

Eine »nicht genauer einzuordnende«

Rostocker Bark?

Versuch einer Identifizierung

von **Wolfgang Steusloff**



Die Rostocker Bark »Friedrich und Louise«, Schiffer H. D. Bradhering (Wustrow).

Ein Schiffsporträt im Bestand des Rostocker Schifffahrtsmuseums, das, wie nahezu alle anderen Bilder dieser großen musealen Sammlung, seit Jahrzehnten im Magazin lagert und somit Museumsbesuchern verborgen bleibt, wird in Publikationen als »Bark ohne Namen« (Katalog 1980) und als »nicht genauer einzuordnende Rostocker Bark« (Reißmann) beschrieben. Es ist in Öl auf Leinwand gemalt und hat die Maße 56 x 77,5 cm. In der zentralen Darstellung hat die Bark fast alle Segel gesetzt. Sie erscheint in der rechten Bildhälfte ein weiteres Mal, aber verkleinert und vor Anker liegend mit aufgegebenen und festgemachten Segeln.

Registriert ist das Bild als »Altbesitz« des Museums, was nicht nur in diesem Fall eigenartigerweise bedeutet, dass zur Herkunft, zum Vorbesitz und zum Erwerb keine Angaben (mehr) existieren. Zum »Altbesitz« wird auch ein breiter goldener Rahmen des Bildes gehört haben, von dem nur noch Farbspuren erkennbar sind. Doch hier geht es um die Identifizierung des Motivs. Dazu sei zunächst angemerkt, dass jedes Schiffsporträt Informationen enthält, die allerdings erkannt und verstanden werden müssen. Das ist in diesem Fall nicht so einfach wie bei jenen Schiffsbildern, die mit einer Schriftleiste versehen und signiert

worden sind. Aber es gibt mehrere Details, die es ermöglichen, dem dargestellten Schiff seine Identität zurückzugeben. Zu diesen Details gehören das erkennbare Fahrtgebiet, die bauliche Datierung des Schiffes, dessen Takelung, die Farbgebung des Rumpfes, die Flaggenführung und der Spiegeldekor.

Takelung als Bark

Barken waren in der Rostocker Flotte vor 1855 vergleichsweise selten. In der großen Fahrt dominierte zu jener Zeit noch die Brigg. Von den »im Rahden« aufgeführten 1.301 Schiffen der Rostocker Handelsflotte (1800–1917) waren vor 1855 nur 38 Schiffe als Bark getakelt.



Spiegeldekor des Schiffes.

Fahrtgebiet

Dargestellt ist eine bergige Mittelmeerlandschaft mit einer Hafenstadt. Unter den kleineren Fahrzeugen ist deutlich ein dreimastiges Schiff mit Lateinsegeln zu erkennen. Frühe Mittelmeerfahrten mecklenburgischer Schiffe erfolgten in den 1840er-Jahren.

Bauliche Datierung

Hilfreich ist die Gestaltung des Spiegelhecks, in das – im Unterschied zu älteren Schiffen – keine Kajütsporten (Fenster) eingelassen sind. Sie kamen in den 1830er- und 1840er-Jahren aus der Mode.

Farbgebung des Rumpfes

Der »blanke« Plankengang mit weißem Gang darüber war bis in die 1840er-Jahre und vereinzelt noch Anfang der 1850er-Jahre gebräuchlich, an der deutschen Ostseeküste vorwiegend zwischen Mecklenburg und Ostpreußen. Zunehmend wurde in den 1840er-Jahren der gemalte schwarz-weiße »Portengang« auf schwarzem Überwasserschiff bevorzugt. Seit den 1850er-Jahren hatten die Rostocker Schiffe über Wasser zumeist einen schwarzen Anstrich mit einer gelben Hohlkehle. Das abgebildete Schiff ist also auch nach der Farbgebung des Rumpfes in die 1840er-Jahre einzuordnen.



Flaggenführung

Die Schiffsflagge an der Gaffel ist die blau-weiß-rote Rostocker Seeflagge mit schwarzem Greif auf gelbem Feld im blauen Streifen. Im weißen Streifen ist außerdem eine Verzierung zu erkennen. Solche auf den Schiffsnamen bezogene Ausschmückungen der Schiffsflagge im weißen Streifen waren nicht ungewöhnlich, sind aber am 31. März 1855 durch eine Verordnung der Landesregierung »zur Beseitigung mehrerer bei der Führung der Mecklenburgischen Flagge vorkommenden Verschiedenheiten und Unregelmäßigkeiten dieserhalb« untersagt worden. Es durfte nur noch die blau-weiß-rote Mecklenburgische Seeflagge geführt werden, bis ab 1. April 1868 die schwarz-weiß-rote Flagge des Norddeutschen Bundes als Schiffsflagge zu zeigen war. Damit wird die zeitliche Einordnung des porträtierten Schiffes in die Jahre vor 1856 oder, im Falle eines Langreisenschiffes, evtl. auch vor 1857 möglich. Leider ist die Zahl in der Nummernflagge im Topp des Besanmastes, die eine dem Schiff im Rostocker Register zugeordnete Nummer trägt und damit das Schiff konkret kennzeichnet, ebenso

wie der Schiffsname im roten Namenswimpel im Großtopp nicht erkennbar, auch nicht unter der Beachtung, dass nach links auswehende Flaggen spiegelbildlich zu sehen sind. Andernfalls wäre die Identifizierung des Schiffes sehr einfach. Aber es gab verschiedenfarbige Nummernflaggen. Die blau-weiß-rotten Nummernflaggen kennzeichnen Schiffe der Fischländer Flotte, deren Nummern »im Rahden« mit dem vorangestellten Buchstaben »M« gekennzeichnet sind. Dadurch können die in Frage kommenden Barken zunächst auf 18 eingegrenzt werden. Da aber zwei dieser Schiffe, nämlich CASSANDRA und URANIA, nachweislich keine Barken, sondern Briggen waren, bleiben noch 16 Schiffe übrig.

Spiegeldekor

Einen wesentlichen Hinweis auf den Schiffsnamen liefert der Spiegeldekor, dessen Motiv sich üblicherweise auf den Namen bezieht. Am Spiegel dieses Schiffes ist deutlich ein Allianzwappen, also zwei nebeneinanderstehende Wappen, zu erkennen. Es erscheint auch im weißen Feld der Schiffsflagge an der Gaffel. Wahrscheinlich sind



Rostocker Seeflagge an der Gaffel, Nummernflagge im Besantopp, Namenswimpel im Großtopp (v.l.n.r.).

es keine Stadt- oder Landeswappen, sondern Familienwappen. Die am Spiegel angedeuteten Schildhalter lassen farblich und in ihrer heraldischen Anordnung auch an die des mecklenburgischen Wappens denken: an den schwarzen Stier und den goldenen Greif. Hingegen sieht in der Schiffsflagge der heraldisch rechte Schildhalter mehr nach einer blau gekleideten Person aus.

Ausschluss weiterer Schiffe

Von den 16 Schiffen, die nach den bislang genannten Kriterien in Frage kommen könnten, scheiden mehrere aufgrund von auf Schiffsporträts erkennbaren abweichenden Merkmalen oder anderen Fahrtgebieten aus. Betrachtet man nur die vor 1852 erbauten Barken, worauf zeitlich alle Merkmale des porträtierten Schiffes deuten, und zudem nur jene Schiffe, die entsprechend der Seeflagge bis Ende 1855 auch in der Mittelmeerfahrt waren, bleiben nur noch vier übrig: PROMETHEUS (Bj. 1839), DORIS (Bj. 1840), ERNST BROCKELMANN (Bj. 1846) und FRIEDRICH UND LOUISE (Bj. 1849). Aber die Namen der Schiffe PROMETHEUS und DORIS sind der

griechischen Mythologie entlehnt und kaum durch ein Allianzwappen zu verbildlichen. Nicht anders wäre es, wenn sich der Name DORIS auf eine Person in der Familie des »Namensreeders« beziehen würde. Die Bark ERNST BROCKELMANN trug hingegen den Namen jenes Rostocker Kaufmanns, der auch Korrespondentreeeder dieses Schiffes war. Ein Wappen der Familie Brockelmann ist zwar nicht bekannt, aber es wäre in diesem Zusammenhang ebenfalls ungeeignet. Allerdings kann nicht ausgeschlossen werden, dass eines der Wappen oder auch beide Motive die kaufmännischen Geschäftsfelder des »Namensreeders« getragen haben. Doch mit hoher Wahrscheinlichkeit bleibt nur ein Schiff übrig, dessen Name mit einem Allianzwappen in Verbindung gebracht werden könnte: die Bark FRIEDRICH UND LOUISE.

Bild und Maler

Eine Zuordnung des Bildmotivs zu einer Hafenstadt erscheint problematisch. Aber bei einem Vergleich der vier genannten Schiffe mit ihren von 1839 bis Ende 1856 angelaufenen Mittel-

meerhäfen und den zu jener Zeit dort tätig gewesenen Ölbild-Malern zeichnet sich ab, dass das Bild sehr wahrscheinlich von H. Franco in Triest gemalt worden ist, weil es Philip Tanneur in Marseille nicht zugeschrieben werden kann und weitere Maler aus dieser Zeit nicht bekannt sind. Da H. Franco von ca. 1850 bis 1870 in Triest gearbeitet hat, ist unter diesem Aspekt die Bark FRIEDRICH UND LOUISE sogar das einzige der in Frage kommenden Schiffe, weil nur sie Triest angelaufen hat, und zwar als ersten Mittelmeerhafen während ihrer ersten Mittelmeerreise 1850. Dort wird also die Bark FRIEDRICH UND LOUISE im Auftrag ihres Schiffers H. D. Bradhering gemalt worden sein.

Das Schiff

Die Bark FRIEDRICH UND LOUISE wurde 1849 von Johann Daniel Dierling in Damgarten für den Wustrower Schiffer H. D. Bradhering gebaut. Sie hatte eine Länge von 33,12 Metern, eine Breite von 8,35 Metern und eine Raumtiefe von 4,52 Metern, war zu 293 Registertonnen vermessen und hatte eine Tragfähigkeit von 160 Lasten. Korrespondentreeeder (kaufmännische Leiter) waren C. F. Koch & Sohn (seit 1849) und G. Kindler (seit 1879). Der Kaufmann und Kornhändler C. F. Koch könnte auch der »Namenreeeder« gewesen sein, der mit den meisten Parten an den Baukosten (sowie am späteren Gewinn) beteiligt war und deshalb den Schiffsnamen bestimmen durfte. Vermuten lassen das die mit dem Schiffsnamen übereinstimmenden Namen seines Sohnes und seiner Schwiegertochter (geb. Schwarzwäller). H. D. Bradhering führte die FRIEDRICH UND LOUISE bis 1855 auf Reisen zwischen St. Petersburg, New York, Buenos Aires und den Mittelmeerhäfen Triest und Marseille. Dann wurde sie von P. N. Bradhering und 1882 schließlich von E. Ohle übernommen. Nach beachtlichen 37 Dienstjahren wurde das Schiff 1886 nach Danzig verkauft und abgewrackt.

Nachtrag

Nach Abschluss der Recherchen und des Manuskripts entdeckte der Verfasser ein weiteres Bild vom selben Maler, nämlich von H. Franco. Es zeigt die Rostocker Brigg VON LEVETZOW–LELKENDORF – wie die FRIEDRICH UND LOUISE 1849 erbaut, ebenfalls in der älteren Farbgebung des Rumpfes und noch unter der Rostocker Seeflagge.

Anmerkung

Die hier von Rahdens Verzeichnis abweichenden Angaben zu den Vornamen des Schiffers und zum 1855 erfolgten Verkauf der Bark an P. N. Bradhering sind den »Berechnungen« (=nautische Bestimmungen der Schiffsstandorte) von H. D. Bradhering entnommen. Daraus geht auch hervor, dass H. D. Bradhering 1856 die neu erbaute Bark JOHANN DANIEL übernahm.

Quellen- und Literaturverzeichnis

- Berechnungen des Schiffers H. D. Bradhering, Wustrow 1853–1865 (Bernsteinmuseum Ribnitz-Damgarten).
- Buchholz, Karsten: Ship Portrait Artists, Hamburg 1997.
- Kapitänsbilder (Katalog), Rostock 1981.
- Rabbel, Jürgen: Rostocker Windjammer. Hölzerne Segler, Rostock 1988.
- Rahden, Heinrich: Die Schiffe der Rostocker Handelsflotte 1800–1917, Rostock 1941.
- Reißmann, Silvia: Von Achilles bis Zephir. Die Schiffsporträts des Rostocker Schifffahrtsmuseums, Rostock 1999.
- Schiffs-Nachrichten, in: Auszug der Neuesten Zeitungen 1839–1846, Rostocker Zeitung 1847–1855.
- Szymanski, Hans: Deutsche Segelschiffe, Berlin 1934.
- Timm, Werner: Kapitänsbilder. Schiffsporträts seit 1782, Rostock 1971.