

EINE NOFRETETE¹ UNTER DEN SCHIFFSMODELLEN

Bericht über die Entdeckung eines bislang unbekanntes
Schiffsmodelles aus dem Jahre 1617

VON WERNER JAEGER

Seit altersher wird dem Objekt Schiffmodell eine besondere Bedeutung zugemessen. Waren es bei den Babyloniern Kultgerätschaften, bei den Ägyptern Grabbeigaben, die den Toten die Fahrt in der Unterwelt erleichtern sollten, so wurden es in der Neuzeit – im Sinne des Wortes Modell – verkleinerte Wiedergaben des technischen Objektes „Schiff“. Aus den vielen Jahrtausenden der Menschheitsgeschichte sind uns die ersten als Modell anzusprechenden Schiffsnachbildungen aus ägyptischen Grabbeigaben bekannt geworden. Nach dieser Zeit sollten mehr als eineinhalb Jahrtausende vergehen, bis wieder vergleichbar gute Beispiele der Modellbaukunst in unser Blickfeld gelangten. Ihre Anzahl ist aber anfangs sehr gering. So können die seit etwa der Mitte des 15. Jahrhunderts bekannt gewordenen Modelle bis 1600 an zwei Händen abgezählt werden. Eine etwa gleich große Zahl finden wir dann bis etwa 1650. Erst nach dieser Zeit steigert sich die Anzahl, so daß wir einen einigermaßen guten Überblick über die Entwicklung des Schiffbaues und auch des Schiffmodellbaues erhalten können. Seit wann Schiffsmodelle im Sinne unseres heutigen Verständnisses gebaut wurden, ist unbekannt und wird auch wohl unbekannt bleiben. Dieses liegt im wesentlichen daran, daß das Modell – und hier besonders das getakelte Segelschiff – einmal aufgrund seines Baumaterials Holz und Textil, zum andern aber auch wegen seiner Sperrigkeit sehr empfindlich gegen jegliche Umwelteinflüsse ist. Ist ein (Segel-) Schiffmodell erst einmal der Beschädigung irgend einer Art preisgegeben, so verliert der Eigentümer meist sehr schnell das Interesse daran und die Zerstörung wird durch Nichtbeachtung des Objektes noch beschleunigt. Dieses mag wohl mit als ein Hauptgrund dafür angesehen werden, warum uns aus der Zeit vor etwa 1650 so wenig Modelle überliefert worden sind. So kann man immer wieder feststellen, daß Modelle wegen ihrer Beschädigung außer Sichtweite gebracht, auf dem Boden oder in einem Schuppen landeten und dann nach einigen Jahren des vollständigen Zerfalles – wie Notizen in Ratsakten oder Kirchenbüchern verkünden – vernichtet wurden.

Daher muß es wohl auch als ein besonderer Glücksfall angesehen werden, wenn es heute noch möglich ist, ein bislang völlig unbekanntes Modell aus dem ersten Viertel des 17. Jahrhunderts zu entdecken. Handelt es sich dann noch um ein Modell, das wegen der Güte seinesgleichen sucht, so wird hierdurch unser Wissen über den Schiffbau und die Takelkunde vom Anfang des 17. Jahrhunderts wesentlich erweitert. Nach den durch die Restaurierung gewonnenen Erkenntnissen kann die Wiederentdeckung ohne Übertreibung – dem Sprachgebrauch der Archäologen folgend – als ein „Jahrhundertfund“ bezeichnet werden. Gleichfalls ist nach Abschluß der Konservierungs- und Restaurierungsarbeiten die Feststellung zu treffen, daß es sich bei dem Modell, nach Wiederherstellung der alten Schönheit, um eine NOFRETETE¹ unter den derzeit bekannten Schiffsmodellen handelt. Dieses Kleinod der Schiffmodellbaukunst soll nun im Nachfolgenden vorgestellt werden.

Auffindung des Modelles

Zuerst wird man sich fragen, wie es kommt, daß ein so schönes und sowohl aus technisch-historischer als auch aus kunsthistorischer Sicht wertvolles Modell aus der ersten Hälfte des 17. Jahrhunderts der Schiffbauforschung bislang unbekannt blieb. Diese Tatsache ist auch dem Berichterstatter unerklärlich, zumal das Modell über mehr als 350 Jahre immer an demselben Ort – in der Kirche zu Landkirchen auf Fehmarn – und damit für jedermann zugänglich aufgehängt war. Dieses änderte sich erstmals nach einem so langen Zeitraum der Unberührtheit im Frühjahr 1972, als der Eigentümer, der Kirchenrat der Gemeinde Landkirchen, die Genehmigung erteilte, das Modell von seiner Aufhängung herunterzuholen, um es für die Olympia-Ausstellung MENSCH UND MEER, im Sommer 1972, nach Kiel zu überführen. Da das Modell bislang nie in einschlägiger Literatur auf dem Gebiete der Schiffbau- oder Schifffahrtsgeschichte vorgestellt worden ist, sah es auch der Berichterstatter hier zum ersten Male. Auf der Ausstellung in der Kunsthalle der Stadt Kiel war das Modell frei aufgehängt zur Schau gestellt, und der Schiffskörper hing etwa 1,80 bis 2,0 m über dem Fußboden. Im Ausstellungskatalog wurde es als „Kriegsschiff des 17. Jahrhunderts, Kirchenschiffsmodell, 1659 (?)“ ausgewiesen.

Die für ein Modell aus der Mitte des 17. Jahrhunderts ausgesprochen gut nachempfundene Form des Schiffskörpers sowie der unter dickem Kalkfarbenanstrich noch eben erkennbare, reichhaltige figürliche Schmuck weckten das Interesse des Berichterstatters. So wurden bei genauerer Betrachtung viele Details sichtbar, die das stark verschmutzte und damit wenig attraktive Modell nicht nur als ein sehr wertvolles Objekt kennzeichneten, sondern auch die Datierung von 1659 fragwürdig erscheinen ließen. Aufgrund der intensiven Beschäftigung mit dem Schiffbau und der Takelkunde der ersten Hälfte des 17. Jahrhunderts im Zusammenhang mit den Untersuchungen für das sog. PELLER-Modell von 1603² in den Jahren 1967 bis 1969 kam der Berichterstatter zur Überzeugung, daß das Modell aufgrund vieler Fakten in einen früheren Zeitraum eingeordnet werden mußte. Hier gab eine auf dem Oberspiegel eingeschnitzte, damals nur schwach erkennbare Jahreszahl einen Anhalt, die bislang als 1659 gedeutet wurde aber bei genauerer Betrachtung auch als 1617 (?) gelesen werden konnte (Abb. 2). Diese Jahreszahl hätte durchaus dem im Modell dargestellten Schiffstyp entsprochen. Die vorerst noch mit einem Fragezeichen versehene Jahreszahl konnte durch die Untersuchungen im Verlauf der Restaurierungsarbeiten bestätigt werden. Obwohl in einschlägigen Kreisen bislang allgemein die Auffassung vertreten wurde, daß wohl alle wertvollen, zeitgenössischen Modelle, vor allem aus dieser für Schiffsmodelle relativ frühen Zeit, bekannt seien, so war mit diesem Objekt doch noch ein Modell entdeckt, das aus wissenschaftlicher Sicht von besonderem Wert ist. Es stammt nämlich aus einem Zeitraum, in dem bezüglich zeitgenössischer Modelle ein großes Vakuum besteht. Aufgrund vorläufiger Vermutungen und aus der Feststellung, daß das stark vom Holzwurm in Mitleidenschaft gezogene Modell in der Ausstellung so ungünstig aufgehängt und dem Zugriff der Ausstellungsbesucher preisgegeben war, setzte sich der Berichterstatter mit dem zuständigen Landesamt für Denkmalpflege in Kiel in Verbindung und bat um eine Sofortmaßnahme, die erst einmal das Modell dem direkten Zugriff der Ausstellungsbesucher entziehen sollte. Gleichzeitig wurde das Landesamt auf den zu vermutenden Wert des Modelles aus technisch-historischer und kunsthistorischer Sicht aufmerksam gemacht.

Initiative des Landesamtes für Denkmalpflege, Kiel

Da wertvolle zeitgenössische Schiffsmodelle nicht sehr oft zur Restaurierung anfallen und auch bezüglich der Behandlung immer etwas besonderes darstellen, war das Landesamt für den Hinweis und die erste Begutachtung seitens des Berichterstatters dankbar. Es entschloß sich, das Modell nach Beendigung der Ausstellung nicht sofort nach Landkirchen zurückzugeben, sondern erst einmal eine oberflächliche Untersuchung vorzunehmen und vor allem eine Sicherung vor weiterem Zerfall des stark vom Holzwurm beschädigten Modelles einzuleiten. Erste Untersuchungen bestätigten die Vermutung bezüglich des zeitgeschichtlichen Wertes aus schiffbau-

technisch-historischer Sicht. Nach gründlicher Voruntersuchung und unter Abwägung aller Möglichkeiten entschied sich dann das Landesamt im Herbst 1972 zu einer umfassenden Restaurierung des Modelles. Besonderer Dank sei an dieser Stelle dem Denkmalpfleger, Herrn Dr. W. Teuchert, ausgesprochen, der die Restaurierung leitete und sich immer wieder für die Lösung auftretender Probleme einsetzte. Als Arbeitsumfang wurde festgelegt, daß neben der handwerklichen Arbeit am Schiffskörper und der Takelage das Modell auch zum Zwecke einer Dokumentation vermessen und in Zeichnung gebracht werden sollte. Die Konservierung und Restaurierung des Schiffskörpers und der Segel übernahm das Landesamt für Denkmalpflege, während die Vermessung des Modelles und die Takelarbeit dem Berichterstatter übertragen wurde.

Dokumentation, Konservierung und Restaurierung.

Wie schon eingangs erwähnt, handelte es sich bei dem Objekt um ein hängendes Schiffsmodell, einen Typ also, der heute vielfach allgemein als „Votivschiff“ bezeichnet wird. Diese Bezeichnung trifft hier aber nicht zu, denn – wie die Untersuchungen ergaben – war ursprünglich nicht an eine derartige Verwendung gedacht. Das Modell sollte vermutlich der Stadt Lübeck als repräsentatives Dekorationsstück dienen.

Das Modell ist von der Bugsprietspitze bis zur Hinterkante des Oberspiegels 111,5 cm lang, von Unterkante Kiel bis Großbramstengeneselshaupt 115 cm hoch und über Großrah 61 cm breit. Wegen dieser voluminösen Ausmaße und vor allem wegen möglicher Transportbeschädigungen des empfindlichen Objektes wurde beschlossen, das Modell keinem weiteren Standortwechsel zu unterziehen und alle Arbeiten vom Aufmaß über die Konservierungs- und Restaurierungsarbeiten bis zum Wiederauftakeln und der endgültigen Fertigstellung in der Restaurierungswerkstatt des Landesamtes für Denkmalpflege in Kiel durchzuführen.

Mit der Fundzustandsaufnahme und dem Modellaufmaß wurde im Oktober 1972 begonnen. Aufgrund der Voruntersuchungsergebnisse mit Feststellung der Schäden durch starken Holzwurmbefall wurde der Entschluß gefaßt, die nach mehr als 250 Jahren – auf ein später freigelegtes Renovierungsjahr 1724 bezogen – sicherlich vertretbare Restaurierung so umfassend wie möglich durchzuführen. Als Ziel wurde die Freilegung der ersten Fassung (Bemalung) und eine weitgehende Sicherung des Objektes angestrebt. Dieser Entschluß betraf in starkem Maße die Takelage, deren Beschädigung sich doch als umfangreicher erwies, als ursprünglich vermutet worden war. Das Tauwerk war durch Staubfraß, partiellen Anstrich und mechanische Beschädigungen so sehr beschädigt, daß eine aus denkmalpflegerischer Sicht anzustrebende Wiederverwendung des alten Materials nach dieser so umfassenden Restaurierung nicht vertretbar erschien. So entschloß sich das Landesamt zur Abnahme aller Segel, der Groß- und Fockstenge mit ihren Bramstengen und zur Herausnahme des Besahnmastes und des Bugsprietes mit Stenge³. Es blieben also nur Groß- und Fockuntermast mit ihren Wanten und Stagen stehen, um wenigstens einen Teil der alten Substanz zu erhalten. Der ursprüngliche Arbeitsumfang wurde noch dahingehend erweitert, daß neben der schriftlichen und zeichnerischen Dokumentation ebenfalls eine umfassende Konservierung und Restaurierung der gesamten Takelage, einschließlich der Neufertigung des gesamten Tauwerkes oberhalb der stehengebliebenen Untermasten erfolgen sollte. Hierbei war auch zu berücksichtigen, daß offensichtliche Fehler in der Takelage, die möglicherweise bei der „Renovierung 1724“ eingebracht waren, nach heutiger Kenntnis der Takelkunde auf Takelungselemente vom Beginn des 17. Jahrhunderts zurückgeführt werden sollten. Die angefertigte Dokumentation ermöglicht eine jederzeitige Kontrolle der getroffenen Maßnahmen.

Der Schiffskörper (Abb. 1, Fig. 1)

Im Modell wird ein rahgetakelter Dreimaster mit zwei durchlaufenden Kanonendecks aus der Zeit vor 1617 dargestellt. Die Länge des Schiffskörpers, über Steven gemessen, beträgt 71,5 cm. Im Hinblick auf den Verwendungszweck als hängendes Modell ist der Schiffskörper nicht „vorbildgetreu“ gebaut. Er weist jedoch im Profil die Charakteristiken der Zeit auf (siehe Fig. 1). Dieses bezieht sich besonders auf den stark nach achtern auflaufenden Sprung mit zwei gebrochenen Gängen, die offene Seiten- und Heckgalerie, das weit ausladende Galion mit einer Figur (Seepferd) und die typischen Galionsregelungen der ersten Jahrzehnte des 17. Jahrhunderts. Die Berghölzer folgen noch dem Sprung des Decks. Aus diesem Grunde liegen die Pforten auch noch zwischen den Berghölzern, ohne sie zu zerschneiden. Auf dem Unterdeck (Hauptdeck) sind 2×9 , auf dem durchlaufenden Oberdeck 2×7 Pforten angeordnet. Das Unterdeck ist achtern gebrochen, so daß eine Pforte (im Bereich der Konstapelkammer ?) tiefer liegt. Auf dem gleichen Deck liegen zwei nach achtern gerichtete Pforten im Unterspiegel⁴. Damit hat das Schiff insgesamt eine Bewaffnung aus 32 Kanonen, zuzüglich 2 Heckkanonen⁵. Neben den beiden durchlaufenden Kanonendecks sind vorhanden: ein Backdeck, ein Halbdeck, beide mit offener Grätting, und ein Hüttendeck. Diese Decks waren früher alle mit Schotten, die an Steuerbord und Backbord je einen Durchgang hatten, abgeschlossen. Vorhanden sind heute nur noch das Schott des Hüttendecks und das an Achterseite Backdeck. Da beide aber die gleichen Charakteristiken aufweisen, ist anzunehmen, daß die fehlenden Schotte gleichartig waren.

Dem Typ des hängenden Schiffsmoделles entsprechend ist das Überwasserschiff vermutlich etwas überhöht dargestellt, während das Unterwasserschiff verkleinert wurde. Letzteres gilt auch für die Breite des Schiffes.

Die Takelage (Abb. 1, Fig. 1)

Die Takelage besteht aus vollgetakeltem Groß- und Fockmast, Besahnmast mit Rute und Kreuzmarssegel, sowie Bugspriet mit Blinde und Sprietstengesegele. Vermutlich aus dekorativen Gründen wurden Besahnsegel, Großsegel und Blindesegele untergeschlagen. Die Überhöhung der Takelage ist so bemessen, daß durch die perspektivische Verkürzung aus schräger Unteransicht eine den wirklichen Verhältnissen angenäherte Wirkung erzielt wird⁶. Es würde im Rahmen dieses Berichtes zu weit führen, die vielen am Modell dargestellten, aus technisch-historischer Sicht interessanten Details aufzuzählen. Es sei daher nur grundsätzlich auf den Wert des Fundes für die Technikgeschichte hingewiesen. Obwohl die Takelage – wie die genaueren Untersuchungen ergaben – nicht mehr in allen Teilen aus der Zeit der Modellerstellung (1617) stammt, so sind doch zahlreiche Details überliefert, deren Vorhandensein wir zum Teil nur aus zweidimensionalen künstlerischen Darstellungen anerkannter Marinemaler dieser Zeit entnehmen konnten oder deren Anordnung bislang sogar unbekannt war wie die Aufstellung der Dreherepsknechte und des Spilles unter Deck. Ferner besteht der große Wert darin, daß die Modelltakelage vermutlich seit der „Renovierung 1724“ nicht mehr berührt wurde und damit noch eine in ihren wesentlichen Teilen zeitgenössische Takelung erhalten blieb⁷. Die Jahreszahl 1724 konnte bei der Restaurierung mit dem Vermerk „Renov.“ am (neuen) Kiel freigelegt werden. In diesem – oder bis zu diesem Jahr – kann eine größere Instandsetzung des Modelles stattgefunden haben. Hierauf verweisen einige Takelagedetails, die nachweislich erst nach 1650/60 in der Schifffahrt eingeführt worden sind. Der Grund für eine umfassende Überholung kann eine Zerstörung des Besahn(-unter-)mastes, der Vorstenge und möglicherweise des Groß(-unter-)mastes gewesen sein. Diese Rundhölzer sind nämlich nicht wie die anderen aus Kiefernholz und im Detail weniger sorgfältig als die anderen Rundhölzer gefertigt.

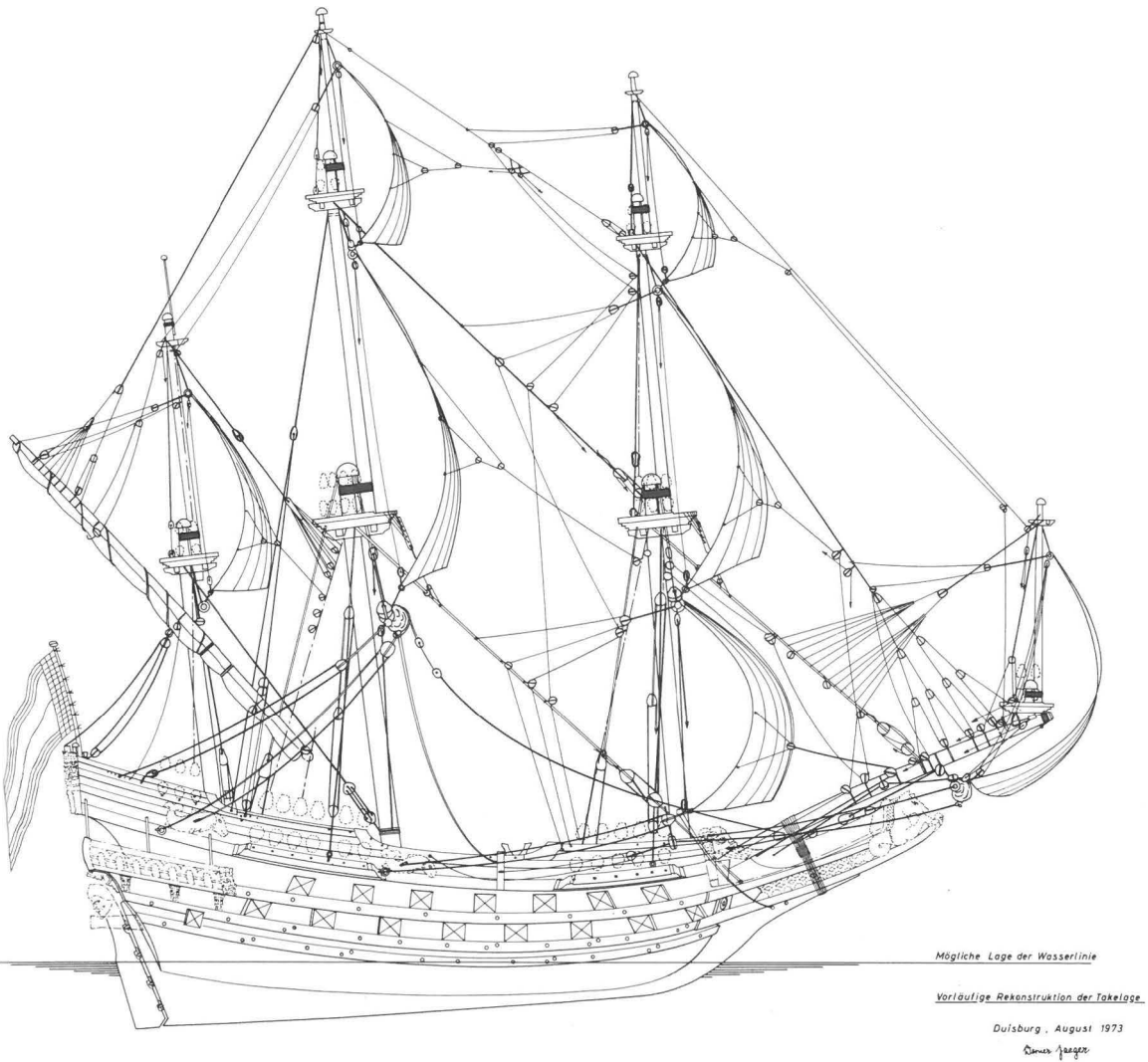


Fig. 1 Modell „Lübeck 1617“: Vorläufige Rekonstruktion der Takelage. Die Zeichnung wurde aufgrund der am Modell vorgefundenen Fakten für die Wiederauftakelung gefertigt. Als Folge der berichtigten Stellungen der Stengen und des Besahnmastes sowie der wieder in Form gebrachten Segel ergaben sich beim Wiederauftakeln geringfügige Änderungen, die in dieser Zeichnung noch nicht berücksichtigt sind. (Zeichnung W. Jaeger).

Konservierung und Restaurierung des Schiffskörpers

Das Modell befand sich in einem sehr desolaten Zustand als es auf der Ausstellung MENSCH UND MEER in Kiel der Öffentlichkeit vorgestellt wurde. Der Schiffskörper war in gelber, grüner, schwarzer, roter und weißer Leimfarbe grob übermalt. Die grellen Töne wurden nur durch eine dickere Staubschicht gemildert. Ein großer Teil des verbindenden Tauwerkes hing zerrissen herunter und hielt nur noch mangelhaft die mehr oder weniger stark deformierten Segel an ihren Masten und Stengen. Am Ärgsten hatte es aber den aus Lindenholz gefertigten Schiffskörper getroffen. Tausende von Holzwurmlöchern deuteten auf eine intensive Beschädigung hin. Die Aushöhlung durch Wurmfraß war so umfassend, daß schon ein leichter Fingerdruck Verformungen hervorrief. Im nachhinein fragten sich alle an der Restaurierung Beteiligten, wie es möglich war, daß das Modell die verschiedenen Transporte noch so gut überstanden hatte.

Als Sofortmaßnahme wurden erst einmal alle Holzteile nach einer gründlichen Reinigung wochenlang mit „Xylamon Combi hell“ und „Xylamon L X härtend“ getränkt. Hierdurch wurde die verbliebene Holzsubstanz gefestigt, und das Holz erhielt wenigstens einen Teil seiner Festigkeit zurück. Die Segel, vermutlich alle zur Erstausrüstung gehörend, wurden gereinigt, die beschädigten Stellen mit Flickern aus altem Leinen ausgebessert, verrostete Aussteifungsdrähte entfernt und durch Messingdrähte ersetzt. Danach wurden alle Segel mit einem Gemisch aus Reisstärke und Hautleim gestärkt und wieder in eine geblähte Form gepreßt, so daß sie ihrer Größe nach an die dazugehörigen Stengen und mit den Schothörnern zwischen die Blöcke ihrer zugehörigen Unterrahen paßten.

Die Freilegung der oberen Farbschichten des Schiffskörpers bereitete allgemein keine größeren Schwierigkeiten und konnte mit den üblichen Hilfsmitteln eines Restaurators vorgenom-

Steuerbord, Achterschiff – Vorschiff:

ANNO	16 18		H · S ·	MARTĒ	SERCK	O · R · S	TEWES	RICK	
ANNO	16 18		... michel	SERCK	... marten	SERCK	... tewes	Ricke	∴

Backbord, Vorschiff – Achterschiff:

P · S ·	MICH	GEL	SERCK	P · S ·	H · · · · ·	SERCK	A	G	x F
∴	p x michel	SERCK	... h	SERCK	h · · · · ·	K O O G S	A	G	G P F

In der Gillung über dem Unterspiegel steht: JOCHIM | SERCK darüber pf. Hans | Serck

Fig. 2 Übereinander liegende Inschriften zwischen den Pforten der unteren Lage (Kanonen). Die jeweils obere Zeile gibt die jüngere, die jeweils untere die ältere Inschrift wieder. Wegen des besseren Erhaltungszustandes der jüngeren Inschrift wurde diese erhalten und die ältere nicht freigelegt. – Schriftduktus und -anordnung sind der originalen Inschrift nur angenähert (Vgl. u. a. Abb. 2, 3, 6 u. 7).

Zeichenerklärung:

... eine Folge von Punkten bedeutet, daß mehrere Buchstaben nicht zu entziffern waren,

x steht für einen einzelnen nicht lesbaren Buchstaben,

marten Striche unter Buchstaben bedeuten, daß eine Lesung nicht ganz sicher ist (nach Dr. W. Teuchert⁹⁾. (Zeichnung W. Jaeger).

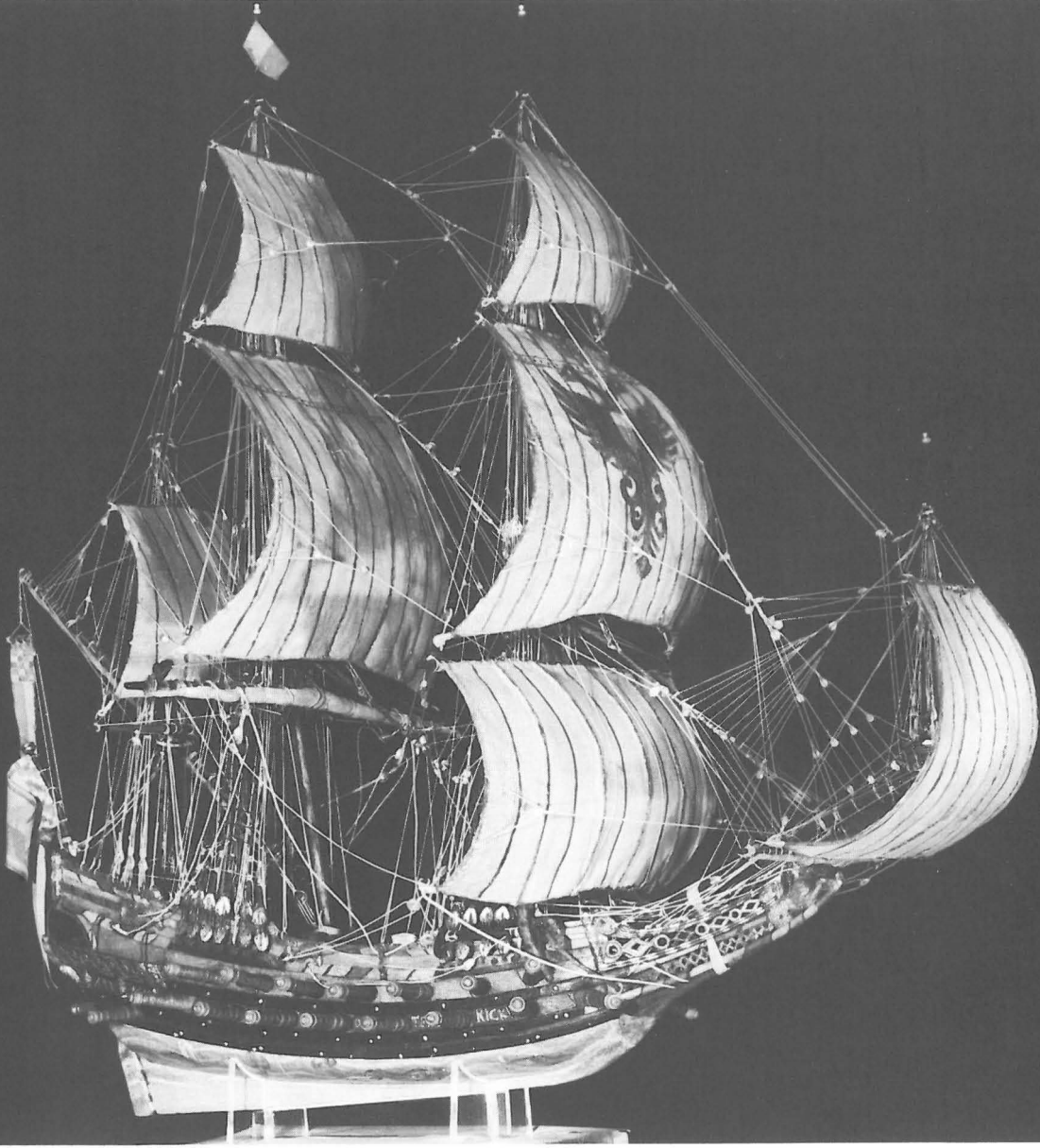


Abb. 1 Modell „Lübeck 1617“; nach der Restaurierung Ende 1973. (Foto: O. Vollert, Landesamt f. Denkmalpflege, Kiel)

men werden. Mühsam und zeitraubend war nur die Freilegung einer Malerei auf dem Unterwasserschiff, da die auf einem trockenen Untergrund aufgebraachte Malerei fester an der Übermalung als auf dem Grund haftete. Die mit Zeitaufwand verbundene Mühe hat sich aber gelohnt, denn es konnte eine außerordentlich schöne Darstellung von vielen, sich in bewegtem Wasser tummelnden wal- und delphinähnlichen Tieren freigelegt werden. Es handelt sich hierbei um eine einmalige Darstellung, die dem Berichterstatter bislang noch auf keinem Schiffsmodell in dieser Ausführung bekannt geworden ist.

Am Überwasserschiff ließen sich einwandfrei vier Übermalungen feststellen. Während die erste vorwiegend eine Ausbesserung darstellt, zeigt die dritte zum Beispiel Charakteristiken des Anstriches von Schiffen der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts.

Als besonders wichtig für die Geschichte des Modelles erscheint die Freilegung von Inschriften mit einer Anzahl von Personennamen zwischen den Kanonen des Unterdecks. Es stellte sich heraus, daß hier zwei mit „Anno 1618“ datierte Inschriften übereinander liegen. Da die Untersuchungen einen sehr schlechten Zustand der unteren, älteren Inschrift ahnen ließ, wurde mittels röntgenphotographischer Aufnahmen der Versuch einer Deutung der unteren Inschrift unternommen, um gegebenenfalls die bessere obere Inschrift zu erhalten. Das Ergebnis war insofern befriedigend, als im wesentlichen in beiden Inschriften die gleichen Namen festgestellt werden konnten (Fig. 2). Unverständlich geblieben sind bislang nur einige vor die Eigennamen gesetzte Buchstabengruppen wie: H. S., O. R. S., und P. S. sowie die am Ende einer Zeile stehende Gruppe A. G. P. F.

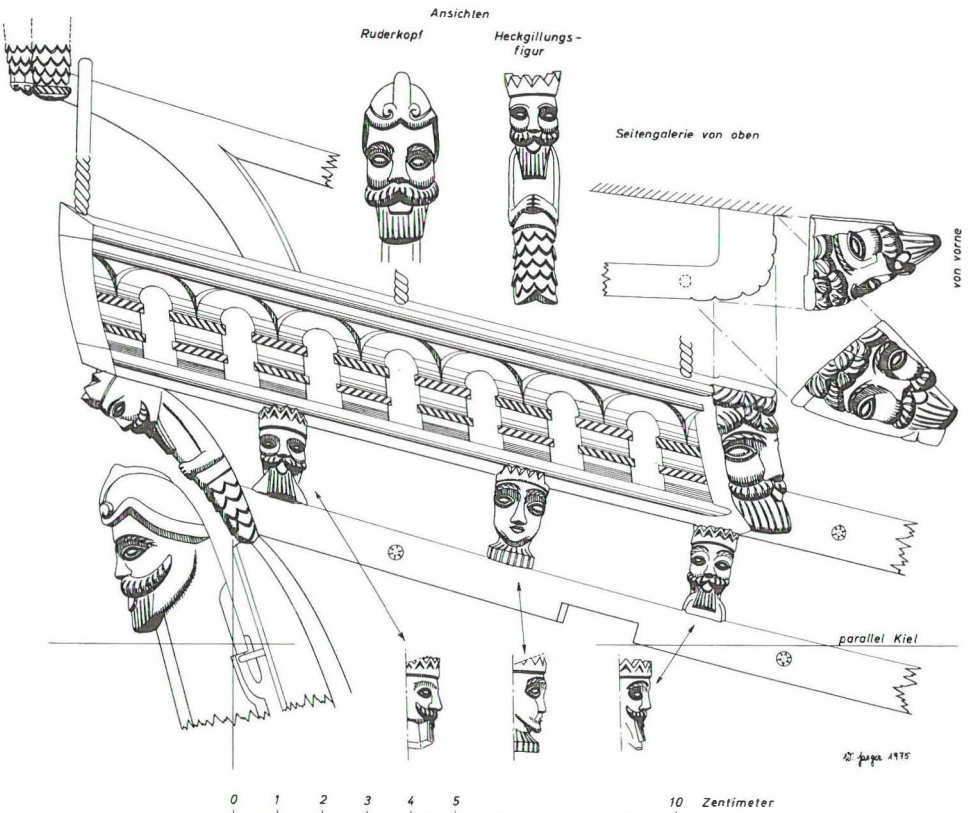


Fig. 3 Modell „Lübeck 1617“: Skulpturen im Bereich der Seitengalerie, Steuerbord (Lage des Details siehe Fig. 1. Vorläufige Rekonstruktion der Takelage). (Zeichnung W. Jaeger).

Abb. 2 Modell
„Lübeck 1617“;
Spiegelansicht; nach
der Restaurierung
Ende 1973. (Foto:
O. Vollert,
Landesamt f.
Denkmalpflege,
Kiel).

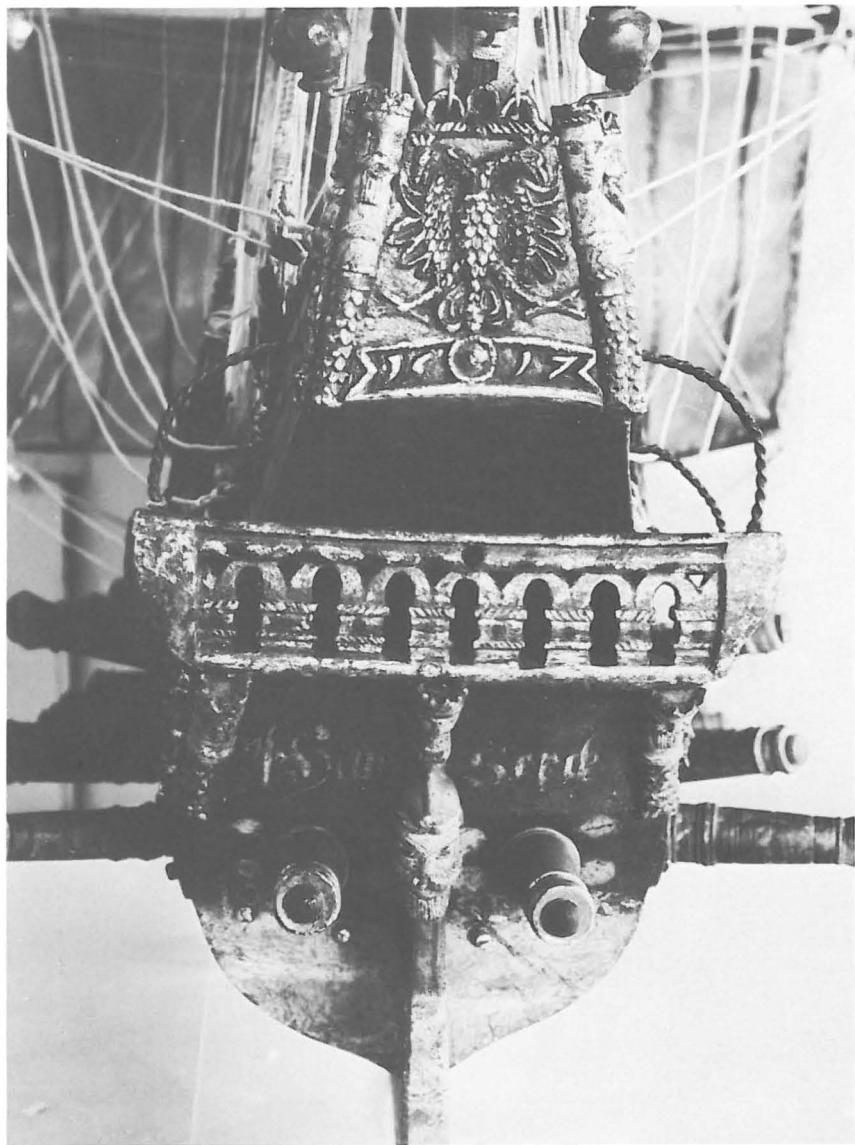


Abb. 5 Modell
„Lübeck 1617“;
Galion mit Rege-
lingen; nach der
Restaurierung Ende
1973. (Foto:
O. Vollert,
Landesamt f.
Denkmalpflege,
Kiel).

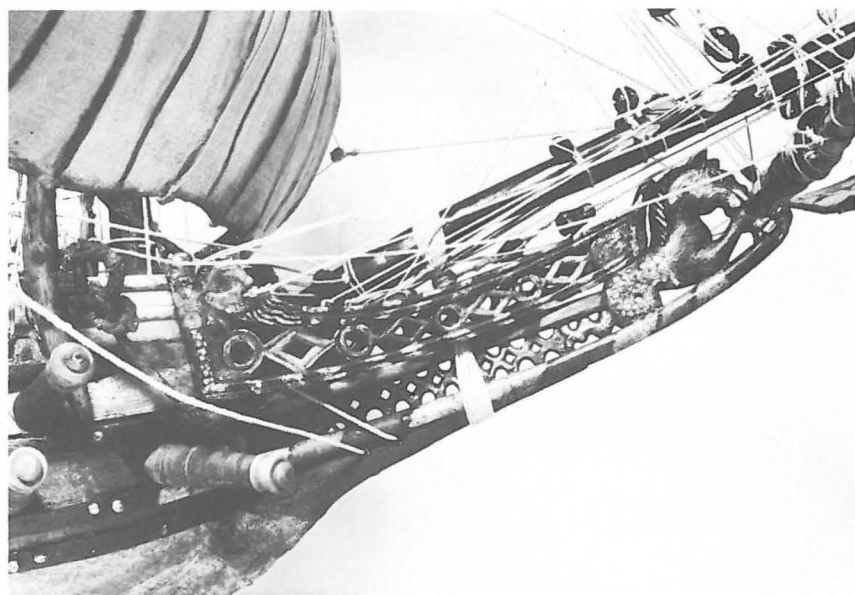




Abb. 3 Modell
„Lübeck 1617“;
Heckansicht; nach
der Restaurierung
Ende 1973. (Foto:
●. Vollert,
Landesamt f.
Denkmalpflege,
Kiel).



Abb. 6 Modell
„Lübeck 1617“;
Teil des Unterwas-
serschiffes mit Bem-
alung und
Schriftband, Steu-
erbord mittschiffs;
nach der Restaura-
rung Ende 1973.
(Foto: O. Vollert,
Landesamt f.
Denkmalpflege,
Kiel).

Abb. 4 Modell
„Lübeck 1617“;
Blick auf Fockmast
und Vorgeschirr;
nach der Restaurie-
rung Ende 1973.
(Foto: O. Vollert,
Landesamt f.
Denkmalpflege,
Kiel).

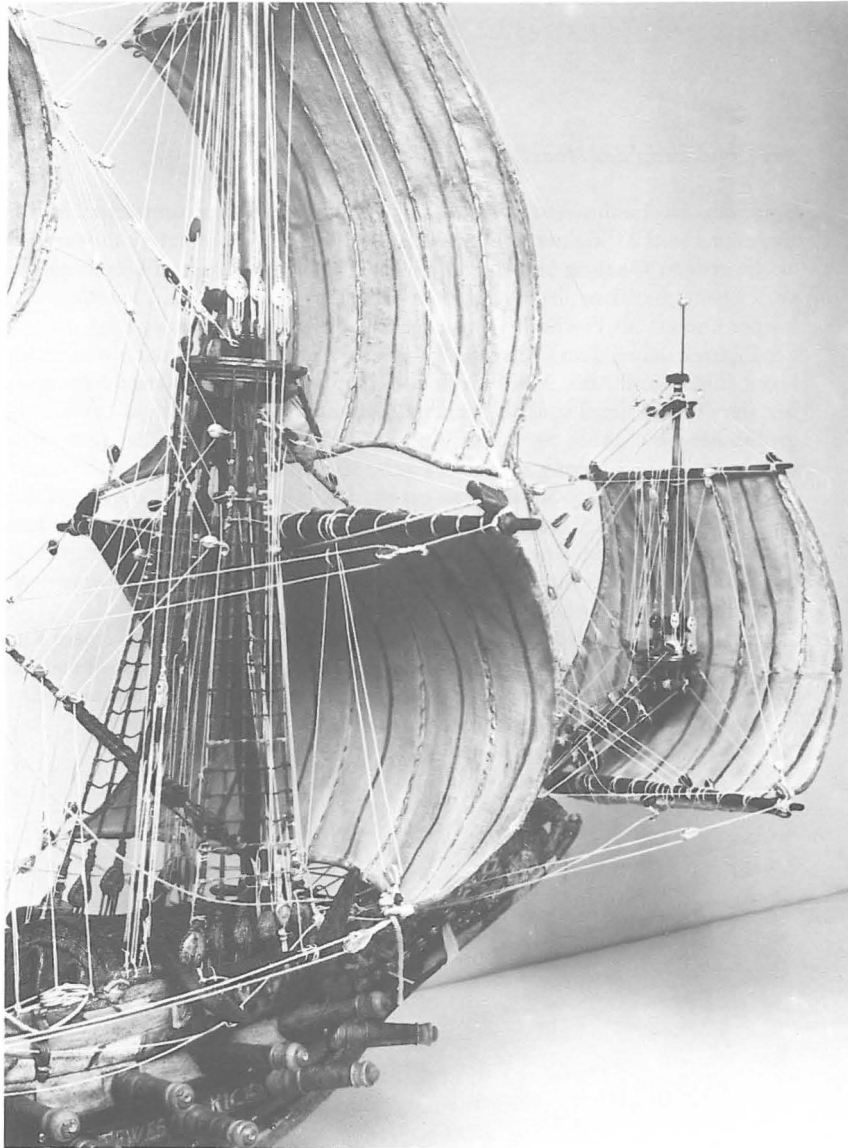


Abb. 7 Modell
„Lübeck 1617“;
Teil des Unterwas-
serschiffes mit
emalung und Schrift-
band, Backbord
vorne; nach der
Restaurierung
Ende 1973.
(Foto: O. Vollert,
Landesamt f. Denk-
malpflege, Kiel).



Ausschmückung des Modells mit figürlichem Schmuck

Besonders zu erwähnen ist noch der am Modell vorhandene, umfangreiche figürliche Schmuck. Insgesamt sind 33 kleinere und größere, säuberlich geschnitzte und wegen ihrer künstlerisch hochwertigen Qualität sicher von einem Künstler gefertigte Figuren angebracht. Sie stellen vorwiegend markante, bärtige Männerköpfe dar, denen nach Erfordernis ein natürlicher Oberkörper und ein als Fischschwanz ausgebildeter Unterkörper zugefügt ist (Abb. 2). Die Köpfe der Figuren neben dem Oberspiegel, in der Heckgillung und unter den Seitengalerien sind gekrönt (Fig. 3 und Abb. 3). Die mittleren Köpfe unter den Seitengalerien und zwei Figuren neben dem Oberspiegel sind als Frauen erkennbar. Als Galionsfigur trägt das Modell ein relativ großes Seepferd (Abb. 5). Ferner sind im Bereich der Durchführungen der Groß- und Fockschoten größere S-förmig gebogene Fische als Schmuckelemente angebracht (Fig. 4). Allgemein ist über den figürlichen Schmuck zu sagen, daß er in dieser Anzahl und Qualität ein bislang einmaliges Zeugnis der Schnitzkunst an einem Schiffsmodell dieser frühen Zeit darstellt und in seiner detaillierten Ausführung kaum zu übertreffen ist. So sind zum Beispiel bei den kaum 1 cm großen Köpfen nicht nur die Lider der Augen, sondern sogar die Wimpern klar erkennbar aus dem Holz herausgearbeitet.

Mit Sicherheit wurden die Skulpturen eigens für das Modell von einem Künstler geschaffen. Sie unterscheiden sich daher in ihrer Güte wesentlich von dem, was wir sonst von den oft primitiven Schnitzarbeiten an sogenannten Seemannsmodellen gewöhnt sind. Deshalb ist es wohl

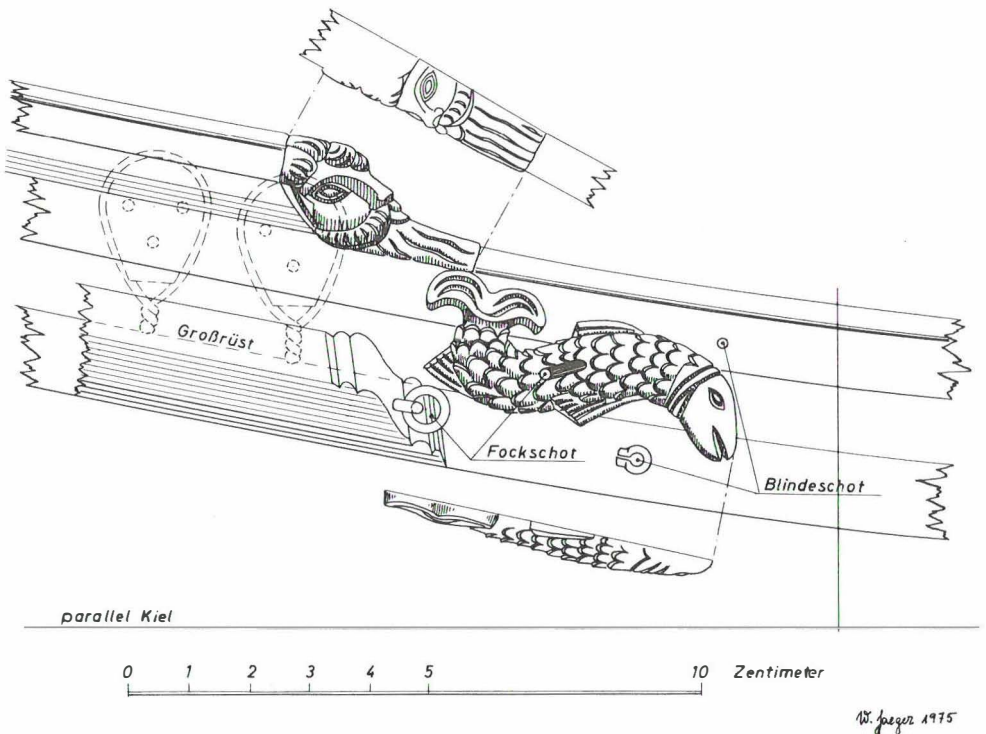


Fig. 4 Modell „Lübeck 1617“: Gillung am gebrochenen Gang des Halbdecks. Großrüst mit Ring für stehende Part der Fockschot, Fisch mit Durchführung der holenden Part der Fockschot nach binnenbords (Lage des Details siehe Fig. 1, Vorläufige Rekonstruktion der Takelage). (Zeichnung W. Jaeger).

auch erklärlich, daß wir bei den Figuren einen sauberen Stil finden, der seiner Darstellungsform nach der ausgehenden nordischen Renaissance zugeordnet werden kann. Durch diese Feststellung erhalten die Skulpturen nun aber noch einen besonderen Stellenwert, da ihre Herstellung aufgrund der einwandfreien Datierung von 1617 noch 10 Jahre vor der Fertigung des figürlichen Schmuckes der WASA (1628) in Stockholm liegt. Obwohl in der Herstellung nur wenige Jahre voneinander getrennt, zeigen die Modellskulpturen gegenüber denen der WASA doch deutliche Unterschiede im Stil. Die Körper sind in ihrer Gestaltung noch steif und die Gesichter geben mit ihren Bärten einen für die Zeit charakteristischen Ausdruck wieder.

Aus Gründen denkmalpflegerischer Sicherung wurden alle Skulpturen in Silikon-Kautschuk vom Modell abgenommen. Hierdurch wird außerdem eine einwandfreie zeichnerische Wiedergabe im Rahmen der geplanten Dokumentationsschrift gewährleistet.

Die ursprüngliche Fassung (Bemalung) des Modelles

Wie schon weiter oben angedeutet, ist es der Restauratorin des Landesamtes für Denkmalpflege in Kiel im wesentlichen gelungen, die ursprüngliche Fassung des Modelles von 1617 freizulegen. Hiernach war das Unterwasserschiff bis zum unteren Bergholz mit delphin- und walartigem Seegetier in wellenbewegtem Wasser geschmückt (Abb. 6 und 7). Die drei unteren Berghölzer waren tief schwarzbraun, die Füllung zwischen den unteren Berghölzern „dunkel grün“ und die beiden Pfortengänge – auch unter dem Schriftband – „eichenfarben“. Die drei darüber liegenden „Raahölzer“ zeigen farbige Schrägstreifen in wechselnden Tönen (weiß/gelblich/rot/grün/blau) und Richtungen der Diagonalen. Die gleiche Fassung (Bemalung) ist auch an den beiden Schließknieen (Sloiknieen) vorhanden. Alle Farben sind durch schmale schwarze Streifen voneinander getrennt. Die zwischen den Raahölzern liegenden Füllungen sind durchlaufend in „rot“, „blau“ oder „grün“. Die äußere Kante des den Schiffskörper oben abschließenden Schandecks oder Dollbaumes ist vergoldet. Stellenweise ist eine Aufteilung durch schwarze Diagonalstreifen erkennbar. Ebenfalls vergoldet sind die Galionsregelungen und die gesamte Heckgalerie. Auch hier erfolgte eine Aufteilung mittels schwarzer Diagonalstreifen.

Aus diesem Überblick über die Farbgebung ist ersichtlich, daß das Modell keine „natürliche“, sondern eine der dekorativen Wirkung entsprechende Farbgebung erhalten hatte. Interessant ist aber nun die Tatsache, daß das Modell – aus einer Entfernung von 5–6 m betrachtet – durchaus nicht den Eindruck eines bunten Papageien macht, sondern daß durch die sich auf Entfernung vermischenden Farben ein relativ „natürliches“ Aussehen vermittelt wird.

Das Modell und sein mögliches Vorbild.

Aufgrund der festgestellten Fakten – eingeschnitzte Jahreszahl auf dem Oberspiegel, lübscher Adler auf dem Oberspiegel (Abb. 2) und dem Vormarssegel – ist mit ziemlicher Sicherheit anzunehmen, daß das Modell 1617 für die Stadt Lübeck gefertigt wurde. Aber schon im Jahre 1618 kam es, aus noch unbekanntem Gründen, nach Landkirchen auf Fehmarn. Hier konnten auch durch einen Zufall die auf dem Modell vermerkten (Stifter-) Namen durch eine – allerdings nicht mit dem Modell in Verbindung stehende – Urkunde aus dem Jahre 1613 nachgewiesen werden⁸.

Dieses ist aber auch leider bislang alles, was über das Modell und seine Herkunft ermittelt werden konnte. Der Hauptgrund für die Schwierigkeiten bei der Forschung in diesem speziellen Fall ist immer noch darin zu suchen, daß die Bearbeitung von möglicherweise Aufschluß gebendem Archivmaterial aus politischen Gründen sehr langwierig ist. So konnten die Untersuchungen des Berichterstatters noch zu keinem positiven Abschluß gebracht werden. Es sei daher noch auf einen „Vorbericht . . .“⁹ verwiesen, in dem Herr Dr. Teuchert einen ersten Überblick über geschichtliche Zusammenhänge anhand greifbarer Literatur gibt.

Anmerkungen:

- 1 Ein Zusammenhang zwischen dem Modell und der NOFRETETE wurde gesucht, weil – wie das Modell – auch die aus Kalkstein gefertigte und gemalte Büste der ägyptischen Königin eines der ästhetisch schönsten Kunstwerke der Welt ist.
- 2 Werner Jaeger: Das PELLER-Modell von 1603, Rostock, Bielefeld – Berlin 1973. (Das Modell befindet sich im Germanischen Nationalmuseum, Nürnberg).
- 3 Die Richtigkeit dieses Entschlusses sollte sich später bestätigen, weil alle Rundhölzer und Marse mehr oder weniger stark vom Holzwurm befallen waren. Das galt auch für die stehen gebliebenen Groß- und Fockuntermasten. Sie wurden von oben her aufgebohrt, mit einer langen Messingstange bewehrt und dann durch Kunstharzfüllung gefestigt. Gleichfalls wurde die Reparatur und Restaurierung der Segel erheblich erleichtert.
- 4 Die Schräglage der Pforten im Vor- und Achterschiff ist ein Kunstgriff des Modellbauers. Diese Anordnung vermittelt, von schräg unten gesehen, den Eindruck, daß alle Pforten parallel zueinander liegen.
- 5 Ein Teil der Kanonen war in Verlust geraten. Die Fehlenden wurden nachgedrechselt. Aufgrund der Bemalung der alten Kanonen ist zu vermuten, daß nur noch eine einzige Kanone von 1617 stammt. Alle anderen zeigen zwar die gleiche charakteristische Form, scheinen aber (1724 ?) neu gefertigt worden zu sein.
- 6 Ein gleich gutes Ergebnis wurde bei der Untersuchung des sog. PELLER-Modelles von 1603 festgestellt (Vgl. Anm. 2). Wegen der qualitativ hochwertig ausgeführten handwerklichen Arbeiten unter besonderer Berücksichtigung perspektivischer Gesichtspunkte und im Hinblick auf den guten Gesamteindruck, den die beiden Lübschen Modelle von 1603 und 1617 vermitteln, muß vermutet werden, daß die Schiffsmodellbaukunst zu Beginn des 17. Jahrhunderts in Lübeck besonders gepflegt wurde.
- 7 Die weitgehende Erhaltung zeitgenössischer Takelungselemente ist als ein besonders glücklicher Umstand zu bezeichnen, da das Modell hierdurch einen sehr hohen Wert für die Technikgeschichte behalten hat. Leider haben die meisten älteren Modelle diesen Wert dadurch verloren, daß entweder Restauratoren aus Unkenntnis der Materie ungerechtfertigte Änderungen vornahmen oder das Modell in einen „schönen“ Zustand versetzen sollten. Besonders viele Fehler wurden dann in Modelltakelungen hineingebracht, wenn Seeleute mit diesen Arbeiten beauftragt wurden, die das Takeln nach Kenntnis der Materie aus ihrer Fahrzeit durchführten. In vielen Gesprächen zeigte sich immer wieder Unverständnis darüber, daß die Takelung von Segelschiffen nicht nur zeitlich und landschaftlich sehr unterschiedlich, sondern auch die Takelage oft in ihrer Anordnung schwerfällig und kompliziert war.
- 8 Im Jahre 1930 fand der Fehmarn Heimatforscher Peter Wiepert in Landkirchen ein vergilbtes Aktenblatt, in dem einige der am Modell freigelegten Namen vermerkt sind. Der in das Hochdeutsche übertragene Text lautet: „Im Jahre 1613 zu Pfingsten haben die Schiffer Merten Serek aus Lemkenhaven, Michgel Serek der Alte aus Albertsdorf, Hans Serek aus Struchkamp und der Kornschiffer Tewes Rieke von Lübeck und in Struchkamp gebürtig der Kirche zu Landkirchen sechzig Mark Lübsch gegeben – in Gottes Namen – und um Ihrer Seligkeit willen auch einen Leuchter an ihrem Kirchengestühl“.
- 9 Wolfgang Teuchert: Vorbericht zur Restaurierung und Geschichte des Votivschiffes von 1617 aus Landkirchen auf Fehmarn, in: Nordelbingen Bd. 43, Heide/Holstein 1974. Dr. Teuchert unterstand die Konservierung und Restaurierung des Modelles beim Landesamt für Denkmalpflege Schleswig-Holstein, Kiel.