



archimaera
architektur.kultur.kontext.online

Jan Pieper (Aachen)

Die Rückseiten der Architectura Navalis

Vorn und hinten im Schiffbau des Barock

Bug und Heck eines Schiffes folgen funktionalen Notwendigkeiten und repräsentieren zugleich eine symbolische Bedeutungshierarchie. Das Achterschiff ist seit der Antike die noble Seite eines Schiffes, das Vorschiff dagegen von nachgeordnetem Rang. Daraus entwickelte sich über Jahrhunderte eine immer pointiertere Zweiteilung der Schiffe, die im barocken Schiffbau ihren absoluten Höhepunkt erreichte. Das Heck mit seiner dezidiert architektonischen Gestaltung wurde zur Kulturseite des Schiffes stilisiert, der Bug mit der Schreckfigur auf dem Galion dagegen zur Naturseite.

Die Bestimmung der königlichen Schiffe zu Instrumenten der absolutistischen Repräsentanz findet darin ihren klarsten Ausdruck, daß das Achterschiff in ein herrschaftliches Architekturzitat verwandelt wurde, das den sphärischen Schiffsrumpf kastellartig bekrönt, ihn am Heck mit einer veritablen Schaufassade abschließt und ihn seitlich mit ausladenden Nebenflügeln umgreift. Gemessen an der Herrschaftsarchitektur an Land ist diese Zweiteilung des barocken Schiffes und die pointierte Gegenüberstellung von Bedeutungen, wie sie gegensätzlicher nicht sein könnten, eine verkehrte Welt, denn dort präsentiert sich die Schaufassade auf der Vorderseite des Gebäudes.

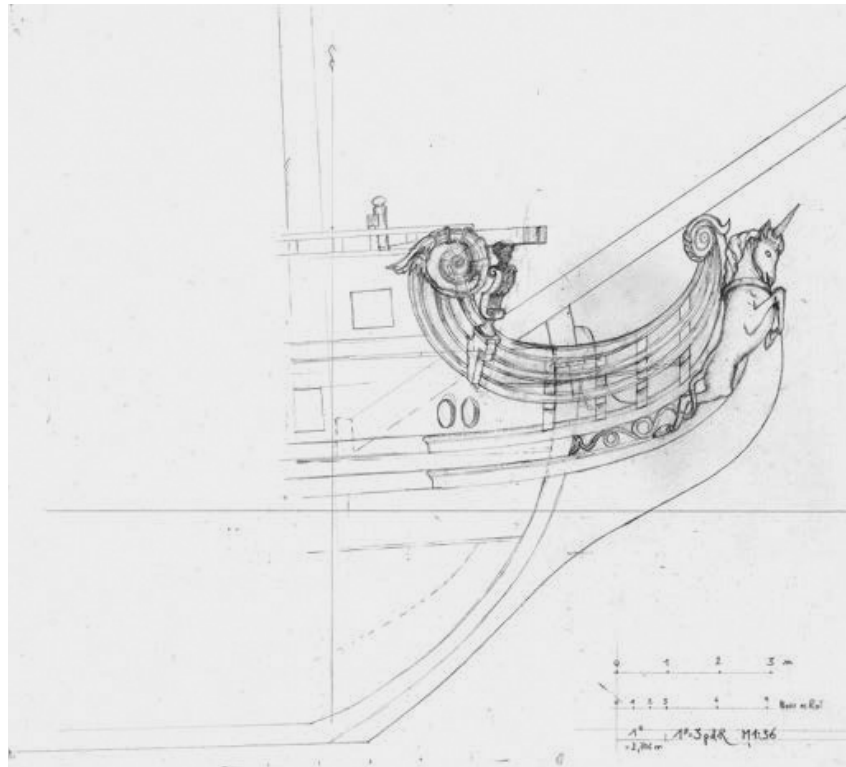
Der Aufsatz behandelt die ikonologischen und gestalterischen Herausforderungen, die sich aus dieser Verkehrung von vorn und hinten ergeben. Sie betreffen die Gestaltung der Schiffe mit künstlerischen Mitteln und haben Auswirkungen bis in die Repräsentation und städtebauliche Konzeption von Hafenstädten, wie sich am Beispiel der bedeutenden Flottenstützpunkte L'Orient und Sankt Petersburg aufzeigen lässt.

<http://www.archimaera.de>
ISSN: 1865-7001
urn:nbn:de:0009-21-52249
März 2021
#9 "Rückseiten"
S. 241-264



Nach einer Tradition, die sich bis in die Antike zurückverfolgen lässt, ist das Achterschiff die noble Seite eines Schiffes, das Vorschiff dagegen von nachgeordnetem Rang. Daraus ent-

mast stand auch das schwere Arbeitsgerät zum Segelsetzen und Ankerlichten, dies also war die naturnahe Subsistenzseite des Schiffes. Bezeichnen derweise schiefen die Mannschaften



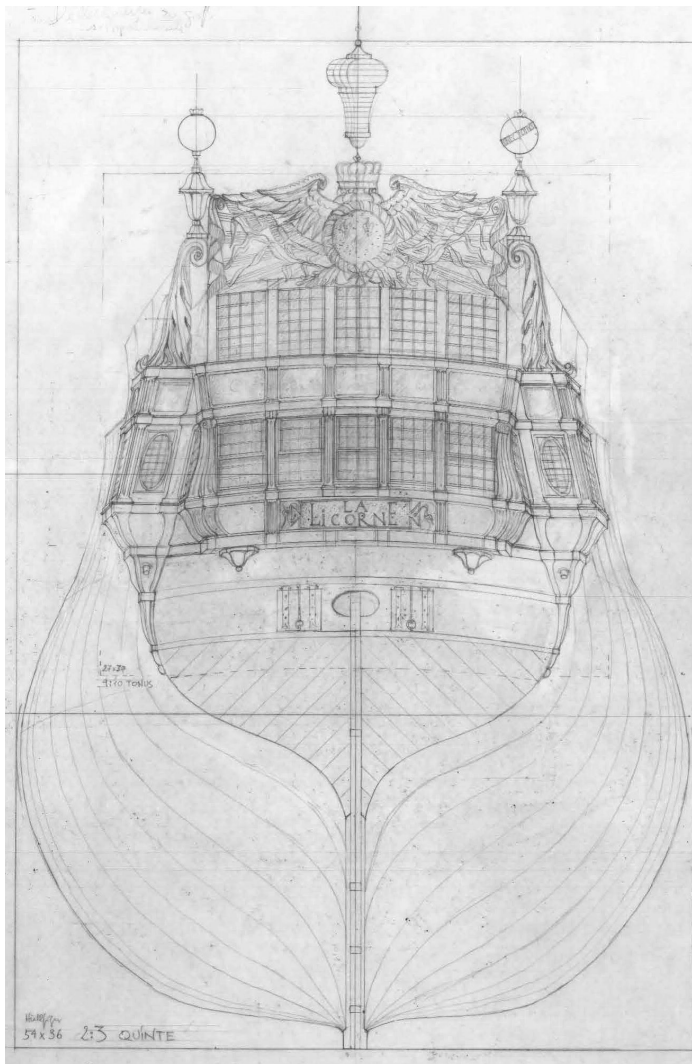
Seitenansicht der "La Licorne", des "Einhorns", eines idealtypischen französischen Zweideckers von 1690. Bleistift auf Transparent, (Original im Maßstab 1 : 36 / 1" = 3 pdR., 55 x 165 cm). Pieper.

wickelt sich über Jahrhunderte eine immer pointiertere Zweiteilung der Schiffe, die im barocken Schiffbau ihren absoluten Höhepunkt erreichte.¹ Im Heck lagen die Kapitänskajüte, die Messe und die Quartiere der Offiziere, die Waffenkammer und der Kartenraum. Dort befand sich auch der Stand des Steuerannes mit dem Kolderstock, dem Kompasshaus und den Navigationsgeräten, die Herzkammer des Schiffes also. Und vom höchsten Deck des Achterschiffes aus, je nach Schiffstyp vom Kampagne-deck oder vom Puppdeck wurden die Kommandos zur Steuerung des Schiffes erteilt. Hier also hatte die Befehlszentrale ihren Ort, der planende Verstand hinter dieser hochkomplexen Maschine, in Gestalt des Kapitäns und der ihm zur Seite stehenden Offiziere.

Die Mannschaft dagegen war vorn im Schiff – "vor dem Mast" – in größter Enge untergebracht, vor dem Besan-

dort in Hängematten, die man bei den Indianern der Karibik kennengelernt hatte. Natürlich sparten sie Platz, und dies war gewiss der Hauptgrund für ihre allgemeine Verbreitung bei allen seefahrenden Nationen, gleichwohl haftete dieser Form des Nachtlagers aber auch der Geschmack des Wilden und Unzivilisierten an, der die Zweiklassengesellschaft des Schiffes treffend charakterisierte. Die einzigen Betten an Bord befanden sich in den Offizierskajüten des Achterschiffes.

Auf der Naturseite des Schiffes lagen auch die Einrichtungen, die mit dem natürlichen Rhythmus der Zeit und der elementaren Lebensvorsorge verbunden sind. Dort war im Bugkastell – in der Back auf dem Vorschiff – die Kombüse mit dem Holzkohlegrill und der Feuerstelle unter dem Eintopfkesel, sowie dem Pasteten-Backofen für die Zubereitung der Nahrungsmittel untergebracht (getrennt nach Offizieren und Mannschaft, der große Brot-Backofen für die gesamte Besatzung stand auf dem Batteriedeck vor dem Großmast). Über der Kombüse stand in der Mitte auf der Kuhlseite



Der Heckprospekt des gleichen Schiffes mit den Elementen der architektonischen Gliederung: Fassade von zwei Geschossen zu fünf Achsen, im unteren Geschoss ein Erker, dessen Dach den Erscheinungsbalkon vor der Kapitänskajüte bildet. Rechts und links sieht man die Rückfassaden der auskragenden Seitentaschen. Oben das geschweifte Hackbord mit dem geflügelten königlichen Wappen, darüber die Krone, ganz oben schließlich die Hecklaternen. In der Brüstung des Erkers ist eine antikisierende Henkeltafel mit dem Namen des Schiffes angebracht. Den Pfosten der Fassade sind kanellierte Pilaster ionischer Ordnung vorgeblendet, in der Fassade stehen sie nach französischer Manier senkrecht, rechts und links vor den Seitentaschen sind sie symmetrisch zur Mittelachse hin geneigt. Pieper 2018.

des Backschotts der Glockenstuhl mit der Schiffsglocke, auf der die Stunden geschlagen und damit der naturgegebene Tagesablauf angekündigt wurde.

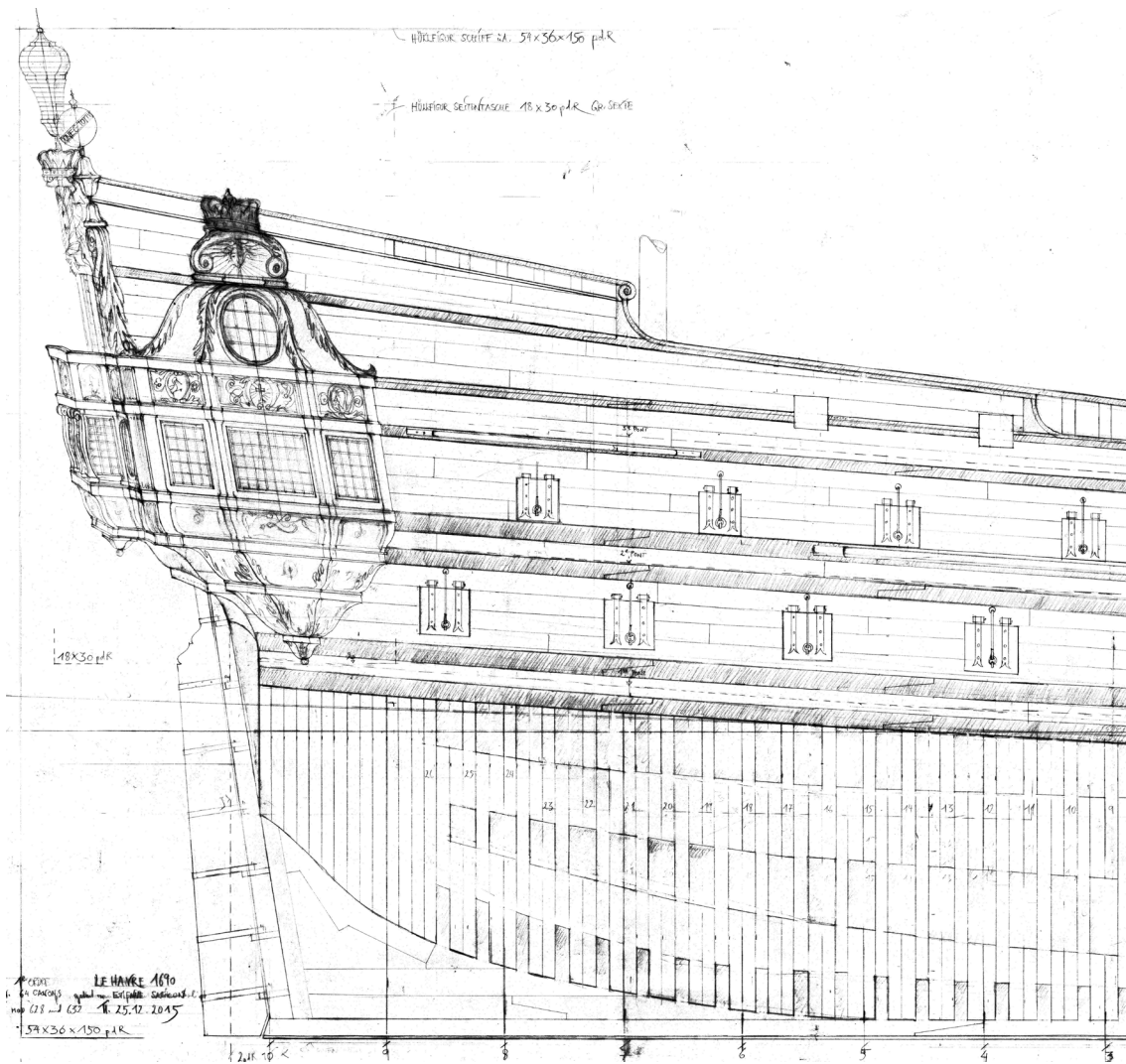
Im Vorschiff lagen auch die Bestrafungsorte bei Verstößen gegen die strenge Disziplin an Bord, die als Bruch mit den Regeln des Zusammenlebens und insoweit als Kulturverlust verstanden wurden, und deshalb hatten diese Einrichtung hier ihren Ort.

Seit frühester Zeit brachte die Schiffsarchitektur den kategorischen Gegensatz von Vor- und Achterschiff

dahingehend auf den Begriff, dass sie die Naturseite des Schiffes im Galion enden ließ. Dort auf dem Vorsteven war die Galionsfigur angebracht, eine Schreckfigur, die sich mit apotropäischer Gebärde den anrollenden Wogen zuwendete und dort schützend über der Tiefe schwebte, wo man die Meeresungeheuer und den Leviathan selbst hausen wusste. Bis zum Ende des 19. Jahrhunderts hat sich an dieser Tradition im Wesentlichen nichts geändert.

Das Heckkastell dagegen unterlag einem steten Wandel hin zu regelrechter Architektur, der in der Frühen Neuzeit erheblich an Dynamik gewann, bis etwa ab 1520 die *Architectura navalis* für die Achterschiffe die Formensprache der Herrschaftsarchitektur an Land übernahm. Ihre prägnanteste Ausprägung erfuhr der Gegensatz von Vor- und Achterschiff im Schiffbau des Barock, als die Kulturseite des Schiffes sich zu einem wahren Heckkastell entwickelte, das nicht mehr nur einfache Träger der herrschaftlichen Repräsentanz war, nicht länger nur als Präsentationsfläche der Herrschaftszeichen der höchsten Staatsgewalt diente, sondern das tatsächlich als herrschaftliche Architektur konzipiert wurde, die sich bis ins Detail an den Schlössern und Staatsbauten an Land orientierte. Diese repräsentierten dort als ortsfeste Bauten die Allgegenwart des absoluten Herrschers und sie führten dem Volke im ganzen Königreich sinnfällig vor Augen, dass die zivilisatorische Macht der Herrschaft bis in den letzten Winkel des Landes reichte. Die Schiffsarchitektur verfolgte das gleiche Ziel, wie die Herrschaftsbauten der Staatsarchitektur an Land, nunmehr allerdings buchstäblich vor aller Welt, ortsungebunden und mit schwimmenden Architekturen auf allen Sieben Meeren präsent, die dort den gleichen Anspruch absoluter Herrschaft erhoben, wie die königliche Architektur der Schlösser und Residenzen, nämlich die Zivilisationsgarantie gegenüber allen Formen des Chaos oder primitiven Verfassungen der gesellschaftlichen Organisation darzustellen.

Die Heckprospekte sind deshalb im Schiffbau des Absolutismus als mehr-



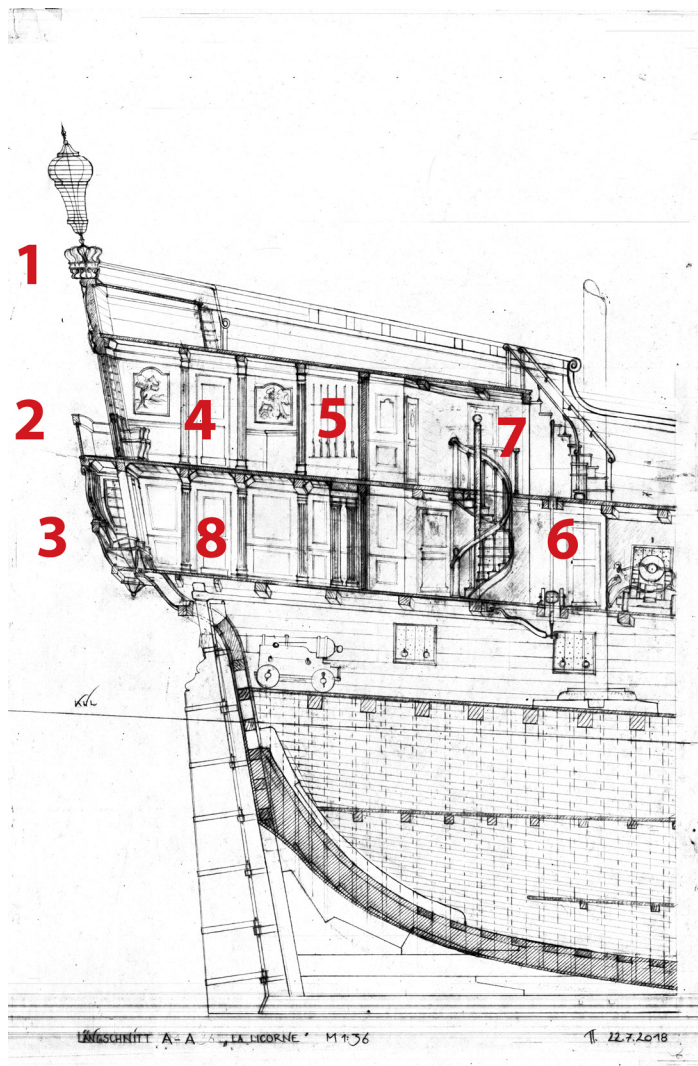
Oben das Heckkastell mit der Seitentasche der Steuerbordseite, die auf mit einer doppelt geschweiften Stützkonsole ruht, den oberen Abschluss bildet eine Glockenkuppel mit Okulusfenster. Die Pilastergliederung des Hauptgeschosses ist parallel zur Heckfassade nach achtern geneigt. Pieper 2015.

geschossige Architekturfassaden angelegt, mit Mittelrisalit und Erscheinungsbalkon, darüber ein Wappengiebel mit den königlichen Farben, Wappen und Devisen. Auch der dekorative Apparat ist ganz folgerichtig so konzipiert, dass er das Achterschiff im Geiste der Herrschaftsarchitektur an Land gebührend nobilitiert, mit den üblichen Imponier- und Überhöhungsformeln der Architektur, also mit Säulen, Architraven, Gesimsen und Wandfeldern in den klassischen Ordnungen. Die Architektur der Heckprospekte ist somit eine getreuliche Analogiebildung zu den Bauten der königlichen Präsenz im Staate, und in Anlehnung an die Mittel- und Seitenrisalite der klassischen Dreigliederung des französischen Schlossbaues greifen die Heckfassaden mit auskragenden Ausluchten beidseitig um das Heckkastell.

Dort sind kleinere, der Hauptfassade dienend beigegebene Nebenflügel angeordnet, die als sogenannte "Seitentaschen" (franz. "bouteilles", engl. "quarter-galleries") – wie Erker auskragend – auf die Bordwände gesetzt sind. Ihre Funktion ist absolut banal, sie beherbergen die Toiletten der Offiziere, aber ihre Architektur ist ausgesprochen repräsentativ. Sie dienen dazu, die Entblößung des Etat-major beim allzu menschlichen den Blicken zu entziehen, was ja nur allzu leicht die Autorität der Repräsentanten des Königs an Bord hätte gefährden können. Die Mannschaften dagegen verrichteten ihre Notdurft unter aller Augen auf offenen Aborts, die nebeneinander auf den Grätings des Galions aufgestellt waren, bei rauher See waren sie der Gischt in Wind und Wetter ausgesetzt.

Die Fassade der barocken Schiffe

Die Bestimmung der königlichen Schiffe zu Instrumenten der absolutistischen Repräsentanz findet darin ih-

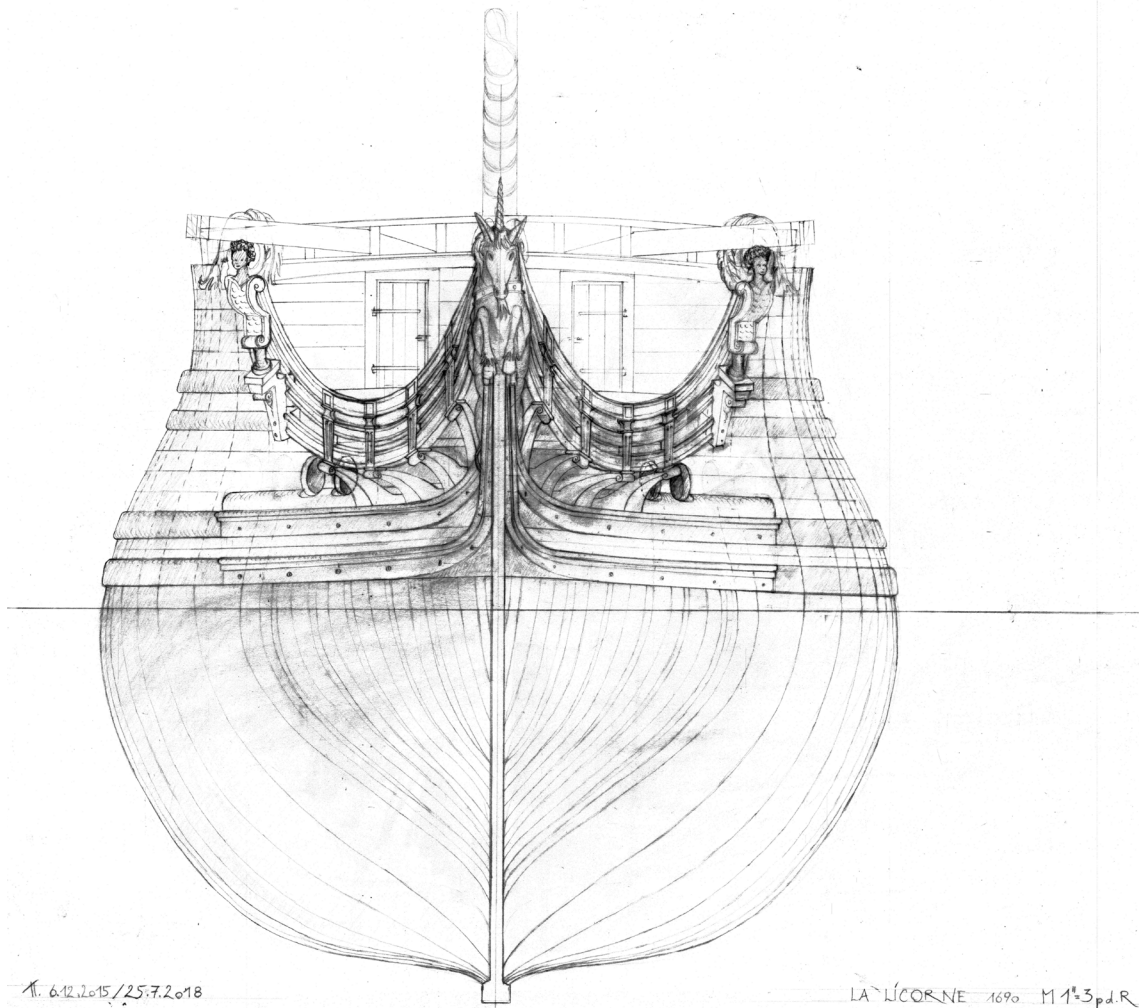


Längsschnitt durch das Achterkastell mit den Elementen, die das Heckkastell als die Kulturseite des Schiffes ausweisen: (1) Das Hackbord mit dem großen Flaggstock für die Königsfahne und den Hecklaternen, darunter der Fronton mit dem Königswappen und dem Hauptmotiv des Schiffsdekors, (2) Der Erscheinungsbalkon des Kapitäns, (3) Die untere Galerie mit der Inschriftentafel für den Schiffsnamen, innen im Erker die Sitzbank der Offiziere, (4) Die große Kajüte, (5) Waffenkammer, (6) Ruderstand mit Kompasshaus in dem zum Ehrenhof aufgeweiteten Vestibül vor den Quartieren des Stabes, (7) Repräsentative Haupttreppe, (8) Offiziersmesse mit den außen in den Seitentaschen angelagerten, die Privatheit sichernden Toiletten der Offiziere. Pieper 2018.

ren klarsten Ausdruck, dass das Achterschiff in ein herrschaftliches Architekturzitat verwandelt wird, das den sphärischen Schiffsrumpf kastellartig bekrönt, ihn am Heck mit einer veritablen Schaufassade abschließt und ihn seitlich mit ausladenden Nebenflügeln umgreift. Bezeichnenderweise ist es gerade die Architektur, die als Mutter der Künste zur Trägerin der königlichen Repräsentanz wird, und nicht ein malerisches oder bildhauerisches Programm, das dem Heckkastell lediglich aufmodelliert wäre, sondern die Struktur des Schiffes selbst vermittelt die Botschaften der Herr-

schaftsikonographie, sie selbst wird zum Bedeutungsträger. Diese dem Heck aufgesetzte Staatsarchitektur ist zwar, wie alle klassische Architektur, tendenziell euklidisch und orthogonal angelegt, aber sie passt sich der Dynamik des nach den Strömungsgesetzen konstruierten Schiffsrumpfes an. Die Tektonik der Architektur aus Stütze und Gebälk ist deshalb nach achtern verkippt und zur Mittelachse hin geneigt, die eigentlich orthogonalen Wandfelder mit Fenstern und Füllungen sind zu Rhomben gestaucht, und die trompenartigen Stützkonstruktionen, auf denen das Ganze ruht, werden zu Verwindungsformen ehemals achsensymmetrischer Rotationskörper umgebildet. Zugleich wird der architektonische Apparat der Schiffsfassaden verkleinert und der Deckshöhe der Schiffe angepasst, die mit ca. 2 m deutlich niedriger ist, als die Geschosshöhe der Herrschaftsbauten an Land. Dadurch werden auch die Bauglieder und Architekturelemente, insbesondere der Säulen, Pilaster und Architrave verkleinert, ihre Proportionen werden gestaucht. Während alle stützenden Elemente, auch die nur vorgeblendeten Pilaster, symmetrisch zur Mittelachse hin geneigt sind, werden die lastenden Bauglieder wie Architrav und Gebälk, die dem Verlauf der Decksbalken folgen, gekrümmt. Trotz der korrekten Supraposition mit der klassischen Abfolge von dorisch, ionisch und korinthisch sind die klassischen Ordnungen der Architektur im Schiffbau deshalb verfremdet, sie sind miniaturisiert, gekippt, gekrümmt und gestaucht. Aber selbst in diesen Verfremdungen bleiben die architektonischen Ausgangsformen noch klar ablesbar, und deshalb ist auch in der Verkippungsgeometrie der Heckfassaden die ursprüngliche Herrschaftsgestik der Architektur noch zu erkennen, die mit diesen kunstvollen Konstruktionen beschworen werden soll.

Die doppelte Zweckbestimmung der Schiffe als Wasserfahrzeug und als repräsentative Staatsarchitektur bedingt, dass im Schiffbau des Barock zwei unterschiedliche Geometrien aufeinanderstoßen, die euklidische der Architektur der Aufbauten und die sphärische des Schiffsrumpfes. Am Heck durchdringen sich beide Systeme und



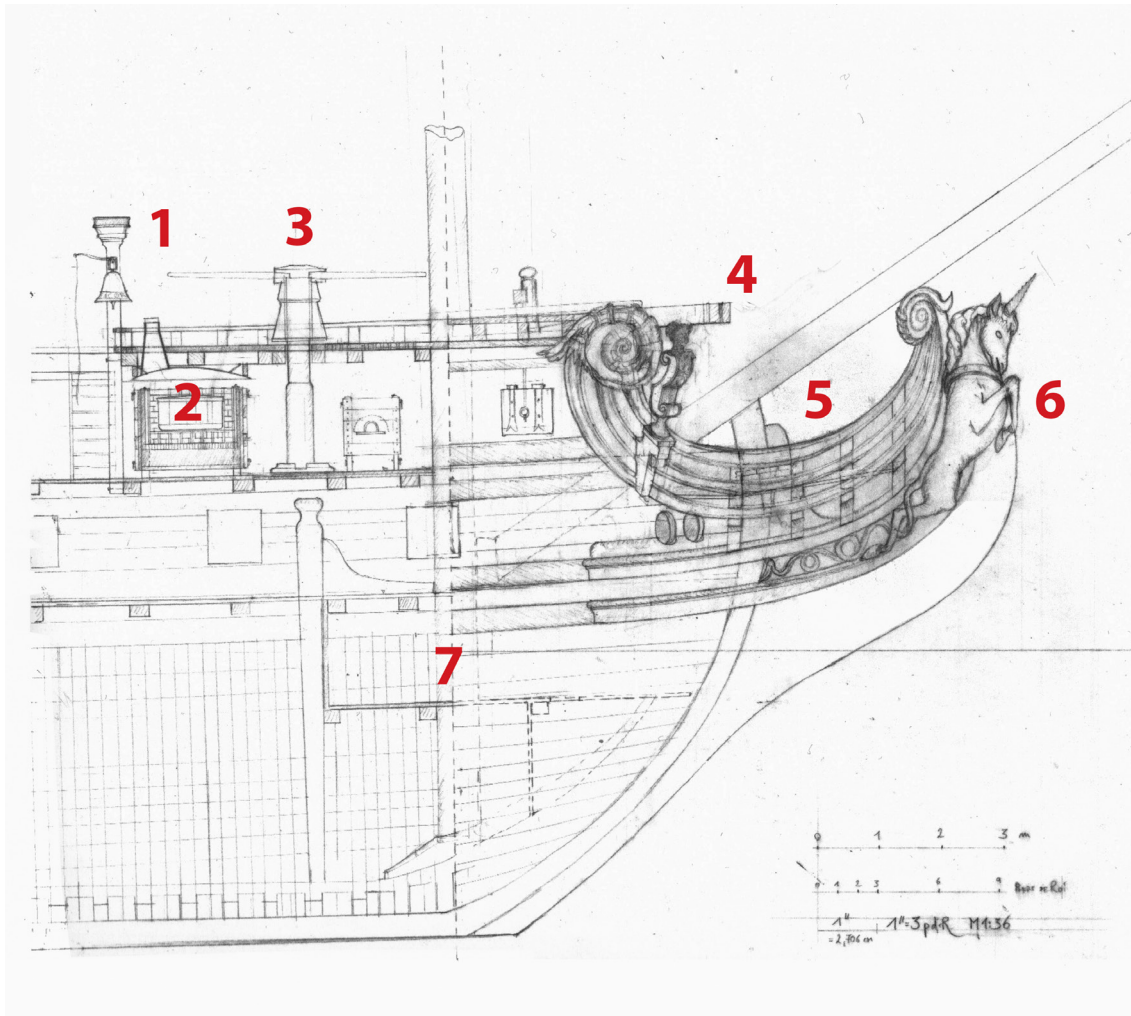
Bug und Galion der "La Licorne" mit der Galionsfigur in Vorderansicht. Pieper 2018.

die unterschiedlichen Bildungsgesetze, die dort unvermittelt aufeinandertreffen, stellen sowohl in geometrischer wie in konstruktiver Hinsicht eine besondere Herausforderung dar. Für den Schiffbaumeister gilt es, für diese Übergänge zimmermannsmäßige Konstruktionen zu entwickeln, die den sphärischen Rumpf handwerksgerecht in die orthogonal aufgebaute Architektur überführen. Der Architekt steht bei dem Entwurf der Heckarchitektur vor der Aufgabe, die architektonische Gliederung so weit der nicht-euklidischen Geometrie des Schiffsrumpfes anzunähern, dass die Architektur des Heckkastells nicht als ein nur aufgesetzter Fremdkörper erscheint, sondern integraler Teil des Schiffes ist, dass aber dennoch die im Grundsatz euklidische Tektonik und Typologie der Architektur ohne weiteres erkennbar bleiben. Gleichzeitig muss er der Eigengesetzlichkeit der Architektur gehorchen und dafür Sorge tragen, dass auch das Regelwerk der

klassischen Bauformenlehre in den Verfremdungen der Verkippungsgeometrie noch klar ablesbar bleibt.

Die Form des Schiffsrumpfes folgt den Strömungsgesetzen, die weniger wissenschaftlich erforscht wurden, als der hydrodynamischen Bildung der Fische und Amphibien abgeschaut sind, das Unterwasserschiff ist deshalb im Grunde zoomorph. Dieser prinzipiell zoomorphe Charakter des Schiffsrumpfes hat seinen Eingang auch in die Sprache der Schiffbauer gefunden, denn das Unterwasserschiff heißt das "lebende Werk", Bug- und Achterkastell, überhaupt alle architektonischen Aufbauten, werden dagegen das "tote Werk" genannt.

Als Wasserfahrzeug hat das Schiff eine ausgeprägte Vorderseite, den Bug, mit dem es sich vorwärts bewegt und fernen Küsten zustrebt. Aber die die architektonische Hierarchie von vorn und hinten, die bei der ortsfesten Architektur an Land unbedingt gilt, ist im Schiffbau auf den Kopf gestellt.

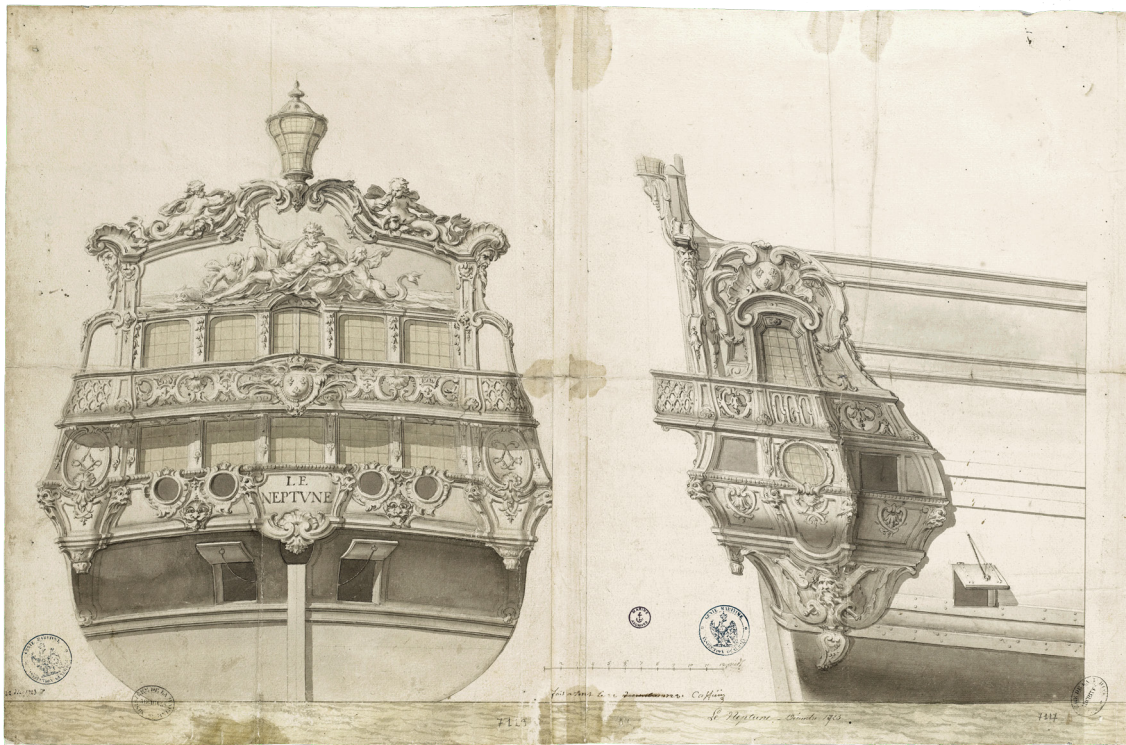


Schnitt durch das Vorschiff mit den Elementen, die es als Naturseite des Schiffes ausweisen: (1) Der Glockenstuhl mit der Schiffsglocke auf dem Frontschott der Back, auf der der von der Natur vorgegebene Tag- und Nachtwechsel im Stundentakt geschlagen wird. (2) Die Kombüse für die Zubereitung der Nahrung, die wichtigste Einrichtung der Daseinsvorsorge also. (3) Das kleine Gangspill zum Hieven schwerer Lasten. (4) Die Kranebalken zum Hieven des Ankers, deren Drückerkonsolen in Gestalt wilder Männer, fremder Rassen oder Fabelwesen gebildet sind. (5) Die offen auf den Grätings des Galions in der Gischt liegenden Toiletten der Mannschaft, die die Privatheit nicht respektieren. (6) Die Galionsfigur, – dem Schiffsnamen entsprechend ein See-Einhorn – eine Schreckfigur, die das Schiff vor den Mächten der Tiefe beschützen soll. (7) Die Straforte im Vorpiek, die "Löwengrube" (oben) und der Holzkohlenbunker (unten). Pieper 2018.

Üblicherweise ist bei allen Schöpfungen der Natur wie der Kunst gleichermaßen die Vorderseite die dominante, in der Architektur ist deshalb die Fassade Trägerin von Repräsentanz und Bedeutung, in genauer Analogie zum Aufbau des menschlichen Körpers und der Hierarchie seiner Teile. Die vitruvianischen Regeln der Architektur greifen diese im menschlichen Körperbau quasi gottgegebene Hierarchie in sinngemäßer Übertragung auf, die Fassade wird dabei als eine Analogie zum Gesicht vorgestellt, zu dem edelsten Körperteil also,

der Auskunft über Charakter, Bildung und Humanität einer Person geben kann.

Bei den Schiffen dagegen, die den Gegensatz von vorn und hinten zu einem Gegenüber von Kultur und Natur stilisieren, liegt alles Prestige auf der Heckfassade. Überhaupt gerät im Schiffbau die gesamte gewohnte Terminologie ins Wanken, sie erzeugt Ambivalenzen, die von der Schiffbaukunst geschickt aufgegriffen und im Dienste einer durchaus schillernden Ästhetik verfremdet, manchmal auch regelrecht übersteigert werden. Denn ein Vorn und Hinten gibt es beim Schiff nur so lange, wie es unterwegs ist und seinem Ziel zusteuert. Angekommen wird die Rückseite zur Vorderseite, und dies gilt sowohl für die am Kai der Zielhäfen vertäuten Schiffe, wie für die, die an fernen Küsten auf der Reede vor Anker liegen. Denn dort ist in aller Regel aus nautischen Gründen – um bei schlechtem Wetter anrollende Wogen abzureiten – der Bug



Die Heckfassade der "Le Neptune", eines Linienschiffes Dritten Ranges, gebaut 1723/24 in Brest. Die Bildprogramme der königlichen Schiffe sind in der Regel als bildliche Umschreibungen von tatsächlichen oder vermeintlichen Eigenschaften des Königs angelegt. Das Hauptthema ist im Relief des Fronton dargestellt, dort thront Neptun, der göttliche Beherrscher der Meere, in dessen Stellvertreterschaft der König seine überseeischen Missionen sah. Der Meeresgott ist umgeben von seinem maritimen Personal, muschelblasenden Tritonen und Delphinen, zwei von ihnen liegen auf dem gesprengten Giebel des Hackbords, das rechts und links in zwei tropischen Riesenmuscheln endet. Darunter sieht man die bärtigen Köpfe von zwei Wilden Männern, Repräsentanten barbarischer Völker, mit denen man an den fernen Küsten rechnete. Der Erscheinungsbalkon im Obergeschoss trägt das geflügelte Königswappen mit den Lilien, die Brüstung darunter trägt den wappenartig ausgearbeiteten Schild mit dem Namen des Schiffes, der von einer Muschel gestützt und an den oberen Ecken mit Meeresungeheuern besetzt ist. Auch die runden Geschütztpforten rechts und links sind von grotesken tropischen Muscheln eingefasst, zwischen denen Meeresgeister herauschauen. Die Rückseiten der Seitentaschen präsentieren ovale Medaillons, die die ineinander verschränkten Initialen des Königs tragen, den Buchstaben "L", der einmal orthografisch korrekt und einmal gespiegelt dargestellt ist. Service Historique de la Défense, Château de Vincennes D1 69, f° 55

der See und das Heck dem Land zu-
gekehrt, dies aber auch, um mit den
Herrschaftseemblemen ihrer reprä-
sentativen Heckfassaden die fremden
Fürsten "in partibus infidelium"
zu beeindrucken. Die Darstellungen
der Zeit, die die Entdeckerschiffe in
Sichtweite der tropischen Küste zeig-
en, sind meistens als eine vergleichende
Gegenüberstellung der reprä-
sentativen Heckfassaden und der
indigenen Architektur angelegt. In
den Illustrationen etwa zu der *America*
(Vierter Teil, 1594) oder der *India
orientalis* (Achter Teil, 1608) von
Theodor de Bry - fortgesetzt nach sei-
nem Tode 1598 von seiner Witwe Ka-

tharina und seinen beiden Söhnen
Johann Theodor und Johann Israel -
sieht man durchweg eine Architek-
tur schwimmender Paläste vor ärm-
lichen Hütten an Land.²

Schiffe in den Häfen dagegen werden
meistens mit dem Bug voran an der
Kaimauer vertäut und die nebenein-
ander liegenden Heckprospekte prä-
sentieren dann eine hölzerne Schauf-
assade vor der steinernen Wasserfront
der Stadt, eine Reihung von Heckpro-
spekten, die es im Hinblick auf archi-
tektonische Imposanz und herrschaft-
liche Pracht durchaus mit den Fassa-
den an Land aufnehmen kann. Zahl-
reiche Ansichten von Hafenstädten in
den großen Stichwerken der Zeit be-
legen dies auf eindrucksvoller Weise,
wie etwa das hier abgebildete Pano-
rama der Stadt Sevilla aus dem Jah-
re 1617, herausgegeben von Joannes
Janssonius in Amsterdam mit der
Überschrift: "*Qui non ha visto Sevillia
non ha vista maravilla*". Man sieht
die Heckfassaden³ der Schiffe auf
dem Guadalquivir als geschlossene
städtebauliche Fassadenfolge, als eine
zweite Stadtfassade vor den steiner-
nen Mauern der Stadt, die von den
großen städtebaulichen Kulissenar-
chitekturen des spanischen Handels
mit den amerikanischen Kolonien archi-
tektonisch hinterfangen wird und
diese dabei in der analogen und doch
grundlegend anderen Bautypologie



Der Heckprospekt der "Le Chameau", einer Fleute von 600 t, die 1717 in Brest vom Stapel lief; der Schiffsbaumeister war Etienne Hubac. Es wurde im Auftrag der französischen Ostindienkompanie als Versorgungsschiff gebaut. Ungeachtet seines orientalischen Namens war das Schiff ausschließlich auf der Nordatlantikroute unterwegs, mit Versorgungsgütern für die französischen Kolonien in Quebec und zurück mit Holztransporten für die Werft von Rochefort. 1725 ging es in der Mündung des Sankt-Lorenz-Flusses im Sturm verloren.

Schiffe der französischen Ostindienkompanie unterscheiden sich von denen der königlichen Flotte nicht allein durch ihre leichtere Bauweise und Bewaffnung, sondern auch durch die Systematik der Namensgebung. Diese enthalten oft exotische Anspielungen auf ihre fernöstlichen oder amerikanischen Ziele, die im Dekorationsprogramm der Architekturprospekte zur Darstellung gebracht werden. Ein gemeinsames Merkmal aller Schiffe der Ostindienkompanie ist die Form der Inschriftentafel mit dem Namen des Schiffes, die - wie bei der "Le Chameau" - nach dem Motiv tropischer Riesenschnecken gestaltet ist, oft sogar aus mehreren ineinander verschränkten Muscheln unterschiedlicher Größe. Das Bildprogramm des Schiffes, das das Blatt in zwei alternativen Entwürfen für die Steuerbord- und Backbordhälfte des Heckprospektes zeigt, kreist um das namengebende Kamel. Auf dem Hackbord ist das Tier in einigermaßen bizarren Hybriden aus florealen Füllhörnern und Kamelköpfen dargestellt. Die Backbordseite des fünfschichtigen Prospektes ist in zwei ganz durchfensterten Geschossen entworfen, für die Steuerbordseite gibt es eine Variante mit geschlossenem Obergeschoss. Im Fronton sieht man dort die hintere Hälfte eines Kamels, beladen mit den Schätzen des Orients, das unter den Säcken mit den Initialen der Ostindienkompanie förmlich zusammenzubrechen scheint. Die Inschriftenschnecke mit dem Schiffsnamen enthält ebenfalls ein orientalisches Motiv, dort sieht man einen männlichen Kopf mit Turban.

Service Historique de la Défense, Château de Vincennes 2G2, n° 423

der Schiffe auf dem Fluss wiederholt und zugleich verfremdet.

Architektonische Fassaden beherbergen in aller Regel zu ebener Erde die Eingänge in das Gebäudeinnere, in der Schiffsarchitektur dagegen kann dies in Höhe der Wasserlinie nicht der Fall

sein. Zwar gibt es auch in den Heckfassaden der Schiffe repräsentativ gerahmte Türen, diese führen jedoch nur zu den Erscheinungsbalkonen vor der großen Kajüte, ins Innere der Schiffe gelangt man von achtern jedoch nicht. Man betritt ein Schiff immer von der Seite her, meist über eine Treppe, die in die Bordwand eingelassen ist, vom 18. Jahrhundert an gibt es bei sehr großen Schiffen dort auch Türen, die auf das Batteriedeck führen. Aber anders als in der Herrschaftsarchitektur an Land fordern die Heckfassaden nicht zum Betreten oder gar zum zereemoniellen Einzug auf, die Schiffe verfügen also gar nicht über die appellativen Qualitäten, die der architektonische Apparat von Schlossportalen bemüht, auch wenn diese den Zutritt nur sehr eingeschränkt einem kleinen Kreis von Favoriten gewähren. Die Schiffe dagegen schließen ausnahmslos alle aus, ihre hölzernen Prachtfassaden am Heck, die hoch über dem Wasser schweben, präsentieren das irritierende Bild von Palästen, die im Grunde unnahbar sind.

In letzter Konsequenz ist diese Unnahbarkeit der Schiffe nichts anderes, als die pointierte Zuspitzung der institutionellen Unerreichbarkeit des absoluten Souveräns, den sie repräsentieren. Ihre Heckfassaden stehen für die Abgehobenheit und Unnahbarkeit des absoluten Herrschers als des eigentlichen "arcanum imperii", wie dies schon Machiavelli als das Wesensmerkmal des großen Fürsten charakterisiert hat.⁴

In den Häfen am Kai aufgereiht oder auf der Reede ankernd sind die unbetretbaren Heckfassaden der königlichen Schiffe eine Demonstration unnahbarer Herrschaft, des "arcanum imperii" des absoluten Staates. Mit der geordneten Reihung einer großen Zahl von waffenstarrten Schiffe ist zudem eine Verstärkung der militärischen und repräsentativen Bedeutung beabsichtigt, die schon jedem einzelnen Schiff eignet, die sich aber in der Masse und ihrer abgezirkelten Formation erheblich verstärkt. Dies ist ein Prinzip der herrschaftlichen Machtdemonstration, das schon in der Antike mit ihren regelmäßigen Heerschauen praktiziert wurde. In der frühen Neuzeit,⁵ wo die abgezirk-



Spanische Schiffe vor der Küste Brasiliens, Folio 13 im dritten Teil der "America" von Theodor de Bry (1594). Die Abbildung zeigt eine Episode aus den brasilianischen Abenteuern des Hans Staden, der 1549 an die brasilianische Küste in 28° südlicher Breite verschlagen wurde. Die repräsentative Architektur des spanischen Schiffes und seine technische Komplexität wird im Vordergrund durch Vergrößerung so hervorgehoben, dass sie zu einem Vergleich mit der primitiven Siedlung an Land geradezu einlädt. Die Imposanz der Heckarchitektur des Schiffes gegenüber den einfachen im Fünfeck aufgestellten Langhäusern ist ohne weiteres offensichtlich, ebenso wie die technische Überlegenheit der Galeone gegenüber den offenen Einbäumen der Indianer.²



Holländische Schiffe auf der Reede von Amboina um 1605, Tafel 16 aus de Bry's India Orientalis (Achter Teil, 1608). Die Abbildung zeigt den Hauptort der gleichnamigen Insel Amboina, das Zentrum des Handels mit Nelken und anderen Gewürzen der Molukken. Die Insel war seit 1513 portugiesisch, 1605 wurde sie von den Holländern eingenommen. Man sieht – offensichtlich nach diesem historischen Ereignis – sechs holländische Schiffe in einer Reihe, die im Hafen vor der inzwischen holländischen Stadt und Festung voll beflaggt vor Anker liegen. Das einzige Gegenüber an Land, das der repräsentativen Architektur der Schiffe Paroli bieten könnte, ist die Seefassade der Festung, die Stadt dahinter wirkt ausgesprochen prekär. Theodor de Bry / Auctore Gotardo Arthus Dantiscano: *India orientalis, Navigationes 5 ... a Iacobo Neccio [a Roelof Roelofs] ... a Johanne Hermanno de Bree ... a Cornelio Nicolai ... a Cornelio de Vena ... sub Stephano de Hagen ... in Indiam Orientalem ... Francofurti 1607/1608, Tafel XVI.*

kelte Geometrie zum ordnenden Prinzip schlechthin, oder wie man gesagt hat, gar zur "barocken Verhaltensnorm" wurde,⁶ übertrug man es auf alle militärischen Formen des öffentlichen Auftritts, vom einfachen Appell bis zur großen Parade. Jenseits der tatsächlichen militärischen Schlagkraft wird das "Spielzeug der Könige", wozu auch die Schiffe gehören, zur perfekten Darstellung der absolutistischen Staatsidee.

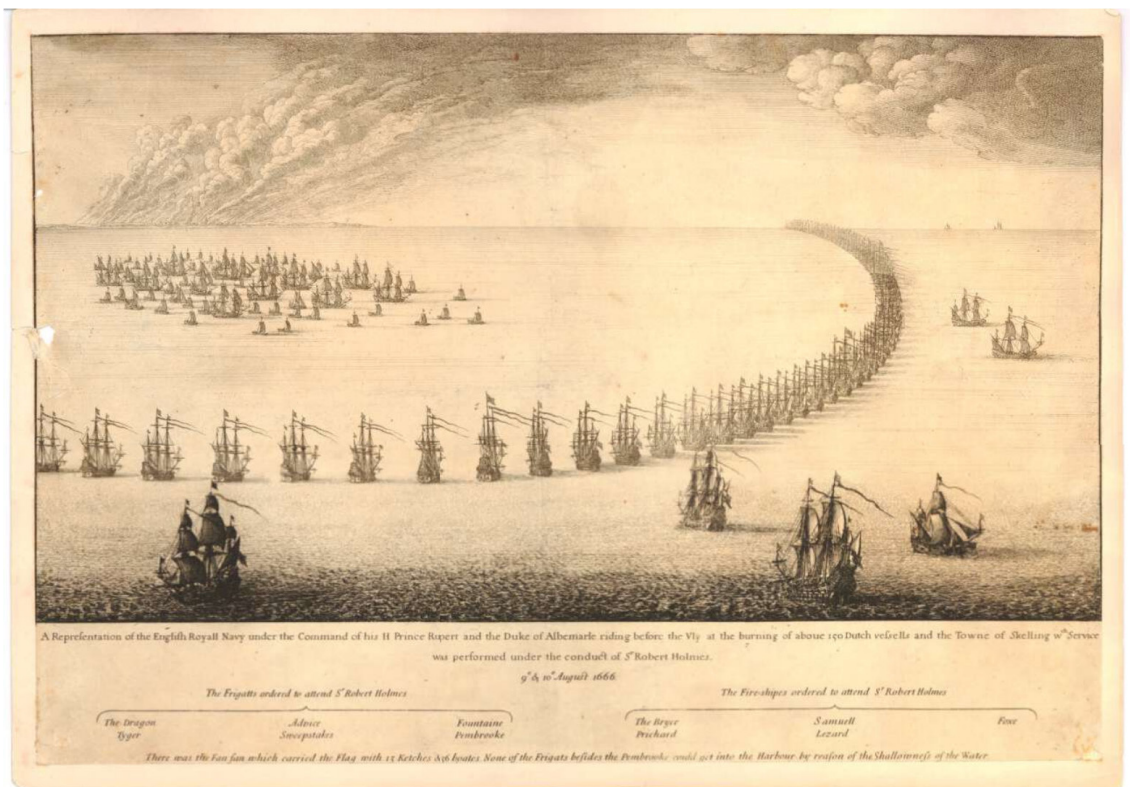
Das "arcanum imperii" der absoluten Herrschaft, das sich in der nautischen Macht und Unnahbarkeit der königlichen Flotte manifestiert, ist auch das Thema des Kupferstiches "A representation of the English Royall Navy [...] at the burning of above 150 Dutch vessels and the towne of Skelling [...] 9° & 10° August 1666", den Wenzel Hollar im gleichen Jahr als Huldigung an den regierenden König Charles II. veröffentlicht hat.⁷ Der Künstler war Royalist und im englischen Bürgerkrieg kämpfte er auf Seiten des Königs. Er kannte den König auch persönlich, denn 1642 gehörte er zu den Lehrern des Prince of Wales, des späteren Charles' II., dessen Staats- und Herrschaftsverständnis er gewiss teilte. Aus dieser Perspektive des kämpferischen Royalisten hat er die Royal Navy bei einer Operation in der Mündung des holländischen Vlie zwischen Terschelling und Vlieland dargestellt, die er zu einem grundsätzlichen Systemkonflikt zwischen dem absoluten Königtum der englischen Restauration und der republikanischen Verfassung der Generalstaaten stilisiert. Das Blatt zeigt eine Episode aus dem zweiten englisch-holländischen Krieg vom August 1666, als die Engländer vorübergehend die Kontrolle über die friesischen Küsten gewonnen hatten. Während die englische Hauptflotte vor der Insel Texel vor Anker lag, vernichtete eine Handvoll Fregatten, die in den seichten Küstengewässern der IJsselmündung noch eben operieren konnten, unter dem Kommando von Sir Robert Holmes die ungeschützt im Vlie ankernde holländische Ostseeflotte, etwa 150 kleinere Handelsschiffe.⁸ Danach zerstörten sie ein Depot der holländischen Ostindienkompanie und brandschatzten die Fischerdörfer auf der Insel Terschelling. Wegen des ablandigen Südost-



Die Wasserfront der Stadt Sevilla aus dem Jahre 1617, herausgegeben von Joannes Janssonius in Amsterdam mit der Überschrift: "Qui non ha vista Sevilla non ha vista maravilla". Man sieht die Heckfassaden der Schiffe auf dem Guadalquivir als geschlossene städtebauliche Fassadenfolge, als eine zweite Stadtfassade vor der steinernen Fassade der Stadt, die von den großen städtebaulichen Kulissenarchitekturen des spanischen Handels mit den amerikanischen Kolonien architektonisch hinterfangen wird und diese dabei in der analogen und doch grundlegend anderen Bautypologie der Schiffe auf dem Fluss wiederholt und zugleich verfremdet. Simon Frisius (Wynhoutsz de Vries). *Hispalis vulgo Sevilleiae urbis toto orbe celeberrimae hispaniaeque primariae*. Von Johannes Janssonius in Amsterdam 1617 auf vier Platten gedruckt (50,5 x 227,5 cm).³

windes war es auch den Fregatten zunächst nicht möglich, in die Mündung des Vlie hinein zu segeln, und Wenzel Hollars Blatt zeigt die englischen Fregatten mit gereiften Segeln auf günstigen Wind wartend, im weiten Rund aufgereiht, allerdings nicht vor Anker liegend. In der Mitte des genau abgezielten Schiffskreises sieht man die holländische Handelsflotte unter Segeln und auf der Flucht, nicht in repräsentativer Aufstellung von achtern, sondern alle Schiffe sind von der Steuerbordseite zu sehen. Am Horizont liegt das von englischen Landungstruppen in Brand gesetzte Terschelling, die dunklen Rauchwolken am Himmel deuten die Verwüstung und Brandschatzung der Fischerdörfer als göttliches Strafgericht.

Marinehistorikern hat dieses Blatt schon immer Rätsel aufgegeben, denn es zeigt eine Formation, die so nie existiert haben kann, denn die Schiffe liegen in perfekter Ordnung, aber die Segel sind nicht gesetzt und sie sind deshalb nicht manövrierfähig. Man sieht jedoch auch keine Ankerketten, die die Schiffe an ihrem Ort halten würden, ohne diese aber müssten sie wegen des starken Gegenwindes augenblicklich auseinander treiben. Dann verblüfft die Anzahl der englische Schiffe, man zählt im Bildausschnitt ungefähr 70 große Schiffe gleichen Typs, deutlich größer als die historisch verbürgten Fregatten, aber wegen des kleinen Maßstabes kann man nicht genau erkennen, ob es sich um Zwei- oder Dreidecker handelt. Es müssen aber deutlich mehr als 70 Schiffe sein, denn die Formation ist auf der linken Seite angeschnitten und rechts verliert sich die endlose Reihe hinter dem Horizont. So viele Schiffe hat es in der Regierungszeit Charles' II. nie gegeben, die Royal Navy bestand zu dieser Zeit aus 55 Linienschiffen ersten bis vierten Ranges, davon 26 Fregatten. Schließlich ist auch die Chronologie des historischen Ereignisses nicht korrekt dargestellt, denn Hol-



Kupferstich von Wenzel Hollar mit der Beischrift: "A representation of the English Royall Navy ...at the burning of above 150 Dutch vessels and the towne of Skelling ...9° & 10° August 1666". Dargestellt ist eine Episode aus dem zweiten englisch-holländischen Krieg vom August 1666, als die Engländer unter dem Kommando von Sir Robert Holmes die praktisch ungeschützt im Vliee ankernde holländische Ostseeflotte vernichtete, etwa 150 kleinere Handelsschiffe. Danach zerstörten sie ein Depot der holländischen Ostindienkompanie und brandschatzten die Fischerdörfer auf der Insel Terschelling.

Die Schiffe sind in perfekter Ordnung und in schier endloser Zahl halbkreisförmig - oder in Form eines gespiegelten "C" - bis an den Horizont aufgereiht. Eine solche Formation hat es historisch nie gegeben, da sich die Schiffe in dieser Aufstellung gegenseitig behindern würden, insbesondere könnten sie keine Breitseiten abfeuern. Das Blatt soll jedoch keine historische Situation wiedergeben, sondern es muss als eine symbolische Form der königlichen Macht verstanden werden. Denn die ineinander verschränkten Buchstaben "C" – einmal orthographisch korrekt, einmal gespiegelt – sind das dynastische Embleme des regierenden Königs, das "C" steht für Charles II. Die Flotte, die zum gespiegelten "C" aufgereiht ist, wird so ganz direkt mit dem regierenden König identifiziert, sie repräsentiert ihn quasi körperlich im Emblem und nicht nur über seine Wappen und Farben in den Heckprospekten der Schiffe.

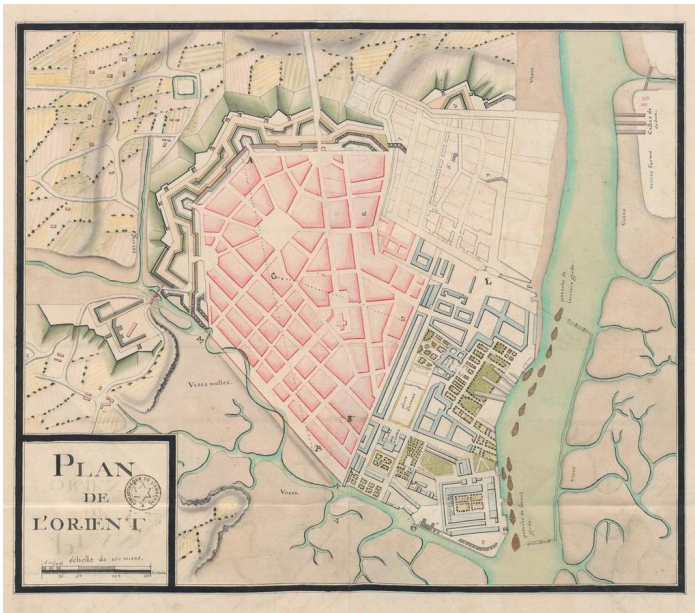
Eich, Wend (vgl. Anm. 9) S. 100-101.



Das "C" findet sich als Hoheitszeichen Charles' II. auf verschiedenen Münzen aus seiner Regierungszeit, hier auf der Rückseite der Half Groat (2 Pence) von 1677, auch dort ist es mit seinem Spiegelbild verschränkt. (<https://en.numista.com>, Juli 2020)

mes ließ zuerst die Handelsflotte zerstören, die man hier noch unter Segeln sieht, und erst danach befahl er die Brandschatzung der Insel, die im Bilde aber schon in Flammen steht. Für einen Kupferstich von Wenzel Hollar, der als Meister absoluter Genauigkeit gilt, sind diese Ungereimtheiten in der Tat sehr befremdlich.⁹

Aber in dem Blatt geht es eben nicht um eine historisch oder marinetaktisch korrekte Darstellung. Vielmehr charakterisiert es die Rolle der Royal Navy als Verkörperung der Unnahbarkeit der königlichen Majestät, als Symbol ihrer Macht und militärischen Stärke, schließlich auch als Werkzeug des göttlichen Strafgerichtes. Die Formation der Schiffe im Halbkreis, die es historisch weder als Schlacht- noch als Marschordnung gegeben hat, da sich die Schiffe in dieser Aufstellung gegenseitig behindern und insbesondere keine Breitseiten abfeuern können, soll keinem wirklichen Geschehen entsprechen, sondern sie muss als eine symbolische Form verstanden werden. Die Aufreihung der Schiffe im Crescent bringt die eigentliche Bedeutung der Flotte auf den Begriff, denn die ineinander verschränkten Buchstaben "C" – einmal orthographisch korrekt, einmal gespiegelt – sind das dynastische Embleme des regierenden Königs, ähnlich wie die inei-



Plan des 18. Jahrhunderts mit dem Grundriss der Stadt L'Orient in der Bretagne, die 1664 als Hafen und Werft der Ostindienkompanie angelegt wurde. Die drei fächerförmigen Hellingen der Werft - rechts am Fluss - werden wie ein Ehrenhof von einer Dreiflügelanlage umschlossen. Bibliothèque nationale de France.

städtische Figur, einen "Crescent", wie er in den urbanistischen Entwürfen der Zeit eben in Mode kommt. "Crescent" - "Halbmond" - meint im englischen Städtebau eine gekrümmte, in die Länge gezogene, meist konkav geschwungene Fassadenkontur, die eine große, oft parkartige Freifläche umschließt, manchmal auch einen städtischen Platz, ohne jedoch einen geometrisch exakt abgezeichneten Halbkreis zu bilden, wie ihn der kontinentale Barock bevorzugt. Ihre größten Triumphe feierte diese städtebauliche Großform in den Entwürfen von John Wood mit den Crescents von Bath im 18. Jahrhundert, wo die Fassaden nicht nur konkave, sondern auch konvexe Formen bilden. Die ersten Crescents sieht man jedoch schon einhundert Jahre früher in den Entwürfen für den Wiederaufbau von London nach dem großen Brand von 1666, sowohl bei Christopher Wren, vor allem aber bei John Evelyn. In den Erläuterungen zu seinem Aufbauplan, den er nur eine Woche nach dem Ende des Brandes am 13.9.1666 (jul.) dem König vorlegte, schreibt Evelyn über die städtischen Plätze dieses neuen Londons: "Nor should these be all of them square, but some of them oblong, circular and oval figures for their better grace and capacity."¹²

Wenzel Hollar's Stich mit der zum Crescent aufgereihten Royal Navy ist

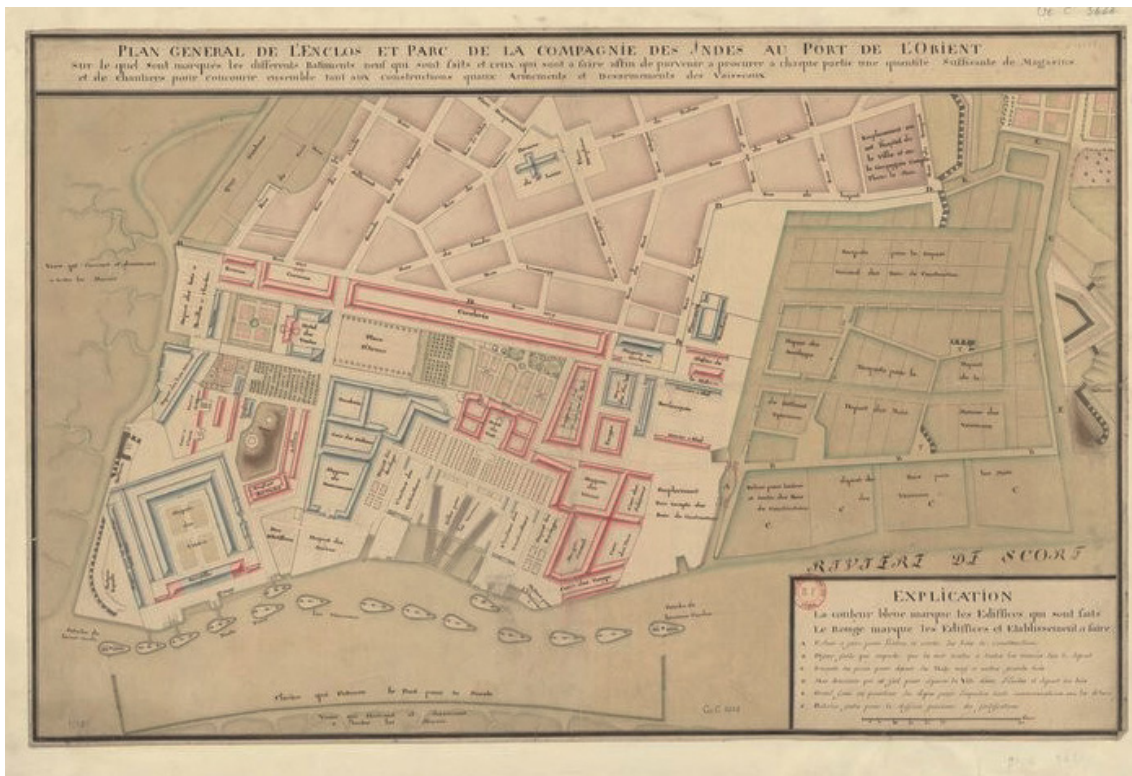
ebenfalls in der Geburtsstunde dieser städtebaulichen Großform entstanden. Dies ist gewiss kein Zufall, sondern der künstlerische Geist der Zeit weht hier mit Macht durch die unterschiedlichsten Gattungen der Kunst.

Die Rückseiten der Schiffe im barocken Städtebau

Die am Kai nebeneinander aufgereihten Heckfassaden der Schiffe sind zunächst aus einer logistischen Notwendigkeit der optimalen Nutzung der Hafenanlagen entstanden. Aber ihre quasi architektonische Anordnung in einer Reihenfassade mußte den Blick dafür schärfen, welche städtebaulichen Möglichkeiten in dieser verfremdenden Verdoppelung der steinernen Hafenvorderfront der Stadtarchitektur an Land durch die hölzernen Heckprospekte der Schiffe beschlossen lagen. Jedenfalls wird dieses Prinzip der unähnlichen Wiederholung der städtischen Fassade in den nebeneinander liegenden Schiffshecks zuerst um die Mitte des 17. Jahrhunderts systematisch und bewusst im Städtebau eingesetzt. In den neu gegründeten Planstädten, die unter Ludwig XIV. als Werften und Basen der Ostindienkompanie erbaut wurden, wird die Architektur der Stadt zur steinernen Fassung der hölzernen Prachtfassaden der Schiffe. Die erste Stadt, bei deren Anlage dieser städtebauliche Gedanke 1664 mit monumentaler Geste umgesetzt wurde, ist L'Orient in der südlichen Bretagne.

Die Compagnie des Indes Orientales war 1664 für den Handel mit Afrika, Indien, Südostasien und China mit königlichen Privilegien ausgestattet worden. Diese sahen nicht nur kaufmännische Unternehmungen vor, sondern auch das Recht auf militärische Operationen, Gründungen von Faktoreien und Handelsniederlassungen bis hin zum Erwerb größerer Territorien, verbunden mit eigentlich hoheitlichen Aufgaben, wie dem Aufbau staatlicher Strukturen, dem Recht Steuern zu erheben und im Namen des Königs, aber nach eigenem Ermessen, Politik zu betreiben.

Als Basis für diese weitgefassten – im Grunde staatlichen – Aufgaben wurden an der französischen Westkü-



L'Orient, Ausschnitt mit den Hellingen der Werft im Ehrenhof, der sich trichterförmig nach dem Vorbild von Versailles zum Corps de Logis hin in die Tiefe staffelt. Bibliothèque nationale de France.

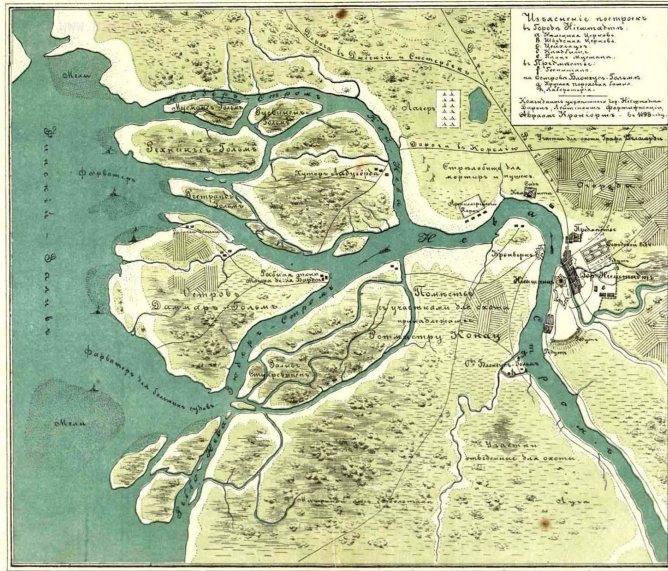
ste zwei Häfen angelegt, L'Orient und Rochefort, die mit allen notwendigen Einrichtungen für den Bau, die Ausrüstung und den Betrieb der Ostindienfahrer ausgestattet waren, sowie mit den Depots und Lagerhäusern, die der Handel mit dem Orient erforderte. Es ist bezeichnend für den herrschaftlichen Willen des Königs und Colberts, der die Ostindienkompanie ins Leben gerufen hatte, dass dafür keine bereits vorhandenen Häfen umgebaut wurden, sondern vollkommen neue Stadtanlagen gegründet wurden, die es erlaubten, das neue Herrschaftsinstrument der privaten Handelskompanien unter der Schirmherrschaft des Königs auch architektonisch angemessen zur Darstellung zu bringen.

Für die Stadt L'Orient wurde 1664 eine Halbinsel am Fluss Scorff im Mündungstrichter des Blavet in der Bretagne ausgewählt, die genügend Platz und ebenes Baugelände für die neue Stadt bot, zugleich aber auch gut zu verteidigen war. Auf der Landseite wurde die Halbinsel mit starken Befestigungen in der Vauban'schen Manier geschützt, die die drei Seiten eines regelmäßigen Achtecks bilden; das Stra-

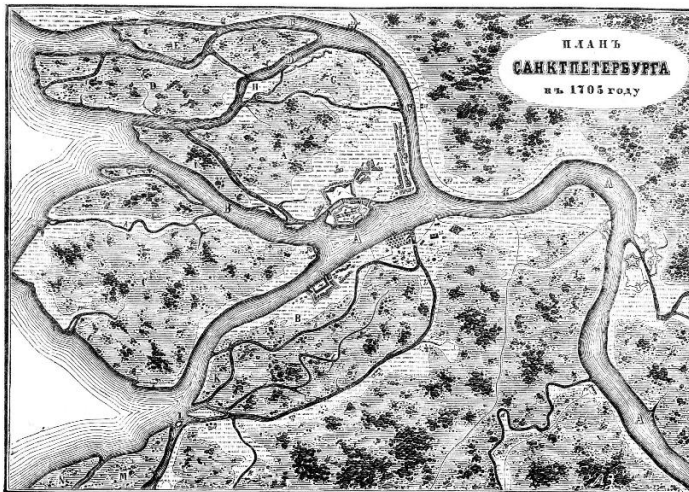
ßensystem in diesem Teil der Stadt ist radial um einen quadratischen Platz in der Mitte organisiert und daran schließt ein Schachbrettraster an, das allerdings eine von Norden kommende, schon vorhandene Landstraße mit einbeziehen musste und deshalb nicht ganz regelmäßig sein konnte.

Südlich der Bürgerstadt erstreckt sich am Ufer des Flusses die Werft mit den Lagerhäusern der Ostindienkompanie, die etwa eine Fläche von der halben Größe des Stadtgebietes einnimmt. Zwischen der Stadt und der Werft liegt die mehrere hundert Meter lange Seilerei, die das Quartier der Ostindienkompanie wie eine Mauer abschließt und tatsächlich auch durch ergänzende Kopfbauten bis an die Befestigungen herangeführt wird. Der Kern des Quartiers der Ostindienkompanie ist eine Mehrflügelanlage, die nach dem Vorbild von Versailles trichterförmig zum Hotel du Port in die Tiefe gestaffelt ist. Sie umschließt die Schiffbauplätze, deren Hellinge fächerförmig auf das Hafenbecken zu laufen. Davor liegen zu beiden Seiten die Kaimauern für die Schiffe, die wegen des großen Tiedenhubs mit beweglichen Landungsbrücken ausgestattet sind. Diese schlossartige Organisation der Hauptgebäude der Werft dient der großartigen architektonischen Inszenierung der Schiffsar-

Планъ мѣстности занимаемой нынѣ С-Петербургомъ, снятый въ 1698 году до завоеванія ея Петромъ Великимъ, съ показаніемъ существовавшихъ на ней шведскихъ-укрепленій



Этотъ планъ описанъ въ 1727 году въ ономъ шведскомъ картонѣ, составленъ М. Штерномъ въ 1727 году. Архитекторъ С. С. Шварцъ. С-Петербургъ, въ Мамъ 1878.



Планъ Петербурга въ 1705 году. Съ снимка, приложеннаго къ „Исторіи Петра Великаго“ Устрялова.

Lageplan von Sankt Petersburg auf drei Inseln im Mündungsdelta der Newa. Die Wassiljeski-Insel ist die größte des Archipels, vor ihrer Ostspitze, der Strelka, teilt sich der Fluss in seine beiden Hauptmündungsarme.

Пунин, Андрей Л., Санкт-Петербург в эпоху Петра Великого. Градостроительное развитие новой столицы России и стилевые особенности петровского барокко. Санкт-Петербург 2014, S. 185

chitektur, denn die gestaffelten Flügel umschließen auf drei Seiten die im Bau befindlichen Schiffe als das kostbarste Gut der Compagnie, sie machen den Sinn und Zweck der ganzen Anlage ohne weiteres augenfällig, indem sie die Schiffe wie Kunstwerke präsentieren. Die prachtvolle Architektur der Heckprospekte wird zum Exponat, die fächerförmige Anordnung der Hellinge zu einer zeremoniellen Inszenierung der Schiffsarchitektur,

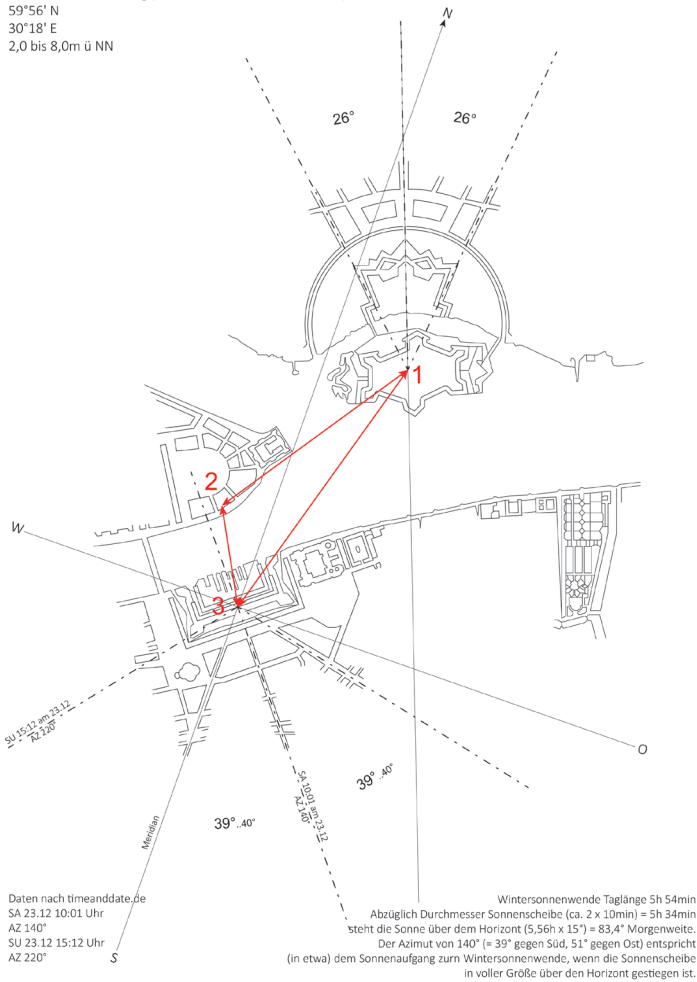
die die Herrschaftsikonographie der Heckfassaden wie auf dem höfischen Theater in einem kunstvollen Arrangement szenographisch aufreht.

Diese Raumtypen und Bauformen, die aus der französischen Herrschaftsarchitektur der Renaissance und des Barock ohne weiteres geläufig sind, erfahren in den Werftarchitekturen jedoch eine bezeichnende Umdeutung. Sie sind nicht, wie bei den Schlossbauten, eine Empfangsarchitektur für den zeremoniellen Einzug, sondern sie werden in den architektonischen Planungen für die königlichen Häfen und Werften so eingesetzt, dass sie den eigentlich rein funktionalen Gegenstand dieser Anlagen – den Bau der Schiffe – monumental fassen und überhöhen. Die im Bau befindlichen Schiffe liegen immer in der Mitte einer nobilitierenden Herrschaftsarchitektur, umrahmt von den schlossartig gestaffelten Flügeln einer Cour d'Honneur, wie in L'Orient, oder sie stehen wie Exponate aufgereiht vor repräsentativen Fassaden, wie in Rochefort. Die architektonische Absicht hinter diesen räumlichen Gesten ist unverkennbar, sie wird in unterschiedlichen Raumtypen und Bauformen realisiert, aber sie dient immer dem gleichen Zweck, nämlich die königlichen Schiffe als die weithin wirkenden Träger der Herrschaftsikonographie monumental zu inszenieren. Die Werften sind weit mehr als nur eine funktionale Einrichtung zum Bau der Schiffe, sie sind auch – und angesichts der großen architektonischen Gesten möchte man sagen: vor allem – ein Theater der Schaulust an den Schiffen und eine herrschaftliche Bühne zur Inszenierung der königlichen Macht.

Die beiden Seiten der Admiralität von Sankt Petersburg

Die städtebauliche Idee, die Rückseite der Schiffe als hölzerne Stadtfassade dem steinernen Prospekt der Stadtsilhouette vorzulagern, fand ihre vollkommenste Verwirklichung nicht im absolutistischen Frankreich, sondern weit im Osten Europas, bei der Anlage von Sankt Petersburg. Die Stadt wurde 1703 von Zar Peter I., dem Großen auf drei Inseln im Mündungsdelta der Newa angelegt. Dort teilt¹³ sich

Meridian St. Petersburg (durch den Turm der Admiralität)
 59°56' N
 30°18' E
 2,0 bis 8,0m ü NN



Die drei aufeinanderbezogenen Zentren von Sankt Petersburg: 1 Die Festung Sankt Peter und Paul mit der Grablege der Zarendynastie in der Peter-Pauls Kathedrale, auf die ein Fächer von drei Achsen fluchtet. 2 Das Akademieviertel auf der Halbinsel Strelka, mit der Kunstammer am Ufer der Newa gegenüber der Admiralität. 3 Das Palastufer mit der Dreiflügelanlage der Admiralität und der zur Newa hin gelegenen Werft. Davor der weit in die Stadt ausgreifende Trident der drei orientierten Achsen.

der Fluss kurz vor seiner Mündung ins Meer in drei große und viele kleine Mündungsarme, von denen die nördliche "Kleine Newa" für die seegängigen Schiffe der Zeit mit etwa 5 m Tiefgang schiffbar war. Vor der Teilung des Flusses, der dieser Stelle etwa 600 m breit ist, liegt vor dem Nordufer eine kleine Insel, auf der der Zar am 27.5. 1703 die Peter und Paul-Festung anlegen ließ. Diese Verteidigungsanlage ist ein von West nach Ost in die Länge gezogenes Achteck mit Herzbastionen und vorgelagerten Außenwerken, die die beiden Tore sichern. Auf dem Nordufer liegen weitere Bastionen, die das "Kronwerk" genannt werden. Im Zentrum der Festung liegt die Peter und Paul-Kathedrale, in der der Zar die Grablege seiner Dynastie, der Romanow, einrichten ließ.

Auf dem gegenüberliegenden südlichen "Palastufer" wurde nach den Plänen von Bartolomeo Rastrelli zwischen 1754 und 1762 der Winterpalast erbaut, der unter Katharina der Großen nach 1771 um die beiden Eremitagen erweitert wurde. Westlich davon liegt die Admiralität an der Kleinen Newa, die zwischen 1704 und 1711 als befestigte Werft erbaut wurde. 1727-1738 erhielt sie durch Ivan Korobov ihre heutige Gestalt, zwischen 1806 und 1823 wurde sie durch Andrejan Dmitrijewitsch Sacharow nochmals erweitert. Der dritte Nukleus der Stadt ist das Akademieviertel auf der gegenüberliegenden Spitze der Wassiljewski-Insel, der Strelka, entworfen von verschiedenen italienischen Architekten, darunter Giacomo Quarenghi und Domenico Trezzini, der von 1703 bis 1713 der Generalbaumeister des gesamten Projektes war.

Ursprünglich sollte die Stadt sich überwiegend auf der Wassiljewski-Insel ausdehnen. 1717 hatte der Zar den französischen Architekten Alexandre Leblond berufen, der dafür einen barocken Generalplan entwarf. Dieser sah ein gewaltiges, weit in die Vier Himmelsrichtungen ausgreifende Achsenkreuz vor, eine monumentale Steigerung des römischen Kar-do und Decumanus, dem ein ebenso monumentales Andreaskreuz hinterlegt war, das Symbol der russischen Orthodoxie wie auch der blau-weißen Fahne der Marine des Zaren. Dieser Plan musste jedoch aufgegeben werden, da die Wassiljewski-Insel zu häufig überschwemmt wurde. Der Siedlungsschwerpunkt verlagerte sich deshalb auf die südlichen Inseln und dadurch wurde die dort schon erbaute Admiralität zum eigentlichen Zentrum von Sankt Petersburg. 1737 wurde die "Kommission für die ordentliche Entwicklung der Stadt Sankt Petersburg" eingesetzt, die in kurzer Zeit einen neuen Generalplan vorlegte. Dieser sah die Anlage¹⁴ von zwei Dreisternen zu beiden Seiten der Newa vor, von denen der südliche auf den 72 m hohen Turm der Admiralität fluchtete, der nördliche auf die 139 Meter hohe Turmspitze der Peter und Paul-Kathedrale. Damit wurde Sankt Petersburg zu einer Stadt die vor allem über unendlich lange Fernsichten auf sehr hohe vergoldete Turmspitzen or-

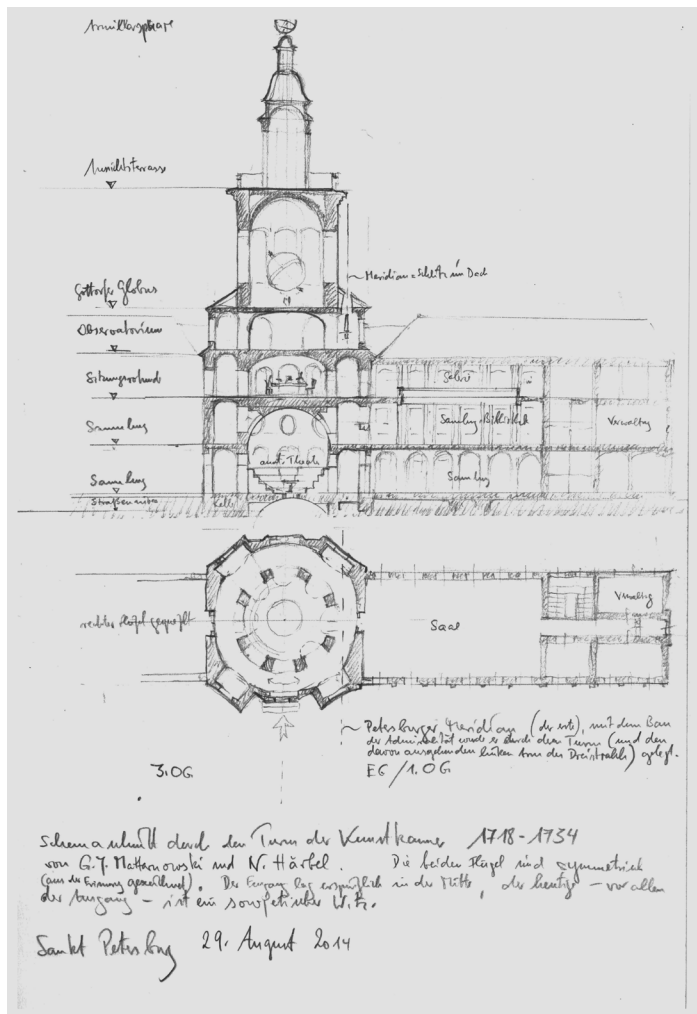


Oben: Fernblick auf die Peter und Pauls-Festung mit den vor dem dunklen Wolkenhimmel leuchtenden vergoldeten Dächern der Kathedrale, vom Palastufer aus gesehen. Foto: Pieper.

Unten: Die Kunstkammer, vom Fluss aus gesehen. Der langgestreckte Bau wurde von 1718 bis 1734 von Jürgen Mattarn erbaut, der als Assistent von Andreas Schlüters 1713 nach Sankt Petersburg kam. Foto: Pieper.

ganisiert ist, die entweder über die leere und an dieser Stelle sehr breite Wasserfläche der Neva führen, oder durch die dicht gebaute Stadt in den Sichtschneisen der beiden Dreisterne

des Fächerplanes; sie werden deshalb "Prospekte" genannt. Der südliche Arm des Dreisterns ist so ausgerichtet, dass der westliche Prospekt exakt in Nord-Süd-Richtung geführt wird, also mit dem Petersburger Meridian ($30^{\circ} 18' 8''$) zusammenfällt. Die mittlere Achse, die auch die "Große Perspektive" genannt wird ("Bolschaja Perspektivnaja Doroga"), führt mit einem Azimut von etwa 140° auf den Sonnenaufgangspunkt zur Winter-



Schnitt durch den Turm der Kunstkammer. Die symmetrisch angeordneten Seitenflügel der Kunstkammer, die die naturwissenschaftlichen und anthropologischen Sammlungen der Akademie beherbergen, umschließen in der Mitte einen achteckigen Turm, in dem in fünf Geschossen die Repräsentationsräume der Wissenschaften hierarchisch übereinander angeordnet sind. Ganz unten auf dem Eingangsniveau befindet sich ein kugelförmiges anatomisches Theater, das die Medizin als die Wissenschaft im Dienste des physischen Lebens vertritt. Darüber liegt die Sitzungsrotunde der gelehrten Gesellschaften, die über den Sammlungen rechts und links schwebt, auf denen ihre Forschungen aufbauen. Noch eine Etage höher, wo der Turm schon etwas schmaler wird, ist das astronomische Observatorium untergebracht. Ganz oben schließlich ist unter der Kuppel der Gottorfer Globus eingebaut, den der dänische König Friedrich dem Zaren geschenkt hatte, und welcher das in der Kunstkammer versammelte Wissen schließlich in die universale Ordnung von Welt und Kosmos einbindet. Pieper.

sonnenwende (10:01 Uhr am 23. Dezember).¹⁵

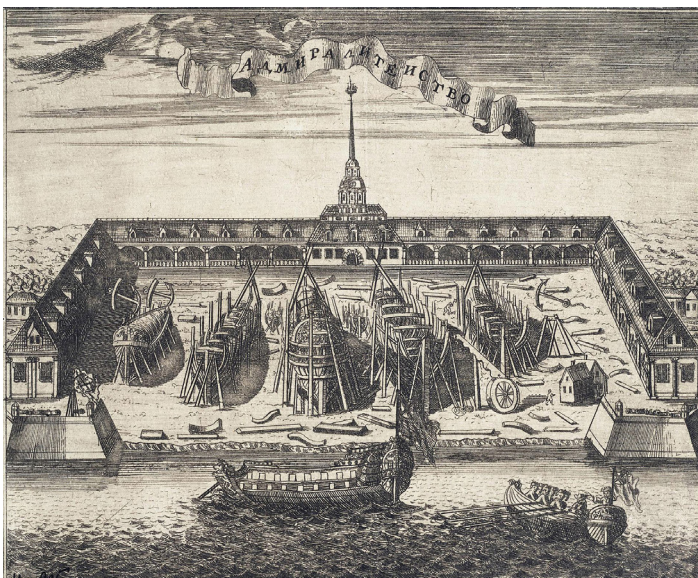
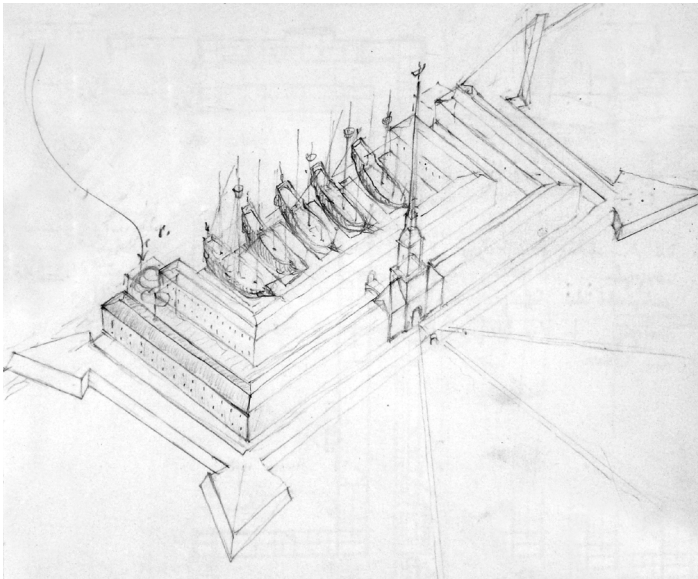
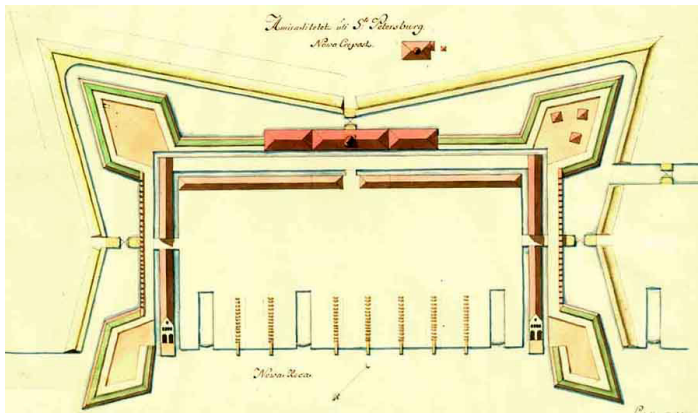
Der Dreh- und Angelpunkt dieses Systems ist die Admiralität. Sie wurde zwar als eine viereckige Festungsanlage mit Herzbastionen auf den Ecken angelegt, zugleich aber als Dreiflügelanlage, die einen Ehrenhof umschließt, und damit folgt sie getreulich der klassischen Typologie des barocken Schlossbaus. Die drei Flügel werden von parallel geführten zweigeschossigen Bauten gebildet, deren

längere Seite über 400 m misst. Sie beherbergen außen die Verwaltung der Admiralität, innen die Magazine und Werkstätten der Werft. Dazwischen liegt ein umlaufender Kanal, über den zu Schiff von der Nawa Material angeliefert werden konnte.

Auf der Stadtseite liegt der Torturm mit seiner 72 m hohen vergoldeten Turmspitze, die von einer Wetterfahne in Form der Silhouette einer Fregatte bekrönt ist, und dieses Wahrzeichen der Entstehung der Stadt sieht man von weither aus allen drei Prospekten.

Zur Wasserseite öffnet sich der Ehrenhof der Werft, der schlossartig die Hellingen der Schiffe umschließt. 5-6 Schiffe konnten hier gleichzeitig gebaut werden, sie wurden nach der französischen Stapellauftechnik mit dem Heck zum Wasser hin¹⁶ erbaut, so dass ihre Heckprospekte sich als die vierte Fassade der Admiralität präsentieren – eine städtische Fassade aus Holz, die mit dem Rhythmus der Heckprospekte die drei anderen wiederholt und zugleich hinter sinnig verfremdet, nicht zuletzt auch durch die ständigen Veränderungen, die das allmähliche Wachsen der Schiffe im Baufortschritt mit sich brachte.

Gegenüber auf der Strelka antworteten diesem lebendigen Prospekt die nicht minder prächtigen und beredamen Silhouetten der Akademien. In der Mitte der Wasserfront liegt die Kunstkammer, ein langgestreckter Bau, erbaut von 1718 bis 1734 von Jürgen Mattarn (später Georg Johann Mattarnovi), der als Assistent von Andreas Schlüter 1713 nach Sankt Petersburg gekommen war. Die symmetrisch angeordneten Seitenflügel, die die naturwissenschaftlichen und anthropologischen Sammlungen der Akademie beherbergen, umschließen in der Mitte einen achteckigen Turm, in dem in fünf Geschossen die Repräsentationsräume der Wissenschaften hierarchisch übereinander angeordnet sind. Ganz unten auf dem Eingangsniveau befindet sich ein kugelförmiges anatomisches Theater, das die Medizin als die Wissenschaft im Dienste des physischen Lebens vertritt. Darüber liegt die Sitzungsrotunde der gelehrten Gesellschaften,



Oben: Die Admiralität am Anfang des 17. Jahrhunderts mit den beiden U-förmigen Zeilen der Dreiflügelanlage, dazwischen der Versorgungskanal und im Ehrenhof die Werft mit im Bau befindlichen Schiffen, die an der Newa aufgereiht sind – der vierten hölzernen Palastfassade der Admiralität.

Mitte: Perspektivische Skizze der zweigeschossigen Baukörper der U-förmigen Dreiflügelanlage mit dem hoch aufragenden Torturm zur Stadt und dem zum Fluss hin offenen Ehrenhof, der die neuen Schiffe wie ein kostbare Exponate einfasst. Pieper Unten: Die Admiralität in den 1720er Jahren mit den Heckprospekten der im Bau befindlichen Schiffe.

die über den Sammlungen rechts und links schweben, aber dennoch auf dieses Wissen um die Vielfalt der materiellen und geistigen Kulturen der Erde angewiesen sind. Noch eine Etage höher ist das astronomische Observatorium untergebracht. Dort kann man mit einem Teleskop, das exakt auf dem ersten Meridian von Sankt Petersburg steht, die Gestirne in der Kulmination beobachten, denn zu diesem Zweck lässt sich im östlichen Kabinett das Dach öffnen. Dieses Detail bringt noch einmal die grandiose Idee des Ganzen auf den Begriff, die Mikroskopie der eigenen Forschung mit der Makroskopie der Wissenschaften insgesamt zu verbinden und das Eigene im Kontext der Vielfalt des Anderen zu verorten. Ganz oben schließlich ist unter der Kuppel der Gottdorfer Globus eingebaut, den der dänische König Friedrich dem Zaren geschenkt hatte, der das gesamte System der Petersburger Kunstammer abschließend in die universale Ordnung von Welt und Kosmos einbindet: Außen sieht man den terrestrischen Globus, das Bild der Erde, im begehbaren Inneren sitzt man in einem Himmelsglobus und betrachtet von der Erde aus – *in effigie* – den Fixsternhimmel. Auf der Spitze des Turmes schließlich ist eine vergoldete Armillarsphäre aufgesetzt, so stark vergrößert, dass sie über die Distanz der weiten Wasserfläche mit den beiden anderen Fluchtpunkten der Stadtfigur kommunizieren kann, mit dem goldenen Engel auf der Spitze des Turms der Peter und Paul-Kathedrale und der goldenen Fregatte auf der Spitze der Admiralität.

Diese ausgreifenden Blickbeziehungen über die leere Wasserfläche verbinden die drei Pole der neuen Stadt und offenbaren damit das Programm, das diesem Entwurf zugrundeliegt. Es proklamiert das Staatsverständnis des aufgeklärten Alleinherrschers, das hier dem Stadtraum hinterlegt wird, das humanistische Herrschaftsverständnis der Verpflichtung des Souveräns auf die Dialektik der *"arma et litterae"*¹⁷. Diese Verbindung ritterlicher Tugenden mit den *studia humanitatis*, die schon die römische Antike thematisiert hat, wird in der Staatslehre der Renaissance zu einem festen Topos. Ein frühes Zeugnis sind die Gespräche am Hof von Urbino, die Baldassar Ca-



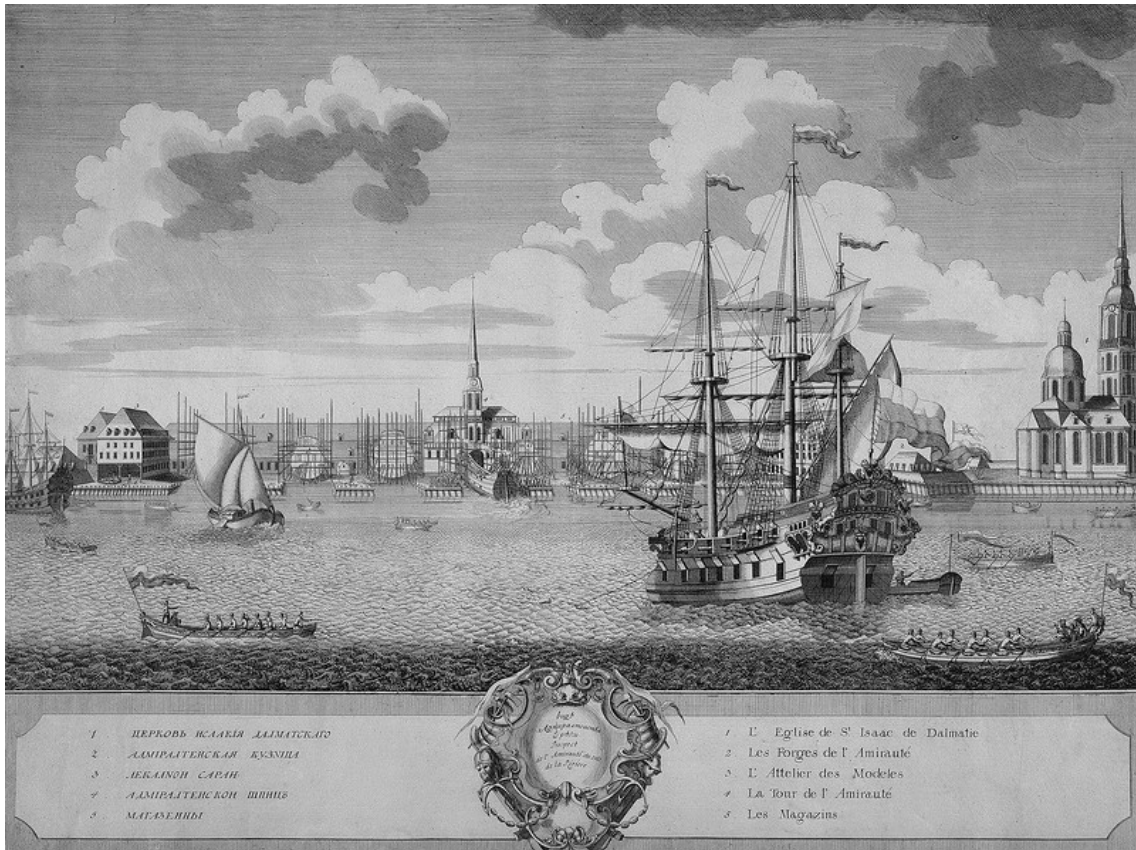
Die vergoldeten Objekte auf den Turmspitzen der drei wichtigsten Symbolbauten der Stadt des Zaren, die die Legitimität der Dynastie, ihre Wehrhaftigkeit und ihre Förderung der Künste und Wissenschaften repräsentieren: Die Fregatte auf der Admiralität, die Armillarsphäre auf der Kunstkammer und der Engel auf der Kathedrale. Fotos: Pieper:

stiglione in seinem *Cortegiano* literarisch verarbeitet hat. Die Charakteristik Franz I., die er dem Disputanten Iuliano de' Medici in den Mund legt, schildert den französischen Thronprätendenten "monsignor d'Angulem" als eine Herrschergestalt, die in den Waffen wie in den Künsten gleichermaßen bewandert ist, so dass sich mit ihm als Vorbild nach seiner Thronbesteigung die Hoffnung auftut, dass "selbst die Franzosen, die nur den Adel der Waffen kennen" und "die Künste verabscheuen" zu einem wahren Verständnis der Herrschaft in der Doppelrolle des Königs als Kriegsherr und kunstsinniger Friedensfürst finden werden.¹⁸

Die humanistische Herrschaftsformel der "arma et litterae" ist im Stadtraum von Sankt Petersburg durch die drei Institutionen präsent, die mit ihren vergoldeten Turmspitzen die weite Lagune der Newa wie Leuchttürme umstellen. Im Nordosten liegt die Festung Peter und Paul, ein Waffenort, aber zugleich auch die Grablege

der Zaren und damit für den absoluten Herrscher, der seine Macht und Idoneität durch Abstammung innehat, der Ursprungsort seiner dynastischen Legitimation. Im Süden neben dem Winterpalast als seiner Residenz liegt die Admiralität, der Waffenort zur See. Gegenüber im Nordwesten erhebt sich der Turm der Kunstkammern, das Herz der Akademien, das im Dreieck der herrschaftlichen Symbole im Stadtraum die "litterae" repräsentiert, deren Förderung der Souverän garantiert.

Der eigentliche Fokus dieses gesamten städtebaulichen Systems ist die Admiralität, weil sie allein mit ihren beiden Seiten - vorn und hinten - eine sinnfällige Beziehung zum Ganzen herstellt. Von ihrer Vorderseite ausgehend greift der Trident weit in den Stadtraum aus, umgekehrt fluchten seine Prospekte auf den Turm mit seinem gewaltigen Triumphtor, das, wie jedes Schlossportal, einladend und abweisend zugleich ist. Seine Achsen weisen auf die einzigen von der Natur vorgegebenen Orientierungspunkte im Raum, die mittlere auf den Sonnenaufgang zur Wintersonnenwende als dem wichtigsten Schlüsseltermin des Jahres, an dem die Sonne zurückkehrt und die Tage wieder länger wer-



Blick über die Newa auf die Admiralität mit dem Stapellauf eines Schiffes, das nach der französischen Methode mit dem Heck voran zu Wasser gelassen wird. Im Vordergrund ankert in der Mitte des Flusses eine Fregatte holländischer Bauweise.
www.nrfmir.ru

den. Die westliche fällt mit dem Meridian von Sankt Petersburg zusammen, mit der Nordrichtung im Achsenkreuz also, das die Kardinalpunkte der Himmelsrichtung verbindet und somit die kalendarisch vorgegebenen Ordnungsfigur im Raum schlechthin abgibt. Die Ausrichtung des Stadtplanes auf die Admiralität, die ja eine räumliche Unterordnung unter die Herrschaft der nautischen Macht bedeutet, vollzieht sich – das will diese Orientierung nach der Himmelsmechanik sagen – mit der unabänderlichen Notwendigkeit der Naturgesetze, so wie sie sich im Rhythmus der Jahres- und Tageszeiten manifestieren.

Die Rückseite der Admiralität, oder eben ihre Vorderseite zum Wasser, schlägt mit ihrer hölzernen vierten

Fassade der Schiffshecks einen ganz anderen Ton an. Sie weist auf das Meer, auf die jenseits im Westen liegenden Vorbildstaaten für die Reformen des Zaren, sie ist offen und mit den wachsenden Heckprospekten der Schiffe in ständiger Erneuerung begriffen, der Zukunft zugewandt. Vor allem aber blickt sie auf die Kunstammern gegenüber auf der Strelka, auf den Symbolort der Künste und Wissenschaften im Stadtraum von Sankt Petersburg. Fraglos ist dies die bedeutungsmächtigere Richtung im symbolischen Stadtgefüge der Zarenresidenz, gewichtiger als die ponderante Herrschaftsgestik des raumgreifenden Dreizacks. Und diese ambivalente Orientierung der Admiralität, deren offene Rückseite aus Holz die Botschaften der steinernen Vorderseite in geschickten Brechnungen relativiert, macht aus der städtebaulichen Figur von Sankt Petersburg ein Gesamtkunstwerk aus dem Geiste des aufgeklärten Absolutismus.

Anmerkungen:

1 Siehe dazu meine kürzlich erschienene Monographie: Jan Pieper: *Das barocke Schiffsheck als Architekturprospekt*.

Architectura Navalis im Zeitalter des höfischen Absolutismus. Aachen, Berlin 2019. Detaillierte Informationen / Leseprobe unter: www.geymueller.de/ info@geymueller.de

2 Theodor de Bry: *Americae pars quarta, sive, Insignis & admiranda historia de reperta primùm Occidentalis India à Christophoro Columbo anno M. CCCXCII*. Frankfurt 1594, Tafel XII.

- 3** Von diesem Stich gibt es viele verschiedene Ausgaben; die erste, hier abgedruckte wurde von Simon Frisius (Wynhoutsz de Vries) gestochen und 1617 von Johannes Janssonius in Amsterdam auf vier Platten gedruckt (50,5 x 227,5 cm). Der Originaltitel lautet "*Hispalis vulgo Seville urbis toto orbe celeberrimae hispaniaeque primariae*". Dazu: Simeon Posada, José Carlos: "De la cartografía española a las vistas de la ciudad de Sevilla en el siglo XVII". In: *Murillo y Sevilla (1618 - 2018), Conferencias en la Facultad de Geografía e Historia*. Sevilla 2018, S. 36, 37.
- 4** Niccolò Machiavelli: *Il Principe* (1532). Ital. u. dt., übersetzt und herausgegeben von Philipp Rippel. Stuttgart 1986, Kap. XXI, "Quod principem deceat ut egregius habeatur", S. 180: "E [...] tenendo sempre ferma nondimanco la maestà della dignità sua, perche questo non vuole mai mancare in cosa alcuna".
- 5** Hans Delbrück: *Geschichte der Kriegskunst im Rahmen der politischen Geschichte*. 4 Bände, Berlin 1900–1920. II. Band: *Das Altertum. Von den Perserkriegen bis Caesar*. Reprint Hamburg 2000, S. 337 und S. 615.
- 6** Henning Eichberg: "Geometrie als barocke Verhaltensnorm. Fortifikation und Exerziten". In: *Zeitschrift für historische Forschung* 4 (1977), S. 17–50.
- 7** British Museum Number 1869,0710.6.
- 8** Richard Ollard: *Man of War. Sir Robert Holmes and the Restoration Navy*. London 2001, S. 150 ff.
- 9** Lothar Eich, Johannes Wend: *Schiffe auf druckgraphischen Blättern*. Rostock 1980, S. 92.
- 10** Johann David Steingruber: *Architektonisches Alphabet: bestehend In Dreyssig Grund 10 u. Auff-Rissen dann Zwanzig Kaysserlich Koenigliche Chur und Hoher Fürsten Nahmen in Grund und Auff-Rissen ; nebst einer Erklärung über jed en Riss einer Vorrede und Dedicacion, Schwabach*. (Gedr. bei Johann Gottlieb Mizler) 1773. Vergilio Vercelloni: "Costruire a chiare lettere (da Goethe ai Pop)". In: *Psicon* 1976, n. 7 (Jahr III, April-Juni 1976), Florenz 1976, S. 97-106.
- 11** Ralph E. Giesey: "Cérémonial et puissance souveraine: France, XVe – XVIIIe siècles". In: Coll.: *Cahier des Annales* no 41 (1987). S. 123. Zum Ganzen siehe: Ernst Kantorowicz: *The King's Two Bodies. A Study in Mediaeval Political Theology*. Princeton 1957 (dt.: *Die zwei Körper des Königs. Eine Studie zur politischen Theologie des Mittelalters*).
- 12** Zitiert nach Evelyn's Manuscript in der Guildhall Library, London. In: Steen Eiler Rasmussen: *London the Unique City*. London (1934) 1967, S. 110.
- 13** Iurii Alekseevich Egorov: *The Architectural Planning of St. Petersburg*. Athens (Ohio) 1969; Hubert von Bechtolsheim: *Leningrad. Biographie einer Stadt*. München 1980.
- 14** Bechtolsheim (vgl. Anm. 13), S. 84.
- 15** Der Azimut des Sonnenaufgangs liegt zwischen dem 20. bis 27. Dezember praktisch unverändert bei 140°. Der Azimut des Sonnenaufgangs kann sich mit 141° auf den ersten Sonnenstrahl über dem Horizont beziehen, oder - wie heute astronomisch üblich - auf die Mitte der Sonnescheibe, dann beträgt der Winkel 140°, wenn man jedoch das komplette Auftauchen der Sonnescheibe über dem Horizont als Referenz nimmt ist der Azimutwinkel um ca 1° enger, also 139°.
- Dies ist der auf dem Stadtplan gemessene Wert. [https:// www.timeanddate.de/](https://www.timeanddate.de/) oder [https:// www.sonnenlauf.de](https://www.sonnenlauf.de), beide aufgerufen am 6.9.2014.
- 16** Fredrik Henrik af Chapman: *Architectura Navalis Mercatoria*. Nachdruck der Ausgabe Stockholm 1768, Rostock 1972, 3. Aufl. mit der deutschen Übersetzung des schwedischen *Tractat om Skepp-Byggeriet* von Julius Prömmel 1864, Pl. LXI: drei Methoden, wie man Schiffe vom Stapel lässt, S. 69.
- 17** August Buck: "*Arma et litterae*" - "*Waffen und Bildung*". *Zur Geschichte eines Topos*. Stuttgart 1992 (Sitzungsberichte der Wissenschaftlichen Gesellschaft an der Johann-Wolfgang-Goethe-Universität Frankfurt am Main / 28, 3). Brink, Claudia: *Arte et Marte. Kriegskunst und Kunstliebe im Herrscherbild des 15. und 16. Jahrhunderts in Italien*. München 2000. Kunstwissenschaftliche Schriften, Bd. 91.
- 18** Baldassar Castiglione: *Il libro del Cortegiano*. A cura di Giulio Carnazzi. Introduzione di Salvatore Battaglia (Collana I Classici n.611), Milano (1987) 2000, I, 42, S. 100 (erste Fassung geschrieben zwischen 1508 und 1516, nach Überarbeitungen gedruckt in Venedig 1528): "XLII. . . .Ma, oltre alla bontà, il vero e principal ornamento dell'animo in ciascuno penso io che siano le lettere, benché i Franzesi solamente conoscano la nobilità delle arme e tutto il resto nulla estimino; di modo che non solamente non apprezzano le lettere, ma le aborriscono". Weitere Stellen zum Thema "arma et litterae" ebd. II, 8; IV, 1.