

gossen. Schon Johann Neudörfer, der früheste Biograph der Nürnberger Künstler, rühmte diese Fähigkeit von Wenzel und seinem Bruder Albrecht. Beide hatten ihm den Abguß einer Schnecke in Silber geschenkt, welche von Blümlein und Kräutlein umgeben war, die „also subtil und dünn sind, dass sie ein Anblasen wehig macht.“

Eine technische Neuheit in der Goldschmiedekunst zeigt sich in dem Triglyphenfries über den Hermen und den auf Samt gelagerten Maureskenfüllungen. Der Fries wurde auf einer eigens von Wenzel erfundenen Preßmaschine hergestellt und in der gewünschten Länge auch an andere Meister verkauft.

Nach Lösen eines Geheimverschlusses läßt sich die Schmalseite zu Füßen der Figur abnehmen. Man gelangt so an die mit Atlas ausgeschlagenen Ebenholz-Schubfächer, deren Seiten mit dünnen vergoldeten, z.T. farbig lackierten Silberplatten beschlagen sind. Sie beherbergen die Schreibutensilien sowie das Tintenfaß und die Streusandbüchse. Dieses „Hauptstück der Goldschmiedekunst der deutschen Renaissance“ (J. Menzhäuser) wurde 1623 aus dem Nachlaß der Kurfürstin Sophie in die Kunstkammer überführt.

Christoph Jamnitzer schuf die sog. Drachenkane (Abb. 2) zu Beginn des 17. Jahrhunderts, sicher vor seinem berühmten „New Grotesken Buch“, welches 1610 in Nürnberg erschien. Ähnlich dem

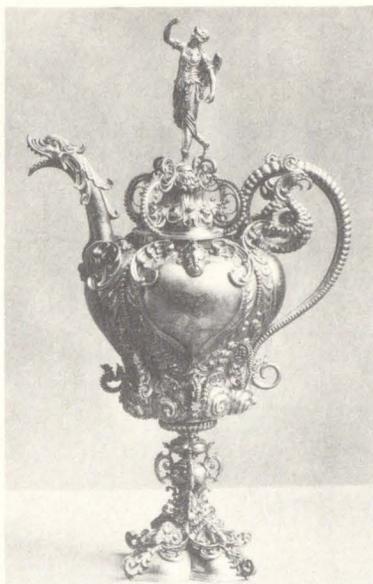


Abb. 2 Christoph Jamnitzer, Drachenkane, Anfang 17. Jahrh., Dresden, Grünes Gewölbe

Wiener Trionfi-Geschirr (Wien, Kunsthistorisches Museum) gehörte ursprünglich ein Becken dazu, das in einem Inventar von 1723 noch erwähnt, aber vermutlich noch im 18. Jahrhundert eingeschmolzen wurde.

Im Vergleich mit der Wiener Kanne wirkt der Zierat krauser, der Umriss dadurch unruhiger, aber nicht so weit aufgelöst. Es fehlt die klare horizontale Schichtung, jedoch zeigt sich auch die Tendenz, die Ernst Kris beim Wiener Geschirr feststellte: „Der Typus von Schüssel und Kanne ist völlig neuartig;

die additive Aneinanderreihung einzelner Zonen und Kompartimente ist ebenso aufgegeben wie jede Rücksicht auf 'Verwendung'; die Kanne läßt sich kaum anfassen und der Deckel kaum öffnen.“

Das Hauptmotiv der Kanne bilden herzförmige Buckel, die die vierpassigen Formen von Fuß, Corpus und Deckel bestimmen. Am Corpus werden sie von fein punzierten Darstellungen der Vier Jahreszeiten ausgefüllt. Dieses ansonsten von den Goldschmieden angewandte Technik, um den Grund aufzurauben, ergibt in diesem Falle zarteste Bilder. Damit weist sie sich als ein Stück für eine Kunstkammer aus: nur wer das Privileg hat, die Kanne in die Hand zu nehmen, kann sich an ihnen delectieren. Den Ausgießer formt ein weit aufgerissener, zahnbewehrter Drachenkopf mit einem Übergang aus Muschel- und Akanthusformen zum langgezogenen, matt punzierten Hals. Der Deckel mit vier getriebenen, knorpelartigen Löwenmaskarons schließt mit der bekrönenden Figur der Minerva.

Zur Ausstellung (28. Juni bis 15. September 1985) erscheint ein Katalog mit ca. 400 Seiten, einem vollständig illustrierten Katalogteil von 800 Nummern und zahlreichen Essays zur Nürnberger Goldschmiedekunst des 16. und 17. Jahrhunderts.

Martin Angerer

Technologie und Form

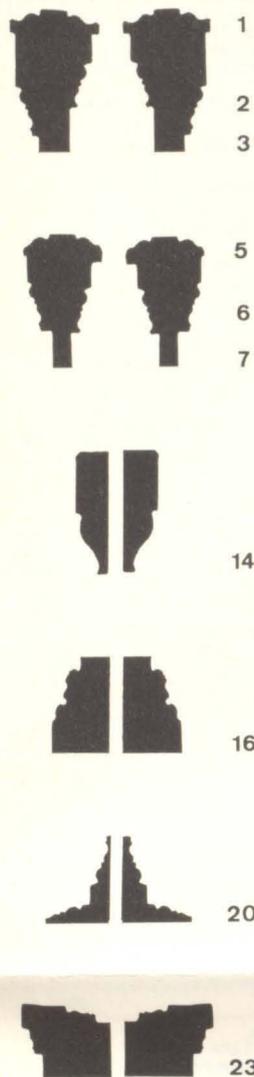
Ein Atlas der Profile an historischen Tasteninstrumenten

So wie das Bemühen um authentische Aufführungen älterer Musik längst nicht mehr der verborgene Tummelplatz einiger weniger Puristen ist, so wächst auch der Kreis der Freunde alter Musikinstrumente ständig. Die Spieltechnik solcher Instrumente, deren Klangwelt, aber auch deren Technologie, bilden dabei die Zielpunkte des hauptsächlichsten Interesses. Zahlreich sind inzwischen diejenigen Feierabend-Instrumentenmacher, die verschiedene Instrumenten-Typen nach Bauplänen aus Museen oder Spinette, Cembali, Lauten usw. nach vorgefertigten Bausätzen erstellen. Professionelle Instrumentenmacher überschwemmen den Markt mit Nachbauten nach den Vorbildern aus meist öffentlichen Sammlungen. Diese Art von Beschäftigung mit den alten Instru-

menten hat zusätzliche Impulse auf die Museen bewirkt, und so sind in den letzten Jahren eine Reihe von wissenschaftlichen Katalogen öffentlicher Bestände erstellt worden. Für diese typisch ist das Eingehen auf immer feinere Details, die Untersuchung und Beschreibung der Geschichte der individuellen Instrumente, die teilweise eingreifende Veränderungen erlebt haben, und der Versuch, das soziale Umfeld jedes Typus auszu-leuchten. Von zentralem Interesse ist dabei die Frage nach der Authentizität, nach der Lokalisierung und Datierung. In diesem Zusammenhang verdient ein werkstattspezifisches Merkmal besondere Beachtung: die Profilierung von Kanten und Rändern an älteren Tasteninstrumenten. Sie sind fester, dekorativer Bestandteil von Regalen,

Virginalen, Spinetten, Cembali, Tafelklavieren und Hammerflügeln des 16. bis frühen 19. Jahrhunderts, wobei der Formenreichtum bei Instrumenten italienischer Provenienz besonders auffällig ist.

Die Eisen zur Herstellung solcher Profilierungen mit Hilfe von Profilhobeln, Ziehstöcken oder Schabern sind in Handarbeit durch die örtlichen Werkzeugmacher oder vielleicht sogar in der eigenen Werkstatt entsprechend geschliffen worden. Durch deren Einzelanfertigung ergibt sich zwangsläufig eine von Werkzeug zu Werkzeug variierende Form, so daß eine bestimmte Instrumentenmacherwerkstatt über einen Satz nur einmal und nur hier vorhandener Profilwerkzeuge verfügte, der eine Duplizität an anderer Stelle ausschließt. Die mit diesen Werkzeugen gearbeitete



Profile des abgebildeten Instruments

Doppelmanualiges Cembalo, Nord- oder Mittelitalien, um 1650, mit Bezeichnung der Profile.

ten Profilquerschnitte sind spezifisch für eine bestimmte Werkstatt, nicht aber für einen einzelnen Meister, da ja die Werkzeuge bei Übernahme durch einen anderen Instrumentenmacher bestehen bleiben und weiterhin benutzt werden konnten.

Auf der Basis dieser Überlegungen wurden im Germanischen Nationalmuseum alle Tasteninstrumente auf eventuelle profilierte Kanten und Leisten hin untersucht. Das Ergebnis ist der „Atlas der Profile an Tasteninstrumenten des 16. bis frühen 19. Jahrhunderts im Germanischen Nationalmuseum“, der nunmehr gedruckt vorliegt.* In ihm sind 600 Profilquerschnitte von etwa 100 Regalen, Virginalen, Spinetten, Cembali, Tafelklavieren und Hammerflügeln katalogartig verzeichnet. Farbige, zum Teil ganzseitige Abbildungen sowie Schwarzweißfotos zur Bezeichnung der Stellen, an denen die alten Instrumente Profile aufweisen können, und schließlich Register erleichtern die Handhabung dieses Buches.

In einer Einführung wird ausführlich die Abformung der Profile beschrieben, für die Abdruckmassen

aus dem zahnmedizinischen Bereich verwendet werden: eine silikonhaltige Paste wird mit einem Härter vermischt und anschließend sofort um das abzuformende Profil gedrückt. Nach Aushärtung dieser Masse läßt sich der Abdruck in eine schmale, hochpräzise Scheibe schneiden und anschließend fotografisch abbilden. Der Querschnitt des abgeformten Profils erscheint nun schwarz vor weißem Hintergrund und hat in dieser Form für die drucktechnische Wiedergabe in natürlicher Größe für den Profilatlas gedient.

Verschiedene Profilvergleiche haben bereits zur festen Zuschreibung einiger unsignierter Instrumente an durch signierte Arbeiten bekannte Werkstätten geführt. Dazu gehört das Clavemusicum omnium des Vitus Trasuntinus, Venedig 1606, aus dem Besitz des Museo Civico in Bologna, welches sich zur Konservierung gegenwärtig im Germanischen Nationalmuseum befindet. Ein begleitendes kleines Stimmgerät ist zwar mit den Initialen VT beschriftet, gab aber doch Anlaß zu Zweifeln bezüglich der Entstehung in der Werkstatt des Trasun-

tinus. Der Vergleich der Profile beseitigt solche Zweifel. Dieses ist im Hinblick auf das bei dem Clavemusicum anzuwendenden Tonssystem von allergrößter Bedeutung. Erfolgreich war ebenso die Zuschreibung eines unsignierten Hammerflügels in den Sammlungen des Germanischen Nationalmuseums an den berühmten Augsburger Klavierbauer Johann Andreas Stein, den Erfinder der „Wiener Mechanik“, welcher damit die Grundlage für das Klavierspiel und die Klavierkomposition besonders Süddeutschlands und Österreichs des letzten Viertels des 18. Jahrhunderts bis weit ins 19. Jahrhundert legte. Noch weitere solche Profilvergleiche haben die Anwendbarkeit dieser Methode bestätigt.

Der Umfang solcher Profilvergleiche ist naturgemäß auf das bisher veröffentlichte Material dieser Art beschränkt. In vergangenen Jahren sind systematisch Profile in den Katalogbänden des Musikinstrumentenmuseums der Karl-Marx-Universität Leipzig jeweils in Zusammenhang mit den beschriebenen Instrumententypen abgebildet worden (es fehlen noch die

Bände zu den Instrumenten mit Hammermechaniken). Zusammen mit dem jetzt vorgelegten Profilatlas aus dem Germanischen Nationalmuseum ist dies allerdings nur ein Bruchteil der insgesamt zu erfassenden Profile, so daß die Erstellung von Profilatlanten weiterer Sammlungen für die Durchführung umfassenderer Vergleiche unerlässlich ist.

Der vorliegende Profilatlas ist aus

der Arbeit des Instituts für Kunsttechnik und Konservierung im Germanischen Nationalmuseum entstanden. Er begründet eine neue Publikationsreihe, die Fragen der Technologie und Erhaltung von Kunstwerken zum Inhalt haben wird.

Friedemann Hellwig

* Friedemann Hellwig: Atlas der Profile an Tastinstrumenten vom 16.

bis zum frühen 19. Jahrhunderts im Germanischen Nationalmuseum Nürnberg (= Veröffentlichungen des Instituts für Kunsttechnik und Konservierung im Germanischen Nationalmuseum, Bd. 1). Frankfurt/Main (Verlag E. Bochinsky) 1985. 175 Seiten; 14 farbige und 5 schwarzweiße, zumeist ganzseitige Abbildungen; ca. 600 Profilquerschnitte von ca. 100 Instrumenten. DM 138,-.

Das neugestaltete Verkehrsmuseum Nürnberg

Auftakt zum Jubiläumsjahr der Deutschen Eisenbahn

Am 7. Dezember 1984, genau 149 Jahre nach der 1. Eisenbahnfahrt zwischen Nürnberg und Fürth hat die Deutsche Bundesbahn als Auftakt zum Jubiläumsjahr das erweiterte und in wesentlichen Teilen neugestaltete Verkehrsmuseum der Öffentlichkeit vorgestellt.

Das Museum wurde im Jahre 1899 als Königlich Bayerisches Eisenbahnmuseum eröffnet. Es ist damit das älteste Technikmuseum im deutschsprachigen Raum. Um die Einrichtung des Museums in Nürnberg hat sich die Stadt Nürnberg bleibende Verdienste erworben.

Das erste Museumsgebäude stand am Marienortgraben. 1901 kam eine Postabteilung hinzu. Der heutige Museumskomplex in der Lessingstraße konnte nach längerer Bauzeit im Jahre 1925 bezogen werden, nachdem sich am ursprünglichen Standort schon bald Platzmangel eingestellt hatte.

Zum Jubiläumsjahr hat nun das Museum eine neue Halle zur Ausstellung von Originalfahrzeugen in unmittelbarer Nähe zum Kernmuseum erhalten und damit eine wesentliche Erweiterung der verfügbaren Ausstellungsfläche erfahren.

Die an das Gleisnetz der Bundesbahn angeschlossene Halle bietet die Möglichkeit von Zeit zu Zeit Fahrzeuge auszutauschen und so immer wieder einen neuen Anreiz zum Museumsbesuch zu bieten. Derzeitige Glanzlichter sind dort u.a. eine schwere Dampflokomotive der Baureihe 45 und ein Berliner S-Bahn-Zug aus dem Jahre 1928.

Auch die bisherige Fahrzeughalle im Kernmuseum erfuhr eine Neugestaltung. Dort ist eine Schnellzuglokomotive der Baureihe E 19 und als besondere Kostbarkeit eine preußische Güterzuglokomotive der Baureihe G 3 aus dem Jahre 1884 neu hinzugekommen.

Ein völlig neu gestalteter Ausstellungsraum ist der Geschichte der Bahn gewidmet. Hier wird dem Besucher in einer bislang noch nirgends verwirklichten Gesamtschau das System Eisenbahn und seine Wandlungen anhand von Bildern, Grafiken, Modellen, nachgestellten Szenen und Dioramen in mehreren typischen Epochen anschaulich vor Augen geführt.

Die ebenfalls neu eingerichtete Abteilung Eisenbahnbautechnik vermittelt einen Überblick über die

technische Entwicklung jeweils von den Anfängen bis zur Gegenwart für die Fachgebiete Streckenbau, Tunnel- und Brückenbau, Eisenbahnarchitektur und Gleisbau. Im Gleisbauseal spannt sich beispielsweise, ausgehend von der Pferdebahn Linz-Budweis als erster Fernstrecke auf dem europäischen Kontinent über die Gleise der Ludwigsbahn zwischen Nürnberg und Fürth bis hin zur heutigen Oberbauform für den Schnellverkehr der Bundesbahn, ein Bogen über 150 Jahre technischer Entwicklung auf diesem Gebiet.

Eine besondere Kostbarkeit waren schon seit der Museumsgründung die wegen ihrer Detailtreue berühmten Fahrzeugmodelle im Maßstab 1 : 10. Diese immer wieder ergänzte Sammlung hat auch im Jubiläumsjahr 1985 durch 50 in Lehrwerkstätten der Bundesbahn neu gefertigte Fahrzeugmodelle eine wesentliche Bereicherung erfahren. Das Museum besitzt damit eine weltweit wohl einmalige Fahrzeugmodellsammlung in diesem Maßstab. Auf 1000 m² Ausstellungsfläche durchwandert der Besucher im neuen Modellsaal 150 Jahre Fahrzeugentwicklung. In Originalgröße würden die Fahrzeuge ein Gleis von 2,8 km Länge belegen.

Nach wie vor besondere Anziehungspunkte sind natürlich die große Modellbahnanlage und das Locorama, in dem mittels einer speziellen Filmtechnik die Mitfahrt auf einem Führerstand simuliert wird.

Der Erholung von den langen Wegen durch das Museum dient schließlich das ebenfalls neue Museumsrestaurant. Historische Dampfmaschinen und zahlreiche Eisenbahnaccessoires verleihen dem Gastrum einen besonderen Reiz.

Das Verkehrsmuseum ist durch die Neugestaltung nicht nur größer, sondern mit Sicherheit auch schöner und informativer geworden.



Blick in die Fahrzeughalle. Links die Dampflokomotive 05001; rechts die E-Lok. 1912.