

Relikte aus den Koalitionskriegen:

Knochenschiffe französischer Kriegsgefangener

BLICKPUNKT DEZEMBER. Keine Schiffsmodelle üben eine größere Faszination aus, als die während der Koalitionskriege (1792-1815) von französischen Kriegsgefangenen in England gefertigten Knochenschiffe. Nie wieder wurden mit geringsten technischen Mitteln, einfachsten Materialien und ohne Konstruktionsunterlagen Schiffsmodelle von derartiger Qualität und Detailgenauigkeit geschaffen. Nahezu unvorstellbar ist heute die Geduld und Geschicklichkeit, die unter den schwierigen Umständen der Gefangenschaft beim Bau der Modelle aufgebracht werden musste.

Es existieren nicht mehr viele dieser „prisoner of war shipmodels“, die meisten sind in Schiffahrtsmuseen in England und den USA erhalten. Ein besonders qualitätsvolles und schönes Exemplar besitzt das Germanische Nationalmuseum. Man weiß nicht, auf welchen Wegen das in der Fachliteratur unbekanntes Stück nach Deutschland gelangte. Es gehörte zur Schiffsmodellensammlung der 1879 ins Leben gerufenen Stiftung „Deutsches Handelsmuseum“, die vom deutschen Handelsstand unterstützt und mit dem Germanischen Nationalmuseum verbunden wurde. Hier dokumentierten die Sammlungen des Handelsmuseums bis zum Zweiten Weltkrieg in Schauräumen anhand von Maßen, Gewichten, vor allem aber Modellen von Fahrzeugen und Schiffen die Geschichte des Handels und Verkehrs.



Knochenschiff französischer Kriegsgefangener, um 1800
 Tierknochen, Elfenbein, Fäden, Hanf, Holz, Messing, Eisenblech, Eisen- und Messingstifte, rote und schwarzbraune Farbe, H. 36 cm, L. 54 cm, B. 16 cm
 Inv. Nr. HM 1017
 Erworben durch die Stiftung Deutsches Handelsmuseum, nach 1879

Geschichte der Knochenschiffe

Während der Koalitionskriege kamen Tausende französische Soldaten und Seeleute als Kriegsgefangene nach England, allein zwischen 1803 und 1815 etwa 122.000. Da nicht genügend Gefängnisse vorhanden waren, wurden seit Beginn der Kriege viele von ihnen auf Schiffen eingekerkert. Die Gefängnisschiffe, die in Flussmündungen und Küstenhäfen wie Sheerness, Chatham, Portsmouth oder Plymouth lagen, waren ausgemusterte große Kriegsschiffe, auf denen man alle Masten, die Takelage, die Segel sowie sämtliche Verzierungen entfernt hatte. Auf diesen sogenannten „Hulks“ herrschten unmenschliche Zustände und die Todesraten waren sehr hoch. In den Gefängnissen an Land waren die Lebensbedingungen etwas besser. Hier dienten oft alte Forts wie das in Dover als Gefangenenlager und zudem wurden für die mit der Dauer der Kriege anwachsenden Gefangenenmassen neue Gefängnisse gebaut. Das früheste entstand während des 1. Koalitionskrieges in Norman Cross bei Peterborough, wo die ersten französischen Gefangenen im April 1797 eintrafen und bis zu siebentausend Männer untergebracht werden konnten. Im Anschluss entstand in Dartmoor 1806 das für sechstausend Kriegsgefangene angelegte Princeton-Gefängnis, dem weitere Bauten folgten.

Während einfache Seeleute und Soldaten in den Schiffs- und Landgefängnissen eingesperrt blieben, kamen Offiziere oft auf Ehrenwort frei. Sie durften sich bei englischen Familien einquartieren, sogar eigene Wohnungen nehmen oder hatten zumindest Freigang aus dem Gefängnis, wodurch sie vermittelnd für die rangniedrigen Gefangenen wirken konnten. Allen Kriegsgefangenen war erlaubt, sich zur Verbesserung ihrer Lebensbedingungen etwas zu verdienen, wozu die auf den Schiffen isolierten Männer recht eingeschränkte Möglichkeiten hatten und besonderen Erfindungsreichtum aufbringen mussten, nicht zuletzt bei der Beschaffung von Arbeitsmaterialien.

Die meisten Gefangenen waren keine Berufssoldaten. Oft hatten sie als Handwerker gearbeitet, bevor sie in den Kriegsdienst gepresst worden waren. Sie nutzten ihr handwerkliches Geschick zur Herstellung kleiner dekorativer Gegenstände, die sich leicht verkaufen ließen, schufen Strohflechtarbeiten, Schmuckkästchen, Spielzeug und Schiffsmodelle insbesondere aus Knochen. Ein Teil der Modellbauer stammte vermutlich aus der französischen Hafenstadt Dieppe, die ein europäisches Zentrum des Elfenbeinhandels war. Hier florierte die Elfenbeinschnitzerei, die auch in der Bretagne Tradition hatte. Die in diesem Handwerk Erfahrenen lernten Mitgefangene an, wozu genügend Zeit vorhanden war; für manche dauerte die Gefangenschaft über 12 Jahre.

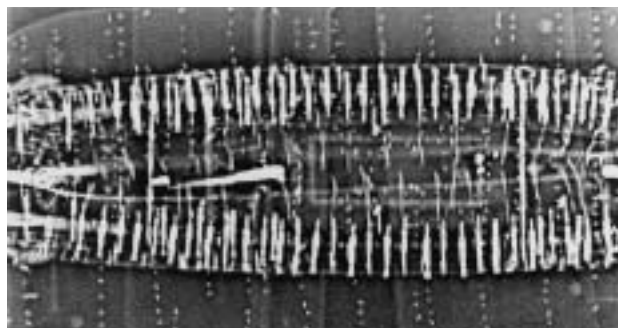
Modellbau und Material

Die auffallende Qualität der meisten Modelle in sämtlichen Details lässt darauf schließen, dass an ihnen viele Hände mitgewirkt haben, wobei verschiedenes Spezialkönnen wie Schnitzen, Drehen, Zimmern, Litzenaustreiben und Seilschlagen zusammengeführt wurde. Als Materialien wurden aus Kleidern gezupfte Fäden, Haare, Hanf, Knochen, Horn, Messing, manchmal auch Holz von Kirsch- oder Birnbäumen verwendet. Auf den Hulks war es schwierig, an Obstbaumholz heranzukommen - nur solches eignet sich wie Elfenbein zum Schnitzen präziser Modelle - und so nutzten die Gefangenen hier größtenteils Knochen aus den Küchenabfällen; Teile von Knochen haben eine ähnlich feine Struktur wie die Obsthölzer oder Elfenbein. Das geeignete Knochenmaterial wurde vor seiner Verwendung in einer langwierigen und diffizilen Prozedur aufbereitet. Bis heute ist nicht bekannt, mit welchen Methoden die Modellbauer die Knochen bleichen konnten.

Die Knochenschiffe wurden in England sehr gern gekauft. Um die Produktion zu verfeinern, beschafften sich einige Gefangene mit ihren Einnahmen Elfenbein. Allerdings blieben ihre Investitionsmöglichkeiten begrenzt. Es ist kein Modell der Kriegsgefangenen bekannt, das ganz aus Elfenbein besteht. Sie verwendeten das kostbare Material für besondere Modellteile wie Heckspiegel oder Galionsfiguren. Für die Takelage verarbeiteten sie neben eingefärbtem Fadenmaterial bisweilen auch Haare. Geschütze wurden aus alten Messingteilen gedreht. Bei diesen Schiffen handelt es sich um echte Seemannsmodelle, d. h. um Modelle, die ohne Pläne allein aus der Anschauung oder Erinnerung heraus entstanden sind. Wie bei den meisten sind auch bei denen der französischen Gefangenen die Proportionen häufig verzerrt und im Verhältnis zur Länge oft zu hoch. Bei der Gestaltung der Höhendimension haben sich die Matrosen offensichtlich von ihrer Perspektive auf Deck leiten lassen und in der Gefangenschaft die Erinnerung an die eindrucksvoll in den Himmel ragenden Masten ihrer Schiffe wiedergegeben.

Nur selten sind die Knochenschiffe Nachbauten bestimmter Vorbilder. Oft tragen sie Phantasienamen oder haben mit Schiffen gleichen Namens auf See nur sehr wenig gemeinsam. Beispielsweise existieren Modelle mit für französische Schiffe typischen hufeisenförmigen Heckspiegeln, die mit einem englischen Namen und der englischen Flagge versehen sind. Die Gefangenen bauten Modelle von Schiffstypen, die ihnen aus ihrem Seemannsleben vertraut waren, und gestalteten Details im Hinblick auf ihre englische Kundschaft.

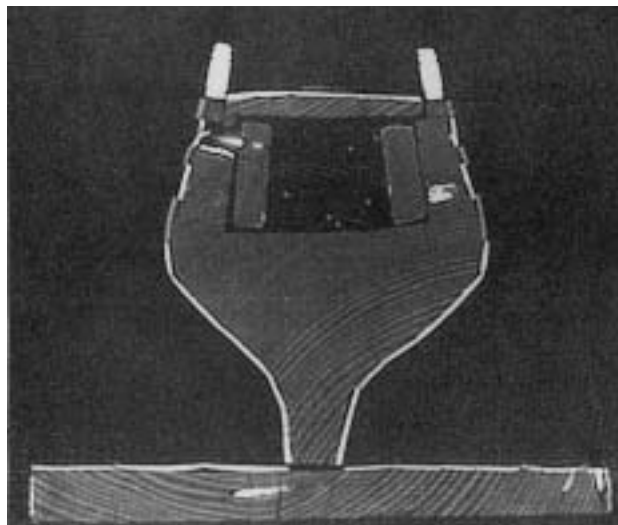
Knochenschiffe wurden in England schließlich zu einem Modeartikel. Nach dem Ende der napoleonischen Kriege entstanden hier weiterhin Modelle im Stil der „prisoner of war shipmodels“, die aber meist recht schlechte Nachbildungen der Originale sind. Die Nachahmer hatten nicht die Zeit, die in der Kriegsgefangenschaft zur Verfügung stand, und auch nicht den Überlebensdruck der eingesperrten Soldaten. In England werden diese Modelle „fakes“ - „Schwindelmodelle“ genannt.



Röntgenaufnahme des Schiffsbauches, Aufsicht: Mechanik zum Einziehen der Geschütze

Das Knochenschiff im Germanischen Nationalmuseum

Die Knochenschiffe geben meist Linienschiffe 1., 2. und 3. Ranges wieder. Diese großen Kriegsschiffe der damaligen Flotten bildeten ihr Rückgrat. Sie wurden in allen großen Seeschlachten der napoleonischen Kriege eingesetzt. Ein hervorragendes Beispiel für ein Linienschiff 1. Ranges ist die „Victory“, das heute noch existierende Schiff von Admiral Nelson in der Schlacht bei Trafalgar. Vorbild des Schiffes in Nürnberg ist ein Linienschiff 3. Ranges, 3. Ordnung. Ein solches Schiff trägt 64 Geschütze in zwei durchgehenden Batteriedecks sowie zusätzliche auf dem Vor- und Achterdeck. Das kleine Schiff in Nürnberg besitzt insgesamt 84 aus Messing gedrehte Kanonen. Die Batteriedecks mit ihren rot umrandeten Geschützöffnungen sind durch schwarzbraun gefasste Knochenstreifen hervorgehoben: Hier können die Kanonen mittels einer Schnur, die aus dem unteren Heckspiegel austritt, eingezogen werden, was dem Schiff neben seinem hohen dekorativen Wert eine besondere Unterhaltungsqualität verlieh und seinen Verkaufswert steigerte. Zur praktischen Handhabung der aus Fasern von Hanfseilen gefertigten Schnur ist an ihrem Ende



Röntgenaufnahme des Schiffsbauches, Heckansicht: Holzkern unter den Knochenplatten



Galionsfigur in Gestalt eines Einhorns

ein Knochenkugelchen befestigt. Die für das Spiel mit den Kanonen im Schiffsbauch installierte Mechanik wurde durch ein Röntgenbild sichtbar gemacht.

Linienschiffe 3. Ranges waren zwischen den Loten (die Länge zwischen den Schnittpunkten des Vor- und Achterschiffes mit der Wasserlinie) ca. 50 Meter lang und als Vollschiffe getakelt. Während die Masten des Schiffs in Nürnberg wie häufig bei Seemannsmodellen überhöht sind, weist die aus Fäden geflochtene Takelage keine Fehler auf, der Modellbauer kannte ihre Funktion sehr genau. Allerdings hat die Schiffsminiatur keine Beiboote, obwohl Schiffe der vorgestellten Klasse über viele verfügten. Auch ist kein Ankergeschirr vorhanden. Der Heckspiegel ist wie bei französischen Linienschiffen hufeisenförmig. Am Heck ist leider kein Name angebracht und das Modell führt auch keinen Flaggenschmuck, wie einige vergleichbare Stücke.

Mit dem Einhorn hat das Schiff eine typisch britische Galionsfigur. Das Einhorn, Bestandteil des Wappens des englischen Königshauses, wurde von vielen englischen Schiffen als Galionsfigur getragen. Ein englisches Linienschiff mit dem Namen „Unicorn“ gab es zur Zeit der Koalitionskriege nicht. In den Schiffslisten konnte nur eine wesentlich kleinere Fregatte mit diesem Namen gefunden werden. Der Schöpfer des Knochenschiffes hat wie andere seiner gefangenen Landsleute aus dem Gedächtnis ein Modell mit typisch französischen

Merkmale gebaut und dieses, um es in England besser veräußern zu können, mit einer britischen Galionsfigur versehen. Das Einhorn ist durch den roten Anstrich seiner Halterung hervorgehoben und wie die verzierten Bugflügel und der prächtige Heckspiegel aus Elfenbein geschnitzt, während für den über einem Holzkern gebauten Schiffsrumpf und die Masten Knochen Verwendung fanden.

Das Modell in Nürnberg ist äußerst gediegen gearbeitet. Weltweit existieren heute nur noch wenige „prisoner of war ship-models“ ähnlicher Qualität, was auch für den Erhaltungszustand gilt. Das Schiff befindet sich im Originalzustand, nichts deutet darauf hin, dass jemals Restaurierungsarbeiten vorgenommen wurden. Weder der Rumpf, die Masten, die Ausrüstung noch die Takelage weisen irgendwelche Beschädigungen auf. Das Schiff ist mit dem Kiel auf einer Holzplatte befestigt, die oben mit Knochenstreifen verkleidet und an den Kanten rot gefasst ist. Die schlicht gestaltete Standplatte lässt darauf schließen, dass es sich um ein frühes, um 1800 entstandenes Knochenschiff handelt; spätere Exemplare haben meist reich verzierte Ständer.

► HORST RÜDEL

Quellen: Johann Baddeley
Nautische Antiquitäten
Hamburg 1995

Wolfram zu Mondfeld
Knochenschiffe - Prisoner of War Modelle
Herford 1989



Heckspiegel in Hufeisenform