dampflok überein. Gleichwohl war der „Adler“ nicht ausschließlich auf der Strecke Nürnberg–Fürth unterwegs. Lokomotiven jener Bauart verkehrten in den ersten Jahren der Bahnfahrt auf nahezu allen Strecken in Deutschland. Der Nürnberger „Adler“ war noch 1857 im Einsatz, andernorts verkehrte die Lokomotive bis in die 1870er-Jahre.

Die Gestaltung der Personenwagen auf der Tasse weicht hingegen von der ersten deutschen Dampfbahn erheblich ab. Deren Bauweise ist aus zeitgenössischen Berichten und aus Reproduktionen bekannt. Auch die Graphische Sammlung des Germanischen Nationalmuseums bewahrt zahlreiche Arbeiten, auf denen die Ludwigsbahn dargestellt ist. 1877 erwarb das Museum gar einen Wagen aus der Garnitur dieses Zuges; heute befindet sich dieser im DB Museum Nürnberg. Die Waggons der Ludwigsbahn waren in drei Klassen unterteilt: Die erste Klasse ähnelte von außen den damaligen Postkutschen mit gepolsterten Sitzen und verglasten Fenstern. Der zweiten Klasse fehlte der Komfort der Polsterung; sie war mit einfachen Holzbänken ausgestattet, während die Fahrgäste der dritten Klasse in Waggons ohne Verdeck saßen. Zwar stellen auch die Personenwagen auf der Tasse drei unterschiedliche Beförderungsklassen dar (der letzte, in Blau gehaltene Waggon könnte ein Postwagen sein), mit dem Aussehen der ersten deutschen Dampfbahn haben sie aber kaum etwas gemein. Die in Gelb-Schwarz gehaltenen Waggons der ersten Klasse kommen den „carriages“ der Manchester-Liverpool-Eisenbahn recht nahe.

Sollte es sich also um ein Erinnerungsbild an die Eröffnung einer Eisenbahnstrecke handeln, so bestimmt nicht von der Ludwigsbahn. Vielmehr müsste diese Strecke in der geographischen Nähe von Fürstenberg, dem Entstehungsort der Tasse, zu suchen sein. Hier käme die „Herzoglich Braunschweigische Staatseisenbahn“ in Frage. Diese trat ab 1838 zwischen Braunschweig und Wolfenbüttel ihren Dienst an. Auf jener Strecke galt es auch, eine nicht unerhebliche Steigung zwischen Vienenburg und Harzburg zu überwinden. Die Braunschweigische Staatsbahn konnte in ihrer Ausstattung allerdings keinen „Adler“ vorweisen; ihre ersten Lokomotiven waren englische Fabrikate der Marke „Advance“ und „Swift“, die von der Liverpooler Firma „Forester & Co.“ hergestellt wurden. Über deren Aussehen sowie über die Gestalt der Waggons ist so gut wie nichts bekannt.

Gut möglich ist aber auch, dass die Tasse kein Souvenirstück war und somit auch keine bestimmte Dampfbahn wiedergibt, sondern eine imaginäre Bahn, zu der sich der Porzellanmaler von Illustrationen und Grafiken inspirieren ließ. Für eine freie Wiedergabe des Bahnmotivs sprechen auch gewisse technische Details, wie etwa das Fehlen des Tenders, der für eine mit Kohle beheizte Lokomotive unerlässlich ist.

► ROLAND PRÜGEL



Ansicht der Nürnberger-Fürther Eisenbahn, 1835. Verlag Friedrich Campe, Nürnberg. Kupferstich und Radierung, handkoloriert, 20,7 x 31,4 cm (Darstellung). Inv. Nr. HB 1348a. Alter Bestand.