

XV.

Das Silberschiff im Dome zu Münster.

Von Dr. Max Geisberg.

Als 1676 die Truppen Christoph Bernhards von Galen in Ostfriesland und in der Umgegend von Bremen mit brandenburgischen und dänischen Abteilungen zusammen gegen die mit Frankreich verbündeten Schweden im Felde gestanden hatten und sich nun anschickten, dort ihre Winterquartiere zu beziehen, erlebte der Fürst eine unerwartete Freude, die ihm nach soviel Enttäuschungen doppelt willkommen gewesen zu sein scheint: ein französisches Rauffahrteischiff fiel, durch die Ebbe auf den Strand gesetzt, in die Hände seiner Soldaten. Der Geschichtsschreiber des Bischofes, Johann von Alpen¹⁾, berichtet darüber folgendes:

Hybernans sub haec in Frisia Monasteriensis miles, actuariam navem Gallicam interceperat. Haec dum mercibus onusta, ex conducto forsan apud Batavos exponendis, ab America revertit, in Amasim dilapsa, ob decrecentem maris aestum vadoso ab amne sistitur, Embdam inter et Leerorthum arcem. Martellus Embslandiae Satrapatus Meppenae Quaestor et Monasteriensis in Frisia Commissarius, de navis mora certior, Grandvillerium hiemantis militiae Ducem actutum monet, si forte lautior haec praeda capi possit. Mox utriusque iussu, manipulares quinquaginta, piscationem mentiti, celocibus advehuntur; et epibatis plerisque in alveo quiescentibus, navem conscendunt, facileque obruunt, nihil ab huiusmodi scaphis periculi suspicatos. Aestuante denuo mari ad litus tracta est, et commoranti tunc in Embslandia Christophoro Bernardo ceu Martis, marisque spoliū, a Victoribus oblata. Voeniit post cum mercibus Batavo mercatori imperialibus duo decies mille. Et tanti faventis hanc fortunae indulgentiam

¹⁾ De Vita et rebus gestis Christophori Bernardi, Münster 1703, Lib. 9 Nr. 23. Die Angaben, die das Ereignis in das Jahr 1675 verlegen, gehen auf Koch, Series Episcoporum zurück. Christoph Bernhard war bekanntlich seit 1661 Administrator von Corvey.

aestimavit Christophorus Bernardus, ut alteram ex solido argento magni ponderis navim, marino huic trophaeo persimilem, rari artificis erudita manu, formari fecerit, quae postea Principe defuncto, in Sacello funebri ceu parergon, coetera inter anathemata, meruit juxta tumulum suspendi.

Wenn auch der Domherr Johann Rotger Lortz¹⁾ unter dem 14. Oktober 1676 dem Paderborner Bischof Ferdinand von Fürstenberg berichtete, der Wert des Schiffes und seines Inhaltes sei bei weitem nicht so hoch, wie das Gerücht angebe, und betrage nur 30 000 Gulden und wenn Alpen, wie wir sahen, einen noch weit geringeren Verkaufspreis nennt, so hinderte das doch den Fürsten nicht, die Erinnerung an diesen seinen ersten und einzigen Erfolg zur See, wie er den Fang aufgefaßt zu haben scheint, durch ein Weihgeschenk, das seinen Platz in seiner Grabkapelle über dem Monumente finden sollte, nämlich durch ein silbernes Ebenbild dieses erbeuteten Schiffes der Nachwelt zu überliefern.

Es ist uns nicht erhalten. Pieper hat im 61. Bande dieser Zeitschrift eingehend berichtet, wie im September 1806 auf Befehl der Preussischen Regierung trotz allen Sträubens des Domkapitels der Silberchatz der Münsterschen Kathedrale vor der sich nähernden französischen Armee nach Magdeburg in Sicherheit gebracht wurde und dort, als diese Stadt am 7. November sich dem Marschall Ney ergab, den Franzosen in die Hände fiel. Alle Bemühungen des Domkapitels, die Herausgabe zu erreichen, blieben erfolglos, und es kann kein Zweifel bestehen, daß mit den Silberleuchtern, Kelchen, Figuren und Antependien auch das silberne Schiff Christoph Bernhards in die Schmelztiegel der Pariser Münze gewandert ist. Sein Gewicht ersehen wir noch aus den damals aufgenommenen Versandinventaren: es betrug 112 Pfund 25 Lot, etwa 7180 Mark. Auch der Name des Künstlers scheint sich noch feststellen zu lassen. Nordhoff erwähnt im Heft 53 der Bonner Jahrbücher S. 99 Verhandlungen Christoph Bernhards mit den Augsburger Goldschmieden Johann Spring und Isac Vogbart, der sich auf Grund seiner

¹⁾ Zeitschrift Bd. 52, S. 155.

Seereisen nach Indien als Kenner des Schiffbaues ausgab, aus dem Jahre 1676 im Staatsarchive. Er hatte von ihnen durch den (damaligen) Archivsekretär Sauer Kenntnis erhalten, gibt aber die Fundstelle leider nicht an. Alle meine Bemühungen, sie wiederzufinden, waren vergeblich. Die Angabe läßt nicht einmal erkennen, ob beide Meister tatsächlich den Auftrag erhalten haben.

So war denn von dem Weihegeschenk Christoph Bernhards von Galen nichts übrig geblieben, als der schöne Glaskasten, in dem das Silberschiff einst vom Gewölbe der Grabkapelle, der nördlichsten der drei Galenschen Kapellen, an einer Eisenkette herabhing, und der erst im Oktober 1880 entsprechend einem Beschlusse des Domkapitels von dort entfernt wurde. Dunkle Gerüchte, bei denen der Wunsch der Vater des Gedankens gewesen sein wird, wollten freilich wissen, das Silberschiff sei doch nicht eingeschmolzen und noch 1873 auf der Wiener Weltausstellung im Besitze eines ungarischen Magnaten zu sehen gewesen, während andere erzählten, es stehe noch heute in alter Pracht und Herrlichkeit in den Museumsfälen des Louvre. Aber nichts bestätigte diese Vermutungen. Seitdem ist das Silberschiff in Münster ziemlich vergessen, außer bei den wenigen älteren Einwohnern, die sich noch des vom Gewölbe herabschwebenden Glaskastens dunkel erinnern.

Diesen Kasten, der somit seit 1880 ebenfalls verschollen war, habe ich vor einigen Jahren unerwartet auf dem Dachboden des Kapitelshauses wiedergefunden, und seine originelle Schnitzarbeit im sogenannten Ohrmuschelstile, seine eigenartige, zweckmäßige Gesamtform und seine Zweckbestimmung als eine Schauvitrine ließen mich hoffen, ihn im Landesmuseum einer gleichen Bestimmung zurückgeben zu können und dort die Erinnerung an das Silberschiff Christoph Bernhards wieder aufleben zu lassen. Das Hochwürdigste Domkapitel entsprach bereitwilligst meiner Bitte um Überlassung des Glaskastens als Leihgabe, wofür ich auch an dieser Stelle meinen verbindlichsten Dank aussprechen darf.

Was mir die Gewinnung dieser Vitrine für das Landesmuseum besonders wünschenswert machte, war etwas anderes. Bei einem Besuche der oberen Räume

des alten Westwerkes der Stiftskirche in Corvey hatte ich dort hoch an der Wand das Modell eines alten Kriegsschiffes hängen sehen, das dort traditionell als das Holzmodell des Münsterischen Silberschiffes bezeichnet wurde und so auch von Hanemann in seinem Führer erwähnt und von Ludorff in dem Hörter-Bande der Bau- und Kunstdenkmäler Westfalens Tafel 39 abgebildet ist. Da ich leider das kostbare Original für unwiderbringlich verloren halten mußte, erschien mir immerhin das Holzmodell, nach dem der Silberschmied seine Arbeit ausgeführt hatte, ein höchst geeigneter Ersatz, und auch hier hatte die mit gütiger Vermittlung des Herrn Oberpräsidenten Prinzen Carl von Ratibor und Corvey an den Eigentümer, den inzwischen verstorbenen Fürsten, gerichtete gleiche Bitte Erfolg. Das Holzmodell wurde dankenswerter Weise unter gewissen Bestimmungen, von denen die wichtigste die Wiederherstellung war, dem Landesmuseum als Leihgabe überlassen und im März 1921 von seinem bisherigen hohen Platze an der Wand herabgeholt und nach Münster geschafft.

Der erste Eindruck war offen gestanden, vernichtend; der Zustand entsprach dem eines Wrackes im vollsten Sinne. Alle Masten waren zusammengebrochen und lagen mit Segeln und Rahen, mit Dohleneiern und Taubenschmutz durcheinander in dem dick verstaubten und wurmzerfressenen Schiffsinnern. Von den 42 Geschützen waren nur noch 15 vorhanden. Als wir dann daran gingen, versuchsweise einmal die zerbrochenen und nur durch das Tauwerk zusammengehaltenen Masten aufzurichten, zeigte sich zur schmerzlichen Überraschung, daß das Schiff in unverletztem Zustande eine Größe gehabt hatte, die jede Möglichkeit einer Unterbringung in dem alten Glaskasten ausschloß. Es konnte kein Zweifel sein, daß der Augsburger Goldschmied sein Silberschiff nach diesem Modelle in einem ganz bedeutend verkleinerten Maßstabe, etwa in halber Größe, gearbeitet haben muß.

Da für die Wiederherstellung des Schiffes in Münster keine geeignete Kraft zur Verfügung stand, wandte ich mich um Rat an den Direktor des Focke-Museums für Bremische Altertümer, das eine große Anzahl von Schiffsmodellen besitzt, Herrn Dr. Focke, und ihm folgend wurde

die Wiederherstellung des Schiffes dem Inspektor des Jocke-Museums, Herrn Karl Battré, übertragen, das Modell Mai 1923 nach Bremen geschickt. Es ist mir ein Bedürfnis, auch an dieser Stelle der von Herrn Battré geleisteten Arbeit das höchste Lob zu spenden, eine Arbeit, wie sie nur jemandem möglich ist, der mit der eingehendsten Kenntnis und Geschicklichkeit auch selbstlose Freude und Liebe zu einer mühseligen, Monate erheischenden Kleinarbeit verbindet und der vor allem sich stets bewußt bleibt, daß das Erhalten des Ursprünglichen, nicht das Erneuern, das oberste Gesetz einer solchen Wiederherstellung bleibt. Denn die Zahl einigermaßen erhaltener Schiffsmodelle des 17. Jahrhunderts ist eine kleine und daher der geschichtliche Wert eines jeden von ihnen hoch anzuschlagen, das, wie das Corveyer Modell, bis dahin nur eine einzige, anscheinend dem 18. Jahrhundert angehörige Auffrischung durchgemacht hat. Seit Juli 1923 ist das Schiff wieder im Landesmuseum, wo es in einem großen Glasschranke Unterkunft gefunden hat und zu den das größte Interesse der Besucher in Anspruch nehmenden Kunstwerken gerechnet werden darf.

Aber die Herstellung brachte noch eine Überraschung. Der Spiegel des Schiffes zeigte ein von zwei großen Löwen gehaltenes Wappenschild, auf das die Figur des Hl. Vitus, des Patrons von Corvey, gemalt war. Dementsprechend zeigte ein Schriftband etwas tiefer die aufgemalten Worte: S(anctus) VITUS PATRO(nus) CORFEI . . . Nun entdeckte der Wiederhersteller, daß der Grund, auf dem diese Worte aufgemalt waren, Unebenheiten zeigte, die erkennen ließen, daß hier ursprünglich erhabene Buchstaben standen, deren Zwischenräume durch eine kittartige Masse zur Aufnahme der neuen Beschriftung flächig gemacht waren. Diese Buchstaben waren aber noch mit Sicherheit zu lesen: DAS · WAPPEN · VON · BREMEN. Das aber ist der Name eines Bremer Kriegsschiffes, das dort nicht vergessen war. Herr Dr. Jocke verwies mich auf Dunks Geschichte der freien Stadt Bremen, IV. Bd. (1851) S. 288. Danach besaß die Stadt Bremen 1695 ein Convoi-Schiff dieses Namens, das sie 1691 mit Kosten von 19 000 Reichstalern zu diesem Zwecke ausgerüstet hatte, 112 Fuß lang, 29 Fuß breit, mit

14 Zwölf-, 1 Acht-, 9 Sechs-, 10 Vier- und 4 Dreipfündern. Sie verkaufte dies Schiff 1696. Darf man darin einen Hinweis auf das Alter des Schiffes sehen? Auch das zweite Convoischiff der Stadt, der Roland, war 1695 gekauft, nicht etwa neugebaut, was die Angaben auch von dem anderen nicht behaupten.

Will man der Corveyer Tradition, die besagt, daß das dortige Schiffsmodell 1676 zu der Ausführung des Münsterschen Silberschiffes gedient habe, nicht jede Glaubwürdigkeit absprechen, können die obigen Tatsachen wohl nur so erklärt werden, daß der Bischof Christoph Bernhard damals, als es sich darum handelte, für die Augsburger Silberschmiede, die trotz ihrer Versicherung in nautischen Dingen wohl nicht so unterrichtet waren, ein Modell zu verschaffen, gar nicht in der ihm von seinem Hofkaplan untergeschobenen Absicht, eine genaue Wiedergabe des französischen gestrandeten Rauffahrteifahrers seiner Domkirche zu schenken, erst ein Holzmodell danach anfertigen ließ, sondern in Eile irgend ein großes erreichbares Modell irgend eines beliebigen Kriegsschiffes gekauft und nach Augsburg geschickt hat. Sei es, daß dies Modell das alte Schiff wiedergibt, das Bremen später, 1691, ausgerüstet hat, sei es, daß es sich um ein älteres Schiff gleichen Namens handelt. Und wenn dies Modell ein größeres und imposanteres, wehrhafteres Schiff wiedergab, als es das wirklich gestrandete Schiff gewesen ist, so war das dem Wunsche des fürstlichen Bestellers wohl kaum entgegen.