



Abb. 1: DE EENDRAGT. Modell eines niederländischen Ostindienfahrers, Niederlande, 2. Hälfte 18. Jh., verschiedene Hölzer, geschnitzt, gedreht, bemalt, textile Schnüre, HM 1016 (Foto: Monika Runge).

DE EENDRAGT

Ein Schiffsmodell aus den Sammlungen des Germanischen Nationalmuseums

BLICKPUNKT JULI. 2012 kehrte ein Schiffsmodell, das sich bis dahin als Leihgabe des Germanischen Nationalmuseums im Altonaer Museum in Hamburg befand, nach Nürnberg zurück. Mit einer Länge über alles von 105 cm und einer Gesamthöhe (Kiel bis Spitze des Großmasts) von 92,5 cm zählt es zu den Exemplaren mittlerer Größe im „Flottenbestand“ des Museums. Es stellt einen mit 44 Kanonen bestückten und mit drei Masten als Vollschiff getakelten Segler dar, der seinem allgemeinen Erscheinungsbild nach in das 18. Jahrhundert zu datieren ist. Er besitzt zwei durchgehende Decks, ein relativ kurzes Backdeck, ein Schanzdeck, das bis zum Großmast reicht und ihn mit einer halbkreisförmigen Aussparung umschließt, sowie ein kurzes Achterdeck. Die Galion ist gedrungen und mit der prominenten Figur eines bekrönten Löwen mit goldener Mähne verziert (Abb. 2). An das in zwei Fensterreihen gegliederte, von üppigem Schnitzwerk gerahmte Spiegelheck (Abb. 3) sind zwei relativ niedrige Seitentaschen angefügt. Über das Hackbord ragt ein hoher, unbestückter Flaggenmast.



Abb. 2: Galionsfigur der EENDRAGT: Löwe aus dem niederländischen Wappen (Foto: Monika Runge).



Abb. 3: Heckspiegel der EENDRAGT (Foto: Monika Runge).

An Fock- und Großmast sind Groß-, Mars- und Bramrahen mit aufgetuchten Segeln angeschlagen, der Besanmast führt Groß- und Marsrah und die schräg gestellte Rute für das Lateinersegel. Die Marsen sind nicht rund, sondern mit einer geraden hinteren Kante ausgebildet (Abb. 4). Der Bugsprit mit Rahe für die Blinde und Flaggstock ist mit einem Klüverbaum verlängert. Das stehende und laufende Gut ist minutiös und umfassend ausgeführt. Allerdings lässt sich nicht mehr feststellen, ob spätere restauratorische Maßnahmen an dem im Zweiten Weltkrieg stark beschädigten Modell hier für eine Vollständigkeit gesorgt haben, die ursprünglich vielleicht gar nicht vorhanden war. Dies gilt im Übrigen auch für die Farbfassung.

Batterie- und Großdeck sind mit Kanonen unterschiedlichen Kalibers bestückt, wenige kleinere Geschütze sind auch auf dem Schanzdeck aufgestellt. Der Rumpf ist nicht auf Spannten gebaut, sondern aus einem massiven Holzblock herausgearbeitet und zeigt nur wenige Einzelheiten, wenn man von der eher spür- als sichtbaren stärkeren Dimensionierung der Barkhölzer absieht.

Auch in vielen anderen Details wirkt das Schiff relativ grobschlüchtig und nicht für eine Betrachtung aus der Nähe geschaffen. So sind nur die außen sichtbaren Rohre der Geschütze wiedergegeben, nicht aber die Stücke als Ganzes. Die Stückpforten sind eingekerbt bzw. aufgemalt und durchdringen nicht die Beplankung (Abb. 5). Andererseits zeigt die Takelung Einzelheiten, die nicht ganz in den generell vereinfachenden Duktus der Herstellung passen wollen.

Ostindienfahrt

Das gesamte Erscheinungsbild lässt auf einen Schiffstyp schließen, wie er in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts von der niederländischen „Vereenigde Oostindische Compagnie“ (VOC) als Ostindienfahrer eingesetzt wurde. Beispiels-

weise offenbart ein Blick auf den Nachbau der vor der englischen Küste auf Grund gelaufenen „Amsterdam“ von 1747 (Schiffahrtsmuseum Amsterdam), dass wesentliche Merkmale der Konstruktion mit den auf unserem Modell ange deuteten übereinstimmen. Auch die großen Ähnlichkeiten mit den Fahrzeugen der VOC, die als zeitgenössische Modelle noch greifbar sind, z.B. die „Mercurius“ (Rijksmuseum Amsterdam, Inv.Nr. NG-MC-652) oder die „Gerechtigkeit“ von 1761 (Schiffahrtsmuseum Amsterdam, Inv.Nr. S.2397) bestätigen diese Annahmen. Letztere, obschon wesentlich größer und detaillierter ausgestaltet, besitzt einen Heckspiegel, der – gerade im Namenszug – viel Gemeinsames mit unserem Exemplar aufweist. Dieses nämlich führt zusammen mit der Jahreszahl 1756 seinen Namen ebenso prominent in großen goldfarbenen Lettern auf dem Spiegel: DE EENDRAGD.

Eintracht

Eintracht im Sinne von Einigkeit ist ein Schlüsselbegriff niederländischen Selbstverständnisses. Der Sallust'sche Satz „Concordia res parvae crescunt“ (Durch Einigkeit werden kleine Dinge groß) war Motto des Staatswappens der Vereinigten Provinzen und schon deshalb allgegenwärtig, weil er einen Großteil der Kurrentmünzen schmückte. Eintracht und Einigkeit wurden als Grundlage des Widerstands gegen die Spanier und des Erfolgs im achtzigjährigen Krieg begriffen, als sich die nördlichen Provinzen von der Herrschaft der Habsburger lösen und zu einer souveränen Republik aufsteigen konnten.

In der Paraphrase „Eendracht maakt macht“ (Einigkeit macht stark) wurde das Motto zum geflügelten Wort und erscheint bis heute in allen möglichen Zusammenhängen, ob als Name einer Windmühle, einer Musikkapelle oder als Leitspruch eines bekannten Fußballvereins. Auch die südlichen Niederlande, das heutige Belgien, bedienen sich seiner seit der Unabhängigkeit in ihrer Staatsflagge. Beispielfhaft brachte es der Publizist und Volksaufklärer Johann Hendrick Swildens (1745-1809) in seinem populären wie patriotischen „Vaderlandsch A-B boek voor de Nederlandse jeugd“ (Amsterdam 1781) auf den Punkt: Eintracht, dies sei schon den Jüngsten zu vermitteln, sei die vorderste Tugend und das teuerste Pfand, sie müsse zwischen Stadt und Land jeder Provinz und zwischen allen Provinzen herrschen, damit das Vaterland recht gedeihe. Es ist daher nicht verwunderlich, dass vieles, was als charakteristisch für das Gemeinwesen betrachtet wurde, den Begriff der Eintracht im Namen trug. So wurden beispielsweise zahlreiche Windmühlen, als Herzstücke der Wasserhaltung in den Poldern allgegenwärtige und unentbehrliche Teile der niederländischen Landschaft, auf „Eendracht“ getauft.

Vielfalt der Eintracht

Ebenso wenig erstaunt, dass auch ein weiteres Symbol der Niederlande so behandelt wurde. Erfolg und Macht des Landes gründeten auf Seefahrt und Seehandel. Schon die See-



Abb. 4: Fockmars der EENDRAGT (Foto: Monika Runge).

geusen waren das Rückgrat des Widerstands gegen die Spanier, vor allem ist aber das „Goldene Zeitalter“ des 17. Jahrhunderts ohne die Seefahrt und ihre wirtschaftlichen Segnungen undenkbar. Das Schiff, ob Kriegsschiff („oorlogsschip“) oder Handelsfahrer, wurde zum Wahrzeichen für Aufstieg und Wohlstand der Sieben Provinzen. Die Handelskompagnien, allen voran die VOC, unterhielten große Flotten, deren Routen gleichsam die Lebensadern der niederländischen Volkswirtschaft bildeten. „Eendracht“ (auch in den Schreibweisen „Eendragt“ oder „Eendraght“), manchmal auch latinisiert „Concordia“, war keine seltene Bezeichnung für diese Schiffe. Allein im Register der VOC sind 15 Fleuten, Jachten oder Spiegelretourschiffe dieses Namens verzeichnet. Zu ihnen zählten die „Eendracht“, die 1616 unter dem Kommando von Dirk Hartog (1580-1621) als erstes europäisches Schiff die Westküste Australiens erreichte – der Kontinent war bis 1644 als „Eendrachtland“ bekannt – oder seine Namensschwester, auf der Willem Cornelisz Schouten (um 1580-1625) und Jacob Le Maire (1585-1616) Kap Hoorn entdeckten, und die im Verlaufe dieser Reise von der mächtigen VOC konfisziert wurde.

Auch in den Flottenlisten der fünf Admiralitäten, die für die niederländische Kriegsmarine verantwortlich waren, taucht der Name häufig auf – von kleineren Küstenseglern wie sie beispielsweise die friesische Admiralität in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts fuhr, bis zu den großen „Orlogschepen“. Nicht weniger als zehn so benannte Fregatten und Linienschiffe wurden in den ersten drei Englisch-Niederländischen Seekriegen 1652 bis 1674 eingesetzt. Die bekanntesten unter ihnen waren sicher jenes Flaggschiff, das 1665 in der Schlacht von Lowestoft explodierte und ihre gleichnamige Nachfolgerin, die bis 1689 Dienst tat. Beide Schiffe sind der Nachwelt u.a. durch eine Reihe von lavierten Zeichnungen von Vater und Sohn Willem van der Velde (um

1611–1689 bzw. 1633–1707) bekannt. Die Tradition wurde auch im 18. Jahrhundert fortgesetzt. So ließ die Amsterdamer Admiralität 1747 ein so benanntes Linienschiff dritten Ranges bauen.

Zu welchem Zweck?

Welche der zahlreichen Eintrachten unser Modell vorstellen könnte, ist unmöglich festzustellen, zumal über seine Herkunft nichts bekannt ist. Die vergleichsweise robuste Ausführung als Blockmodell mit den überdimensioniert erscheinenden Kanonen und den etwas überlängten Masten zeigt, dass es auf eine gewisse Fernwirkung und Untersicht hin geschaffen wurde und lässt daher an eine Votivgabe denken,



Abb. 5: Stückpforten mit Deckel und Kanonenrohren (Foto: Monika Runge) .

wie sie in viele küstennahe Kirchen von Überlebenden aus Seenot und Angehörigen von auf See Gebliebenen gestiftet wurde. Anlässe dazu gab es sicher genug. Allein sechs Ostindienfahrer dieses Namens werden in den Registern der VOC als untergegangen oder vermisst geführt, darunter ein Spiegelretourschiff, das in ebendem Jahr, das unser Modell am Heck zeigt, vor Sri Lanka havarierte. Seit 1754 war es allerdings bereits in „Elswood“ umgetauft (die ursprüngliche „Elswood“ hingegen wurde wiederum in „Eendracht“ umbenannt und fuhr bis 1764, als sie abgewrackt wurde). Letzten Endes kann man jedoch nicht wirklich sagen, ob unser Modell sich tatsächlich auf ein konkretes Vorbild bezieht und zu welchem Zweck es geschaffen wurde. Nicht immer sind jedoch Beziehungen zwischen Modell und großem Vorbild nachzuvollziehen. So stammt die oben erwähnte „Mercurius“ zwar aus dem Ostindienhaus in Middelburg und wurde im 18. Jahrhundert gefertigt, doch ist in den Listen der VOC für den fraglichen Zeitraum kein solches Schiff aufgeführt. So bleibt dies auch bei unserer „Eendragt“ letzten Endes ungewiss.

Die „GNM-Flotte“

Unklar ist zudem, auf welche Weise und aus welchen Motiven heraus das Stück durch das Germanische Nationalmuseum angeschafft wurde. Mit sehr hoher Wahrscheinlichkeit gehört es zu den 25 vorwiegend in den Jahren 1879 bis

1881, vereinzelt auch später, erworbenen Schiffsmodellen, die zur Ausstattung des sog. Handelsmuseums dienten. Selbst im breit aufgefächerten Sammlungsspektrum des Museums waren der Handel bzw. seine dinglichen Hinterlassenschaften nur sehr spärlich vertreten. Noch 1870 bezweifelte der Erste Direktor August von Essenwein (1831–1892), in dessen Konzept die Denkmäler des „Erwerbs- und Verkehrswesen“ durchaus eine Rolle spielten, ob die offensichtlichen Lücken in diesem Bereich zu schließen wären. Essenwein wandte sich 1877 in einem Konzeptpapier an den „verehrlichen Handelsstand Deutschlands und Österreichs“, in dem er zur Unterstützung eines zu gründenden Handelsmuseums aufrief. Dieses sollte formell zwar selbständig, aber als Nebenzweig dem Germanischen Nationalmuseum untrennbar verbunden sein. Tatsächlich gelang es, erhebliche Geld- und Sachmittel einzuwerben, 1879 erfolgte eine konstituierende Sitzung und 1881 erhielt das Handelsmuseum auch den Segen König Ludwigs II. von Bayern. 1884 konnte schließlich von einem in einem eigenen Schauraum etablierten Handelsmuseum berichtet werden, das sich zu dieser Zeit offenbar großer Beliebtheit beim Publikum erfreute.

Der Sammlungsauftrag wurde sehr umfassend verstanden: Währungseinheiten, Kontoreinrichtungen, Hilfsmittel des Handels wie Waagen und andere Messinstrumente, Geschäftsbücher, Gehilfenzeugnisse, Zollpapiere, Aktien, Wechsel, Warenlisten – um ganz unsystematisch nur einzelne Beispiele zu nennen. Auch das Verkehrswesen war in Essenweins Konzept vertreten: „Die Versendung der Waare zu Lande und zu Wasser. Die Güterwagen, die Schiffe, die Fuhrleute und Schiffer, sowohl in ihrer äußeren Erscheinung, als in ihrer korporativen Organisation, ihren Arbeits- und Betriebsgewohnheiten“ sollten durch die Sammlungen angemessen dokumentiert werden.

Für die große Attraktivität, die dieser Abteilung wiederholt bescheinigt wurde, waren sicher auch die zahlreichen Modelle ausschlaggebend: Fuhrgespanne, Treidelzüge und vor allem die Segelschiffe, worunter sich auch die „Eendragt“ befunden haben dürfte.

► HORST RÜDEL / RALF SCHÜRER

Literatur: Neuerwerbungen Schifffahrt und Fischerei. In: Altonaer Museum in Hamburg. Jahrbuch 1967. S. 201–215, hier S. 213. – Weiterführend zum Ostindienhandel: Jaap R. Bruijn, Femme S. Gaastra, Ivo Schöffers: Dutch-Asiatic Shipping in the 17th and 18th Centuries. 3 Bde. Den Haag 1987. – Jürgen G. Nagel: Abenteuer Fernhandel. Die Ostindienkompanien. 2. Aufl. Darmstadt, Mainz 2011. – <http://www.vocsite.nl> (Umfassende Informationsseite zur VOC, ihren Schiffen und Personal, redigiert von Jaap van Overbeek, Wageningen [19.5.2016]). – Weiterführend zur niederländischen Kriegsmarine: James Bender: Dutch Warships in the Age of Sail 1600–1714. Design, Construction, Careers and Fates. Barnsley 2014.