

we Elizaveta Nikolaevna und ihr Sohn Alexsei Pavlovich übernahmen zunächst die Geschäfte. Letzterer erwies sich jedoch als völlig ungeeigneter Nachfolger. So war es nur ein folgerichtiger Schritt, dass Elizavetas Tochter Maria Pavlovna Gardner den Betrieb im April 1892 an Matvei Sidorovich Kusnetzoff verkaufte.

Kusnetzoff war zu diesem Zeitpunkt der größte Porzellankonzern in Europa. Verschiedene Familienmitglieder besaßen in ganz Russland Porzellanfabriken von erheblichen Ausmaßen. 1810 hatte Iakov Kusnetzoff in Nowocharitonowo eine Manufaktur gegründet, die bis 1870 bestand. 1832 entstand eine Fabrik in Duljewo. Auch in Riga wurde schließlich 1842 auf Betreiben von Matvei Sidorovich Kusnetzoff eine Porzellanproduktion begründet. 1889 wandelte er den Konzern in eine Gesellschaft um, die in der Folge viele kleine Unternehmen aufkaufte. In dieser Phase kam auch die Firma Gardner unter das Dach von Kusnetzoff. Die eisenrote Marke auf unserer Figur dürfte sich demnach auf Matvei Sidorovich Kusnetzoff (M. S. bzw. in kyrillischen Schriftzeichen M. C.) beziehen.

Bei unserer Figur scheint es sich um ein Gardner-Erzeugnis zu handeln, das im Zuge der Übernahme durch Kusnetzoff einen zweiten Stempel auf der Unterseite erhalten hat. Wie umfangreich die „Restbestände“ waren, die Kusnetzoff von

Gardner übernommen hat, lässt sich augenblicklich nicht feststellen. Zukünftige Forschungen können hierzu noch Aufschluss bringen.

Derzeit werden im Kunsthandel immer wieder russische Porzellane von Gardner bzw. Kusnetzoff angeboten. So wurde vor kurzem im Kölner Kunsthandel eine fast identische Bauernfigur versteigert. Bei dieser sind jedoch Fass und Bauer in ihrer Position vertauscht.

► SILVIA GLASER

Literatur:

Marvin Chauncey Ross: Russian Porcelain. Oklahoma 1968. – Auktionskatalog Sotheby's: Russian works of art. London, 14. April 1983, Nr. 589–618, bes. 618. – Susanne Wallner, Alfred Koch, Ursula Koch, Helmut Scherf: Schwarzburger Werkstätten G. M. Für B. H. Porzellankunst. Hohenberg/Eger 1993, S. 51–54. – Mikkail de Saint-Beau Barsz.: Marques des Porcelaines Russes. Brüssel 1996, S. 55. – Tamara Kudrjawzewa: Das weisse Gold der Zaren. Porzellan der Kaiserlichen Porzellanmanufaktur Sankt Petersburg aus den Beständen der Staatlichen Ermitage Sankt Petersburg. Stuttgart 2000. – Elena A. Ivanova: Porcelain in Russia 18th–19th centuries. St. Petersburg 2003.

Schiff ohne Namen

Ein Modell aus der Sammlung des Germanischen Nationalmuseums

BLICKPUNKT JUNI. Etwa 60 Meter lang der Rumpf, vom Kiel aus gesehen gleich weit entfernt der Flaggenknopf am Großmast: Diese Dimensionen dürfte das große Vorbild eines dreimastigen Schiffmodells gehabt haben, das Teil der Sammlungen im Germanischen Nationalmuseum ist (Abb. 1). Genau wissen wir es nicht, denn das Modell verrät uns nicht seinen exakten Maßstab. Allerdings sind die gewöhnlichen Maße des Schiffstyps bekannt, den es vorstellt: Eine Fregatte, also ein Segelkriegsschiff mit drei Masten, wie es für die Zeit um 1850 charakteristisch und in den Flotten vieler Seenationen zu finden war.

Unter der Bezeichnung „Fregatte“ wurden Kriegsschiffe schon im 17. und 18. Jahrhundert gefahren. Sie waren kleiner als die mächtigen Linienschiffe, wendiger und schneller, nicht für den Einsatz in der Gefechtsformation, der „Linie“, konzipiert, sondern für besondere Aufgaben wie Nachrichtenübermittlung, Aufklärung, Kaperfahrten, Geleitschutz, Piratenjagd und ähnliche Kommandos vorgesehen. Dem entsprach die elegante Konstruktion mit

schlanken, scharf geschnittenen Rumpfformen sowie einer hohen und breiten Takelage, die eine im Verhältnis große Segelfläche bediente.

Maßgeblich vom amerikanischen Schiffsbau ausgehend, wandelten sich um 1800 Erscheinungsbild und Bewaffnung dieses Typs. Während die älteren Schiffe zwischen dem Achterdeck und der Back – den Decks am hinteren und vorderen Teil des Schiffs – die abgesenkte Kuhl aufwiesen, wurde nun diese Lücke geschlossen. So entstanden – noch heute eindrucksvoll zu sehen an der 1797 fertiggestellten USS „Constitution“ – Schiffe mit einem weiteren durchgehenden Deck, dem „Spardeck“, dessen Bezeichnung im Übrigen nichts mit Sparsamkeit zu tun hat, sondern eher mit den Ersatzspieren (engl. spars), die dort gelagert wurden. Vor allem aber boten sich mit der zusätzlichen Fläche auch zusätzliche Möglichkeiten der Geschützeinrichtung.

Modell eines Schiffstyps

Diesen in seiner Kampfkraft wesentlich gestärkten Fregatentyp gibt unser über alles 147 cm langes Modell wieder.



Abb. 1: Modell einer Fregatte, Norddeutschland (?), um 1850/75, L. 147 cm, H. 106 cm, versch. Nadelhölzer, Buche, Nussbaum, textile Fäden, Eisen, Inv. HM 994 (Foto: Ralf Schürer, GNM).

Es trägt keinen Namen und kann damit nicht ohne weiteres auf ein konkretes Vorbild zurückgeführt werden. Konstruktive Merkmale entsprechen dem Zweck des Kriegsschiffs. Der Rumpf ist zwar nicht allzu schlank (Länge zu Breite ca. 5:1), der Boden jedoch stark aufkimmend, was einer höheren Geschwindigkeit durchaus zugutekommt. Die Decks verfügen über keinen Sprung (d. h., sie sind im Längsschnitt nicht konkav geformt), was wohl keine Vereinfachung des Modellbauers ist, sondern auch im großen Maßstab der standsicheren Aufstellung der Geschütze dienlich war. Das durchgehende Hauptdeck macht die Fregatte zum echten „Zweidecker“. Im Zusammenhang mit einem Kriegsschiff gibt diese Bezeichnung die Zahl der vollständig mit Geschützen versehenen Decks wieder, unabhängig von der Gesamtzahl an (auch nicht bestückten) Decks. Im Falle unserer Fregatte erstreckt sich oberhalb des Kielraums das Batteriedeck, darüber das Hauptdeck und vorne ein kurzes Back- sowie achtern ein ebenso kurz gehaltenes Poopdeck.

Zugänglich sind die unteren Räume über eine Reihe von insgesamt fünf unterschiedlich großen Luken (Abb. 2), von denen eine als Niedergang zum Batteriedeck mit einer Treppe versehen ist. Hinter dem Kreuzmast sorgt ein Oberlicht für Licht in den auf dem Batteriedeck angesiedelten Offizierskajüten. Auf dem Hauptdeck sind zudem das sehr

einfach gehaltene Steuerrad und ein hinter dem Großmast befindliches Gangspill, eine Art Winde, zu finden.

An den Durchlässen der drei Masten gibt es auffälligerweise keine sogenannten Nagelbänke, Balken mit eingeschlagenen Nägeln zum Belegen des Tauwerks; stattdessen dienen um den Mast herum angeordnete, aufrecht stehende Holzpfosten diesem Zweck. Die Masten selbst bestehen, wie bei Schiffen dieser Größenordnung üblich, jeweils aus mehreren Teilen, einem Untermast, der mit mehreren Verlängerungen, den Stengen, seine endgültige Höhe erreicht. Das Modell besitzt Masten mit jeweils drei Stengen (Mars-, Bram- und Royalstenge). Die Untermasten von Fock- und Großmast tragen umlaufende eiserne Bänder und zeigen damit die Praxis an, diese gewaltigen Konstruktionen nicht aus einem einzigen Stamm, sondern aus einem Bündel von Hölzern zu bauen, die früher durch Wuhlingtaue, später durch Eisenringe zusammengehalten wurden. Auch der Bugspriet des Modells, der zudem einen doppelten Klüverbaum trägt, ist auf diese Weise gebaut. In Lage gehalten werden Masten und Vorgeschirr durch das sogenannte stehende Gut, d. h. durch in verschiedene Richtungen wirkende Leinen, den Stagen, Wanten und Pardunen. Sie stabilisieren durch Zug und Gegenzug die aufrechte Stellung und leiten die beim Segeln einwirkenden Kräfte in die Rumpfkonstruktion. Das Modell bildet dieses komplexe System sehr detailgetreu ab.

Auch das laufende Gut, d. h. das Tauwerk, das zur Bedienung der beweglichen Spieren, der Rahen und des am Kreuzmast angeschlagenen Gaffelbaums verwendet wird, ist vorhanden. Da das Modell keine Segel besitzt, gibt es logischerweise auch den dafür vorgesehenen Teil des laufenden Gutes nicht.

Modellhaft genau – modellhaft vereinfachend

Batterie- und Hauptdeck sind mit insgesamt 46 auf Lafetten gelagerten Rohren bestückt, die aus den zweimal zwölf Stückpforten des Batteriedecks und aus jeweils zehn von elf auf beiden Seiten des Hauptdecks herausragen. Zwei Geschütze sind keinen Pforten zugeordnet, sie können

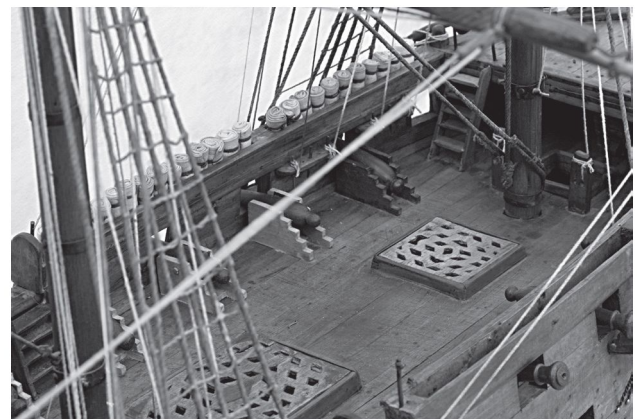


Abb. 2: HM 994, Blick auf das Hauptdeck zur Back hin (Foto: Ralf Schürer, GNM).

durch die freien Öffnungen am Hauptdeck oder aber die beiden Pforten am Heck des Schiffs gerichtet werden. Mit anderen Ausrüstungsgegenständen hingegen geizt das Modell. Zu nennen sind etwa zwei Kutter, die als Beiboote an metallenen Davits zu beiden Seiten kurz vor dem Poopdeck hängen. Am Bug befinden sich zwei schwere Anker, deren Ketten durch Klüsen seitlich unterhalb des Galions laufen. Nicht ersichtlich ist, womit diese bewegt wurden, da ein entsprechendes Spill nicht in der Nähe ist.

Das Fehlen dieses Spills ist in gewisser Weise charakteristisch für das Modell. Es ist gekennzeichnet von penibler Genauigkeit einerseits und andererseits von einer eher oberflächlichen Handhabung der Details. Es ist auf Spannten gebaut, d. h. der Rumpf ist nicht aus einem Block Holz oder einer Lage von Hölzern herausmodelliert. Vielmehr wurde wie beim Bau großer Schiffe ein Skelett aus Kiel und den quer dazu stehenden Spannten, den Steven, den Decksbalken und anderen Hölzern gefertigt, über das die Beplankung gelegt wurde. Auch das nur durch die Luken

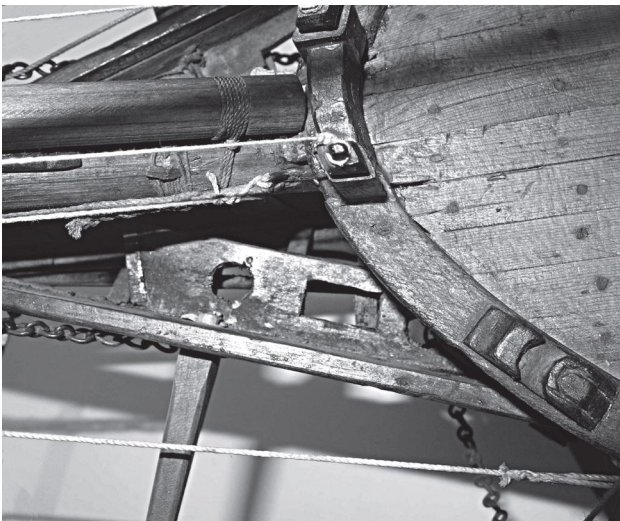


Abb. 3: HM 994, Latrinenplanken (Foto: Ralf Schürer, GNM).

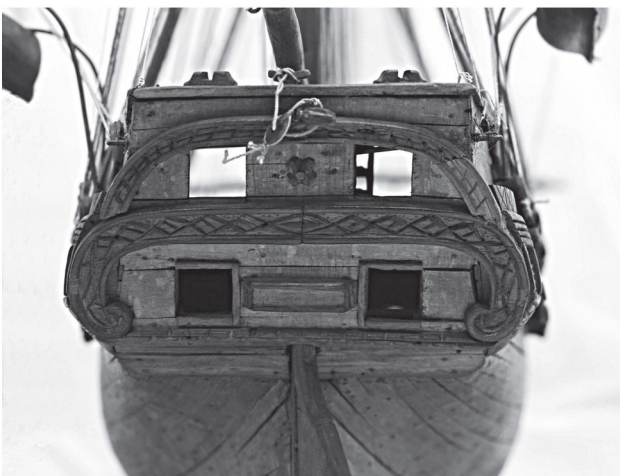


Abb. 4: HM 994, Heckspiegel (Foto: Ralf Schürer, GNM).

einschbare Batteriedeck ist beplankt. Das Bemühen zur Wiedergabe nicht nur des allgemeinen Erscheinungsbildes, sondern schiffsbautechnischer Einzelheiten setzt sich in der Nachbildung der Takelage fort und findet sich auch in Kleinigkeiten wie den Latrinenbalken, die beidseits auf den Spannten des Galions liegen (Abb. 3) – An der freien Luft erleichterten sich im Übrigen die Mannschaftsdienstgrade; Kapitän und Offiziere fanden dazu in den Seitentaschen Gelegenheit.

Die eher lieblose Behandlung anderer Details wie des Steuerrads, das Fehlen eines zweiten Spills und dergleichen fallen umso mehr auf. Nicht vorhanden sind auch die Stückpfortendeckel, die unbedingt notwendig gewesen wären, um bei schwerer See das Eindringen von Wasser in das Batteriedeck zu verhindern. Die Lafetten der Kanonen bleiben ohne Räder, auch sind sie nicht getakelt. Dem Modell geht zudem jegliche Farbfassung ab, die das Erscheinungsbild hätte vervollständigen können. Beispielsweise wurde die Ausrüstung des Unterwasserschiffs mit Kupferplatten oftmals durch die Farbgebung angedeutet. Insgesamt bleibt der Eindruck des nicht ganz Fertiggestellten, womit sich auch jede Mutmaßung über den Verwendungszweck des Modells verbietet.

Schon der Schiffstyp gibt einen Hinweis auf ein Schiff der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts. Auch zahlreiche weitere Details weisen in diesen Zeitraum. Die Verwendung von Ketten anstelle von Tauwerk, beispielsweise zum Ablassen und Aufholen der Anker oder zur Sicherung der schweren Unterrahen, ist ein solches Zeichen, die metallenen Davits der Beiboote waren noch zum Ende des 18. Jahrhunderts nicht üblich. Die Viertelkreis-Kontur des Ruderblatts ist ebenfalls eine späte Entwicklung. Auch gewisse Reminiscenzen an den Schiffbau der vorangehenden Jahrhunderte sprechen nicht gegen die Verortung im 19. Jahrhundert. Die spiegel förmig ausgebildete Heckpartie mit den beiden Seitentaschen (Abb. 4) wurde erst relativ spät von den runden Heckvarianten verdrängt. Im Falle unseres Modells erscheint der Spiegel stark reduziert, das üppige Schnitzwerk ist zwei bescheidenen runden Bogensimsen gewichen, die jeweils zwei Fenster- bzw. Pfortenöffnungen auf Höhe von Batterie- und Hauptdeck umfassen. Ein zwischen den Fenstern angebrachtes Namensschild blieb unbeschriftet. Das Galion, die Erweiterung des Bugs und ursprünglich eine Plattform, hielt sich in rudimentärer Form bis weit in das 19. Jahrhundert. Die Praxis, die Hängematten der Besatzung in langen Holzkästen (Hängemattskästen) auf der Verschanzung statt in den vorher gebräuchlichen Finknetzen aufzubewahren, weist ebenfalls deutlich auf die Gewohnheiten der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts hin. Außer der Tatsache, dass sie damit aus dem Weg waren, boten sie im Gefecht Schutz vor Gewehrfeuer (Abb. 5).

Typ des 19. Jahrhunderts – Modell des 19. Jahrhunderts

Es ist anzunehmen, dass das Modell zu einer Zeit entstand, als der Schiffstyp noch aktuell war, vermutlich zur Mitte oder im dritten Viertel des 19. Jahrhunderts. Dies wäre nicht allzu lange vor dem Erwerb durch das Germanische Nationalmuseum gewesen. Allerdings kann man in diesem Punkt nur Vermutungen anstellen, da sich der Zugang nicht eindeutig nachvollziehen lässt. Die meisten der Schiffsmodelle wurden um 1880 im Zusammenhang mit der Gründung des „Handelsmuseums“ angeschafft. Als eine dem Nationalmuseum angegliederte, aber selbstständige Einrichtung sollte es Geschichte und Bedeutung des deutschen Handels in seinen dinglichen Hinterlassenschaften dokumentieren, wozu auch die Verkehrsmittel, d. h. Fuhrwerke, Binnen- und Seeschiffe zählten. Nun ist eine mit 46 Stücken bewaffnete Fregatte nicht gerade ein Handelsschiff, und die deutschen Staaten vor Gründung des Kaiserreichs hatten sich auch nicht unbedingt als große Seekriegsnationen hervorgetan. Weder das eine noch das andere können Beweggrund zum Erwerb gewesen sein.

Mit Blick auf die 1848 gegründete Flotte des Deutschen Bundes wird man zumindest ein Schiff ausmachen können, das gewisse Parallelen zu unserem Modell aufweist. Im November 1850 wurde die „SMS Eckernförde“ in den Dienst dieser „Reichsflotte“ gestellt. Die Fregatte war 1843 in Kopenhagen gebaut, unter dem Namen „Gefion“ aufseiten Dänemarks im Schleswig-Holsteinischen Krieg eingesetzt und 1849 bei Eckernförde durch Truppen des Deutschen Bundes aufgebracht worden. Die Werftpläne der „Gefion“ zeigen ein Schiff vergleichbarer Bauart und Bewaffnung, das in der zweigeteilten Ausformung der Heckpartie sogar eine ausgeprägte Ähnlichkeit zu unserem Modell besitzt. Dass die Fregatte aber nicht das konkrete Vorbild gewesen sein kann, lässt sich außer an vielen anderen Details jedoch bereits an den Galionsfiguren ablesen. Während



Abb. 5: HM 994, Hängemattskästen mit aufgerollten Hängematten (Foto: Ralf Schürer, GNM).

die des Modells eine nicht identifizierbare, schlichte Beliebigkeit aufweist, gibt diejenige des ehemals dänischen Kriegsschiffs unverkennbar die namensgebende nordische Göttin wieder. Hoch aufgerichtet zügelt sie ihre Söhne, die die Insel Seeland aus dem schwedischen Festland herausbrechen. Diese sind nicht wie der Mythos berichtet als Ochsen dargestellt, sondern durch vier männliche Köpfe, über denen sich „Gefion“ erhebt. Die Eichenholzsukulptur, die nach einem Entwurf von Johan Daniel Petersen (1794–1849) entstand, steht heute in der Bürgerhalle des Eckernförder Rathauses.

Die Eroberung der Gefion, die ab 1852 wieder unter ihrem alten Namen in der preußischen Marine segelte, hatte reichsweit Aufsehen erregt und war dem Selbstbewusstsein der im Entstehen befindlichen Nation durchaus förderlich. Vielleicht war es die – wenn auch oberflächliche – Ähnlichkeit mit diesem Schiff, die zum Erwerb des Modells Anlass gab.

► RALF SCHÜRER / HORST RÜDEL