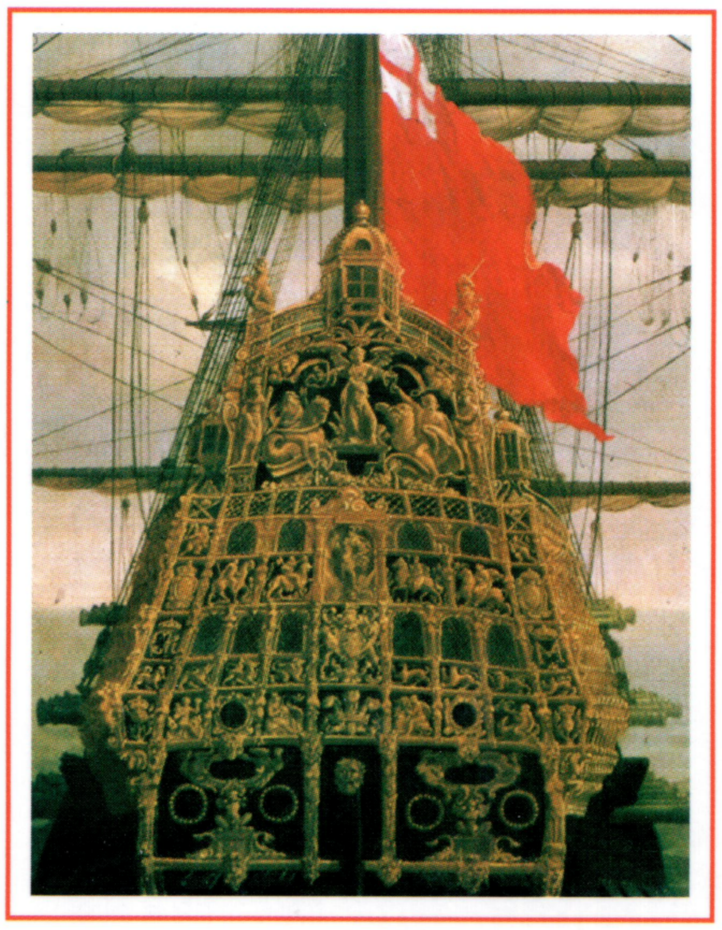


HENDRIK BUSMANN

SOVEREIGN OF THE SEAS



DIE SKULPTUREN DES BRITISCHEN KÖNIGSSCHIFFES VON 1637



CONVENT



Schriften des
Deutschen Schiffahrtsmuseums
Band 54

Hendrik Busmann

SOVEREIGN OF THE SEAS

Schriften des
Deutschen Schiffahrtsmuseums

Für das Deutsche Schiffahrtsmuseum
herausgegeben von Uwe Schnall

Band 54

Hendrik Busmann

SOVEREIGN OF THE SEAS

Die Skulpturen des britischen Königsschiffes von 1637



CONVENT

Autor, Redation und Verlag
danken dem Förderverein Deutsches Schiffahrtsmuseum e.V.
für seine großzügige Unterstützung

© 2002, Deutsches Schiffahrtsmuseum, Bremerhaven, und Convent Verlag, Hamburg
Redaktion: Dr. Uwe Schnall, Erik Hoops, M.A.
Umschlagentwurf: Peter Albers, Klaus Stiedenrod
Satz und Reproduktion: Stiedenrod GmbH, Wiefelstede
Druck: Druckerei Ditzen GmbH & Co. KG, Bremerhaven
Bindung: Gehring GmbH & Co. KG, Bielefeld
ISBN 3-934613-19-5

INHALT

VORWORT ... 9

I EINLEITUNG ... 11

II DIE GESCHICHTE DES SCHIFFES

Die Baugeschichte ... 19
Die Dienstzeit des Schiffes (mit Umbauten) ... 25

III DIE KÜNSTLER

Die Bildhauer John und Matthias Christmas ... 28
Der Dichter Thomas Heywood ... 30

IV ZEITGENÖSSISCHE DARSTELLUNGEN DES SCHIFFES

Vorbemerkungen ... 34

Bildquellen ... 34
1. Der »Bostoner Entwurf« ... 35
2. Der Stich von John Payne ... 39
3. Die »Morgan-Zeichnung« ... 46
4. Das Porträt mit Peter Pett ... 48
5. Kriegsrat 1673 ... 50
6. Rotterdamer Zeichnung ... 51
7. Canterbury-Zeichnung ... 53
8. Greenwich-Zeichnung 1675(?) ... 55
9. Gillingham-Panorama ... 55
10. Greenwich-Zeichnung 1685(?) ... 56
11. Greenwich-Seestück ... 58

Schriftquellen
1. Heywoods *True Description* ... 58
2. Sonstige Dokumente ... 62

V BESCHREIBUNG DES SKULPTURENSCHMUCKS

Vorbemerkungen ... 63

Allgemeine Anordnung der Skulpturen ... 64

Das Galion
1. Die Galionsfigur ... 66
2. Der Galionskorb ... 68
3. Skulpturen an einzelnen Bauteilen ... 73

Die Bordwände
1. Die Verzäunung ... 75
Aufbau und Gliederung *75* · Fußbordüre 77 · Unterer Fries 77 · Oberer Fries *81* · Hüttenfries *91*
2. Skulpturen an einzelnen Bauteilen ... 96

Die Schotten
1. Allgemeiner Aufbau ... 99
2. Das Frontschott der Back ... 100
3. Das Henneschott der Back ... 104
4. Das Schott der Schanz ... 104
5. Das Schott der Hütte ... 106
6. Das Schott der Obenhütte ... 107

Die Seitengalerien
1. Aufbau und Gliederung ... 108
2. Die Friese der unteren Galerie ... 111
3. Die Friese der oberen Galerie ... 117
4. Skulpturen an einzelnen Bauteilen ... 135
5. Das Dachwerk und seine Bekrönungen ... 137

Die Heckfassade
1. Aufbau und Gliederung ... 141
2. Die Große Gillung ... 142
3. Die Heckgalerien ... 145
Kleine Gillung *145* · Brüstungsfries und Fensterzone der unteren Galerie *148* · Obere Galerie *149*
4. Das Tafereel ... 154
5. Das Hackbord und die Bekrönung ... 158

Zusammenfassende Übersicht der Skulpturenverteilung ... 161

VI VORAUSSETZUNGEN ZUR INTERPRETATION

Vorbemerkungen ... 165

Kunst und Rhetorik ... 167

Von der Ideologie absolutistischen Königstums ... 169

Der politische Hintergrund ... 176

VII DIE DEUTUNG DES SKULPTURENPROGRAMMS

Vorbemerkungen ... 186

Der legitime Anspruch auf die Meeresherrschaft
(AB EDGARO QUATUOR MARIA VINDICO) ... 187

Kein echter Friede ohne überzeugenden Sieg
(EX BELLO PAX) ... 200

Wahre Fürstentugenden
(ARMA ET LITTERAE: EX UTROQUE CAESAR) ... 203

Strahlende Helden aus der Geschichte Britanniens
(COELUM BRITANNICUM) ... 215

Unterworfene dunkle Mächte
(... PERGE, DOMARE FEROS!) ... 230

Der Triumph des Friedensfürsten
(SEMPER BONA CAUSA TRIUMPHAT!) ... 238

1. Der Monarch als Weltherrscher ... 241
2. Das Licht der Welt ... 248
3. Der Segen der Götter ... 257

VIII SCHLUSSBETRACHTUNG ... 259

IX ANLAGEN

Abkürzungs- und Siglenverzeichnis ... 271

Literatur- und Quellenverzeichnis
1. Antike Quellen ... 273
2. Neuzeitliche Quellen ... 274
   Manuskripte *274* · Druckwerke *276*
3. Sekundärliteratur ... 280
4. Handbücher und Nachschlagewerke ... 286
5. Periodika ... 288

Glossar der nautischen Fachbegriffe ... 289

Zur Terminologie der Heckfassade und des Achterschiffes ... 301

Personenregister ... 305

Schiffsnamenregister ... 310

VORWORT

Diese Untersuchung ist das Ergebnis langjähriger Forschungsarbeit. Sie wurde 1998 von der Philosophischen Fakultät der Universität zu Köln als Inaugural-Dissertation zur Erlangung des Doktorgrades angenommen; (erster Referent: Prof. Dr. Joachim Gaus, zweiter Referent: Prof. Dr. Johannes Kunisch, Tag der mündlichen Prüfung: 20.11.1998).

Wie jedes umfangreichere Werk, das sich historischen Fragestellungen widmet, hätte der Traktat ohne die freundliche Hilfe zahlreicher Mitarbeiter von Museen, Archiven, Bibliotheken und anderen Institutionen unvollendet bleiben müssen. Ihnen allen möchte ich an dieser Stelle danken, auch wenn es nicht möglich ist, sie im einzelnen namentlich zu nennen.

Besonderer Dank gebührt jedoch meinem Doktorvater, Herrn Prof. Dr. Joachim Gaus, der über viele Jahre hinweg die Arbeit unermüdlich förderte und mir manch wertvollen Hinweis gab. Genannt werden muß auch Herr Michael S. Robinson, London (†), der mir Zugang zu den Schätzen des National Maritime Museums in Greenwich verschaffte und mich vorbehaltlos bei meinen Forschungen unterstützte. Meine Eltern ermöglichten mir durch ihre großzügige finanzielle Förderung die ungestörte, umfassende Beschäftigung mit der Materie. Last but not least war es dann Herr Dr. Uwe Schnall, Bremerhaven, der das Erscheinen der Dissertation in der vorliegenden Buchform entscheidend mitbestimmte und die dafür nötigen Mittel aus dem Fond des Deutschen Schiffahrtsmuseums zur Verfügung stellte. Ihnen allen danke ich von Herzen, denn sie haben wesentlich zum Gelingen des Werkes beigetragen.

Hendrik Busmann
Köln, im Frühjahr 2001

NON EST POTESTAS SVPER TERRAM
QVAE COMPARETVR EI.

Job 41,25
(Thomas Hobbes, Leviathan, 1651)

I

EINLEITUNG

Geschnitzte Figuren an hölzernen Schiffen haben seit jeher eine faszinierende Wirkung auf den Menschen ausgeübt. Ob man die Kanoes seefahrender Naturvölker, die Sonnenbarken Alt-Ägyptens, die Drachenboote der Wikinger oder die letzten, um die Wende zum 20. Jahrhundert entstandenen Frachtsegler betrachtet, stets geht von ihren Skulpturen ein gewisser Zauber aus. Er berührt uns auch heute noch eigentümlich, obwohl wir den Sinn und Zweck solcher Bildwerke längst nicht mehr ohne weiteres verstehen.

Was Umfang und Aufwand an derartigem figürlichen Schnitzwerk betrifft, so stellen im Rahmen der europäischen Schiffbaugeschichte die großen Segler des 17. und der ersten Hälfte des 18. Jahrhunderts, jener Epoche also, welche man kunsthistorisch dem Barock zuordnet, unbestritten den Höhepunkt dar. Dabei zeigten gerade die waffenstarrenden Kriegsschiffe eine besonders prachtvolle Ausstattung. Zu solchen Fahrzeugen gehörte auch die SOVEREIGN OF THE SEAS, deren Figurenschmuck Gegenstand der vorliegenden Untersuchung sein soll.

Welch außerordentlichen Rang dieser 1635-38 im Auftrag König Charles' I von Großbritannien erbaute Dreidecker einnahm, geht aus den Tagebuchaufzeichnungen des englischen Privatiers und Kunstkenners John Evelyn hervor. Er besuchte das Schiff im Juli 1641 und bemerkt dazu:

> The 19th we rod to Rochester, and having seene the Cathedrall, we went to Chatham to see the *Sovraigne*, a mo[n]strous Vessel so call'd, being for burthen, defense and ornament the richest that ever spread cloth before the Wind; and especialy for this remarkable, that her building cost his Majestie the affections of his Subjects, who quarreld with him for a trifle (as it was manag'd by some of his seacret Enemys, who made this an occasion) refusing to contribute either to their owne safety, or his glory.[1]

Diese Einschätzung muß zwar hinsichtlich der angeblichen politischen Auswirkungen des Schiffbaues mit einigem Vorbehalt betrachtet werden, doch ist sie, was den Dreidecker selbst angeht, trotz ihrer Superlative gewiß nicht übertrieben. Die SOVEREIGN OF THE SEAS war tatsächlich einer der größten und schwerstbewaffneten Segler ihrer Zeit.[2] Vor allem aber zeichnete sie sich durch ihren exorbitanten Reichtum an vergoldeten Skulpturen aus, der in solcher Fülle selbst im letzten Drittel des Jahrhunderts, als das Phänomen international seine Hochblüte erlebte, kaum je erreicht wurde (siehe beigelegte Falttafeln). In der englischen Schiffbaugeschichte spielte das Fahrzeug insofern eine Rolle, als es nicht nur spektakulär, sondern zudem hinsichtlich seiner Architektur, seiner Takelage und seiner Bewaffnung zukunftsweisend war. Deshalb, wie auch aufgrund seiner reichen Figurenausstattung, ist es bis heute recht bekannt, ja sogar berühmt.

Während die technischen Aspekte der SOVEREIGN verschiedentlich untersucht und in mehreren Publikationen diskutiert wurden[3], fand die künstlerische Ausstattung

1 Evelyn II, 30 (Vollständige bibliographische Angaben der abgekürzt zitierten Literatur im Anhang). Eine etwas abweichend (sc. royalistischer) formulierte Version findet sich in Evelyns *De vita propria* (Evelyn I, 22-23).

2 Zu den technischen Daten sowie einem Vergleich mit anderen großen Segelschiffen s. S. 22 u. 24 (Anm. 65).

3 Literaturangaben hierzu im Abschnitt über die Baugeschichte des Schiffes.

erstaunlicherweise kaum wissenschaftliche Beachtung.[4] Trotz der dominanten Rolle, die der Figurenschmuck im Erscheinungsbild des Dreideckers spielt, fehlen bisher Studien, welche sich ernsthaft mit dem Phänomen auseinandersetzen. Allerdings stellt die SOVEREIGN OF THE SEAS in dieser Beziehung keinen Einzelfall dar. Kaum ein Schiff des 17. oder 18. Jahrhunderts ist von kunsthistorischer Seite auf seine Skulpturenausstattung hin untersucht worden.[5] Dabei entstanden während jener Epoche Hunderte von größeren Seglern mit insgesamt wohl etlichen zehntausend Figuren. Das reiche Schnitzwerk der SOVEREIGN kann insofern als herausragendes, quasi prototypisches Beispiel für ein seinerzeit bedeutendes, aber noch weitgehend unerforschtes Phänomen gelten. Deshalb sollen hier zunächst einige prinzipielle Überlegungen zum Skulpturenschmuck an großen Seglern und insbesondere an Königsschiffen angestellt werden, bevor nähere Ausführungen zur SOVEREIGN OF THE SEAS folgen.

Der heutige Betrachter steht dem enormen künstlerischen Aufwand, durch den sich speziell die Schiffe der königlichen Flotten auszeichneten, weitgehend mit Unverständnis gegenüber. Die prachtvolle Ausstattung erstaunt vor allem deshalb, weil diese Segler von vornherein auch zum Einsatz im Seegefecht bestimmt waren.[6] Mithin stellt sich die Frage nach dem eigentlichen Sinn solcher Skulpturen. Welch kardinale Funktion mußten sie erfüllen, daß man an größeren Schiffen Hunderte von ihnen anbrachte, obwohl ihre Beschädigung oder gar Zerstörung während kriegerischer Einsätze abzusehen war? Was hatten die zahlreichen Bildmotive zu bedeuten? Welche Rolle spielten sie im Kontext des jeweiligen Gesamtwerks?

Wir neigen heute dazu, geschnitzte Figuren an Segelschiffen als schmückendes Beiwerk zu betrachten, als eine primär der Ästhetik dienende Zutat, welche die Funktionstüchtigkeit des Fahrzeugs keineswegs fördert, sie schlimmstenfalls sogar beeinträchtigt. Deshalb scheinen uns derartige Bildwerke gerade an Kriegsschiffen fehl am Platz zu sein. Indem wir aber diese, für unser rational-merkantilistisches Denken typische Auffassung unreflektiert auf das *Ancien Régime* übertragen, mithin an historische Gegebenheiten des 17. Jahrhunderts Maßstäbe der Gegenwart anlegen, verstellen wir uns jede Möglichkeit tieferer Einsicht in das zu untersuchende Genre. Offenbar kann nämlich weder das Schnitzwerk an Schiffen als ›Schmuck‹ im heutigen Sinne gelten, noch wäre es richtig, unseren Begriff von ›Kriegsschiff‹ ohne weiteres auf Segler der königlichen Flotten anzuwenden. Zwar spielten, wie noch zu zeigen sein wird, ästhetische Aspekte bei der Konzeption solcher Fahrzeuge durchaus eine wichtige Rolle, aber den Schlüssel zum Verständnis der Skulpturen liefern sie nicht.

Ein erster Zugang ergibt sich dagegen, wenn man die prachtvollen Segler, wie schon das Evelyn-Zitat nahelegt, als Repräsentationsmedien absolutistisch regierender Monarchen begreift. Große Seeschiffe haben nämlich kaum je ihre beeindruckende Wirkung auf Menschen verfehlt. Seit den frühen Hochkulturen der Antike gehörten sie nicht nur zu den mächtigsten und kompliziertesten Bauwerken, die aus Holz geschaffen wurden, sondern stellten zugleich ein wirtschaftliches und militärisches Machtpotential ersten Ranges dar. Folglich kam ihnen schon früh ein hoher Prestigewert zu, der sich mit dem von bedeutenden Bauwerken an Land durchaus vergleichen läßt. Es leuchtet daher ein, daß Herrscher und andere hochrangige Persönlichkeiten eines Staates neben Palästen und Sakralbauten auch ihre stolzen Schiffe mit erheblichem Aufwand künstlerisch ausstatten ließen, um ihren Machtanspruch und ihr Selbstverständnis sinnfällig vor Augen zu führen. Gegenüber der immobilen Architektur besaßen Wasserfahrzeuge zudem den Vorteil, daß sie den Ruhm des Eigners in alle Lande tragen konnten.

Besonders im Zeitalter des Absolutismus, als man den Monarchen als Stellvertreter Gottes auf Erden und omnipotenten Herrscher über die ganze Nation ansah, entstanden aus solchen Bedürfnissen prunkvolle Staatsschiffe. Jean-Baptiste Colbert, der Finanz- und Marineminister des französischen Königs Louis XIV, formulierte die damalige Auffassung recht deutlich, als er 1669 an den Marineintendanten von Toulon mit Bezug auf die dort auf Stapel liegenden großen Königsschiffe schrieb:

> Vous m'advouerez vous-même qu'il n'y a rien qui frappe tant les yeux ny quy marque tant la magnificence du Roy que de les [sc. die Schiffe] bien orner comme les plus beaux

4 Sowohl Callender 1930 als auch Young 1990 gehen nur am Rande auf die Skulpturen ein, da der jeweilige thematische Schwerpunkt ihrer Arbeiten an anderer Stelle liegt.

5 Eine Ausnahme bildet die schwedische WASA von 1628. Näheres dazu im weiteren Verlauf dieser Einleitung sowie in der Schlußbetrachtung.

6 Was diesbezüglich die SOVEREIGN OF THE SEAS betrifft, siehe S. 26f. sowie 184f.

qui ayent encore paru à la mer, et qu'il est de sa gloire de surpasser en ce point les autres nations.[7]

In den übrigen seefahrenden Staaten Europas dachte man darüber nicht anders. Denn das Bestreben des jeweiligen Landesherrn, Macht und Herrlichkeit an seinen Schiffen zum Ausdruck zu bringen und darin die anderen Nationen zu übertreffen, war allgemein verbreitet. So hatte sich seit dem Beginn des 17. Jahrhunderts die Ausstattung der größeren Fahrzeuge teils mit gemaltem, vornehmlich aber mit plastischem Figurenschmuck zu einem wesentlichen Aspekt des Baubetriebes auf den Marinewerften entwickelt. Vor allem die Flaggschiffe der Kriegsflotten wurden auf diese Weise zu einem bedeutenden Medium herrscherlicher Repräsentation und Prachtentfaltung. Die Fülle ihrer Skulpturen arrangierte man zu komplexen ikonographischen Programmen, deren Entwurf und Ausführung hochrangige Künstler übernahmen.

Alle diese Segler waren in ihrer Erscheinung einmalig und stellten als autonome Einheiten jeweils in sich geschlossene Kunstwerke dar. Kulturhistorisch ging ihre Funktion über die von Kriegsschiffen weit hinaus; vielmehr dienten sie der Manifestation königlicher Größe und Macht auf dem Meere, bildeten also spezifische Facetten im multimedialen Spektrum absolutistischer Herrscherrepräsentation.

Wenn auch die Verherrlichung des Potentaten den Hauptbeweggrund für die Skulpturenausstattung der Königsschiffe des 17. und 18. Jahrhunderts ausmachte, so zeigt doch die eingangs erwähnte allgemeine Verbreitung figürlicher Schnitzereien an seegehenden Fahrzeugen, daß es daneben offenbar noch andere, universal wirksame Ursachen gab, welche in dem hier interessierenden Kontext ebenfalls eine Rolle gespielt haben dürften. Die Ubiquität gewisser Motive, ihr regelmäßiges Vorkommen selbst an einfachen Seglern, deutet auf ursprüngliche, mit elementaren Bedürfnissen des Seemanns zusammenhängende Funktionen hin, deren Wurzeln bis zu den Anfängen der Seefahrt zurückreichen. Einige Gedanken hierzu mögen die Hintergründe etwas deutlicher machen.

Sobald der Mensch sich auf das Meer hinauswagte, mußte er mit seiner tiefsitzenden Angst vor den Naturgewalten fertigwerden. In der Unberechenbarkeit und erbarmungslosen Zerstörungswut der Elemente sah er unheimliche, ihrem Wesen nach übernatürliche Mächte am Werk, denen sein Schiff wie ein Spielball ausgeliefert war. Vor solch dämonischen Kräften suchte der Seefahrer sich auf mannigfache Weise zu schützen, indem er sie durch Opfergaben und Magie positiv beeinflußte. Nicht ohne Grund gilt sein Berufsstand bis heute als ausgesprochen abergläubisch.[8]

Das zentrale Bemühen des Seemanns richtete sich demgemäß auf das Wohl des Schiffes, jenes vertrauten, inmitten der unendlichen Weite des Ozeans schwimmenden Mikrokosmos, von dessen Bestand sein Leben abhing.[9] Angesichts der relativen Geborgenheit, die es ihm bot, und der Kraft, mit der es sich im Chaos des Sturms behauptete, entwickelte er ein starkes emotionales Verhältnis zu seinem Fahrzeug. Die komplexe, einem lebendigen Organismus vergleichbare Struktur des hölzernen Seglers, seine individuellen Eigenheiten, die Fügsamkeit oder der Widerwille, mit dem er dem Ruder gehorcht, sein Ächzen und Stöhnen in schwerem Wetter und viele weitere Besonderheiten ließen ihn dem Fahrensmann als lebendiges Wesen erscheinen. Er traute ihm eine eigene Persönlichkeit zu, gab ihm einen Namen und stellte ihn bei der Taufzeremonie anläßlich des Stapellaufs unter den Schutz segenspendender Mächte.

Schon früh fanden derartige Glaubensvorstellungen ihren Niederschlag in geschnitzten Bildwerken, die auf dem Schiff einen festen Platz erhielten. Es konnten Idole schützender Gottheiten, animistisch aufgefaßte Teile des Schiffes selbst oder auch speziell apotropäisch wirksame Figuren, Maskarone und Gegenstände sein. Sie wurden vorn oder achtern an gut sichtbarer Stelle bzw. an exponierten Bauteilen wie Vorsteven, Mast oder Ruder angebracht, um ihre Aufgabe optimal erfüllen zu können. Ihre Verwendung läßt sich in den unterschiedlichsten Kulturkreisen und für beinahe alle Epochen belegen.[10] Auch an

7 Aus einem Brief vom 14. 07. 1669. Paris, Archives Nationales, Fonds de la Marine. Hier zitiert nach Lagrange 1865/67, Bd. 19, 234.

8 Der Verfasser konnte das auf größeren Seglern noch selbst erleben. – An volkskundlichen Arbeiten zu diesem Thema, die sich allerdings meist auf das 19. und frühe 20. Jahrhundert konzentrieren, seien genannt: Bassett 1885, Gerndt 1971, Heims 1965, Henningsen 1961, Schmidt 1962, Wossidlo 1969.

9 Zum schicksalhaften Verhältnis zwischen Mensch, Schiff und Meer und seiner elementaren Symbolik näheres bei Blumenberg 1979.

10 Einen guten Überblick gibt Hansen 1966, 86-130. Die dort angeführten Beispiele reichen von den Nilbarken Alt-Ägyptens bis zu den Windjammern des 20. Jahrhunderts und schließen auch Fahrzeuge exotischer Völker mit ein. Im einzelnen siehe: Wachsmuth 1967, Hornell 1943, Fournier 1643, 44; Gyraldus 1580, 586-590; sowie etliche kürzere Artikel in *The Mariner's Mirror*: **1** (1911), 157. 188. 219. 284; **3** (1913), 126; **4** (1914), 211. 283; **5** (1919), 59; **18** (1932), 205. 327; **35** (1949), 43-46; **41** (1955), 334; **42** (1956), 231.

den prunkvollen Staatsschiffen der Barockzeit fehlte diese Art von Skulpturen nicht. Auf welche Weise sie mit dem herrscherbezogenen Figurenprogramm verquickt waren, wird die vorliegende Untersuchung zeigen.

Die hiermit angesprochene Gattung, zu der unter anderem Galionsfiguren, geschnitzte Ruderköpfe und ähnliche Skulpturen gehören, ist von schiffahrtshistorischer bzw. ethnologischer Seite durchaus als Forschungsgegenstand erkannt worden. Es gibt recht vielversprechende Ansätze, Verbreitung, Wesen und Funktion solcher Bildwerke aufzuklären, wenngleich eine erschöpfende Untersuchung zu dem Thema bis heute aussteht.[11] Die gemeinhin benutzte Methode, einzelne Skulpturentypen (in der Regel Galionsfiguren) oder bestimmte figurengeschmückte Bauteile entwicklungsgeschichtlich zu behandeln und auf solche Weise ein ganzes Spektrum verschiedener Erscheinungsformen zu präsentieren, hilft im vorliegenden Fall allerdings kaum weiter. Die großen Königsschiffe des 17. und 18. Jahrhunderts mit ihren aufwendigen ikonographischen Programmen bedürfen vielmehr einer Würdigung als jeweils eigenständige, komplexe Kunstwerke. Denn sie sind eher aus den Denkgewohnheiten und der Weltanschauung ihrer Zeit zu verstehen, als durch stilkritische Vergleiche mit anderen Seglern.

Insofern sollte man erwarten, daß die Kunstwissenschaft ihnen entsprechende Aufmerksamkeit widmete, zumal sie, was ihren Rang sowie ihre künstlerische Ausstattung angeht, Schlössern und Kathedralen jener Epoche fraglos zur Seite gestellt werden können.[12] Wie bereits erwähnt, ist jedoch das Gegenteil der Fall. Kaum je haben sich Kunsthistoriker dieses Themas angenommen. Am ehesten kommt der Gegenstand noch in Künstlermonographien zur Sprache, wenn die betreffenden Bildhauer oder Designer in diesem Metier tätig waren.[13] Studien, die Schiffe mit ihrem Figurenprogramm als autonome Kunstwerke behandeln, sind dagegen – mit einer Ausnahme – noch nicht vorgelegt worden.

Dieser eine Fall betrifft die WASA, das Regalschiff König Gustavs II Adolf von Schweden, das 1628 auf seiner eben begonnenen Jungfernfahrt im Stockholmer Hafen sank und 1961 wieder gehoben wurde. Ihre großartige Skulpturenausstattung hat sich weitgehend erhalten und wurde nach langwierigen Restaurierungs- bzw. Rekonstruktionsarbeiten von Hans Soop ausführlich publiziert.[14]

Daß keines der zahlreichen anderen Schiffe jener Epoche von kunsthistorischer Seite eine entsprechende Würdigung erfuhr, hat offenbar mehrere Gründe. In erster Linie liegt es zweifellos am mangelnden originalen Anschauungsmaterial; denn die WASA blieb bis heute das einzige Fahrzeug ihrer Art, das mehr oder weniger vollständig auf uns gekommen ist. Im übrigen konnten von den vielen tausend Figuren, die im 17. und 18. Jahrhundert für Segelschiffe entstanden, nur verschwindend geringe Reste bewahrt werden; und deren Herkunft, ursprünglicher Zweck und ikonographischer Kontext liegen meist im Dunkeln.[15] Im Gegensatz nämlich zu sakraler und profaner Holzplastik an Land, die im Schutz von Gebäuden oft etliche Jahrhunderte nahezu unbeschädigt überdauerte, wurden figürliche Schnitzereien an Schiffen, da sie ständig Wind und Wetter ausgesetzt waren, selten älter als die Fahrzeuge selbst.[16] Manches Stück mag, wenn es bei seiner Ausmusterung noch leidlich erhalten war, an einem Neubau wiederverwendet worden sein; anderes gelangte ins Marinearsenal oder diente in Hafenkneipen als dekorative Staffage, bis es

11 Neben den eben (Anm. 10) erwähnten Arbeiten seien (in Auswahl) genannt: L.G. Carr Laughton: *Old Ship Figure-Heads & Sterns*, 1925 (ein trotz mancher Mängel immer noch grundlegendes Werk); Peter Norton: *Ship's Figureheads*, 1976; G.R. Kruissink: *Scheepssier*, 1977; Hanne Poulsen: *Danish Figureheads*, 1977; Hans Jürgen Hansen: *Galionsfiguren*, 1979; Giancarlo Costa: *Die hölzernen Engel*, 1980; Phil. N. Thomas: *British Figurehead and Ship Carvers*, 1995. Letztgenanntes Werk zeichnet sich durch eine Fülle von bisher unbekanntem Material aus, läßt es aber leider bisweilen an der nötigen quellenkritischen Sorgfalt mangeln.

12 Zeitgenossen zogen solche Vergleiche des öfteren: Peter Mundy beispielsweise stellte 1636 die damals noch im Bau befindliche SOVEREIGN OF THE SEAS der St. Pauls Kathedrale von London als ebenbürtiges Kunstwerk gegenüber (Mundy, 17). Joseph Furttenbach spricht von den großen Seglern als den »*Wasser-Palläst*« [Furttenbach 1629, fol.): (iii^{r}], und in der *Hydrographie* des Georges Fournier wird ein französisches Königsschiff als »*Chateau mouvant*« bzw. »*Palais du Nérée*« gepriesen (Fournier 1643, Taf. gg. S. 15). Abgesehen davon zeigt auch die frequente Bezeichnung »*Architectura navalis*« in den zeitgenössischen maritimen Publikationen, daß man den Schiffbau durchaus als Analogon zur Architektur an Land betrachtete. Furttenbach (l.c.) plädiert sogar dafür, ihm wegen des großen Nutzens, den die Schiffahrt den Menschen bringt, die »*Prärogativa*« gegenüber der »*Architectura civilis*« und der »*Architectura militaris*« einzuräumen.

13 Das betrifft vor allem die in Frankreich wirkenden Künstler Pierre Puget, Jean I. Berain, Charles Lebrun, Philippe Caffieri und Jean-Baptiste de la Rose. Als eine der wenigen Arbeiten, die in diesem Zusammenhang etwas näher auf den Skulpturenschmuck der Schiffe eingehen, sei der Aufsatz von Herding 1966 genannt.

14 Hans Soop: *The Power and the Glory. – The Sculptures of the Warship Wasa*. Stockholm 1986. Ein Vorab-Bericht desselben Autors erschien bereits 1978 unter dem Titel: *Regalskeppet Wasa, Skulpturer*. (deutsch: *Kriegsschiff Wasa, Skulpturen*. Oldenburg und Hamburg 1979). Zur Rekonstruktion des ganzen Schiffes siehe die vom Statens Sjöhistoriska Museum Stockholm 1970 herausgegebenen Rißzeichnungen sowie Björn Landström: *Regalskeppet Vasan från början till slutet*. Stockholm 1980. Wolfram zu Mondfeld: *Wasa, Schwedisches Regalschiff von 1628*. (München 1981) zeigt sich in wesentlichen Teilen als Plagiat von Landströms Buch.

15 Vgl. Hansen 1979, 9-10.

16 In der Regel mußten die Schiffe der Marine alle zwanzig bis dreißig Jahre grunderneuert werden, wobei sie oft auch eine neue Skulpturenausstattung erhielten. Vgl. dazu Fox 1980.

schließlich zerfiel und als Brennholz endete. Die wenigen Exemplare, die – allen widrigen Umständen zum Trotz – den Weg in Seefahrtsmuseen fanden, eignen sich als isolierte Fragmente jedenfalls kaum dazu, einen Eindruck von dem tatsächlichen Erscheinungsbild der großen Staatsschiffe des 17. Jahrhunderts zu vermitteln.

Was dagegen die landläufige Vorstellung von maritimem Skulpturenschmuck entscheidend prägt, sind die zahlreichen Galionsfiguren des 19. Jahrhunderts, deren Gros von vergleichsweise bescheidenen Handelsfahrzeugen stammt. Ihre überwiegend biedere Machart und oft grellbunte Fassung tragen nicht wenig dazu bei, daß man das ganze Genre in der Regel als mehr oder minder anspruchslose Volkskunst einstuft und von Seiten der Kunstwissenschaft beinahe vollständig ignoriert.

Erheblich begünstigt, vielleicht sogar erst hervorgerufen, wird solch abwertende Pauschalisierung allerdings durch die weit verbreitete Unkenntnis auf schiffbauhistorischem Gebiet – ein Faktum, das neben dem Mangel an originalen Skulpturen ebenfalls für das Fehlen von einschlägigen Untersuchungen zum Figurenschmuck großer Staatsschiffe verantwortlich zu sein scheint. Denn derartige Arbeiten erfordern umso mehr Vertrautheit mit der Materie, je ungünstiger die Quellenlage beschaffen ist. Weil nun die betreffenden Kunstwerke in so gut wie allen Fällen nicht mehr existieren, müssen jegliche Informationen zur ursprünglichen Ausstattung der Schiffe aus zeitgenössischen Darstellungen gewonnen werden. Hierbei aber wirkt sich die Fremdheit, mit der Kunsthistoriker gemeinhin dem Seewesen und insbesondere der Architektur großer Segelschiffe gegenüberstehen, besonders nachteilig aus. Sie hemmt nicht nur die systematische Erschließung der zahlreichen, oft weit verstreuten Quellen, sondern verhindert auch deren sachgerechte Auswertung.

Darüber hinaus ergeben sich ernsthafte Schwierigkeiten, den Figurenschmuck historischer Segler in angemessener Weise zu beschreiben, wenn Grundkenntnisse auf dem Gebiet der zeitgenössischen Schiffbaukunst fehlen.[17] Da die Skulpturen wie Bauplastik in unmittelbarer Verbindung mit ihrem Träger stehen, wird ihre Funktion oft erst durch die Konstruktion des Schiffsgebäudes verständlich.[18] Doch die »Architectura navalis« des 17. Jahrhunderts ist ein ausgesprochenes Spezialgebiet und der Zugang aufgrund der Komplexität der Materie recht schwierig. Schon die Erarbeitung einer klaren, widerspruchsfreien Terminologie wirft etliche Probleme auf. So wird verständlich, daß sich kaum jemand diesem Studium unterzieht, wenn er sich nicht, über den Aspekt der künstlerischen Ausstattung der Fahrzeuge hinaus, auch sonst für die Segler jener Epoche interessiert.

Wer aber als Liebhaber mit historischen Segelschiffen und ihrer Entwicklungsgeschichte bereits vertraut ist, dem fällt es leichter, die notwendigen Kenntnisse zu ergänzen und eine tragfähige Grundlage für speziellere Untersuchungen zu schaffen. Wird dann auf breiter Basis nach lohnendem Quellenmaterial recherchiert, so zeigt sich bald, daß eine relativ große Zahl von kontemporären Darstellungen erhalten blieb, die in ihrer Gesamtheit ein detailliertes Bild von solchen repräsentativen Fahrzeugen vermitteln können.

Primär handelt es sich um Zeichnungen, Stiche und Gemälde mit den Porträts einzelner Segler[19]; daneben findet man minuziös gebaute Modelle[20] und hin und wieder auch Beschreibungen.[21] Dokumente aus den Akten der jeweils zuständigen Marineverwaltungen, wie zum Beispiel Baukontrakte, Entwurfszeichnungen (zum Teil auch speziell für die Figurenausstattung), Korrespondenzen zwischen Auftraggeber und Werft sowie Berichte über Umbau- und Reparaturmaßnahmen ergänzen das Quellenmaterial. Die Fülle der Angaben, die auf diese Weise zu Hunderten von Fahrzeugen überliefert ist, hat man bisher nur ansatzweise genutzt, geschweige denn systematisch ausgewertet.[22]

17 Zur Problematik der korrekten Beschreibung von Schiffsdarstellungen in kunsthistorischen Arbeiten vergleiche die grundlegenden Ausführungen von Dagmar Waskönig in: *Das Katalogwerk »Das Schiff in der bildenden Kunst«.* (In: Jahrbuch des Altonaer Museums in Hamburg, 8 (1970), 59–92).

18 Am Beispiel der WASA läßt sich anschaulich demonstrieren, daß sie in der Tat kein ›schmückendes Beiwerk‹ darstellen, wie man zuweilen lesen kann, sondern einen integralen Bestandteil des Rumpfes ausmachen. Dazu Soop 1986.

19 Eine erstrangige Quelle stellen die Werke der niederländischen Marinemaler Willem van de Velde (Vater und Sohn) dar. Im Auftrag der niederländischen Admiralität und später des englischen Königs hielten die beiden Künstler als offizielle ›Bildberichterstatter‹ Flottenparaden, Seeschlachten und andere bedeutsame maritime Ereignisse fest, wozu sie mit ihrer eigenen kleinen Galiot zum Ort des Geschehens segelten und dort Skizzen anfertigten. Ihre elaborierten, auf solchen Studien basierenden Schiffsporträts zählen zu den besten jener Epoche. Vgl. dazu Robinson 1958/1974; Robinson 1990 und Boymans 1979.

20 Hier kommen vor allen Dingen die englischen sogenannten *Navy Board-* oder *Admiralty-Models* in Betracht, die als Konstruktions- und Repräsentationsmodelle entstanden und neben dem Balkenwerk auch den Skulpturenschmuck in allen Einzelheiten zeigen. Dazu Franklin 1989.

21 Abgesehen von den meist knappen Angaben in Tagebüchern und Reiseberichten gibt es ausführliche Beschreibungen von großen, mit besonderem Prestigewert belegten Schiffen, die im Auftrag des jeweiligen Potentaten angefertigt und veröffentlicht wurden.

22 Von den wenigen vorbildlich recherchierten Publikationen sei die Abhandlung von Frank Fox genannt: *Great Ships. The Battlefleet of King Charles II.* Greenwich 1980.

Mit der vorliegenden Arbeit soll der Versuch unternommen werden, das Skulpturenprogramm eines einzelnen Schiffes aus dem 17. Jahrhundert anhand solcher Bild- und Schriftzeugnisse möglichst vollständig zu rekonstruieren. Exemplarisch wird daran zu zeigen sein, inwieweit ein figürlich geschmücktes Segelfahrzeug als eigenständiges Kunstwerk auch dann noch faßbar ist und sein ikonologischer Gehalt erschlossen werden kann, wenn das Original längst nicht mehr existiert.

Während bei der WASA die Aufgabe darin bestand, die Figurenausstattung aus vielen tausend Originalteilen gleich einem gewaltigen Puzzle zusammenzusetzen, ohne daß es eine zeitgenössische Darstellung von ihr gab, geht es in diesem Fall darum, allein aus kontemporären Quellen ein möglichst umfassendes Bild von dem verlorenen Schiff zu gewinnen. Dabei ist zu berücksichtigen, daß jede dieser Quellen notwendigerweise bereits eine ›Interpretation‹ des Originals darstellt, der eigentliche Gegenstand der Untersuchung also nur mittelbar, gewissermaßen in Reflexen greifbar wird. Erschwerend kommt hinzu, daß Bildzeugnisse – abgesehen von Modellen – jeweils nur einen Teil des Schiffes wiedergeben, weil sie es in seiner Dreidimensionalität nicht vollständig erfassen können.

Der Erfolg der Rekonstruktion hängt mithin wesentlich sowohl vom Umfang und Gehalt der Quellen als auch von ihrer kritischen Bewertung ab. Zu jedem der überkommenen Zeugnisse sollten deshalb die Hintergründe seiner Entstehung (Auftraggeber, Zweck, Aussageabsicht) soweit wie möglich geklärt und die Zuverlässigkeit der Darstellung sorgfältig geprüft werden, wobei gute Kenntnisse des damaligen Seewesens von Nutzen sind. Nur bei Auswertung aller erreichbaren Dokumente, ihrer angemessenen Beurteilung und mosaikartiger Zusammensetzung der daraus gewonnenen Informationen läßt sich ein optimales Ergebnis erzielen.

Zur Auswahl eines bestimmten Schiffes bot es sich daher an, zunächst eine umfangreiche Materialsammlung anzulegen, welche einen Überblick über die Quellenlage erlaubte. Diese ergab, daß spektakuläre Fahrzeuge in der Regel weit besser dokumentiert sind als gewöhnliche Segler, besonders dann, wenn sie längere Zeit Dienst taten und dabei gewisse Berühmtheit erlangten. Des weiteren stellte sich heraus, daß in Großbritannien gegenüber anderen bedeutenden Seefahrtsnationen des 17. Jahrhunderts verhältnismäßig viele einschlägige Unterlagen erhalten blieben, deren Bestand zudem archivalisch gut erschlossen ist.

Solche Voraussetzungen sprachen für die Wahl eines der großen britischen Dreidecker der Stuartzeit. Die Entscheidung fiel schließlich zugunsten der SOVEREIGN OF THE SEAS, dem Regalschiff von König Charles I, weil es sich hierbei um ein Fahrzeug mit ungewöhnlich reichem Skulpturenschmuck handelt, das innerhalb der hier interessierenden Epoche relativ früh entstand und während seiner langen Dienstzeit von fast sechzig Jahren die künstlerische Gestaltung vieler Schiffe der Royal Navy erheblich beeinflußt haben dürfte.[23] Auch schiffbauhistorisch nimmt die SOVEREIGN OF THE SEAS eine außerordentliche Stellung ein: Einerseits antizipiert sie die Konzeption des Linienschiffes um etliche Jahrzehnte und zeigt dementsprechende technische Innovationen, andererseits aber bewahrt sie Gestaltungsmerkmale, die noch in der Tradition der elisabethanischen Zeit stehen. Mithin darf das Schiff sowohl unter kunsthistorischen als auch unter technikhistorischen Aspekten als ein Markstein in der Entwicklungsgeschichte des neuzeitlichen Kriegssegelschiffes betrachtet werden.

Die Quellenlage zur SOVEREIGN OF THE SEAS erweist sich zwar nicht als optimal (so fehlt zum Beispiel ein kontemporäres Modell), doch kann man sie im Vergleich zu anderen Seglern als günstig bezeichnen. Jedenfalls erlauben die Darstellungen detaillierte Einblicke in das umfangreiche Figurenprogramm.

Was aber den tieferen Sinn dieses Programms ausmacht, was an Bedeutsamem mit all den Skulpturen gesagt werden sollte, daß sie es wert schienen, dafür eine Summe aufzuwenden, die allein zum Bau eines weiteren Kriegsschiffes ausgereicht hätte, das erschließt sich erst dann, wenn der Rahmen der Untersuchung weiter gesteckt und das Schiff im geistesgeschichtlichen Kontext seiner Zeit betrachtet wird. Diese Fragen behandelt im Anschluß an die rekonstruierende Beschreibung der interpretierende Teil der Arbeit.

Wegen der zeitlichen Distanz ist es freilich – wie bei jeder historischen Forschung – unmöglich, das Schiff als Kunstwerk vollständig in seinem Wesen zu erfassen oder gar die Bedeutung der Skulpturen im Detail lückenlos zu

23 Die nur zehn Jahre ältere WASA konnte schon deshalb keine vergleichbare Bedeutung erlangen, weil sie bereits wenige Stunden nach Beginn ihrer Jungfernfahrt sank.

›beweisen‹. Grundsätzlich kann nur eine mehr oder weniger weite Annäherung an den Gegenstand erzielt werden, da er als Ausdrucksmittel menschlichen Geistes in seine Epoche eingebunden ist und von dort her bestimmte kulturelle Übereinkünfte voraussetzt. Verstehender Zugang ist allein dort möglich, wo der Kreis der eigenen Geisteswelt denjenigen, dem das Kunstwerk entstammt, berührt oder überschneidet. Nur zu leicht erliegt man der Gefahr, aus heutiger Sicht zu urteilen, wird dem Gegenstand damit aber nicht gerecht. Deshalb kommt dem breitgefächerten Studium des zeitgenössischen kulturellen Hintergrundes besondere Bedeutung zu. Je mehr man diesen Hintergrund erhellt und sich mit der Denkweise der damaligen Menschen, ihren besonderen Auffassungen, Traditionen, Hoffnungen und Ängsten vertraut macht, desto eher wird man die Skulpturen des Königsschiffes angemessen würdigen können.

Schließlich soll noch ein Wort zur nautischen Terminologie gesagt werden, die bei der Beschreibung des Schiffes Verwendung findet. Sie stützt sich im wesentlichen auf das 1793-98 erschienene *Allgemeine Wörterbuch der Marine* von Johann Hinrich Röding, welches das älteste umfassende deutschsprachige Werk seiner Art darstellt. Da jedoch der Schiffbau zwischen der ersten Hälfte des 17. Jahrhunderts und dem ausgehenden 18. Jahrhundert erheblichen Veränderungen unterworfen war, reicht Rödings Wörterbuch zur adäquaten Beschreibung nicht immer aus. In solchen Fällen werden niederländische schiffbaukundliche Abhandlungen, wie die von Nicolaes Witsen oder Cornelis van Yk, ergänzend zu Rate gezogen, was angesichts der engen Verwandtschaft der deutschen und der niederländischen Seemannssprache ohne weiteres vertretbar erscheint. Nur bei Besonderheiten im britischen Schiffbau, für die kein äquivalenter deutscher oder niederländischer Terminus nachweisbar ist, wird der englische Fachausdruck verwendet. Um die folgende Lektüre zu erleichtern, sei auf jeden Fall empfohlen, sich anhand des beigegebenen Glossars und der erklärenden Skizzen zunächst mit den wesentlichen Grundbegriffen der maritimen Terminologie vertraut zu machen (s. S. 289–304).

Die historischen Daten sind jeweils so angegeben, wie sie in den Quellen erscheinen. Sie folgen also dem Julianischen Kalender, der in Großbritannien bis ins 18. Jahrhundert benutzt wurde und gegenüber dem heute (sowie damals bereits auf dem Kontinent) verwendeten Gregorianischen Kalender um zehn Tage zurücksteht. Nur Abweichungen in der Jahreszählung werden dem heutigen Gebrauch angeglichen, um Verwirrungen zu vermeiden. Dies betrifft alle Daten zwischen dem 1. Januar und dem 25. März, denn nach dem anglikanischen Stil begann das Jahr erst am Tage Mariae Verkündigung. So entspricht beispielsweise der 15. Februar 1635 des Julianischen Kalenders dem 25. Februar 1636 des Gregorianischen Kalenders.



Abb. 1 König Charles I, der Bauherr der SOVEREIGN OF THE SEAS; Ausschnitt aus einem Ölgemälde von Anthonis van Dyck, ca. 1635. (Musée du Louvre, © Photo RMN – C. Jean)

II
DIE GESCHICHTE DES SCHIFFES

DIE BAUGESCHICHTE

Am 26. Juni des Jahres 1634 beauftragte König Charles I von Großbritannien anläßlich seines Besuches auf der königlichen Werft in Woolwich den Schiffbaumeister Captain Phineas Pett[24], ihm ein Schiff zu bauen, das größer werden sollte als jedes bisher gebaute Fahrzeug. Pett selbst schreibt darüber in seiner Autobiographie:

> The 26th of June, his Majesty came to Woolwich in his barge to see the frame of the LEOPARD, then half built; and being in the ship's hold his Highness, calling me aside, privately acquainted me with his princely resolution for the building of a great new ship, which he would have me to undertake, using these words to me: – ›You have made many requests to me, and now I will make it my request to you to build this ship‹ –, commanding me to attend his coming to Waynstead where he would further confer with me about it.[25]

Die Idee zum Bau des Schiffes scheint demnach vom König selbst ausgegangen zu sein. Darauf weisen auch Quellen hin, die über den weiteren Verlauf des Unternehmens Aufschluß geben. Aus ihnen erhellt, daß der Monarch, der seinen Willen gegen anfängliche Widerstände von seiten der Marinebehörden durchsetzte, die eigentlich treibende Kraft des Projektes darstellte. Bald nach dem Gespräch mit Pett muß er seine Pläne der Admiralität vorgelegt haben, die ihrerseits die Marineverwaltung informierte.[26]

Konzipiert war das Schiff als Dreidecker[27] mit 124′ Kiellänge, 46′ Breite und 22′ Tiefgang als Hauptabmessungen (′= engl. Fuß zu 30,48 cm). Diese Angaben sind durch ein Protestschreiben der *Masters of the Trinity House* überliefert, einer dem Hydrographischen Amt vergleichbaren Behörde.[28] Dort hatte man offenbar recht bald von dem Vorhaben des Königs gehört, denn bereits am neunten August sah man sich veranlaßt, den Monarchen durch das besagte Schreiben vor dem ungewöhnlichen Bau zu warnen. Die *Masters* gaben im wesentlichen zu bedenken, daß ein solches Fahrzeug wegen seines Tiefgangs keinen englischen Hafen würde anlaufen können, daß das daher erforderliche schwere Ankergeschirr mit Menschenkraft nicht mehr zu bedienen sei und die geplante Bewaffnung mit drei Geschützbatterien das Schiff – ähnlich wie 1545 die MARY ROSE – zum Kentern bringen würde.

Dieser Protest scheint jedoch keine nennenswerte Wirkung gehabt zu haben.[29] Jedenfalls wurden die Bau-

24 Phineas Pett, der 1570 in Deptford geboren wurde und 1647 in Chatham starb, war zur Zeit der Stuartkönige James I und Charles I der bedeutendste Vertreter einer alten, weit verzweigten und schon im 16. Jahrhundert hoch angesehenen Schiffbauerfamilie. Beachtlichen Ruhm aber auch viel Neid unter seinen Berufskollegen erntete er 1610 mit dem Bau der PRINCE ROYAL für König James I. Dieses Schiff, das für seine Zeit revolutionär und damals das größte Fahrzeug der königlichen Flotte war, muß in mancher Hinsicht als Vorläufer der SOVEREIGN OF THE SEAS betrachtet werden. Ausführlicher dazu und zur Person Petts: Perrin 1918 sowie DNB, Vol. 45, 104-106.

25 Pett, 156-157.

26 Schreiben vom 17. 07. 1634; State Papers, Domestic Series, Reign of Charles I [MSS im Public Record Office, London] (im folgenden abgekürzt »S.P.Dom.« zitiert), Vol. 272, No. 1.

27 Zur Erläuterung der schiffbautechnischen Fachausdrücke siehe S. 289ff.

28 S.P.Dom., Vol. 273, No. 25; abgedruckt bei Perrin 1918, 214-216 als Appendix VIII.

29 Daß die Befürchtungen der *Masters of the Trinity House* unbegründet waren, beweist die fast 60-jährige Dienstzeit des Schiffes, in der es zwar mehrfach umgebaut wurde, doch niemals gravierende Änderungen in seiner Konstruktion und seinen Abmessungen erfuhr (vgl. S. 26f.).



Abb. 2 Phineas Pett, der Konstrukteur der SOVEREIGN OF THE SEAS; Ölgemälde eines unbekannten niederländischen Künstlers, 1612. (By courtesy of theNational Portrait Gallery, London)

vorbereitungen gemäß dem Willen des Königs weitergetrieben, wie sich aus der Korrespondenz zwischen Staatssekretär Sir Francis Windebank, den *Lords of the Admiralty* und Phineas Pett ergibt.[30] Allerdings erhielt die Marineverwaltung in der darauffolgenden Woche, als Pett seinen Voranschlag für Materialien und Baukosten einreichte, von der Admiralität die Vollmacht, ihrerseits einen Voranschlag zum Bauprojekt auszuarbeiten[31], und später, nachdem detaillierte Pläne von Pett vorlagen, die Order, diese im einzelnen zu prüfen.[32]

Inzwischen hatte Phineas Pett ein Modell für das neue große Schiff anfertigen lassen, das er am 29. Oktober des Jahres in Hampton Court dem König zu dessen großer Befriedigung vorführte.[33] Gebaut worden war das Modell von seinem Sohn Peter, der ihm auf den Werften von Woolwich und Deptford als Assistent zur Seite stand und dem der 64-jährige seine Arbeit mehr und mehr übertrug.[34] Peter Mundy, ein reisender Kaufmann der Englisch-Ostindischen Compagnie, sah das kleine Kunst-

30 S.P.Dom., Vols. 275-282, passim.

31 Schreiben vom 16. 08. 1634. Abgedruckt in: Royal Commission on Historical Manuscripts (im folgenden abgekürzt »Hist. MSS. Com.« zitiert), XIIth Report, Appendix, Part II, 62.

32 Schreiben vom 31. 01. 1635. S.P.Dom., Vol. 282, No. 120.

33 Pett, 157.

34 Peter Pett (1610-1672) wurde von seinem Vater schon früh in der Schiffbaukunst unterwiesen, um nach dessen Tod (1647) seine Nachfolge anzutreten. Als talentierter Marinearchitekt hoch angesehen, erwarb er sich im Bürgerkrieg (1642-1648) durch Unterstützung der Parlamentspartei die Gunst der künftigen Regierung und erhielt während des Commonwealth die einflußreiche Stellung des *Commissioner of the Navy* in Chatham. Im Jahre 1667 fand seine Karriere dann ein plötzliches Ende, da man ihn für die verheerenden Auswirkungen des holländischen Überfalls auf die bei Chatham ankernde britische Flotte verantwortlich machte. Vor Gericht darüber befragt, warum er nichts für die Verteidigung der Schiffe getan habe, antwortete Peter Pett, er sei damit beschäftigt gewesen, seine Schiffsmodelle vor den Holländern in Sicherheit zu bringen, denn deren Verlust wäre weit folgenschwerer gewesen als die Zerstörung der Originalschiffe. (Nach Pepys VIII, 279 und DNB XLV, 103-104). – Daß Peter Pett es war, der – im Auftrag seines Vaters – das Modell für die SOVEREIGN OF THE SEAS erstellte, geht sowohl aus den Zahlungslisten des Marineschatzamtes

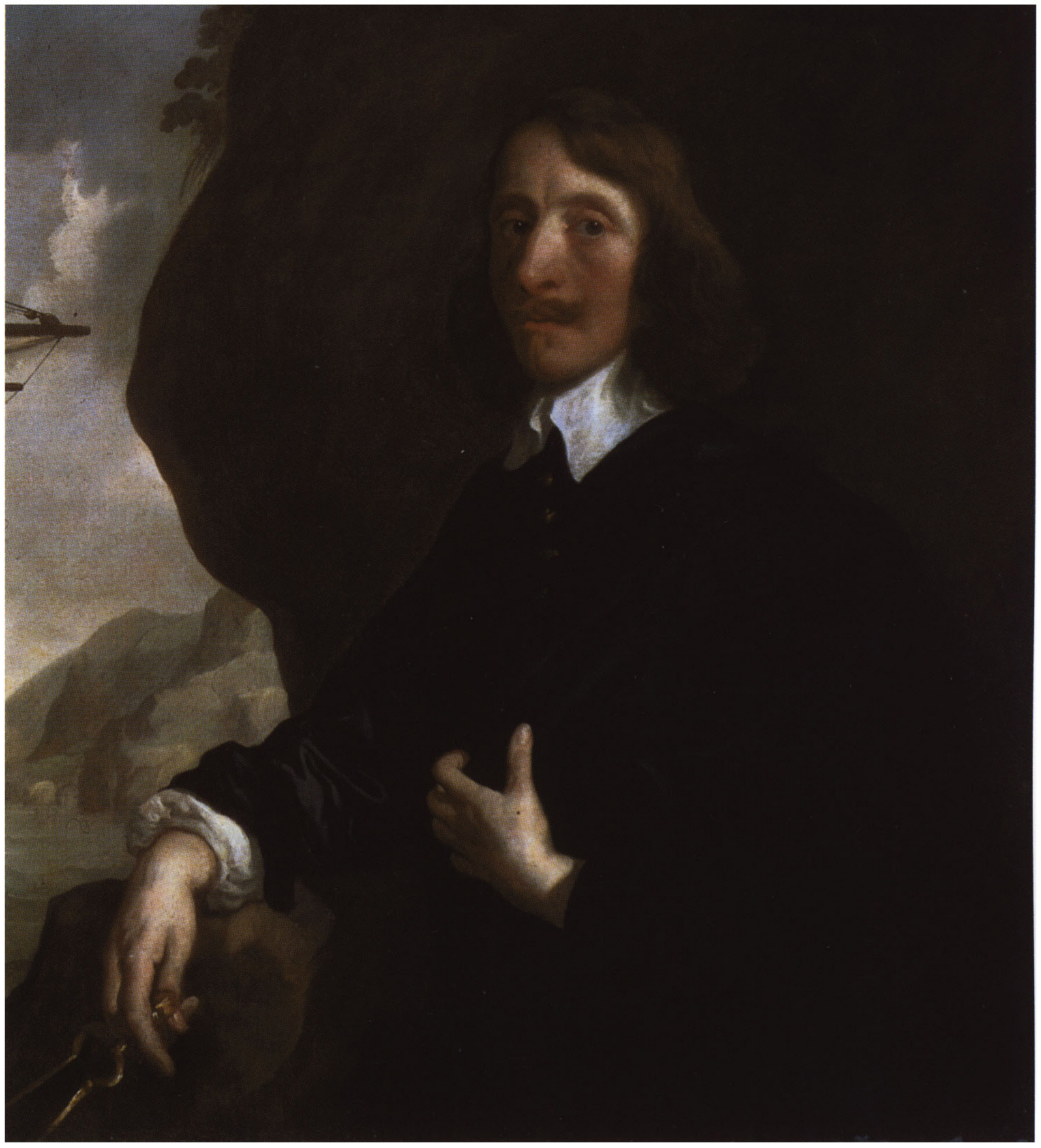


Abb. 3 Peter Pett, der Baumeister der SOVEREIGN OF THE SEAS; Detail aus einem Sir Peter Lely zugeschriebenen Ölgemälde, (vgl. S. 49, Abb. 18), ca. 1645/49. (© National Maritime Museum, London; im folgenden abgekürzt: NMM)

werk Anfang 1636 in Petts Haus und notierte dazu in seinem Tagebuch:

> Wee sawe the Moddell or Molde of the said shipp, which was shewne unto his Majestie before hee began her. The said Modell was of exquisite and admirable Workemanshipp, curiouslye painted and guilte with azur and gold, soe contrived that everye tymber in her might bee seene, left open and unplancked for that purpose, verye neate and delightsome. There were also the Modells of divers other shipps lately built, but nothinge comparable to the former.[35]

Trotz seiner aufwendigen Gestaltung konnte das Modell jedoch kaum mehr als ein Vorentwurf auf der Basis der präliminierten Hauptabmessungen sein. Denn erst im März 1635 erhielt Phineas Pett von der Admiralität den offiziellen Bauauftrag mit der Anweisung, den maßgeblichen Entwurf für das Schiff, dessen Größe der König inzwischen auf 1500 tons festgelegt hatte[36], auszuarbeiten. Dieser wurde dann einer Kommission von Sachverständigen zur Begutachtung vorgelegt und nach einigen unerheblichen Korrekturen einstimmig angenommen.[37]

(Pipe Office Declared Account, No.2277) als auch aus einer 1637 veröffentlichten Beschreibung des Schiffes hervor. Der Autor Thomas Heywood betont darin ausdrücklich: »young M. *Peter Pett*, the most ingenious sonne of so much improoved a *Father*, who before he was full five and twenty yeares of age, made the *Model*« (Heywood 1637, 47).

35 Mundy, 15. Dies ist – soweit bekannt – der früheste Beleg für den Bau eines Konstruktionsmodells in der Art der berühmten *Admiralty-* oder *Dockyard-Models*. Phineas Pett fertigte zwar, wie aus seiner Autobiographie hervorgeht, schon um die Jahrhundertwende Modelle als Anschauungshilfen für geplante Schiffsneubauten, doch läßt sich aus dem Kontext nicht ersehen, ob sie als offene Konstruktionsmodelle ausgeführt waren. (Vgl. dazu auch Franklin 1989, 178-179).

36 Dazu: S.P.Dom., Vol.282, Nos.20 u. 21 sowie Hist. MSS. Com., XII, ii, 62. Zur Angabe der Schiffsgröße vgl. S. 22, Anm. 46.

37 Aufschluß über den Vorgang geben folgende Dokumente:
a) Schreiben der Admiralität an Capt. Pett vom 07. 03. 35: Bauauftrag mit der Anordnung, ein »Moddell« für das geplante große Schiff vorzubereiten und dieses spätestens in der Osterwoche der Admiralität zu präsentieren (S.P.Dom., Vol.264, No.87a, Kopie aus den Unterlagen der Admiralität).

In Anbetracht der Größe des Projektes übernahm Phineas Pett die Funktion eines *supervisor*, beziehungsweise *overseer*. Er organisierte, koordinierte und überwachte alle Arbeiten und trug gegenüber dem König die Verantwortung für das Gelingen des Baues. Die eigentlichen Aufgaben des Schiffbaumeisters nahm dagegen sein Sohn Peter wahr. Diese Aufteilung der Kompetenzen geht sowohl aus den Zahlungslisten des Marineschatzamtes[38] als auch aus anderen zeitgenössischen Dokumenten, wie der Schiffsbeschreibung von Thomas Heywood[39] dem Stich von John Payne[40] oder dem Porträt Peter Petts mit der SOVEREIGN OF THE SEAS[41] hervor.

Nach langwierigen Maßnahmen zur Holzbeschaffung[42] wurde der Kiel des Neubaues schließlich am 21. Dezember 1635 auf der königlichen Werft in Woolwich gestreckt.[43] Ende Mai 1637 war der Rumpf soweit fertiggestellt, daß die Admiralität eine offizielle Vermessung anordnen konnte.[44] Bei einer Kiellänge von 127′, einer Breite auf Spant von 46′6″ und einem Hol[45] von 19′4″ ergab sich nach der damaligen Vermessungsformel eine Tragfähigkeit von 1141 *tons*, woraus ein Raumgehalt von 1522 *tons and tonnage* resultierte.[46] Damit hatte Pett die von der Kommission festgesetzten Maße[47] angesichts der damals verbreiteten Baupraxis[48] bemerkenswert genau eingehalten und zugleich den Auftrag des Monarchen, ihm ein Schiff von 1500 tons Raumkapazität zu bauen, zu dessen Zufriedenheit erfüllt.[49]

Der Stapellauf wurde von Charles I entgegen Petts Rat auf Montag, den 25. September 1637 festgelegt.[50] Als der Termin gekommen und der König mit seinem Gefolge in Woolwich eingetroffen war, verhinderte der zu geringe Wasserstand der Themse die Durchführung der Zeremonie. Daraufhin wählte man Sonntag, den 14. Oktober, für einen neuen Versuch. Doch in der Nacht vom 13. auf den 14. Oktober waren die Springtide und der Wind so günstig, daß Pett die Gelegenheit ergriff und das damals größte Schiff des Königreichs in Abwesenheit des Monarchen vom Stapel ließ.[51] Sobald es in der Mitte des Flusses sicher verankert war, sorgte er – wie er in seiner Biographie schreibt – umgehend für die Taufe des Fahrzeugs:

> I presently dispatched a messenger to Sir Robert Mansell at Greenwich, who came with all speed on board us, and according to his Majesty's commandment gave the name to the ship and named her the Sovereign of the Seas.[52]

b) Liste aller wichtigen Dimensionen nach Petts vorgelegtem Entwurf, von der Kommission der Sachverständigen geprüft, an den König geschickt und von diesem genehmigt am 07. 04. 35 (S.P.Dom., Vol.286, No.44; auch bei Perrin 1918, XCI-XCII).
c) Modifizierte Dimensionsliste von Admiral Sir John Pennington an den König, vom 17. 04. 35 (S.P.Dom., Vol.286, No.105; auch bei Perrin 1918, XCIV).
Im Dokument a) (Bauauftrag) heißt es unter anderem: »[...] *to bring the said Moddell to US* [...] *that upon View considerat*[i]*on of the same, & on conference & advice w*[i]*th you & other able shipwrights Wee may give you such order & direc*[t]*ions for preparing & framing of the Mould for the building of the said shippe as Wee shall finde best for his Ma*[jes]*ties service*«.
Obwohl es nach dieser Formulierung so scheint, als ob Pett den Lords der Admiralität ein Konstruktionsmodell (wie das von Mundy beschriebene) vorführen sollte, geht doch aus dem Kontext der Dokumente b) und c) hervor, daß hier unter »*Moddell*« eine Art Planzeichnung mit Dimensionsangaben zu verstehen ist, was übrigens auch die Kürze der Anfertigungszeit von maximal vier Wochen nahelegt. In dieser wesentlich weiter als heute aufgefaßten Bedeutung von »*model*« wird der Begriff im 17. Jahrhundert des öfteren benutzt (vgl. dazu die Ausführungen im OED), so zum Beispiel auch in den Zahlungslisten des Marineschatzamtes, wo es heißt, daß Peter Pett »*for the severall Moddells w*[hi]*ch he made by his Ma*[jes]*ties Command & p*[re]*sented to his Highnes*[s]« 150,-£ Vergütung erhalten habe (Pipe Office Declared Account, No.2277). An anderer Stelle werden eben diese »*Moddells*« bezeichnenderweise als »*the estimate of the Great Ship*« angesprochen (S.P.Dom., Vol.303, No.74). Mit »model« ist demnach offensichtlich nicht mehr als ein Entwurf gemeint, der im einzelnen Fall sowohl als Zeichnung, Dimensionsliste oder Riß, wie auch als dreidimensionales Konstruktionsmodell ausgeführt sein kann; – ein Aspekt, der bei der Diskussion um die Rolle der bekannten »*Admiralty-*« oder »*Dockyard-models*« als Planungsvorlage beim Schiffbau berücksichtigt werden sollte. (Vgl. Franklin 1989, 2-5).

38 Pipe Office Declared Account (No. 2277) für das Jahr 1636.

39 Heywood 1637, 46-47.

40 Nähere Angaben dazu s.S. 39ff.; insbes. S. 40.

41 s.S. 48ff.

42 In den *State Papers* finden sich allein zwischen Januar und September 1635 siebzehn Schreiben, die sich auf die Holzbeschaffung und ihre Probleme beziehen.

43 Pett, 162. Anders Oppenheim 1896, 261, der irrtümlich den 16. Januar 1636, als die ersten Spanten in Anwesenheit des Königs aufgerichtet wurden, als Datum der Kiellegung angibt.

44 Schreiben der Admiralität an die Marineverwaltung vom 22. 05. 37 (S.P.Dom., Vol.353, No.21).

45 Unter *Hol* versteht man die Raumtiefe, gemessen vom Niveau der größten Breite bis zur Oberkante des Kiels. Die Maßeinheiten ″ und ′ bezeichnen englische Fuß bzw. Zoll zu 30,48 cm bzw. 2,54 cm.

46 Schreiben der Marineverwaltung an die Admiralität vom 13. 06. 37 (S.P.Dom., Vol.361, Nos.71 u. 72, Kopien). Es sei darauf hingewiesen, daß Tragfähigkeit (ursprünglich ein Maß für die Ladefähigkeit an Weinfässern) und Raumgehalt damals schematisch nach einer traditionellen Formel berechnet wurden, welche keinesfalls die tatsächliche Schiffsgröße ausdrückt. Im Bewußtsein dieser Unzulänglichkeit entwickelten die Schiffbaumeister seit dem frühen 17. Jahrhundert verschiedene Varianten zur alten, von den Behörden bis etwa 1650 benutzten Formel, wobei allerdings das Grundproblem ungelöst blieb. Vielmehr entstand für den heutigen Historiker daraus die Schwierigkeit, daß ein und demselben Schiff in zeitgenössischen Dokumenten oft recht unterschiedliche Tonnageangaben zugeordnet sind, ohne daß es verändert worden wäre. Vgl. dazu Oppenheim 1896, 266-269; ferner Anderson 1959, 1 und Fox 1980, 174.

47 Keel: 127′, Beam: 46′ 2″, Depth: 18′ 9″ laut S.P.Dom., Vol.286, No.44 (= Dokument b in Anm. 37). Beziehungsweise Keel: 126′, Beam: 46′ 6″, (Depth ohne Angabe) laut S.P.Dom., Vol.286, No.105 (= Dokument c in Anm. 37).

48 Hierzu Salisbury 1958 und Perrin 1918, XCV-XCVII.

49 Zum Vergleich sei angemerkt, daß die großen Kriegsschiffe der königlichen Flotte zu jener Zeit durchschnittlich 800 – 900 *tons and tonnage* erreichten (Lavery 1983, 158). Eine anschaulichere Vorstellung von der Größe des Schiffes erlauben die von Heywood genannten Maße. Danach betrug die Gesamtlänge des Rumpfes 232′ (70,7 m), die größte Breite 48′ (14,6 m) und die Höhe des Achterschiffs vom Kiel bis zur Spitze der Hecklaterne 76′ (23,2 m). (Heywood 1637, 45). – Nach heutigen Maßstäben dürfte die Wasserverdrängung etwas mehr als 2000 t betragen haben.

50 Nach einem Schreiben der Admiralität vom 10. 07. 1637 (S.P.Dom., Vol.353, No.41) sowie Petts Angaben in seiner Autobiographie (Pett, 164). Im Juni 1637 machte Pett dem König Vorschläge zum Termin des Stapellaufs (S.P.Dom., Vol.361, No.73, mit Marginalien des Monarchen); dazu auch ein Schreiben der

Offensichtlich hatte Sir Robert Mansell, einer der *Lords of the Admiralty* und ehemaliger Schatzmeister der Marine, vom König den Auftrag erhalten, ihn bei der Taufzeremonie zu vertreten, falls er durch unvorhergesehene Umstände nicht anwesend sein könnte.[53] Der Name des Schiffes, THE SOVEREIGN OF THE SEAS, scheint bis dahin geheim gehalten worden und nur Charles I selbst beziehungsweise dem engen Kreis seiner Berater und Vertrauenspersonen bekannt gewesen zu sein. Jedenfalls sprechen die zeitgenössischen Dokumente vor diesem Datum ausschließlich von dem *»new great ship«*[54], während danach gewöhnlich der vollständige Name oder die sich bald einbürgernde Kurzform THE SOVEREIGN benutzt wurden.

Über die Taufzeremonie selbst ist so gut wie nichts bekannt. Es läßt sich nur erschließen, daß sie mit einem silbernen Becher vollzogen worden sein muß. Denn diesen Becher erbittet sich Peter Pett, der *Master Builder*, in einem Gesuch an Staatssekretär Windebank, in welchem er daran erinnert, daß der König seinem Vater Phineas Pett versprochen habe, ihm (Peter) den Becher zu schenken. Der Wert des Gefäßes wird mit 40 Schilling angegeben.[55]

Laut Petts Biographie waren die Untermasten bereits Ende Oktober gesetzt und der hauptsächliche Teil der Zutakelung des Schiffes einschließlich des Anschlagens der wichtigsten Segel noch vor der Winterpause abgeschlossen.[56]

Nachdem die SOVEREIGN die Wintermonate wegen des Eises im tieferen Wasser vor Erith verbracht hatte, wurde sie am 21. März 1638 in Woolwich zur Überholung des Unterwasserschiffes eingedockt. Bei dieser Gelegenheit sind wohl auch noch verschiedene restliche Arbeiten am Schiff ausgeführt worden, denn am Zweiten des Monats schrieb die Marineverwaltung an die Admiralität: *»The Sovereign of the Seas has much work as yet unperfected, which Capt. Pett has undertaken to see performed with all possible diligence«.*[57]

Mitte Mai segelte das königliche Schiff flußaufwärts nach Greenhithe, um dort die Geschütze und die übrige Ausrüstung einschließlich Proviant an Bord zu nehmen. König Charles hatte zunächst eine Bewaffnung von 90 Geschützen vorgesehen. Dies war für die damalige Zeit eine ungeheure Menge.[58] Aber noch vor dem Stapellauf änderte er seinen Entschluß[59] und ordnete schließlich im Dezember 1637 bei einer Besprechung mit den Offizieren des Waffenamtes an Bord der SOVEREIGN an, das Schiff mit 102 Bronzegeschützen zu bestücken. Obwohl man zu deren Anfertigung in Brenchley eine eigene Gießerei einzurichten beabsichtigte, zogen sich die Arbeiten länger hin als erwartet, so daß die im Mai 1638 begonnene Montage an Bord erst Anfang Juli abgeschlossen werden konnte.[60]

Während dieser Zeit besuchten der König und hohe Adelige aus seinem Gefolge mehrere Male die im übrigen vollständig ausgerüstete SOVEREIGN, wobei der Monarch seine außerordentliche Zufriedenheit zum Ausdruck brachte. Auch die erste größere Probefahrt vom 3. bis zum 28. August im Mündungsgebiet der Themse und im Kanal erbrachte nach den Zeugnissen von Schiffbaumeister Pett, der zusammen mit seinem Sohn Peter selbst an Bord war, und nach Admiral Pennington in allen wesentlichen Punkten positive Ergebnisse.[61]

Im ersten Kostenvoranschlag hatte Phineas Pett die Baukosten mit 13 680 £ angegeben. Die tatsächlichen Kosten beliefen sich jedoch auf 40 833 £ 8s 1½ d, wozu noch etwa 26 400 £ für die Bronzegeschütze hinzuzurechnen sind.[62] Ob diese Abweichung auf eine Fehlkalkulation des erforderlichen Bauholzes zurück-

Marineverwaltung an die Admiralität vom 20. 06. 37 (S.P.Dom., Vol.362, No.13). Pett nennt mehrere Gründe, warum der 5. Februar günstiger wäre.

51 Pett, 164-166.

52 Pett, 166-167.

53 An sich war es Brauch, daß der Monarch als Eigner des Schiffes die Taufe persönlich vornahm. Vgl. dazu auch Oppenheim 1896, 122-123 sowie S.P.Dom., Vol.282, No.120.

54 Selbst Thomas Heywood nennt in seiner 18 Tage vor dem geplanten Stapellauf erschienenen Beschreibung des Schiffes dessen zukünftigen Namen nicht, obgleich er ihm bekannt gewesen sein muß. (Vgl. S. 31 u. 58).

55 S.P.Dom., Vol. 370, No. 82.

56 Pett, 167.

57 S.P.Dom., Vol.385, No.10.

58 Die großen Schiffe der königlichen Flotte trugen in der Regel 40-50 Geschütze. Vgl. Lavery 1983, 158.

59 Der *terminus ante quem* ergibt sich aus der Tatsache, daß Thomas Heywood bereits in seiner im September 1637 publizierten *True Description* auf eine Zahl von mehr als hundert Geschützen anspielt (Heywood 1637, 28). Noch im Juli war vom Waffenamt ein Kostenvoranschlag für neunzig Geschütze ausgearbeitet worden, der allerdings die Bemerkung enthält, daß möglicherweise eine Aufstockung um zehn Geschütze zu erwarten sei (S.P.Dom., Vol.364, Nos.69 u. 70).

60 S.P.Dom., Vol. 374, No. 30; Vol. 378, No. 48; Vol. 393, Nos. 13. 26. 27 und Pett, 167-168. Vgl. ferner Oppenheim 1896, 262; Fox 1980, 35 und Caruana 1994, 61-66. Dort auch nähere Einzelheiten über die Bewaffnung, die sich in den folgenden Jahren mehrfach änderte.

61 Pett, 167-171, sowie ein Brief von Pennington an Sekretär Windebank vom 15. 08. 38. Darin heißt es: *»They report that she works very well, and steers exceeding yarely, and I do not see but that she carries her lower tier well for a ship of three tiers and a half.«* (S.P.Dom., Vol.397, No.52).

62 a) Voranschlag der Marineverwaltung vom April 1635, nur von Pett unterzeichnet (S.P.Dom., Vol.287, No.73).
b) Audit Office Declared Account, No.1703/77 von 1636 (Jahresausgabenbericht des Marineschatzmeisters).

geht, ob es eine unvorhergesehene Kostenexplosion gegeben hat oder ob Pett den Voranschlag bewußt zu niedrig ansetzte, um den König nicht abzuschrecken und damit womöglich den Auftrag zu gefährden, bleibt offen. Jedenfalls lagen die Gesamtkosten etwa bei dem Zehnfachen der Summe, die man damals für den Bau eines guten Kriegsschiffes von etwa 40 Geschützen benötigte.[63]

Für die künstlerische Ausstattung wurden insgesamt 6751 £ ausgegeben. Davon entfielen auf Drechsler- bzw. Schreinerarbeiten 1579 £, auf Bildhauerarbeiten 1538 £ und auf Malerarbeiten 3634 £. Von der letztgenannten Summe sind allein 3580 £ (!) für die Vergoldungen bezahlt worden.[64] In diesen Zahlen spiegelt sich die Exorbitanz der SOVEREIGN OF THE SEAS, nicht nur bezüglich Größe und Bewaffnung, sondern vor allem was ihre künstlerische Ausstattung betrifft. Erst 45 Jahre später wurde sie von der BRITANNIA hinsichtlich der beiden ersten Kriterien übertrumpft.[65] Der Aufwand an Skulpturenschmuck und an Vergoldungen ist dagegen kaum jemals wieder von einem europäischen Segelschiff erreicht worden.

Als Bautypus stellt die SOVEREIGN OF THE SEAS eine Übergangsform dar, die zwischen der elisabethanischen Galeone des frühen 17. Jahrhunderts und dem britischen Linienschiff vermittelt, das in der zweiten Hälfte jenes Jahrhunderts entwickelt wurde. Wie aus authentischen Porträtdarstellungen des Fahrzeugs hervorgeht[66], lehnt es sich in einigen Merkmalen, zum Beispiel der Verteilung der Aufbauten und deren Proportionierung, der Höhe des Achterschiffs und der Länge des Galions, noch deutlich an die ältere Bauweise an. Zugleich aber weisen andere Besonderheiten, wie die drei durchlaufenden, schwer bestückten Batteriedecks, das dicht über der Wasserlinie rundgat abschließende Achterschiff und die in manchen Punkten zukunftsweisende Takelungsart, die SOVEREIGN als direkten Vorläufer des Linienschiffes aus, das zwei Jahrhunderte lang (bis etwa 1850) den Standardtyp des europäischen Kriegssegelschiffes repräsentierte.

Dementsprechend ist die SOVEREIGN in der schiffbauhistorischen Literatur innerhalb der Entwicklungsgeschichte des Kriegsschiffes behandelt und dieser Gattung mehr oder weniger direkt zugeordnet worden.[67] In Hinblick auf den Umstand, daß sie später tatsächlich bei Seeschlachten in der Gefechtslinie kämpfte, scheint eine solche Klassifizierung auch ohne weiteres gerechtfertigt. Allerdings sollte man sich – wie bereits in der Einleitung bemerkt – klarmachen, daß der heutige Begriff ›Kriegsschiff‹ mit seinem spezifischen Konnotationsfeld dem ursprünglichen Charakter und Zweck des von Charles I in Auftrag gegebenen Fahrzeugs nicht gerecht wird. Die große Zahl der vergoldeten Skulpturen, aber auch verschiedene andere Eigentümlichkeiten, weisen deutlich darauf hin, daß das Schiff vor allen Dingen Belangen der Repräsentation und der absolutistischen Propaganda genügen sollte. Sogar die massive Bewaffnung dürfte zu jener Zeit, als die Gefechtsordnung in Kiellinie noch unbekannt war, in nicht geringem Maße auf solche Aspekte zurückzuführen sein.

Die Tatsache, daß die SOVEREIGN Eigentum des Monarchen war, verlangte ihr (und anderen Schiffen der königlichen Flotte) somit Qualitäten ab, die heutigen Kriegsschiffen ihrem Wesen nach weitgehend fremd sind. Der unmittelbare Bezug zum König war es, der das Charakteristikum des Fahrzeugs ausmachte, – der sein Erscheinungsbild prägte. Deshalb sollte, wenn man die SOVEREIGN OF THE SEAS überhaupt gattungsmäßig klassifizieren will, der Gattungsbegriff diese Funktion deutlich machen. Zeitgenössische Quellen liefern Anhaltspunkte hierfür, zeigen aber auch, daß es eine einheitliche Bezeichnung nicht gab.

James Howell spricht in seinen 1645 veröffentlichten *Epistolae Ho-Elianae* von der SOVEREIGN als »*Royal Galeon*«[68], und in den kontemporären Flottenlisten der Marine erscheint sie als »*Ship of First Rank*«, beziehungsweise als »*Ship Royal*«.[69] Von vergleichbaren Fahrzeugen anderer europäischer Nationen sind ähnliche

c) Voranschlag für 102 Bronzegeschütze vom Dezember 1637 (S.P.Dom., Vol.374, No.30) sowie Ergänzungen dazu vom April und Juni 1638 (S.P.Dom., Vol.387, No.87; Vol.393, No.26).

63 Nach Oppenheim 1896, 260.

64 Laut Aud.Off.Decl.Acc., (wie in Anm. 62, Dokument b).

65 Vgl. Lavery 1983, 162. Allerdings muß erwähnt werden, daß etwa zeitgleich mit der SOVEREIGN entstandene Königsschiffe anderer Nationen, wie zum Beispiel die COURONNE (gebaut 1634-38 in La Roche-Bernard) oder die bereits 1628 fertiggestellte WASA, dem britischen Segler hinsichtlich der Größe nicht bzw. nur wenig nachstanden. (Die Quellen zur COURONNE sind in den Dimensionsangaben leider widersprüchlich).

66 Eine ausführliche Diskussion der erhaltenen Darstellungen folgt in Teil IV dieser Arbeit.

67 z.B.: Anderson 1948, 144-145; Landström 1961, 152; Howarth 1979, 29; Lavery 1983, 16-17.

68 Howell, 337. Den gleichen Begriff benutzt Anzolo Correr, der venezianische Botschafter am englischen Hof, als er am 09. 10. 1637 (greg. Kal.!) dem Dogen vom geplanten Stapellauf des Schiffes berichtet (C.S.P. Venice, Vol.24 (1636-39), 282 [Dokument No.31]).

69 Lavery 1983, 158. Die Klasse der »*Ships of First Rank*« entsprach jener, die in älteren Listen unter der Bezeichnung »*Ships Royal*« geführt wurden.

Benennungen, wie zum Beispiel »*Navire Royale*« und »*Regalskepp*«, überliefert.[70]

Daran anknüpfend soll die SOVEREIGN OF THE SEAS in der vorliegenden Arbeit als Regalschiff bzw. Königsschiff behandelt und ihr Skulpturenprogramm unter den mit diesem Begriff verbundenen Aspekten gedeutet werden.

DIE DIENSTZEIT DES SCHIFFES

Charles I hatte kaum Gelegenheit, die SOVEREIGN OF THE SEAS als königliches Repräsentationsschiff zu nutzen, denn schon bald nach ihrer Fertigstellung eskalierten die innenpolitischen Probleme in alarmierender Weise. Bereits 1638 kam es zum Aufstand der Schotten, dessen Bekämpfung so hohe Summen verschlang, daß sie zwei Jahre später aufgegeben werden mußte.[71] 1642 brach dann der englische Bürgerkrieg aus, in dessen Folge der Monarch des Hochverrats angeklagt und 1649 schließlich hingerichtet wurde.

Für die SOVEREIGN bot sich während dieser Zeit keine Einsatzmöglichkeit, zumal die Kosten, das mächtige Schiff in Fahrt zu halten, beträchtlich[72], die Finanzen der königlichen Marine dagegen knapp bemessen waren. Bei der Zusammenstellung der *Shipmoney Fleet*[73], die 1639 und 1640 den schottischen Handel blockieren sollte, bevorzugte man Fahrzeuge mittlerer Größe, deren Kosten-Nutzen-Verhältnis bedeutend günstiger lag als bei dem aufwendigen Regalschiff.[74] Auch wollte wohl niemand das Risiko eingehen, die fast sieben Meter tiefgehende SOVEREIGN, deren Seeverhalten bislang wenig erprobt war, bei diesem Unternehmen zu verlieren.

Hinzu kam die Skepsis, mit der altgediente Marineoffiziere dem Königsschiff gegenüberstanden. In einer Zeit, als Gefechte in Kiellinie noch unbekannt waren, die geläufige Kampftaktik hingegen schnelle und wendige Segler verlangte, mußte ein derart großes Fahrzeug für Kriegszwecke als unpraktisch, wenn nicht gar nutzlos empfunden werden.[75]

So blieb die SOVEREIGN in den ersten 14 Jahren auf ihrem Ankerplatz bei Chatham am Medway liegen[76], wo ihre außergewöhnlichen Dimensionen und ihre Pracht sie bald zu einer Sehenswürdigkeit ersten Ranges machten.[77] Die Dichter, die für Charles I schrieben, priesen sie als achtes Weltwunder[78], und für Reisende stand sie neben Kathedralen, Palästen und anderen großen Bauten auf dem Besuchsprogramm.[79] Als Manifestation königlichen Glanzes und Sinnbild absolutistischer Herrschaft bot das Regalschiff auf der anderen Seite den Gegnern der Monarchie ein willkommenes Ziel, um heftige Kritik an der Krone zu üben, zumal Charles I seinen Bau

70 Mit »*Navire Royale*« ist die in Kupfer gestochene Darstellung eines französischen Schiffes betitelt, das 1626 in Holland für König Louis XIII gebaut wurde. Hondius publizierte den Stich im gleichen Jahr in Amsterdam. Vergleiche dazu auch: Fournier 1643, 15. – Als »*Regalskepp*« wird die 1628 für den schwedischen König Gustav II Adolf Wasa entstandene WASA in den zeitgenössischen Dokumenten angesprochen. Dazu Soop 1986 und Landström 1980.

71 Manwaring 1920, 290-291.

72 Kenrick Edisbury, Sachverständiger der Marineverwaltung, schätzte im Januar 1637 die zu erwartenden Kosten für einen sechsmonatigen Einsatz des Fahrzeugs bei 600 Mann Besatzung auf 12.500,- £ (S.P.Dom., Vol.343, No.62). In späteren Jahren, als der Segler im Gefecht eingesetzt wurde, zeigte sich jedoch, daß – je nach Bestückung – 700 bzw. 800 Mann zur Handhabung notwendig waren und dementsprechend höher auch die laufenden Unterhaltungskosten angesetzt werden mußten (dazu: Deane 1670, 140 sowie Hist.MSS.Com., XIII, ii, 277; vgl. auch Fox 1980, 184). 1690 schrieb Nicolaes Witsen, die monatlichen Kosten des Schiffes beliefen sich auf 3500,- £, wenn es in See war (Witsen 1690, 238).

73 Dazu ausführlicher im Kapitel, das sich mit dem politischen Hintergrund der Zeit befaßt (s.S. 176-185).

74 Manwaring 1920, 267-270. 287-290.

75 Captain Nathaniel Butler beispielsweise schrieb 1634: »*For though great princes may (for fame's sake) affect the having of some extraordinary great ships, to keep state withal, yet surely I find not how any extraordinary use may be made of them in point of war, or battle*« (Boteler 1634, 256). – Sir William Monson, der um 1639 schrieb, jedoch bereits seit 1585 zur See fuhr, hielt Dreidecker sogar generell für »*very inconvenient, dangerous, and unserviceable*« (Monson IV, 94-95). Unter diesem Aspekt wird auch der eingangs erwähnte Protest der *Masters of the Trinity House* verständlich.

76 Nach Lavery 1983, 17, der als Quelle das Manuskript Rawlinson A173, fol.5 (Bodleian Library, Oxford) angibt.

77 Dies ergibt sich aus verschiedenen zeitgenössischen Berichten, unter anderem aus den Tagebüchern von John Evelyn, Samuel Pepys und Thomas Baskerville. Baskerville schreibt (um 1670), daß wegen der zahlreichen Besucher ständig sechzig Mann dafür bezahlt wurden, das Schiff sauberzuhalten. Eine lange Brückenpier, die vom Ufer bis zu dem in der tiefen Flußmitte verankerten Fahrzeug gebaut worden war, erleichterte den Besucherverkehr und machte ihn gezeitenunabhängig. (Baskerville, 277). – Vergleiche dazu auch das um 1638 entstandene Bänkelsängerlied auf die SOVEREIGN OF THE SEAS (Bodleian Library, Oxford, MS. Rawlinson Poet. CLX, f.164; abgedruckt in Naval Songs, 37-40).

78 So zum Beispiel Henry Jacob und Thomas Cary in ihren Epigrammen, die in den Seetier-Kartuschen auf Payne's Stich erscheinen (s. Abb. 9 und 10), aber auch Thomas Heywood in seinem großartigen Festspiel *Londini Speculum*, das am 28. 10. 1637 als Freilichtveranstaltung auf der Themse aufgeführt wurde (Heywood IV, 309). Außerdem findet sich diese Umschreibung in einem anonym verfaßten Bericht vom Besuch des marokkanischen Gesandten in England im Herbst 1637 (*The Arrivall and Intertainements of the Embassador, Alkaid Jaurar Ben Abdella,* [...] *from the* [...] *Emperor of Morocco*... London 1637, p.8).

79 John Evelyn beispielsweise besichtigte das Schiff kurz vor seiner Ausreise in die Niederlande, und zwar unmittelbar nachdem er sich die Kathedrale von Rochester angesehen hatte. In seinem *Kalendarium* heißt es: ...*and having seene the Cathedrall, we went to Chatham to see the Sovraigne, a monstrous Vessel so call'd*, ... (Evelyn II, 30). – Peter Mundy stellt die SOVEREIGN gar mit der Londoner St.Pauls-

großenteils aus der ungeliebten Schiffsgeldsteuer finanziert hatte.[80] Jahrzehnte später wurde sogar behauptet, die SOVEREIGN OF THE SEAS sei eine der ursprünglichen Ursachen für jene Unruhen gewesen, die 1642 zum Ausbruch des Bürgerkrieges und schließlich zur Hinrichtung des Königs führten.[81] Doch scheint es sich dabei eher um eine psychologisch begründete Projektion zu handeln, die aus dem Bedürfnis entstand, die unerhörte Tatsache der Hinrichtung (Charles I erhielt infolge der Restauration den Beinamen »der Martyrer«) nachträglich zu rechtfertigen, indem man einen Gegenstand bestimmte, der als ›Stein des Anstoßes‹ gelten konnte. In den zeitgenössischen Parlamentsreden, welche 1640/41 das *Ship-Money* behandelten, wird das Königsschiff jedenfalls mit keinem Wort erwähnt.[82]

Der erste Umbau der SOVEREIGN wurde im Winter 1651/52 vorgenommen, also in der Zeit des Commonwealth, kurz vor Ausbruch des ersten englisch-holländischen Seekrieges. Um die Stabilität zu erhöhen und, wie es im Bericht der Schiffbaumeister an die Marineverwaltung heißt, *»to make her more serviceable then now shee is«*, entfernte man die inzwischen größtenteils überplankten Grätingdecks auf Back, Kuhl und Schanz, verringerte die Höhe der Aufbauten entsprechend und verkürzte sowohl das Halbdeck als auch das Galion *»and soe fitted* [it] *for the sea«*.[83] Die Bestückung war bereits 1640 auf 90 Geschütze reduziert worden, was der ursprünglich vorgesehenen Bewaffnung entsprach.

In diesem Zustand nahm das Schiff an seiner ersten Seeschlacht teil, die 1652 bei Kentish Knock ausgetragen wurde. Zwar erwies sich seine große Feuerkraft als nützlich, doch der Dreidecker lief auf eine Untiefe und konnte nur mit knapper Not davor bewahrt werden, daß die Holländer ihn in Brand steckten. Den Rest des Krieges verbrachte er sicherheitshalber im Hafen. Erst etliche Jahre später, im zweiten und besonders im dritten englisch-holländischen Seekrieg (1665-67 bzw. 1672-74), als sich Struktur und Gefechtstaktik der britischen Flotte erheblich gewandelt hatten[84], sollte die SOVEREIGN ihre Qualitäten als Linienschiff unter Beweis stellen.

Doch zuvor, im Winter 1659/60, erfolgte in Chatham ihr zweiter Umbau. Er wurde unter der Leitung von John Taylor ausgeführt und schloß wahrscheinlich einige größere Reparaturen an dem inzwischen 23 Jahre alten Schiff mit ein.[85] Van de Velde-Zeichnungen, die nach diesem *Rebuilding* entstanden, zeigen eine Neuanordnung und Vermehrung der Stückpforten auf der Back, Schanz und Kampanje, so daß die Breitseitenstärke 50 Geschütze überstieg (vgl. Abb. 20-22). Außerdem kann man auf diesen Zeichnungen ein neues, dem Stil der Zeit angepaßtes Galion und um den vorderen offenen Teil verkürzte Seitengalerien erkennen. Ob alle diese Veränderungen dem Umbau 1659/60 zuzuschreiben sind oder teilweise bereits 1651/52 vorgenommen wurden, ist nicht bekannt.

Die scheinbare Diskrepanz zwischen dem erfolgreichen Einsatz des Schiffes nach diesem Umbau und der 14jährigen Liegezeit zu Beginn seiner Laufbahn hat man in der marinehistorischen Literatur bisweilen als Beleg dafür gewertet, daß erst die nachträglichen Veränderungen das Schiff zu einem brauchbaren Fahrzeug gemacht

Kathedrale auf eine Stufe. Er schreibt: *St Paules great Church challendginge the superioritie of all land buildings for its antiquitie, greatnesse, loftinesse and majestie [...]. Theis 2 wonderfull Structures, St Paules for the Land and our great new shipp for the Seas, I conceave are not to be parralelled in the whole World.* (Mundy III, i, 16-17). – Richard Fanshawe dagegen vergleicht sie mit dem spanischen Königspalast, wenn er in seinem panegyrischen Gedicht *On His Majesties Great Shippe* von ihr als *Escuriall of the Sea* spricht (Fanshawe, 16).

80 John Evelyn bemerkt dazu in seinen Tagebuchaufzeichnungen *De vita propria* im Juli 1641: *But what is to be deplored, as to this Vessel, is, that it cost his Majestie the Affections of his Subjects, perverted by the Malcontent great-ones, who tooke occasion to quarrell, for his having raised a very slight Tax for the building of this & Equipping the rest of the Navy, without an Act of Parliament; tho' by the suffrage of the Major part of Judges, the king might legaly do, in times of imminent danger, of which his Majestie was best apprais'd.* (Evelyn I, 22-23). Evelyn vertritt hier freilich die Position der Royalisten. – Näheres zum sogenannten *Ship-Money* und seinem Kontext im Kapitel zum politischen Hintergrund (s.S. 181-185).

81 So die Zeitung *Flying Post* am 30. 01. 1696 anläßlich der Zerstörung des Schiffes: *This Man of War was built in 1637 with part of that Ship-Money raised by King* Charles I. *which the succeeding Parliament exclaimed so much against; and was one of the preliminary Causes of this Day's* Fatal Effect *upon that Monarch.* – Ganz ähnlich auch Evelyn im *Kalendarium* zum 02. 02. 1696 (Evelyn V, 230).

82 Vgl. Parker 1640 und St. John 1640/41.

83 British Library, Add. MSS. 9300/75, abgedruckt in MM 14 (1928), 62-63. Die in der älteren Literatur oft zu findende Behauptung, das Schiff sei bei dieser Gelegenheit zu einem Zweidecker ›rasiert‹ worden, beruht auf einem Irrtum. Die Demontage der *»upper decks«* bezieht sich nämlich eindeutig nicht auf das obere Batteriedeck, sondern auf die darüber liegenden Grätingdecks. Das Folgende über den ›Lebenslauf‹ der SOVEREIGN nach Fox 1980, 33-37. 184. 186. 191.

84 Vor allem die Einteilung der Schiffe in Ränge gemäß ihrer Bewaffnung und die Gefechtsordnung in Kiellinie wären hier zu nennen. Letztere wurde zwar schon 1653 eingeführt, kam aber erst nach einigen Verbesserungen in den sechziger Jahren voll zur Wirkung. Nicht weniger bedeutsam war der in diesem Zeitraum einsetzende verstärkte Flottenbau, wozu auch die Einführung des Dreideckers als ›etablierter‹ Kriegsschifftyp gehörte. Abgesehen von der 1258 tons großen NASEBY, die Oliver Cromwell 1655 erbauen ließ, und der LOYAL LONDON von 1666 (ca. 1200 t), die bereits im folgenden Jahr von den Holländern verbrannt wurde, begann der ›serienmäßige‹ Bau von Dreideckern erst 1668 mit der CHARLES (1257 t). Es folgten in kurzen Abständen die ST. MICHAEL (1669, 1100 t), die LONDON (1670, 1328 t), die ST. ANDREW (1670, 1303 t) und die PRINCE (1670, 1448 t). Angaben nach Fox 1980, 62-109. 174 und nach Lavery 1983, 159-161.

85 Im Gegensatz zum ersten Umbau handelte es sich hier um ein *Rebuilding*, eine Maßnahme, die mit ›Wiederaufbau‹ vielleicht besser übersetzt ist als mit ›Umbau‹. Gemeinhin verstand man im 17. Jahrhundert darunter so etwas wie eine Generalüberholung, der die Schiffe der Royal Navy etwa alle zwanzig bis dreißig Jahre unterzogen wurden. Morsche Hölzer tauschte man aus und nahm oft auch konstruktive Veränderungen vor, wenn sich gezeigt hatte, daß die See-

hätten.[86] Aus dem oben Gesagten geht allerdings hervor, daß die Eingriffe sich auf mehr oder weniger äußerliche Dinge, wie Aufbauten und Ausstattung beschränkten. Dadurch wurde zwar fraglos das Seeverhalten verbessert; die grundsätzlichen Eigenschaften der SOVEREIGN jedoch ließen sich hiermit keineswegs ändern, denn die Konstruktion des Rumpfes und die Gestalt des Unterwasserschiffes blieben unangetastet.[87] Für das lange Aufliegen des Schiffes in seinen ersten Jahren waren offenbar weniger bauliche Mängel verantwortlich als vielmehr die erwähnten innenpolitischen Wirren und die für ihre Zeit außergewöhnliche, der allgemeinen schiffbaulichen Entwicklung weit vorgreifende Konzeption der SOVEREIGN OF THE SEAS.[88]

Mit der Restauration der Monarchie (1660) änderte Charles II, der älteste Sohn und Thronfolger Charles' I, den offiziellen Namen des Schiffes in ROYAL SOVEREIGN. Unter diesem Namen nahm sie an folgenden Schlachten des zweiten und dritten englisch-holländischen Seekrieges teil: 1666 an St.James Day, 1672 bei Solebay, 1673 an der ersten und zweiten Schooneveld-Schlacht sowie an der Schlacht bei Texel.

1684/85 schließlich erfolgte wieder eine große Reparatur, die schon fast als Neubau bezeichnet werden kann. Nachdem bereits 1675 bei einer Untersuchung an zahlreichen alten Balken Rott festgestellt worden war, sah sich Schiffbaumeister Robert Lee in Chatham genötigt, den größten Teil der tragenden Hölzer auszuwechseln. Bei dieser Gelegenheit veränderte er wohl auch die Rumpfform am Vor- und Achterschiff, wodurch sich die Hauptabmessungen verschoben und die Tragfähigkeit auf 1683 tons stieg.[89]

Das äußere Erscheinungsbild wandelte sich ebenfalls: Ein gekrönter Löwe als Galionsbild ersetzte die bisherige Reiterfigur, die Stückpforten bekamen runde Pfortenkränze, und die Seitengalerien erstanden in der damals modernen ausladenden und die Vertikale betonenden Form vollkommen neu. Auch das Heck erfuhr deutliche Veränderungen. Doch vom ursprünglichen Figurenschmuck und dem Gliederungskonzept wurde noch soviel beibehalten, daß das Schiff von achtern trotz der mehrfachen Umbauten immer noch als die alte SOVEREIGN OF THE SEAS zu erkennen war (vgl. Abb. 25).

1690 und 1692 nahm sie im Krieg gegen Frankreich an den Schlachten bei Beachy Head und Barfleur teil. – Im Winter 1696/97 lag sie wieder in Chatham, um noch einmal einem *Rebuilding* unterzogen zu werden. Während dieser Zeit, in der Nacht zum 27. Januar, setzte eine vergessene umgestürzte Kerze das Schiff in Brand und zerstörte es nahezu vollständig.[90]

Die Admiralität gab schon im nächsten Jahr bei Schiffbaumeister Fisher Harding in Woolwich einen Neubau in Auftrag. Dabei wurden einige Balken des ausgebrannten Wracks wiederverwendet, um das neue Schiff offiziell als »*rebuilt*« in den Büchern vermerken zu können. Die neue ROYAL SOVEREIGN lief im Juli 1701 vom Stapel. Sie erreichte eine Tragfähigkeit von 1883 tons und führte 112 Geschütze.[91]

Eigenschaften des Fahrzeugs verbesserungsbedürftig waren. Zugleich wurde gewöhnlich die Skulpturenausstattung dem sich verändernden Zeitgeschmack angepaßt. Welchen Umfang die Maßnahmen erreichten und wo die Grenze zu dem in den Büchern der Marineverwaltung davon unterschiedenen »*great repair*« lag, scheint von Fall zu Fall geschwankt zu haben. Allgemein bestand die Tendenz, die *Rebuildings* zunehmend umfassender zu gestalten. Seit Beginn des 18. Jahrhunderts kamen sie mehr oder weniger einem Neubau gleich. (Vgl. dazu Fox 1980, 18-19 und Lavery 1983, 64-68. 157. 200-201).

86 Vgl. Lavery 1983, 17.

87 Dazu Laughton 1932.

88 Daß sie auch späterhin relativ selten eingesetzt wurde, lag an dem chronischen Problem, die zu ihrer Bedienung nötige Anzahl von Leuten zu rekrutieren. So nahm das Schiff beispielsweise an der 4-Tage-Schlacht 1666 nur aus diesem Grunde nicht teil (dazu Fox 1996, 186). Magalotti hingegen behauptet (1669), die SOVEREIGN sei langsamer als die übrigen Fahrzeuge der Royal Navy, so daß sie das Fortkommen der Flotte behindere und aus diesem Grunde ungern genutzt werde (Magalotti, 357). Seine zweifellos irrige Ansicht beruht wohl auf dem seinerzeit verbreiteten Vorurteil, daß kleinere Schiffe generell schneller seien als größere. Abgesehen davon ständen die Fähigkeiten des Phineas Pett als Schiffbaumeister und das, was man vom Seeverhalten seiner Schiffe weiß, in auffallendem Gegensatz zu dieser Eigenschaft.

89 Lavery 1983, 163. Da man damals bereits andere Vermessungsformeln als in den dreißiger Jahren benutzte und zudem manchmal zur gleichen Zeit unterschiedliche Formeln in Gebrauch waren, lassen sich die Werte nur bedingt miteinander vergleichen. Der hier angegebene Wert ist nach *Builders measurement* berechnet. Zum Umbau 1685 siehe auch: Laughton 1932.

90 Nähere Einzelheiten bei Hepper 1994, 19.

91 Lavery 1983, 165.

III
DIE KÜNSTLER

DIE BILDHAUER *JOHN* UND *MATTHIAS CHRISTMAS*

Der *Audit Office Declared Account* für 1636, der offizielle Jahresbericht des Rechnungsprüfungsamtes der königlichen Marine, nennt im Zusammenhang mit dem Bau der SOVEREIGN OF THE SEAS die Brüder John und Matthias Christmas als verantwortliche Bildhauermeister.[92] Diese beiden Künstler leiteten seit dem 19. April 1634 als *Master Carvers to his Majesty's Navy* die Bildhauerwerkstätten der königlichen Marine.[93] Ihr Vater, Gerard Christmas, hatte dasselbe Amt zwanzig Jahre lang bekleidet, bevor er am 24. März 1634, kurz vor seinem Tode, beim König aus Altersgründen um seine Suspendierung nachsuchte und gleichzeitig darum bat, seine Söhne John und Matthias als Nachfolger einzusetzen.[94]

Der Posten muß, wie Cust und Brockwell übereinstimmend schreiben[95], eine »ungemein einträgliche Stellung« gewesen sein, da unter den frühen Stuartkönigen sowohl die Flottenstärke der britischen Marine als auch der Aufwand des Figurenschmuckes an den einzelnen Schiffen ständig zunahmen.

Demzufolge darf man davon ausgehen, daß die Brüder Christmas einen gewissen Stamm an Personal in ihren Werkstätten beschäftigten. Doch angesichts eines so umfangreichen Auftrages, wie die SOVEREIGN OF THE SEAS ihn mit sich brachte, sahen sie sich offenbar genötigt, einige Bildhauer, die im benachbarten Greenwich unter der Leitung von Inigo Jones an der Ausstattung des Queen's House arbeiteten, abzuwerben, um mit deren Hilfe die schätzungsweise 1200 Skulpturen des Schiffes rechtzeitig vollenden zu können.[96] Wieviel vom Figurenschmuck unter diesen Umständen von der Hand der Brüder Christmas selbst stammen kann, läßt sich aus Mangel an Quellenmaterial nicht zuverlässig abschätzen. Legt man, falls eine solche Analogisierung erlaubt ist, ähnliche Verhältnisse wie beim Bau des schwedischen Regalschiffes WASA zugrunde, dann wäre damit zu rechnen, daß der persönliche Anteil der Bildhauermeister am Gesamtwerk doch recht hoch war.[97]

Wie auch immer die Verhältnisse bei der SOVEREIGN

92 PRO, 1/1703/77. In dem selben Dokument, wie auch im Audit Office Declared Account (PRO, E/351/2277), werden daneben Philipp Ward und Richard Jackson als Maler und Vergolder aufgeführt. Deren Arbeiten müssen hier allerdings unberücksichtigt bleiben, zumal über die Innenausstattung des Schiffes, insbesondere die mit Gemälden und vergoldeten Schnitzereien aufwendig geschmückten Staatskajüten, so gut wie nichts bekannt ist. Vgl. dazu jedoch unten S. 63.

93 S.P.Dom., Vol. 244, No. 8 (Kopie aus den Akten der Admiralität).

94 S.P.Dom., Vol. 263, No. 32.

95 Dies und das Folgende zu den Brüdern Christmas im wesentlichen nach Lionel Custs Artikel in: DNB X, 291-292, sowie nach M.W. Brockwells Ausführungen in: ThB VI, 545 (jeweils s.v. Christmas, Gerard).

96 Die daraufhin von Jones eingereichte Beschwerde führte im Februar 1637 zu einem kontroversen Briefwechsel zwischen Admiralität und Marineverwaltung. Er endete damit, daß Phineas Pett die Anordnung erhielt, die betreffenden Bildhauer zu Jones zurückzuschicken und Mr. Christmas zu bestrafen (S.P.Dom., Vol. 346, Nos. 69 u. 71, sowie Vol. 219, No. 141).

97 An den fast 700 Skulpturen (davon etwa 490 figürlich) der 1628 auf ihrer Jungfernfahrt gesunkenen und 1961 wieder gehobenen WASA hat man nicht mehr als vier (!) Hände unterscheiden können. Vierzig Prozent der Figuren, also etwa 200 Stück, werden allein dem leitenden Bildhauermeister Mårten Redtmer zugeschrieben (vgl. Soop 1986, 241-253). Trotz des Vorbehaltes, der wegen der Unterschiede in Nationalität, Figurenschmuck und Schiffbautradition angebracht erscheint, zeigt dies doch, daß die umfangreiche Skulpturenausstattung der SOVEREIGN OF THE SEAS nicht notwendigerweise eine größere Zahl von Bildhauern voraussetzt. – Vergleiche andererseits aber auch den Werkstattbetrieb auf den Marinewerften von Toulon, wo in den sechziger Jahren des 17. Jahrhunderts etwa 40 *sculpteurs* gleichzeitig beschäftigt wurden (dazu Trachsler 1954, 222-223).

lagen, zweifellos machten die ungezählten geschnitzten Figuren, die John und Matthias Christmas für die Schiffe der britischen Marine insgesamt schufen, den weitaus größten Teil ihres Œuvres aus. Alle diese Bildwerke sind mit den Schiffen, für die sie bestimmt waren, verloren gegangen.

Doch die Tätigkeit der Brüder Christmas beschränkte sich keineswegs auf Arbeiten für die Royal Navy. Ähnlich wie der Vater Gerard, der auch als Architekt tätig war, erstellten sie mehrfach aufwendige allegorische Skulpturengruppen für prunkvolle Festspiele, die alljährlich zur Inauguration des Londoner Bürgermeisters veranstaltet wurden.[98] Daneben sind eine Reihe von Grabmälern bekannt, die sie für hochgestellte Persönlichkeiten in Marmor und Alabaster schufen.[99]

Im Ganzen gesehen ergibt sich eine rege Produktivität der beiden Künstler für die dreißiger und frühen vierziger Jahre des 17. Jahrhunderts. Was ansonsten über ihren Lebensweg bekannt ist, läßt sich in wenigen Worten zusammenfassen.[100] Sowohl John, der 1599 in London getauft wurde und 1654 ebendort starb, als auch Matthias (London 1605 – 1654 Chatham) hatten ihre Ausbildung mit einer mehrjährigen Tischlerlehre begonnen, bevor ihr Vater sie ab 1618 bzw. 1626 auf den Werften in der Bildschnitzerei unterwies. Mit ihrer offiziellen Bestallung zu *Master Carvers* der Royal Navy 1634 wurden John die Arbeiten in Deptford und Woolwich zugeteilt, während Matthias für den Skulpturenschmuck der in Chatham gebauten Schiffe verantwortlich zeichnete.

Als ausführende Künstler bei der Ausstattung der Londoner Bürgermeisterfestspiele blieben die Brüder Christmas fünf Jahre lang – nämlich bis 1639 – tätig, wonach das Spektakel aus Kostengründen eingestellt und erst nach der Restauration der Monarchie, also Jahre nach ihrem Tod, wieder aufgenommen wurde. Abgesehen davon, daß John außerhalb der Werften auch unabhängig von seinem Bruder arbeitete (so entwarf er z.B. 1635 das figürlich geschmückte Portal des Haupteingangs zum Magdalene College, Cambridge), weiß man im übrigen nur wenig von den beiden Bildhauern. Namentlich ihre letzte Lebensdekade und die Umstände, die zu ihrem auffallend frühen Tod führten, liegen noch im Dunkeln.

Fraglos aber standen die Brüder Christmas während der dreißiger Jahre in beachtlichem Ansehen, wie der Kreis ihrer Auftraggeber und die Zahl ihrer Arbeiten belegen. Insbesondere ihre Bildwerke für die SOVEREIGN OF THE SEAS wurden von Zeitgenossen bewundernd gelobt.[101] Thomas Heywood geht in seiner kurz vor dem Stapellauf veröffentlichten Beschreibung des Schiffes sogar so weit, ihre Kunstfertigkeit mit den berühmten Bildhauern der Antike zu vergleichen. Er schreibt:

> The Master Carvers are *Iohn* and *Mathias Christmas*, the Sonnes of that excellent Workeman Master *Gerard Christmas*, some two yeeres since deceased, who, as they succeed him in his place, so they have striv'd to exceed him in his *Art*: the Worke better commending them than my Pen is any way able, which putteth me in minde of *Martiall*, looking upon a Cup most curiously Carved:
>
> *Quis labor in phiala? Docti* Mios*? anne* Mironis*?*
> Mentoris *an manus est? an* Polycleti *tua?*
>
> *What Labour's in this curious Bowle?*
> *Was't thine ô* Myus *tell?*
> Myrons*?* Mentors*? or* Polyclets*?*
> *He that can* carve *so well.*[102]

Sicherlich wäre es verfehlt, nach dieser Lobeshymne die tatsächliche künstlerische Qualität der Skulpturen einschätzen zu wollen. Auch wenn Heywood sein Werk »*A True Description of his Majesties Royall Ship*« nannte, so darf es aufgrund seines panegyrischen Charakters doch nicht als objektive Beschreibung im heutigen Sinne verstanden werden.[103] Zudem gab es für den Autor ein persönliches Interesse, das es ihm leicht machte, die Bildhauerarbeiten der Brüder Christmas als außergewöhnliche Leistung zu preisen.[104]

Andererseits wiederum hätte die Schrift kaum ihren rhetorischen Zweck erfüllt, wenn die Wertschätzung der Figuren nicht nachvollziehbar gewesen und der zeitgenössische Betrachter vor den vergoldeten Bildwerken des Schiffes nicht tatsächlich in staunende Bewunderung verfallen wäre. So bezeugen denn auch die authentischen bildlichen Darstellungen des Schiffes die von Heywood beschworene überwältigende Fülle und prachtvolle Wirkung der Christmas'schen Arbeiten. Eine qualitative

98 Dazu näheres bei Bergeron 1968, 354-364, sowie Bergeron 1971, 252-260.
99 Neun erhaltene Grabmonumente von ihrer Hand sind aufgelistet bei Whinney 1957, 114-115.
100 Die folgenden Angaben nach Adam White in DA VII, 236.
101 So Cust im DNB X, 292.
102 Heywood 1637, 47-48.
103 Ausführlicher zu dem Büchlein und seinem Wert als Quelle s.S.58ff.
104 Zur Beziehung zwischen Heywood und den Christmas s.S. 33.

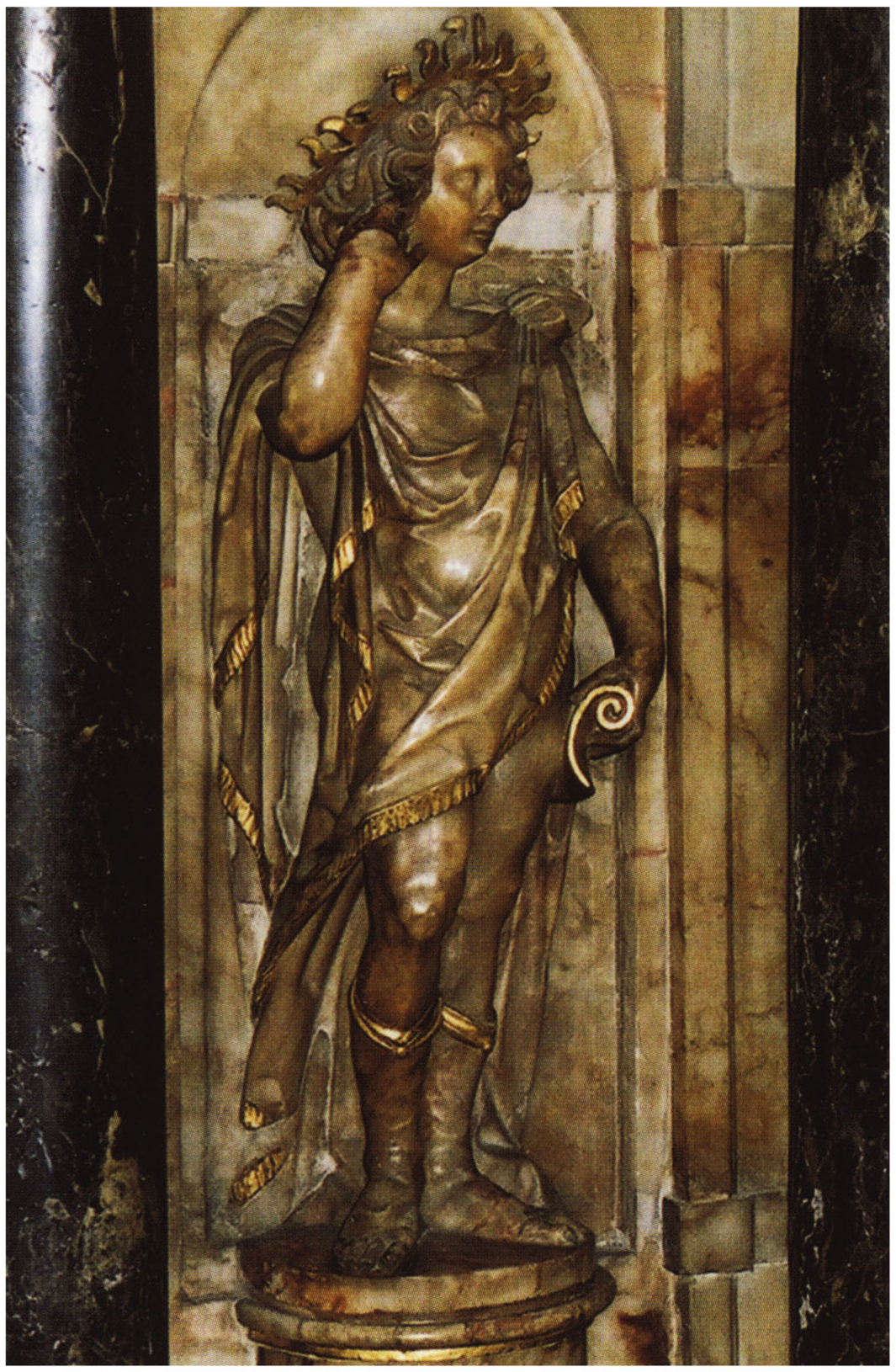


Abb. 4 Detail vom Grabmahl für Erzbischof George Abbot, einem gut erhaltenen Beispiel für die Bildhauerarbeit von John und Matthias Christmas, 1635. (Holy Trinity Church, Guildford, Foto: Verf.)

Beurteilung der Skulpturen erlauben die im Vergleich winzigen Darstellungen freilich nicht, zumal durch den vermittelnden Künstler ohnehin eine gewisse Verfremdung gegenüber dem Original einfließt.

Einige Anhaltspunkte hinsichtlich der Stilhaltung liefern dagegen die überkommenen steinernen Grabmonumente der beiden Bildhauer. Stellvertretend soll hier, als eines der interessantesten, nur dasjenige von George Abbot angeführt werden, der seinerzeit Erzbischof von Canterbury war.[105] Es befindet sich in der Trinitatis-Kirche zu Guildford und entstand 1635 nach Entwürfen von Gerard Christmas, die dieser noch kurz vor seinem Tode gezeichnet hatte. In Übereinstimmung mit den anderen erhaltenen Werken weist es John und Matthias als Vertreter eines elaborierten Stils aus, der der jakobinischen Zeit verpflichtet ist und von modernen Entwicklungen, wie etwa Nicholas Stone sie verfolgte, unberührt blieb. Aufgrund dieser Sepulkraldenkmäler und der überlieferten Kenntnis sonstiger Auftragsarbeiten werden die beiden Künstler zu den führenden Bildhauern der damaligen konservativen Schule gerechnet.[106]

Rückschlüsse von den in Marmor ausgeführten Grabplastiken auf die Skulpturen der SOVEREIGN sollte man wegen der materialbedingten Unterschiede nur unter Vorbehalt ziehen, zumal die Brüder Christmas als *Carvers to the Navy* ihre Spitzenleistungen wohl eher in der Holzbearbeitung erreichten. Die stilistische Einordnung und generelle Beurteilung ihrer Werke dürfte das jedoch kaum berühren. Man wird deshalb sicher auf John und Matthias übertragen dürfen, was Richard Gough 1780 in seiner *British Topography* von ihrem Vater sagte: *»bringing pageants and figures to great perfection, both in symmetry and substance«*.[107]

DER DICHTER *THOMAS HEYWOOD*

Wer das umfangreiche ikonographische Programm des Figurenschmuckes erdachte, geht weder aus den Rechnungsbüchern des *Audit Office* (soweit sie den Bau des Schiffes betreffen), noch aus den *State Papers* (*Domestic Series*) hervor. Daß die ausführenden Bildhauer John und Matthias Christmas diese Aufgabe übernahmen, kann mit einiger Sicherheit ausgeschlossen werden. Zwar waren sie durch ihren Beruf mit dem Bildwerk an Schiffen der Royal Navy vertraut wie kein anderer, doch bei der Komplexität des hier anstehenden Programms und dem hohen Anspruch, der sich mit ihm verband, verlangte der Entwurf Qualitäten, die über den üblichen Rahmen ihres Metiers weit hinausgingen.[108] Gefordert war vielmehr ein in der Panegyrik erfahrener Künstler, der seine literarische Bildung zu nutzen und bei der Konzeption des Figurenprogramms auch seine Kenntnisse

105 Hierzu im einzelnen Burke 1949.

106 Pevsner 1971, 41. 271; außerdem Whinney 1957, 114-115 und Esdaile 1946, 54. 97. 99. Einen Eindruck vom Stil ihrer Figuren gibt hier Abb. 4).

107 Gough 1780, I, 676. Hier zitiert nach Brockwell, ThB VI, 545.

108 Wie vergleichsweise simpel die damals üblichen Schiffsdekorationen im Verhältnis zur SOVEREIGN OF THE SEAS waren, machen zeitgenössische Gemälde deutlich.

auf den Gebieten der Emblematik und Allegorie anzuwenden wußte.[109]

Daß es tatsächlich einen solchen ›Gelehrten‹ gab, der den Brüdern Christmas die Vorlagen für ihre Arbeit lieferte, erschließt sich aus der *True Description* des Schiffes von Thomas Heywood. Darin bekennt der Autor nämlich, selbst der verantwortliche ›Designer‹ zu sein. Am Anfang der Beschreibung der einzelnen Figuren heißt es:

> it is necassary that I make some satisfaction to the world concerning those Decorements which *beautifie* and *adorne her*, and to render a faire account of mine owne invention and fancy concerning the *carving worke*, the *figures*, and *Mottoes* upon them.[110]

Angesichts des offiziellen Charakters der Schrift, der durch den Vermerk »*Published by Authoritie*« auf dem Titelblatt (s. Abb. 26) sowie durch das Imprimatur von Schiffbaumeister Peter Pett bezeugt ist[111], darf die Formulierung »*mine owne invention and fancy*« hier kaum im Sinne einer persönlichen Interpretation Heywoods aufgefaßt, sondern muß offenbar als Verweis auf seine geistige Urheberschaft verstanden werden. Anders wäre auch nicht zu erklären, weshalb der Autor sich im weiteren Verlauf des Textes auffallend darum bemüht, gegen ihn erhobene Vorwürfe, wonach die Figurenkomposition zum Teil unsinnig und das Latein der zugeordneten Sinnsprüche am Heck des Schiffes fehlerhaft seien, in Einzelheiten zu widerlegen.[112]

Das Fehlen seines Namens in den Abrechnungslisten der Marine scheint darauf zurückzugehen, daß der Dichter nicht in Diensten der Admiralität stand, sondern den Auftrag von anderer Seite, womöglich direkt vom Monarchen erhielt. Dokumente, die letzteres beweisen (oder auch widerlegen), sind allerdings bislang nicht bekannt geworden.[113] Zudem ist nicht auszuschließen, daß der König selbst in gewissem Maße am Entwurf beteiligt war, zumal er im Verlauf des Baues einige Änderungen der geplanten künstlerischen Ausstattung anordnete.[114]

Dies läßt jedoch die zentrale Rolle Heywoods bei der Entwicklung des ikonographischen Programms unberührt. Daß er für diese Aufgabe geradezu prädestiniert war und sich nach Lage der Dinge wohl kaum eine günstigere Wahl treffen ließ, erhellt weitgehend aus seiner Biographie.[115]

Thomas Heywood, der zu den produktivsten englischen Dramatikern der frühen Stuartzeit gehört, wurde wahrscheinlich 1574 in Lincolnshire geboren. Er starb im August 1641 in London. Sein Vater, Reverend Robert Heywood, entstammte einer vornehmen Familie aus Cheshire und hatte eine anspruchsvolle Erziehung am Magdalene College in Cambridge genossen. Auch Thomas begann 1591 eine akademische Ausbildung in der alten Universitätsstadt, mußte sie jedoch vorzeitig abbrechen, nachdem 1593 sein Vater gestorben war. Daraufhin ging Heywood nach London, um als Dichter seinen Lebensunterhalt zu verdienen.[116] Doch zwangen ihn äußere Umstände offenbar bald, sich bei einer der Londoner Theatertruppen zu verpflichten. Dort war er zunächst als Schauspieler und kompilierender Stückeschreiber, später dann auch als selbständiger Dramatiker tätig.[117] 1601 besaß Heywood genügend Eigenkapital, um sich als Teilhaber in die vom Earl of Worcester protegierte Schauspieltruppe einzukaufen. Diesem Unternehmen, das 1603 zur Schauspieltruppe der Königin ernannt wurde, widmete er von nun an seine unermüdliche Schaffenskraft. Über ein Jahr lang stand er nicht nur täglich als Schauspieler auf der Bühne, sondern schrieb auch mindestens ein Stück pro Monat.

109 Man vergleiche den analogen Fall des schwedischen Regalschiffes WASA von 1628, dessen ikonographisches Programm dem Reichsrat Johan Skytte bzw. dem Philologen Johan Bureus zugeschrieben wird, die beide als Berater Gustavs II Adolf Wasa an dessen Hof tätig waren. (Dazu Soop 1986, 240).

110 Heywood 1637, 29.

111 Ein entsprechender Hinweis erscheint unmittelbar vor Beginn des Textes neben dem Imprimatur der Stationer's Company (der Londoner Buchdruckergilde), die das Monopol zur Vergabe von Drucklizenzen besaß und der Krone als Zensurorgan diente. – Aufschlußreich sind darüber hinaus die letzten Zeilen des vorangestellten Geleitwortes von Shackerley Marmion, wo es heißt: »[...] *to thee, friend* Heywood, *who hast Royall leave / To publish it unto the worlds broad eyes, / And art well skild in all her properties.*«

112 Heywood 1637, 42.

113 Eine kursorische Durchsicht der umfangreichen, weitverzweigten Zahlungsunterlagen der britischen Staatskasse (Issue Rolls, Privy Seal Books, Sign Manual Warrants, Pells Order Books, Posting Books etc. – soweit sie jeweils Register enthalten) ergab weder in bezug auf Thomas Heywood noch auf andere für eine solche Arbeit in Frage kommende Persönlichkeiten (so etwa Sir Anthonis van Dyck; vgl. dazu die Ausführungen auf S. 37f.) irgendwelche brauchbaren Hinweise. Da die Listen jedoch gerade für den fraglichen Zeitraum (1635-1638) zum Teil lückenhaft erhalten sind, läßt sich wenig Konkretes daraus ableiten. – Denkbar wäre auch, daß den Brüdern Christmas als ausführenden Künstlern die Pflicht oblag, aus ihrem Entgeld zugleich auch Heywood zu bezahlen. So wurde jedenfalls bei den jährlichen Festspielen zur Inauguration des Londoner Oberbürgermeisters verfahren, bei denen sich die drei bereits als eingespieltes Team bewährt hatten (vgl. dazu Bergeron 1968, 354-364 sowie unten S.33). Dieser Umstand wie auch die in einem Fall bekannten Verteilungsproportionen (der Dichter bekam etwa ein Viertel der Gesamtsumme; Ebd., 359) werfen ein bezeichnendes Licht auf den hohen Stellenwert, den man damals der handwerklichen Arbeit im Vergleich zur geistigen Arbeit des Entwerfens beimaß.

114 S.P.Dom., Vol.350, No.70. Zum Wortlaut vgl. S. 95, Anm. 300.

115 Das Folgende zum Lebenslauf Heywoods nach Clark 1931.

116 Sein erstes und vermutlich zunächst auch einziges lyrisches Werk *Oenone and Paris* entstand 1594. (Vgl. Clark 1931, 8).

117 1596 wird Heywood erstmals als Kompilator in der von Philip Henslowe gemanagten Truppe des Lord High Admiral genannt. Zwei Jahre später verkaufte er bereits eigene Stücke an Henslowe. (Clark 1931, 10-12).



Abb. 5 Das vermutlich einzige erhaltene Porträt von Thomas Heywood, hier als schlafender *Electus* dargestellt; Detail aus dem Titelkupferstich von Thomas Cecill für Heywoods Monumentalwerk *The Hierarchie of the blessed angells,* London 1635. (Foto: Universitäts- und Stadtbibliothek, Köln; im folgenden abgekürzt: USBK)

Unter Freunden wurde er »*the industrious Master Heywood*« genannt, und die folgenden Generationen kannten ihn als »*the English Lope de Vega*«. Nach eigener Aussage[118] brachte er es bis 1633 auf mehr als 220 Stücke, die entweder ganz oder zumindest in wesentlichen Teilen von ihm stammten. Doch hat sich von seinem umfangreichen Werk nur ein geringer Teil erhalten, da Heywood die meisten seiner Stücke nicht für wert erachtete, gedruckt zu werden.[119]

So sehr Heywood auch als Dramatiker Erfolg hatte, so sah er das Schreiben von Theaterstücken doch als notgedrungenen Broterwerb an, der es ihm nicht gestattete, seine dichterischen Fähigkeiten richtig zu entfalten und seine akademische Bildung sinnvoll zu nutzen. Umso dankbarer war er, als er 1608 in Edward Somerset, dem Earl of Worcester, einen großzügigen Mäzen fand, der ihm über einen Zeitraum von mehr als zwanzig Jahren die Publikation manch aufwendiger Schrift ermöglichte.[120]

Die Behandlungsweise der verschiedenen, in seinen Büchern aufgegriffenen Themen und die Argumentationsweise des Dichters verraten eine außerordentliche Belesenheit und beachtliche Geschichtskenntnisse. Doch sein schwerfälliger, ungewöhnlich weitschweifiger und oft pedantischer Stil mag dafür verantwortlich gewesen sein, daß die meisten seiner Traktate finanzielle Mißerfolge wurden.

So schrieb er denn bis in die dreißiger Jahre hinein weiterhin Theaterstücke für seine Spieltruppe, die nach dem Tode von Queen Anne zunächst von Prinzessin Elizabeth protegiert wurde, um schließlich in der Schauspieltruppe von Königin Henrietta Maria aufzugehen. Auch nutzte Heywood besondere Ereignisse am Hofe, wie Vermählungen und Sterbefälle, um sich dort mit panegyrischen Gedichten in Erinnerung zu bringen. Daneben besserte er seine finanzielle Lage auf, indem er auf Bestellung jede Art von Literatur schrieb. Einer seiner Freunde, Shackerley Marmion, sagte von seinem Œuvre deshalb, es umfasse:

> All history, all actions,
> Counsels, Decrees, man, manners, State and factions,
> Playes, Epicediums, Odes and Lyricks,
> Translations, Epitaphs, and Panegyricks.[121]

Seine Vielseitigkeit und Produktivität sorgten schließlich dafür, daß er recht bekannt wurde und gewissen Ruhm errang. Als »*M. Thomas Heywood, gentleman*« fand er in Edmund Howe's Fortsetzung von Stowe's *Annals* (1615) Eingang unter »*our moderne and present excellent Poets which worthily flourish in their owne Work*«.[122]

Ein wichtiger Schritt in Heywoods Karriere erfolgte 1631 mit dem Auftrag, die Festspiele für die Inauguration

118 Im Vorwort zu *The English Traveller*, London 1633.

119 Immerhin verzeichnet die CBEL (Vol.I (1966), 622-627) 26 Spiele von Heywood sowie neun Stücke, an denen der Dichter vermutlich als Mitautor beteiligt war.

120 Von den wichtigsten nicht-dramatischen Werken Heywoods seien genannt: *Troia Britannica* (1609), eine voluminöse mythologische Weltchronik in epischer Form; *An Apology for Actors* (1612), eine Antwort auf die Anfeindungen der Puritaner gegen das Theater; *ΓυNAIKEION* [sic], *or Nine Bookes of various History concerning Women* (1624) und *The Hierarchy of the Blessed Angels* (1635), ein enzyklopädisches lyrisches Werk, in dem sich Heywoods Bild vom Aufbau der Welt als eine eigentümliche, aber zeittypische Mischung von neuplatonischem Gedankengut und mittelalterlichen Glaubens- und Aberglaubensvorstellungen entpuppt. Im übrigen übersetzte er mehrere antike und neuzeitliche Autoren wie Ovid, Lukian, Sallust, Erasmus und Textor.

121 Zitiert nach DNB, Vol.26 (1891), 339.

des Londoner Oberbürgermeisters zu entwerfen. Die Wahl war auf ihn gefallen, nachdem sein Kollege Thomas Dekker, der wie er Theaterstücke für die Truppe der *Queen's Comedians* schrieb, sich aus dem Geschäft zurückgezogen hatte.

In diesem öffentlichen, zu Wasser und zu Lande mit unerhörtem Aufwand in Szene gesetzten Prunkschauspiel konnte Heywood seine Fähigkeiten bestens entfalten. Seinen ganzen Schatz an geschichtlichem, mythologischem, die Tradition der Stadt und das Brauchtum ihrer Institutionen umfassenden Wissen präsentierte er der Londoner Bevölkerung gleich einem überquellenden Füllhorn in phantasievollen und beeindruckenden Bildern. Das Spektakel wurde so gut aufgenommen, daß man ihn auch in den folgenden Jahren jeweils mit den Festspielen zur Amtseinführung des Oberbürgermeisters betraute und Heywood auf diese Weise zum »*City-Poet*« avancierte.[123]

Bedeutenden Anteil an dem Erfolg seiner Entwürfe hatte deren eindrucksvolle Umsetzung in Figuren und Bauten. So spendete der Dichter denn auch den ausführenden Bildhauern Gerard Christmas und seinen Söhnen John und Matthias überschwengliches Lob.[124] Ihre gut eingespielte Zusammenarbeit mit Heywood, der neben der beruflichen Seite auch eine persönliche Freundschaft zugrunde lag[125], mag bei der Auftragsvergabe für das Skulpturenprogramm der SOVEREIGN OF THE SEAS ausschlaggebend gewesen sein. Da die Brüder Christmas als *Carvers to the Royal Navy* ohnehin das umfangreiche Schnitzwerk des Schiffes zu erstellen hatten und sich vermutlich in dieser Sache auch für Heywood einsetzten, erhielten seine Festspiel-Erfolge als Qualitätskriterium ein umso größeres Gewicht.

Hinzu kam noch, daß Thomas Heywood im November 1634 mit seinem Maskenspiel *Love's Mistress: or, the Queen's Masque* zum Hofdichter aufstieg und so die Gunst des Königs und der Königin errang.[126] Es war der krönende Erfolg seiner seit Jahren andauernden Bemühungen, sich mit eigenen und von ihm umgearbeiteten Stücken – aufgeführt von den *Queen's Comedians* - bei Hof einen Namen zu machen.[127] Der inzwischen Sechzigjährige tat nun alles, um seine Reputation als nicht nur talentierter, sondern auch in jeder Hinsicht gebildeter Dichter weiter auszubauen.[128]

Diese beiden Umstände, die aktuelle Gunst des Herrscherpaares und Heywoods bewährte Zusammenarbeit mit den Brüdern Christmas, haben dem Dichter wohl den Auftrag für das Skulpturenprogramm der SOVEREIGN gesichert. Seine Kenntnisse und Fähigkeiten qualifizierten ihn zweifellos für diese Aufgabe, auch wenn er sonst keine praktischen Erfahrungen im nautischen Metier besaß.

Die speziellen Erfordernisse des Bauprojektes brachten es allerdings mit sich, daß der König als Auftraggeber und Phineas Pett als *Supervisor* bis zu einem gewissen Grade auf seine Entwürfe und ihre endgültige formale Gestaltung Einfluß nahmen. Pett gab mit der Architektur des Schiffsgebäudes naturgemäß den Umfang sowie die räumliche Verteilung der Skulpturen in wesentlichen Zügen vor; und der Monarch maß ihrem äußeren Erscheinungsbild immerhin soviel Bedeutung bei, daß er den vorgelegten Entwurf in einigen Punkten nach seinen eigenen Vorstellungen modifizierte.[129] Doch diese vergleichsweise geringen Eingriffe änderten nichts an der Verantwortlichkeit Heywoods für das ikonographische Gesamtprogramm und seine konkrete Ausarbeitung in allen wesentlichen Einzelaspekten.

122 p.811; zitiert nach Clark 1931, 85.

123 Die Festlichkeiten fanden 1631, 1632, 1633, 1635, 1637, 1638 und 1639 jeweils am *Simon and Jude's Day* (28. Oktober) statt. Thematisch liefen sie in jedem Fall auf eine Lobpreisung der Stadt London hinaus, wobei allerdings die besondere Bedeutung, welche der jeweiligen, die Spiele ausrichtenden Zunft und der gefeierten Persönlichkeit für die Metropole beigemessen wurde, in den Vordergrund rückte. Die Titel lauteten: *Londini ius honorarium* (1631), *Londini artium et scientiarum scaturgio* (1632), *Londini emporia* (1633), *Londini sinus salutis* (1635), *Londini speculum* (1637), *Porta pietatis* (1638) und *Londini status pacatus* (1639). Vgl. Clark 1931, 112-118, sowie Bergeron 1971, 217-242.

124 Heywood widmete ihnen jeweils den letzten Abschnitt seiner Schriften, die er anläßlich der Festspiele unter gleichem Titel veröffentlichte.

125 Dazu Clark 1931, 143 (n.2). 175.

126 Das Maskenspiel, dessen Handlung auf der durch Apuleius überlieferten Erzählung von Amor und Psyche beruht und sich deutlich an der bei Hofe grassierenden Vorliebe für neuplatonisches Ideengut orientiert, entstand wohl im Sommer 1634 als Geburtstagsgeschenk an den König. Die erste Aufführung, eine Art Generalprobe oder ›Vorpremiere‹, fand Mitte November im Phoenix-Theater als Privatvorstellung für das Königspaar statt. Am 19. November, dem Geburtstag des Monarchen, lud Queen Henrietta Maria seine Majestät nach Denmark House (= Somerset House, ihre Residenz, die sie von Queen Anne übernommen hatte) ein, um ihn vor versammeltem Hofstaat mit dem Spiel zu erfreuen. Die Vorstellung fand so großen Beifall, daß man sofort eine Wiederholungsaufführung beschloß, welche in der folgenden Woche gegeben wurde. (Vgl. Clark 1931, 129-141, und Shady 1977).

127 Ab 1630 hatte Heywood regelmäßig etwa zwei- bis dreimal jährlich Vorstellungen der *Queen's Comedians* dem Herrscherpaar präsentieren dürfen, wozu er jeweils spezielle Pro- und Epiloge verfaßte. (Clark 1931, 161-162).

128 Mit der Sammlung Pleasant Dialogues and Dramas, die bereits 1635 die Zensur passierte, aber wohl mit Absicht erst 1637 nach dem Tod des vielgerühmten Hofpoeten Ben Jonson erschien, sprach der Dichter gezielt das gehobenere, einflußreiche Publikum an. Sein enzyklopädisches Mammutwerk *The Hierarchy of the blessed Angels* widmete er 1635 der Königin. (Vgl. Clark 1931, 143. 154-156).

129 Eine Anordnung Charles' I zur Änderung des Dekorationsentwurfs findet sich unter den State Papers (S.P.Dom., Vol.350, No.70). Zu deren Wortlaut s. S. 65, Anm. 230 und S. 95, Anm. 300.

IV
ZEITGENÖSSISCHE DARSTELLUNGEN DES SCHIFFES

VORBEMERKUNGEN

Verglichen mit anderen Schiffen des 17. Jahrhunderts haben sich verhältnismäßig viele zeitgenössische Bilddokumente der SOVEREIGN OF THE SEAS erhalten. Dazu trugen nicht nur ihre außergewöhnliche Größe und Pracht, sondern auch ihre lange Dienstzeit von insgesamt fast sechzig Jahren bei.[130] Ein beträchtlicher Teil der Porträts entstand allerdings erst, als das Schiff durch Umbauten in seinem Erscheinungsbild bereits verändert war. Außerdem lassen die meisten Darstellungen den erwünschten Detailreichtum vermissen.

So erweist sich für die Rekonstruktion des ursprünglichen Aussehens, das hier vornehmlich interessiert, schließlich nur eine kleine Auswahl von Zeichnungen, Gemälden und Schriftzeugnissen als ergiebig. Diese Unterlagen liefern eine Menge differenzierter Angaben über den Figurenschmuck und andere Einzelheiten der Ausstattung. Ein lückenloses Bild vom Schiff und seiner räumlichen Gestalt können sie jedoch nicht vermitteln. Solchem Anspruch würde wohl nur ein zeitgenössisches Modell der SOVEREIGN gerecht. Ein solches Modell aber ist nicht erhalten geblieben.[131]

Trotzdem geben die überkommenen Quellen, wenn man sie gemeinsam auswertet und zueinander in Beziehung setzt, einen umfassenden Einblick in das Skulpturenprogramm des Königsschiffes und ermöglichen eine weitgehende Rekonstruktion der nicht dokumentierten Teile.

BILDQUELLEN

Von den Porträtdarstellungen der SOVEREIGN OF THE SEAS sind in den folgenden Katalog vorzugsweise solche aufgenommen, die als zeitgenössische Dokumente in mehr oder weniger direkter Beziehung zum Schiff stehen, also originären Charakter besitzen. Weitgehend unberücksichtigt bleiben dagegen Plagiate sowie rekonstruierende ›Nachempfindungen‹ aus späterer Zeit.[132] Obwohl eine komplette Erfassung der wesentlichen Bilddokumente angestrebt wurde, sind durchaus nicht

130 Ähnliches gilt für die Prince Royal von 1610, von der ebenfalls eine überdurchschnittlich hohe Zahl an Porträtdarstellungen überkommen ist.

131 Über das Schicksal des eingangs erwähnten Konstruktionsmodells von Peter Pett gibt es keine Nachrichten. Ein anderes, in Greenwich aufbewahrtes Modell stammt aus den ersten Jahren des 19. Jahrhunderts. Es ist – wie auch ein zugehöriger Satz von Schiffsrissen – mit etlichen Fehlern und Anachronismen behaftet, so daß ihm kein dokumentarischer Wert zugestanden werden kann. Dazu Anderson 1913, 208-211.

132 Vgl. R.C. Andersons quellenkritische Untersuchung zu dem Thema (Anderson 1913). Unberücksichtigt bleibt auch ein Ölgemälde mit dem Porträt der SOVEREIGN, das zu einer Serie von sechs Bildern gehört, welche ehemals in Lowther Castle aufbewahrt wurden und diejenigen Fahrzeuge zeigen, auf denen seinerzeit Sir Richard Haddock Dienst tat. Es entstand 1690 offenbar in der Absicht, das Schiff in dem Zustand der siebziger Jahre darzustellen. Zahl-

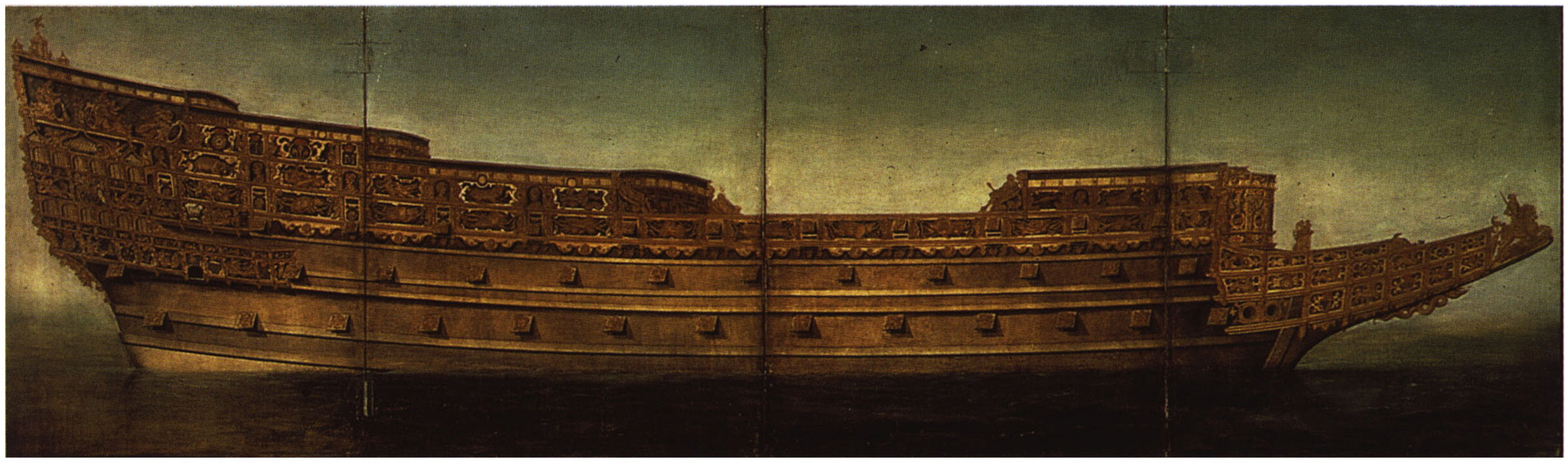


Abb. 6 Entwurfszeichnung für die SOVEREIGN OF THE SEAS; Tusche und Gouache auf Velin, nachträglich auf Holztafeln montiert, 62,9 x 182,9 cm, Peter Pett zugeschrieben, ca. 1635. (© 2002 Museum of Fine Arts, Boston, Mass., gift of J. Templeman Coolidge, 32.192; im folgenden abgekürzt: MFA)

sämtliche originäre Porträts aufgenommen. Auf Seeschlachtengemälden beispielsweise finden sich weitere Darstellungen des Schiffes, die es nach seinem zweiten beziehungsweise dritten Umbau zeigen. Sie fallen allerdings in der Regel so kleinformatig und detailarm aus, daß neue Erkenntnisse zur Skulpturenausstattung daraus nicht zu gewinnen sein dürften.

1. ENTWURFSZEICHNUNG DES SCHIFFES MIT BESONDERER BERÜCKSICHTIGUNG DES FIGURENSCHMUCKS (SOGENANNTER »BOSTONER ENTWURF«) (Abb. 6)

Es handelt sich um eine mit Deckfarben kolorierte Federzeichnung auf Velin, die auf vier Eichenholztafeln aufgebracht ist.[133] Die Tafeln sind untereinander mit Scharnieren verbunden, die aus neuerer Zeit stammen. Es gibt jedoch Spuren einer älteren Scharnierkonstruktion. Seit 1929 wird das Bild im Museum of Fine Arts in Boston, Massachusetts, aufbewahrt.[134] Direkte Hinweise auf den Künstler oder das Entstehungsdatum sind nach Angabe des Museums nicht bekannt. Doch in dem 1957 vom Museum herausgegebenen Katalog *Shipmodels* schreibt Richard B. McLanathan die Zeichnung Peter Pett zu und datiert sie auf 1637.

Der Entwurf zeigt den Rumpf des Schiffes von der Steuerbordseite, und zwar bis zur Konstruktionswasserlinie eingetaucht. Sowohl die Takelage als auch die Bestückung fehlen. Eine Ausnahme bilden die beiden Jagdgeschütze, die aus dem vorderen Schott der Back hervorragen. Punktierte Linien markieren die Lage der drei durchlaufenden Batteriedecks.

In der Gesamterscheinung dominiert der reiche Skulpturenschmuck, der das Schiff in seiner ganzen Länge überzieht. Zu der prachtvollen Wirkung trägt die farbige Fassung ebenso bei, wie die sorgfältige Zeichnung im Detail.[135] Die Figuren und Gegenstände wie auch das gliedernde Rahmenwerk erscheinen zumeist in goldgelber Fassung auf teils schwarzbraunem, teils königsblauem Hintergrund. Alle unmittelbar den Herrscher betreffenden Embleme sind jedoch in ihren natürlichen Farben und stets auf leuchtend blauem Grund ausgeführt. Für Höhungen wurde Gold, für Schattierungen Karmin verwendet. So ergibt sich im Wechselspiel mit dem Ornamentwerk der Felder, das zwischen hellem Beige und Weiß changiert, ein lebhaftes, beinahe schon ›bunt‹ wirkendes Gesamtbild. Diese Polychromie sowie die Anordnung der einzelnen Motive in Paneelen, die

reiche Fehler und Ungenauigkeiten lassen seinen Quellenwert allerdings recht zweifelhaft erscheinen (dazu Robinson 1990, 581-582). – Nicht berücksichtigt werden konnte ferner ein Jacob Knijff zugeschriebenes Ölgemälde in Privatbesitz, das nach Cockett (1995, 49) die ROYAL SOVEREIGN auf See zeigen und im Courtauld Institute of Art, London, aufbewahrt sein soll. Dort weiß man – nach brieflicher Mitteilung – von dem Gemälde jedoch nichts.

133 Die Gesamtmaße (gerahmt) betragen 23,75" x 6' (62,9 x 182,9 cm, Museumsangabe); die einzelnen Tafeln (ungerahmt) haben die Maße 20" x 17" (50,8 x 43,2 cm, Angabe nach H. Oatway).

134 1932 ging es in den Besitz des Museums über; (Acc. No. 32.192).

135 Die folgende Beschreibung basiert auf den vom Museum übersandten Diapositiven. Sie scheinen – bei allem Vorbehalt gegenüber der Farbtreue – einen relativ guten Eindruck von der Wirkung des Originals zu vermitteln, zumal sie mit einer älteren Beschreibung aus der Feder des ehemaligen Besitzers H. Oatway (Brieffragment bei den Akten des Museums) weitgehend übereinstimmen.

sich zu Friesen aneinanderreihen, zeigen deutliche Anklänge an Schiffsdekorationen jakobinischer Zeit.[136]

Zur Provenienz des seltenen Bildzeugnisses liefern die Unterlagen des Museums folgende Angaben: Der Amerikaner Jefferson Templeman Coolidge, der seine Sammlung 1932 dem Museum vermachte, kaufte das Bild 1926/27 von A.A. Collins. Dieser hatte es 1915 auf einer Auktion erworben, auf der der Nachlaß des englischen Sammlers H. Oatway versteigert worden war. Oatway wiederum hatte den Entwurf um 1913 in einem alten Haus bei London entdeckt, das ursprünglich John Jackson, dem Neffen und Erben von Samuel Pepys gehörte.

Möglicherweise ist das Bild identisch mit jener Darstellung der SOVEREIGN OF THE SEAS, die 1663 in den Besitz von Pepys gelangte. Am 31. Januar des betreffenden Jahres notierte er in seinem berühmt gewordenen Tagebuch, daß er von Christopher Pett, dem jüngsten Sohn des Phineas Pett, *»a plat of the Soverayne, with the Table to it«* erhalten habe.[137]

Es steht jedenfalls außer Zweifel, daß es sich bei der Bostoner Zeichnung um einen originalen Entwurf für die SOVEREIGN OF THE SEAS handelt. Nicht nur die charakteristische pseudoperspektivische Kombination von Seitenansicht und den Schotten in leichter Schrägansicht, das Fehlen von Takelage und Geschützen, die heruntergeklappten Pfortendeckel und die durch Punktierung angegebene Lage der Decks, sondern auch das Material Velin und die auffällige Teilung des Blattes in vier Abschnitte stimmen mit anderen Schiffsentwürfen der frühen Stuartzeit überein.

Man darf wohl davon ausgehen, daß der Entwurf analog zu vergleichbaren Plänen[138] ursprünglich auf einem einzigen, etwa sechs Fuß breiten Bogen Velin gezeichnet wurde, den man anschließend der bequemeren Handhabung wegen dreifach faltete. Offenbar ist das Velin später an den Faltkanten gebrochen, worauf man jedes der vier Teile auf Holztafeln aufzog und diese mit Hilfe von Scharnieren aneinanderfügte, um sie – wenn auch nicht so einfach wie zuvor – wieder zusammenklappen zu können.

Daß das Schiff bis zur Wasserlinie eingetaucht erscheint, ist für Entwurfszeichnungen allerdings ungewöhnlich. Bei genauer Betrachtung fallen speziell in diesem Bereich, aber auch an verschiedenen anderen Stellen rund um die Kontur des Rumpfes etliche Übermalungen auf. So liegt die Vermutung nahe, daß die ›Wasserfläche‹ sowie der monochrome Hintergrund von späterer Hand hinzugefügt wurden und möglicherweise Teile der originalen Zeichnung verdecken. Solche Überlegungen stellte bereits H. Oatway an.[139] Eine 1987 im Bostoner Museum vorgenommene Röntgenuntersuchung brachte jedoch keine weiteren Aufschlüsse, da die kittähnliche Substanz, mit der das Velin auf die Holztafeln geklebt wurde, hohen Bleigehalt aufweist.

Unabhängig davon, ob sich nun tatsächlich weitere Angaben zum Schiff unter der heutigen Bildoberfläche verbergen oder nicht, zeigen die außerordentliche Sorgfalt und Pracht, mit der der Skulpturenschmuck wiedergegeben ist, doch in jedem Fall, daß es sich bei dem Bostoner Entwurf um keine gewöhnliche Konstruktionszeichnung handelt. Auch als Arbeitsvorlage für Bildhauer und Maler scheint das Bild nicht geschaffen worden zu sein. Dazu wären einerseits weitere Ansichten, wie die des Hecks und der Backbordseite notwendig, andererseits wäre die Angabe bautechnischer Einzelheiten, wie zum Beispiel der Verlauf der Batteriedecks, überflüssig.

Die prunkvolle Darstellungsweise legt vielmehr nahe, daß die Zeichnung als Präsentationsstück diente und in erster Linie angefertigt wurde, um dem König als Auftraggeber bereits in der Planungsphase eine Vorstellung vom Aussehen seines großen Schiffes zu geben. Diese Deutung wird durch das schon erwähnte Schreiben vom 23. März 1637 gestützt, in dem Charles I einige Änderungen an der geplanten Skulpturenausstattung und vor allem an deren Farbgebung anordnet.[140] Darin bezieht er sich nämlich auf *»the draught which was presented to his Majesty«* und fordert, aus dem Programm einige Figuren

136 Eine gute Vorstellung von der farbenprächtigen Ausstattung der englischen Kriegsschiffe des frühen 17. Jahrhunderts gibt beispielsweise das großformatige Ölgemälde von Hendrick C. Vroom, das die Ankunft Friedrichs V. von der Pfalz und seiner Braut, Prinzessin Elizabeth, der Tochter James' I, 1613 in Vlissingen darstellt. (Frans Hals Museum, Haarlem, Inv. No. 1-346). Vgl. dazu Abb. 200, S. 267.

137 Pepys, Vol. IV, 29. Ob mit »Table« hier eine Dimensionstabelle, eine Aufstellvorrichtung oder etwas anderes gemeint ist, bleibt unklar. Auch die genaue Bedeutung des Wortes »plat« (= plate) ist im gegebenen Zusammenhang umstritten. Meist wird es im Sinne von ›Stich‹ gedeutet und auf die bekannte Darstellung der SOVEREIGN von John Payne bezogen (so z.B. Latham und Mathews im Kommentar zu ihrer Pepys-Ausgabe [ebd., n.4], wie auch Hind, Vol. III, 29). Dies ist jedoch keineswegs zwingend und wäre möglicherweise bei Berücksichtigung des bislang weitgehend unbeachtet gebliebenen Bostoner Entwurfs nicht geschehen. (Näheres zu Paynes Stich im nächsten Teil dieses Kapitels).

138 S. Abb. 7 (S. 38).

139 H. Oatway in dem genannten Brieffragment, vgl. Anm. 135.

140 S.P. Dom., Vol. 350, No. 70; im Wortlaut zitiert S. 65, Anm. 230, u. S. 95, Anm. 300.

zu streichen, die zwar auf dem Bostoner Entwurf, nicht aber auf späteren Darstellungen des Schiffes erscheinen.

Gehört die Zeichnung tatsächlich in diesen Zusammenhang, dann wird man sie am ehesten Peter Pett, dem für solche Entwürfe zuständigen Schiffbaumeister, zuschreiben dürfen und in ihr eine Ergänzung zu dem im Herbst 1634 angefertigten Konstruktionsmodell sehen müssen. Auch wenn dieses, wie Mundy schreibt, aufwendig gestaltet und in Azurblau und Gold gefaßt war[141], so ist doch fraglich, in welchem Umfang es figürlichen Schmuck trug.[142] Jedenfalls eignete sich das großformatige Blatt wesentlich besser für einen Entwurf des Skulpturenschmucks als die arbeitsaufwendigen Schnitzereien an einem Modell, zumal mit Änderungen auf Wunsch des Monarchen gerechnet werden mußte.

Daß Peter Pett tatsächlich mehrere Entwürfe ausarbeitete und dem König vorlegte, geht aus den Zahlungslisten des Marineschatzamtes hervor, wonach er *»for severall Moddells which he made by his Majesties Command & presented to his Highness«* 150,- £ vergütet bekam.[143] Weil dies bereits im Dezember 1635, kurz vor der Kiellegung des Schiffes geschah[144], die Planungsphase damit also offenbar abgeschlossen war, dürfte der Bostoner Entwurf im Laufe des Jahres 1635, vielleicht auch schon im letzten Drittel von 1634 entstanden sein. Eine spätere Datierung würde voraussetzen, daß die Zeichnung weder von Pett noch von einem anderen Angehörigen der Royal Navy stammt; denn die 1638 erstellte Gesamtabrechnung des Marineschatzamtes für das Schiff erwähnt keine weiteren Entwürfe.

Nun wird allerdings die Zuschreibung an Peter Pett in der Fachliteratur durchaus nicht einhellig vertreten. Anlaß dazu gab der Sammler H. Oatway, der – kurz nachdem er den Entwurf in London aufgespürt hatte – behauptete, er habe darauf die Signatur »*A. v. Dyck 1634*« entdeckt.[145] Dabei war ihm jedoch bewußt, daß eine solche Arbeit für Anthonis van Dyck nach allem, was man von dessen Œuvre weiß, recht ungewöhnlich wäre. Denn im gleichen Zusammenhang macht er die Einschränkung, der flämische Künstler könne wohl nur insofern an dem Werk beteiligt sein, als er Entwurfsskizzen für die einzelnen Figurengruppen gezeichnet habe, die dann von einem Gehilfen in die Planzeichnung übertragen worden seien. Immerhin sei sein Anteil am Entwurf offenbar so groß gewesen, daß er das Blatt habe signieren dürfen.[146]

Erstaunlicherweise scheint nach Oatway niemand den Schriftzug noch einmal gesehen zu haben. Weder den nachfolgenden Privatbesitzern noch den Fachleuten des Bostoner Museums war es möglich, ihn zu re-identifizieren und damit seine Existenz zu bestätigen. Dennoch werden seit dieser ›Entdeckung‹ die Skulpturen der SOVEREIGN OF THE SEAS immer wieder mit dem Namen van Dycks in Verbindung gebracht. Nachdem Henry Culver 1922 in der Fachzeitschrift *The Mariner's Mirror* einen Artikel über das Schiff veröffentlicht hatte, worin er den Entwurf gänzlich dem berühmten flämischen Künstler zuschrieb[147], wurde bald als Faktum kolportiert, daß die Dekorationen der SOVEREIGN eine Erfindung van Dycks seien.[148] Ein stichhaltiges Indiz für diese Zuschreibung ist meines Wissens jedoch niemals nachgewiesen worden. Auch bei den Nachforschungen zur vorliegenden Arbeit fanden sich keinerlei Anhaltspunkte für eine Verbindung zwischen van Dyck und dem Repräsentationsschiff Charles' I.

Das schließt allerdings nicht aus, daß der Künstler dennoch an dem Projekt beteiligt war. Zwar schuf van Dyck, der von 1632 bis zu seinem Tode 1642 als *principal Painter in ordinary to their Majesties* am Hof des Stuartkönigs tätig war, in dieser Zeit fast ausschließlich Porträtgemälde[149], doch sind von seiner Hand vereinzelt auch

141 Mundy, 15.Vgl. S. 21.

142 Insbesondere die großflächigen, mit Reliefs überzogenen Paneele, die die Aufbauten fast vollständig bedeckten, lassen sich nicht gut an einem Modell vorstellen, von dem Mundy schreibt, es sei *»soe contrived that everye tymber in her might be seene, left open and unplancked for that purpose«* (Mundy, 15). Zwar zeigen viele der erhaltenen Admiralty-Models des späteren 17. Jahrhunderts eine partielle Seitenbeplankung, die das Studium der Konstruktion auch bei vollständig angebrachtem Skulpturenschmuck erlaubt, doch wurde dieser Kunstgriff bei den frühesten erhaltenen, aus den fünfziger Jahren stammenden Modellen noch nicht angewandt. Dort blieben die Inhölzer bis zu den Spantköpfen frei und offen sichtbar.

143 Pipe Office Declared Account, No.2277. Zur weitgefaßten Bedeutung des Begriffes »Moddell« vgl. S. 37, Anm. 22.

144 S.P.Dom., Vol.303, No.74 (Notiz vom Sekretär der Admiralität zur Ausstellung der Zahlungsanweisung). Hier werden die »Moddells« als »Estimate« bezeichnet.

145 In dem erwähnten Brieffragment. Leider ist daraus nicht zu entnehmen, wo auf dem Entwurf der Namenszug und das Datum angebracht sein sollen.

146 In den beiden Statements, die Oatway über seinen neuen Fund verfaßte (bei den Akten des Museums), unterließ er allerdings, etwas von der Signatur zu erwähnen oder auch nur die Frage der Zuschreibung anzuschneiden.

147 Culver 1922, 368. Culver führt als Hauptargument den angeblichen *»Flemish Character«* der Renaissance-Ornamentik an. Doch abgesehen davon, daß das auf dem Entwurf vorkommende Schweif- und Beschlagwerk damals international verbreitet war, läßt sich aus der Stilrichtung noch kein Hinweis auf die Autorschaft van Dycks ableiten.

148 Landström 1961, 152 und nach ihm Mondfeld 1984, 90 sprechen sogar von Zeichnungen van Dycks, nach denen Gerard Christmas (der bereits im April 1634 gestorben war!) und seine Söhne gearbeitet hätten.

149 Zu der Zeit van Dycks am Hofe Charles' I vgl. Millar 1982.

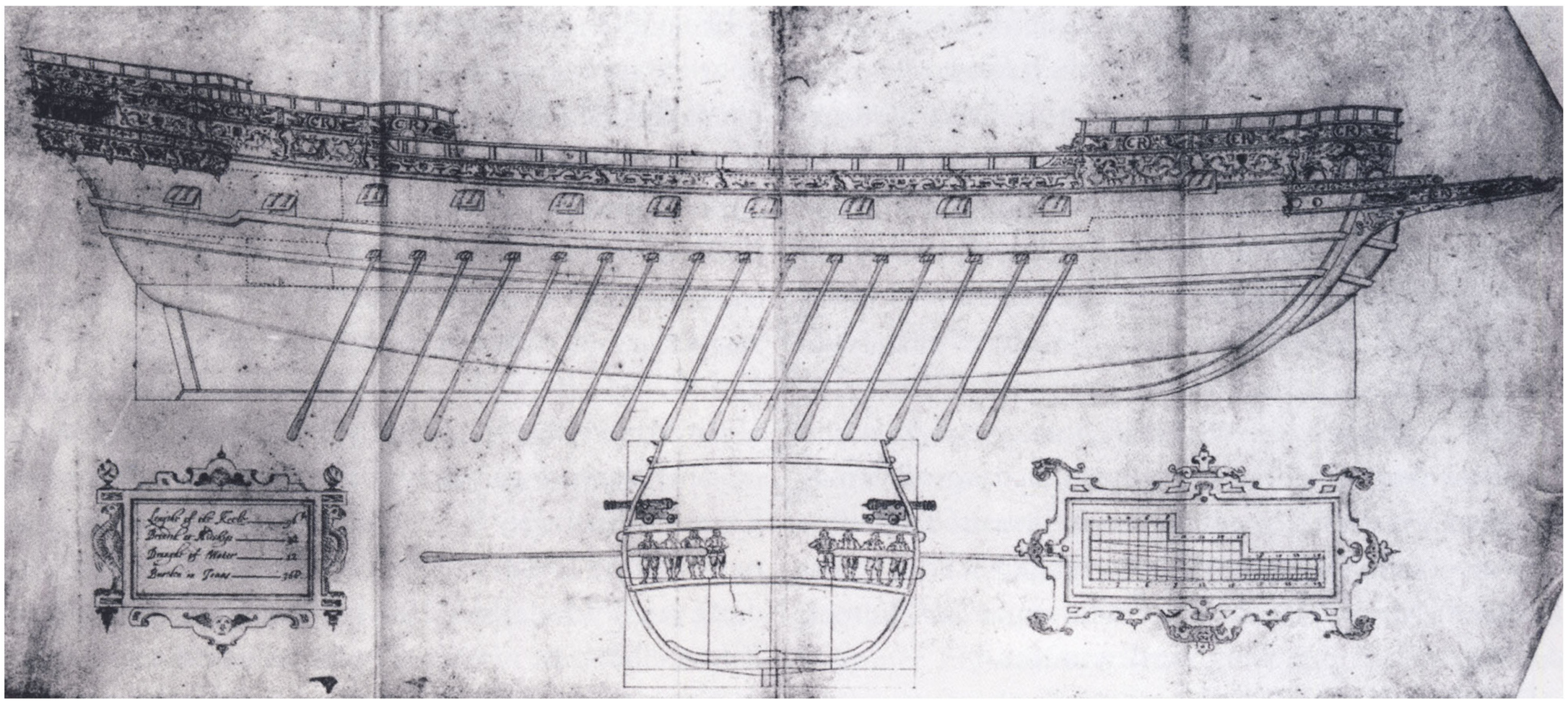


Abb. 7 Entwurfszeichnung einer englischen Galeerenfregatte; typisches Beipiel für einen Schiffbauentwurf aus der Regierungszeit Charles' I, Tusche und Gouache auf Velin, anonym, ca. 1625–30. (NMM)

Entwürfe zu anderen, von ihm selbst nicht ausgeführten Kunstwerken bekannt.[150]

Abgesehen davon scheint Oatway auf dem Schiffsentwurf tatsächlich an verdeckter Stelle einen Schriftzug gesehen zu haben. Er schreibt nämlich in dem erwähnten Brief: »*I enclose a strip which shows the signature better*«.[151] Ob es sich dabei um eine Künstlersignatur handelt, wo genau sie sich befindet und ob sie wirklich von van Dyck stammt, könnte nur eine spezielle photographische Analyse bzw. eine systematische Untersuchung des Entwurfs klären. Derartige Arbeiten wurden offenbar niemals vorgenommen. Sie sind auch deshalb zu wünschen, weil auf diese Weise neue Erkenntnisse über Entstehungsgeschichte und Zweckbestimmung des Bildes zu gewinnen wären.

Unabhängig davon helfen in der Zuschreibungsfrage jedoch Überlegungen weiter, die sich auf die bekannten Fakten stützen. Vor allem wäre zu berücksichtigen, daß die Zeichnung, obwohl sie den Skulpturenschmuck in den Mittelpunkt stellt, nicht notwendig von der Hand des Künstlers stammen muß, welcher diese Dekorationen entwarf. Einen Hinweis auf die gesuchte Person liefert eher die Darstellungsweise des Rumpfes, die in ihren charakteristischen Merkmalen mit anderen ›Schiffsplänen‹ der Zeit übereinstimmt (Abb. 7).[152] Etliche Details verraten Fachkenntnisse und Routine auf dem Gebiet nautischer Rißzeichnung und weisen somit – insbesondere in Anbetracht der erwähnten Zahlungen des Marineschatzamtes – zum Baumeister Peter Pett als eigentlichem Urheber des Bostoner Entwurfs zurück. Ob Pett auch die figürlichen Partien der Zeichnung ausgeführt hat, ist nicht sicher zu entscheiden. Doch spricht vieles dafür, wenn man annimmt, daß er eine gründliche zeichnerische Ausbildung erhielt und ihm als Vorlage Skizzen der einzelnen Figuren von den Brüdern Christmas zur Verfügung gestellt wurden.

Andernfalls mag einer dieser beiden Künstler selbst mit Hand an das für den König bestimmte Präsentationsstück gelegt haben. Die Brüder Christmas waren es ja schließlich, welche das von Thomas Heywood erdachte ikonographische Programm in konkrete Bilder und Motive umzusetzen hatten. Da sie 1635 bereits seit geraumer Zeit die Ideen des Dichters zur prunkvollen Ausstattung der alljährlichen *Lord Major's Show* in beeindruckender Weise zu realisieren wußten[153] und zudem der Entwurf von Schiffsdekorationen ohnehin zu ihrem Beruf als

150 Hier sei an die Entwurfszeichnungen des festlichen Prozessionszuges der Ritter vom Hosenbandorden erinnert, die als Vorlage für Wandteppiche dienen sollten, und an das dreiansichtige Porträt von Charles I, wonach Bernini eine Büste anfertigte.

151 Brieffragment bei den Akten des Bostoner Museums.

152 Neben der hier abgebildeten Galeerenfregatte wären als weitere Beispiele die Zeichnung der PHOENIX von 1613 (Abb. bei Laughton 1925, 10), der Entwurf für eine jakobinische Pinasse (Abb. bei Howard 1979, Abb. 252) sowie die nur fragmentarisch erhaltene Darstellung eines jakobinischen Dreideckers (wahrscheinlich die PRINCE ROYAL von 1610) zu nennen (Abb. bei Salisbury 1961).

153 Vgl. S. 33.



Abb. 8 »Offizielles« Porträt der SOVEREIGN OF THE SEAS; Kupferstich von John Payne im Auftrag von Peter Pett, 1637–38. (NMM)

Carvers to the Royal Navy gehörte, gibt es keinen Grund, ihnen diese Arbeit im Zusammenhang mit der SOVEREIGN OF THE SEAS abzusprechen. Von daher erscheint der Versuch, den Entwurf der Skulpturen mit berühmten Namen – wie etwa van Dyck – in Verbindung zu bringen, unnötig und die erwähnte Signatur höchst fragwürdig.

2. DAS PORTRÄT DER *SOVEREIGN OF THE SEAS* VON JOHN PAYNE (PAYNES STICH) (Abb. 8)

Es handelt sich um einen Kupferstich[154], der laut Beschriftung von John Payne angefertigt wurde, aber nicht datiert ist. Der Künstler präsentiert das Schiff vollständig getakelt und beflaggt, vor dem Wind segelnd, auf bewegtem Wasser. Er zeigt es von der Backbordseite, leicht von vorn gesehen. Alle Geschütze sind ausgerannt. Auf den oberen Decks und in der Takelage ›wimmelt‹ es von Menschen. Mit Ausnahme des Großsegels, des Besans sowie des jeweils obersten Segels an jedem Mast sind sämtliche Segel gesetzt. Zur prachtvollen Wirkung trägt vor allem der reiche Flaggenschmuck bei, der durch lange rote St. Georgs-Wimpel an den Rahnocken und in den Toppen ergänzt wird.

154 Maße: 67,3 x 92,7 cm, auf zwei Platten graviert; nachgewiesen laut STC in der British Library, bei der Society of Antiquaries, im National Maritime Museum (drei Exemplare) sowie im Science Museum (alle in London). Auch die Pepysian Library im Magdalene College, Cambridge, besitzt ein (allerdings beschnittenes) Exemplar. Ein Teil der Blätter ist altkoloriert. Die Druckplatten existierten übrigens noch gegen Ende des 18. Jahrhunderts und befanden sich damals – wie der Schriftsteller und Kunstsammler Horace Walpole erwähnt – im Besitz der Buchhändler Messrs. Mount & Co. (Nach Hind III, 29).

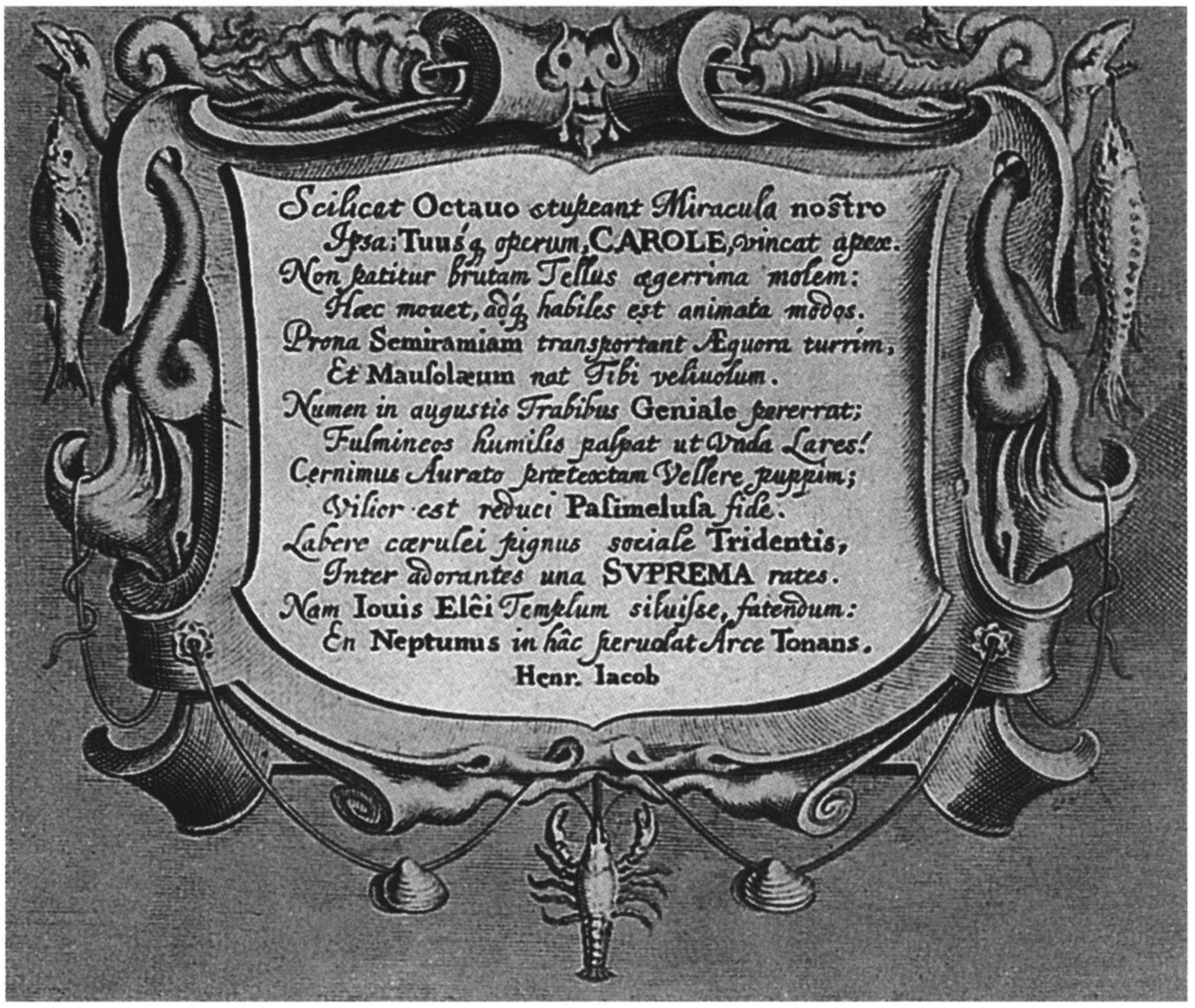


Abb. 9–10 Linke und rechte Inschriftkartusche aus dem Kupferstich von John Payne; Details aus Abb. 8. (NMM)

Die Königsstandarte im Großtop sowie die mächtige rote Heckflagge mit dem vollständigen Königswappen weisen das Schiff als Fahrzeug des Monarchen von Großbritannien aus. Zwei weitere Flaggen im Vor- und im Kreuztop zeigen inmitten des überkrönten und von Rollwerk-Ranken seitlich eingefaßten Hosenbandes die königlichen Helmzierden (engl: *Royal Crests*) als Bilddevisen der beiden Königreiche, wobei diejenige der englischen Krone im Vortop und die der schottischen Krone im Kreuztop erscheint. Ganz vorn auf der Bovenblindestenge schließlich weht die Unionsflagge, die die Vereinigung der beiden Reiche in Gestalt des kombinierten St.Georgs- und St.Andreas-Kreuzes symbolisiert.

Außer einem achteraus geschleppten, etwas schematisch wiedergegebenen Beiboot mit drei Gestalten an Bord sind auf dem Wasser in unmittelbarer Nähe des Schiffes noch ein länglicher brauner Schwimmkörper (offenbar ein Seezeichen) und am linken Bildrand vorn ein überdimensionaler Fisch sowie eine kleine, mit sieben Riemenpaaren geruderte Staatsbarke zu erkennen. Rechts im Hintergrund erhebt sich als Landschaftsstaffage eine felsige Steilküste, die von einer Burg und ein paar Bäumen bekrönt wird.

Der Stich trägt eine ausführliche Beschriftung in Englisch und Latein, die sich auf eine Kopf- und eine Fußleiste sowie zwei Kartuschen in den beiden oberen Ecken verteilt. Der Text der Kopfleiste lautet:

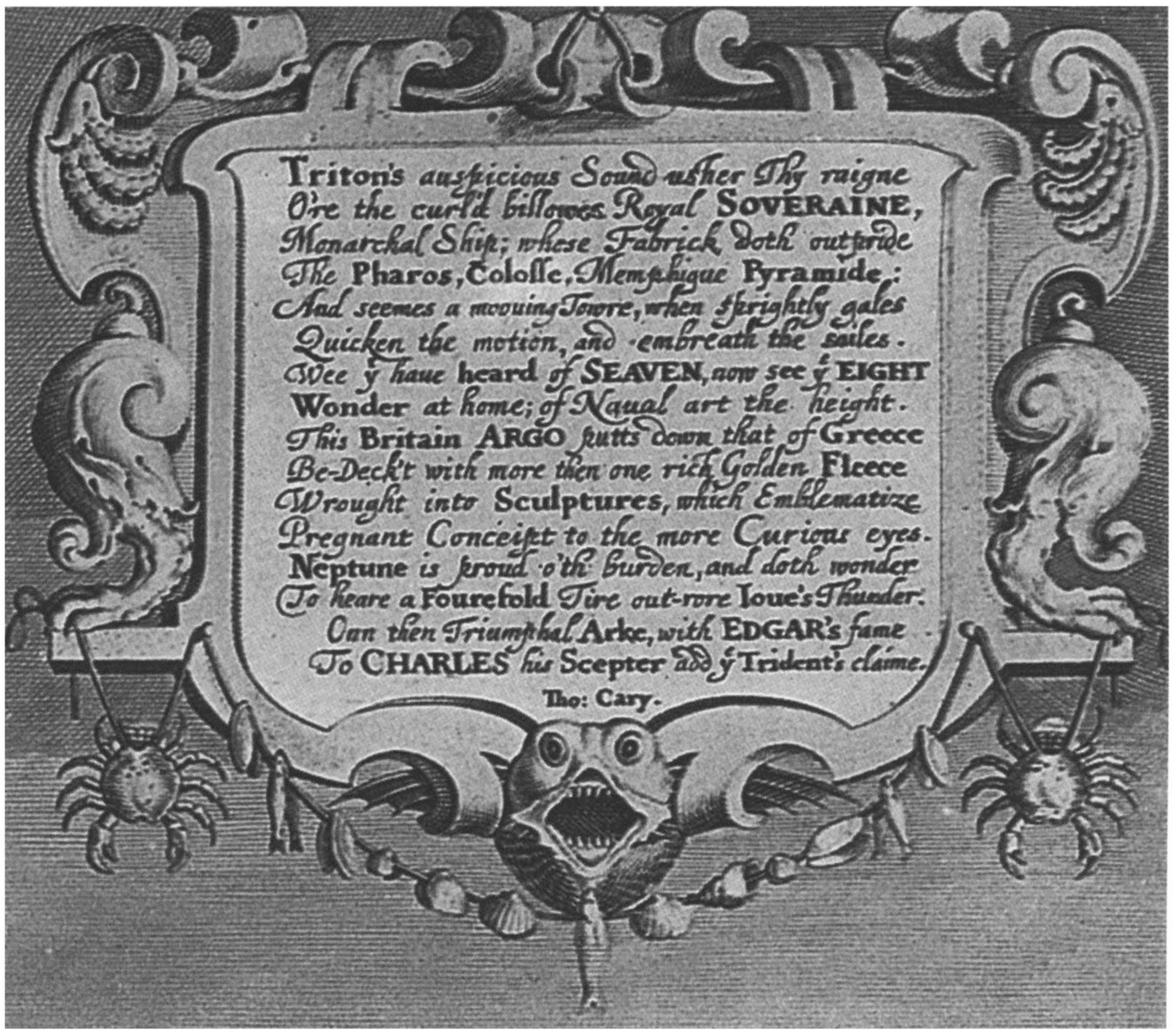
> *THE TRVE PORTRAICTVRE OF HIS MA.^ties ROYALL SHIP* THE SOVERAIGNE OF THE SEAS *BUILT IN THE YEARE 1637. Captn Phinees Pett being superuisor, and Peter Pett his sonne Mr Builder.*

Auf der Fußleiste ist zu lesen:

> PRÆGRANDIS ILLIVS ATQ: CELEBERR.^Æ NAVIS SVB AVSPICIS CAROLI MAGN: BRIT: FRA: ET HIB: REGIS AN.° 1637 EXSTRVCTÆ DELINEATIO EXPRESSISSIMA. *ARCHINAVPEGO PETRO PETT jun: sculptore I. Payne. Cum priuilegio ad imprimendum solum.*

Der lateinische Text wäre in etwa zu übersetzen mit: »Die außerordentlich anschauliche Darstellung jenes überaus großen und hochberühmten Schiffes, das unter der Herrschaft CHARLES', des Königs von Großbritannien, Frankreich und Irland, im Jahre 1637 gebaut wurde. Für den Schiffbaumeister Peter Pett junior vom Stecher J. Payne [gemacht]. Mit Vorrecht zum alleinigen Druck.«

Die beiden Rollwerkkartuschen in den oberen Ecken sind mit Meerestieren reich geschmückt. Sie tragen jeweils ein panegyrisches Epigramm auf das königliche



Schiff, wobei das linke auf Latein geschrieben ist und von Henry Jacob stammt, während das rechte von Thomas Cary in englischer Sprache verfaßt wurde (s. Abb. 9 und 10). Inhaltlich stimmen die Epigramme im wesentlichen überein, so daß jeweils eines als sinngemäße Übersetzung des anderen gelten kann. Sie kommentieren das Schiffsporträt, indem sie die SOVEREIGN OF THE SEAS als achtes Weltwunder preisen, das die sieben Wunder des Altertums übertrifft und selbst den Göttern zur Ehre gereicht.[155]

Der Text der linken Kartusche lautet auf deutsch:

Eines ist klar: selbst die Weltwunder würden über **unser Achtes** *staunen; / und* **Deine** *höchste Zier, die Krone* [menschlicher] *Werke, dürfte siegreich sein, o* **CHARLES**.
Nicht die unsäglich kummerbeladene Erde erduldet den wuchtigen Riesenbau: / Dieser bewegt sich und ist auf leicht zu handhabende Weise[n] belebt.
Wohlwollende Meeresfluten tragen den Palast der **Semiramis**, */ und das segelbeflügelte* **Mausoleum** *schwimmt für Dich.*
Feierliche *Gottesmacht durchzieht das erhabene Balkenwerk; / wie unterwürfig die Welle die blitzschleudernden Schutzgeister*[156] *umschmeichelt!*
Wir entscheiden uns für das mit Goldenem Vlies verbrämte Schiff; / billiger ist es, von der **Vielbesungenen**[157] *treulich heimgeführt zu werden.*

Gleite dann, o bundesgenössisches Pfand für den meerblauen **Dreizack**[158], / [du] *Einzigartiges,* **VORTREFFLICHSTES** *unter den Schiffen, die* [den Herrscher] *verherrlichen.*
Wahrhaftig, man muß zugeben, daß das Heiligtum des **Elischen Jupiter**[159] *verstummt ist: /* [denn] *siehe!* **donnernd** *segelt* **Neptun**[160] *mit dieser Arche umher.*

Der Text der rechten Kartusche wäre zu übersetzen mit:

Glückbringender **Tritonen**-*Klang kündigt Deine Herrschaft über die bewegten Wogen an, Royal* **SOVERAINE**,
Königliches Schiff, dessen Bau den **Pharos**, *den* **Koloss** *und die* **Pyramiden** *von Memphis übertrifft*

155 Ein zeitgenössisches Manuskript der beiden Epigramme befindet sich im British Museum, London (Add. MS 34217, fol.29). Es trägt den Titel: »*Vpon ye Royall Ship called ye Soueraign of ye Seas / built by Peter Pett Master builder his / Father Cap: Phineas Pett Superuisor. – 1637*«. Der Text weicht in wenigen Details von der gestochenen Version ab und stellt wohl einen Entwurf dar. Laut Hist. MSS. Com. X, 4 (1885), 21 soll sich ein weiteres Manuskript, das den gleichen Titel trägt, im Besitz des Earl of Westmorland befinden (Bd. *Political and Historical Documents*, fol.42). Ob es sich dabei um eine Abschrift oder um eine weitere Version handelt, konnte bislang nicht ermittelt werden. – Zum panegyrischen Inhalt vgl. auch das wesentlich umfangreichere sogenannte ›Epigramm‹ in Heywoods *True Description* (Heywood 1637, 26-29; s. unten S. 61f.).
156 »Lares« sind eigentlich schützende Hausgeister; hier dürften die Geschütze des Schiffes gemeint sein.
157 Ein oft benutztes Epitheton für die ARGO.
158 Gemeint ist die Seeherrschaft. Interessanterweise verstanden auch die Venezianer ihre Seeherrschaft über die Adria als Bund mit dem Meer.
159 Das heißt: des Zeus von Olympia.
160 Gemeint ist offenbar König Charles, der als Herrscher zu Lande die Eigenschaften des donnerndern Jupiter und als Herrscher zu Wasser die Eigenschaften Neptuns in sich vereint.

und wie eine wandelnde Festung erscheint, wenn lebhafte Winde die Fahrt beschleunigen und die Segel blähen.
Hatten wir bisher von **SIEBEN Weltwundern** gehört, *so* sehen *wir nun das* **ACHTE**, *den Gipfel der Schiffbaukunst, im eigenen Lande.*
Diese **Britannische ARGO** *stellt die* **Griechische** *in den Schatten,* [denn sie ist] *mit mehr als einem kostbaren Goldenen* **Vlies** *überzogen, gestaltet in Form von* **Skulpturen**, *welche dem aufmerksamen Betrachter tiefgründige Gedanken sinnbildhaft vor Augen führen.*
Neptun *ist stolz auf diese Last und wundert sich, eine* **Vierfache** *Geschützreihe* **Jupiters** *Donner hinausbrüllen zu hören.*
Wohlan denn, Triumphale **Arche**, *füge mit* **EDGARS** *Ruhm der* **Herrschaft CHARLES'** *den Anspruch auf die* **Meere** *hinzu.*

Etliche Details des Stiches, wie etwa die Wiedergabe der Offiziersgestalten (mit Degen an der linken Körperseite), die Anordnung einzelner Skulpturen sowie Teile der Takelage, welche asymmetrisch zur Längsachse des Schiffes plaziert sind, die Wappen bzw. Bilddevisen auf den Flaggen und schließlich auch die Schriftzüge belegen, daß Payne beim Stechen der Kupferplatten die Spiegelbildlichkeit des Druckes peinlich genau berücksichtigte. Dargestellt ist demnach zweifelsfrei die Backbordseite des Schiffes und nicht die Steuerbordseite.[161]

Offensichtlich entstand der Stich, wie aus der Beschriftung hervorgeht, auf die Initiative von Peter Pett hin. Darauf verweist auch ein unter den *State Papers* erhaltenes Gesuch Petts an den König, worin er darum bittet, den »*plot or draught of the great shipp*« stechen lassen und zu eigenem Gewinn exklusiv vertreiben zu dürfen.[162] Das vom Monarchen gewährte Exklusivrecht (Copyright) unterstreicht den offiziellen Charakter der Darstellung, der ihr als Publikation des Schiffbaumeisters ohnehin latent eignet. Der Stich steht damit gleichrangig neben Heywoods Beschreibung des Schiffes, die sich mit dem Vermerk »*Published by Authoritie*« auf ihrem Titelblatt als erstrangige Veröffentlichung ausweist (s. Abb. 26, S. 59).

Heywood erwähnt den Stich in der ersten Ausgabe der *True Description* vom September 1637 noch nicht. Die zweite, 1638 erschienene Ausgabe enthält jedoch in der im erweiterten Titel angekündigten »*brief Addition*« den Hinweis:

> young Mr. PETER PET, the Maister Builder, hath to his great expence and charge, to show that this excellent Fabricke is not equall'd in the World agayne; and to give a president to all Forraigne Shiparchitecters, how they shall dare to undertake the like, hath lately published her true Effigies or portracture in Sculpture, grav'd by the excellent Artist, Mr. JOHN PAINE.[163]

Während hiermit ein *terminus ante quem* für den Stich gegeben ist, läßt andererseits die Erwähnung des Schiffsnamens auf der Kopfleiste des Blattes darauf schließen, daß das Porträt nicht vor dem Stapellauf im Oktober 1637 vollendet wurde. Eine genaue Betrachtung des Rumpfes und der Takelage liefert weitere datierende Einzelheiten und erlaubt folgende Rekonstruktion des Arbeitsvorganges:

Sehr wahrscheinlich entstand das Schiffsporträt im Winter 1637/38 in zwei Schritten. Zunächst wurde der Rumpf gestochen, und zwar als Abbild des Zustandes, in dem er sich im Oktober 1637 befand. Anschließend fügte Payne – vermutlich nach einem Takelplan, den er von seinem Auftraggeber erhalten haben mag – die Takelage hinzu und antizipierte damit das Erscheinungsbild, das die SOVEREIGN erst bei ihrer Indienststellung im Sommer 1638 bot.

Diese Arbeitsweise wird an denjenigen Stellen deutlich, an denen der Künstler Schwierigkeiten bekam, die ihm nur von der Planzeichnung oder ähnlichen Medien bekannte Takelage mit den nach dem »*plot or draught*« bzw. dem Originalschiff gestochenen Rumpf zu verbinden. Das gilt zum Beispiel für die beiden Bugsprietwuhlings, von denen nur die hintere auf dem Blatt erscheint, und deren unterer Teil, der vor dem Galionskamm sichtbar werden müßte, offenbar vergessen wurde (s. Abb. 33, S. 71).

Auch die Darstellung des Großstags widerspricht den realen Möglichkeiten. Der Kragen des Stags, der um den Stevenkopf gelegt und durch die beiden Gaten oberhalb der Tür im Frontschott der Back geschoren ist, hängt lose durch. Doch die zwischen den Masten liegende Part des Stags ist steifgesetzt (s. Falttafel I). Dieser Widerspruch läßt sich nur erklären, wenn man davon ausgeht, daß Payne beim Stechen des Rumpfes (unter anderem) eine Vorlage benutzte, die unmittelbar auf das Originalschiff

161 Dagegen wird selbst in der neueren Literatur noch behauptet, der Druck zeige (seitenverkehrt) die Steuerbordseite. So z. B. Young 1990, xxxvi, Anm. 46.
162 S. P. Dom., Vol. 306, No. 83, undatierte Abschrift. Es ist wohl auszuschließen, daß der Bostoner Entwurf etwas mit diesem »plot or draught« zu tun hat. Denn er unterscheidet sich vom Resultat des Gesuches – Paynes Stich – so sehr, daß eine andere Zeichnung beziehungsweise das Schiff selbst als Vorlagen für den Stich vorausgesetzt werden müssen.
163 Heywood 1638, 50.

zurückging und die Vorbereitungen zum Setzen des Großmastes zeigte: Der Stagkragen war bereits gelegt, aber das Stag war noch nicht durchgesetzt. Diesen Zustand, der laut Petts Autobiographie in die letzte Oktoberwoche des Jahres 1637 fiel[164], hielt Payne auf seiner Darstellung fest, ohne den durchhängenden Kragen als Teil des Stags zu erkennen. Denn als er das Stag später nach dem Takelplan ordentlich durchgesetzt hinzufügte, korrigierte er den Kragen nicht.

Anders als der Bostoner Entwurf, der noch den ursprünglichen Planungszustand für eine Bestückung mit 90 Geschützen zeigt, berücksichtigt Payne auf seinem Stich die seit Ende Juli 1637 erwogene stärkere Bewaffnung von über 100 Geschützen. Daß man vorhatte, die zusätzlichen Geschütze auf der Back und der Schanz unterzubringen, und einige davon in altertümlicher Weise hinter den Kuhlschotten aufzustellen gedachte, muß Payne gleichfalls gewußt haben. Doch er beachtete nicht, daß hinter zwei über Eck (d.h. in der Bordwand und im Schott) gelegenen Stückpforten aus Platzgründen jeweils nur ein Geschütz stehen konnte, das wahlweise quer- oder längsschiffs feuerte. Auch war ihm die genaue Anzahl der schließlich georderten Stücke (102) offensichtlich zum Zeitpunkt des Stechens noch nicht bekannt, denn er besetzte fast jede Pforte mit einem Geschützrohr. Aus der Darstellung ergäbe sich somit, wenn man die nicht sichtbaren Heckgeschütze hinzuzählt, eine Gesamtbewaffnung von 108 Geschützen, welche die SOVEREIGN nie getragen hat. Überdies deutet der vergleichsweise hoch aufschwimmende Rumpf des Fahrzeugs ebenfalls auf eine Entstehungszeit des Stiches vor dem Anbordnehmen von Geschützen und Ausrüstung, also vor dem Frühsommer 1638 (vgl. dazu die Van de Velde-Zeichnung, Abb. 17, S. 47).

Schließlich wäre noch zu erwähnen, daß die durch spätere Darstellungen belegte Fallreepspforte, die sich im Mitteldeck dicht vor den Großrüsten befand, auf dem Kupferstich fehlt. Da Payne sie kaum übersehen haben wird, scheint sie zu der Zeit als der Stich entstand noch nicht existiert zu haben und auch auf keiner als Vorlage

164 Pett, 167.

Abb. 11–16 – Die folgenden sechs Darstellungen der SOVEREIGN OF THE SEAS gehen mehr oder weniger direkt auf Paynes Kupferstich zurück und belegen somit dessen prägende Wirkung.



Abb. 11 Die SOVEREIGN OF THE SEAS als Emblem britischer Seeherrschaft; Silbermedaille des Parlaments aus dem Jahr 1642. (British Museum, London; Foto aus Kantorowicz 1957, Abb. 2)



Abb. 12 Die SOVEREIGN OF THE SEAS als Wahrzeichen britischer Seeherrschaft auf dem Siegel des Lord High Admiral (James Stuart, Duke of York), 1660–1672. (NMM)

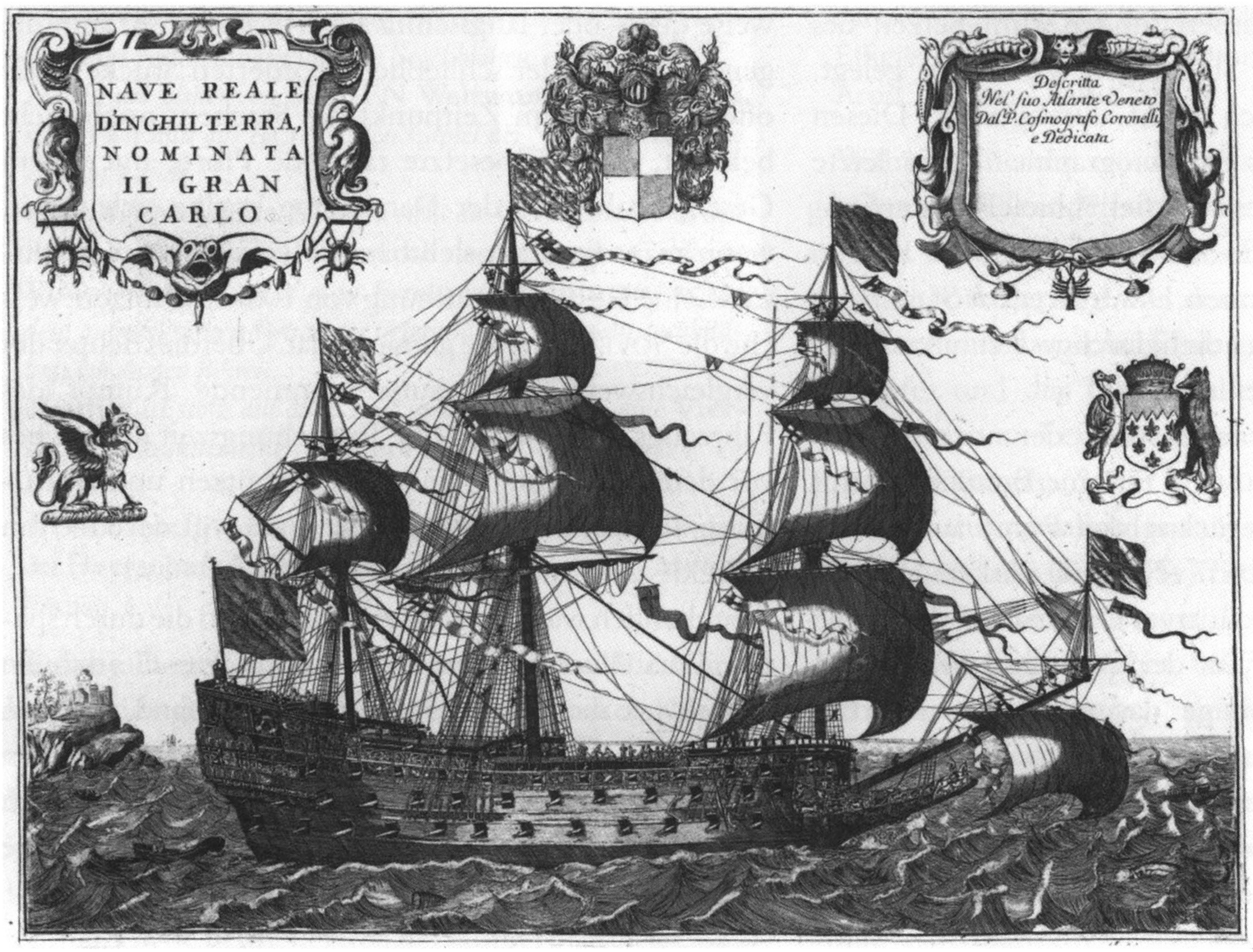


Abb. 13 *Nave Reale d'Inghilterra nominata il Gran Carlo,* Kupferstich aus dem *Atlante Veneto* des Vincenzo Coronelli, Venedig 1690. (NMM)

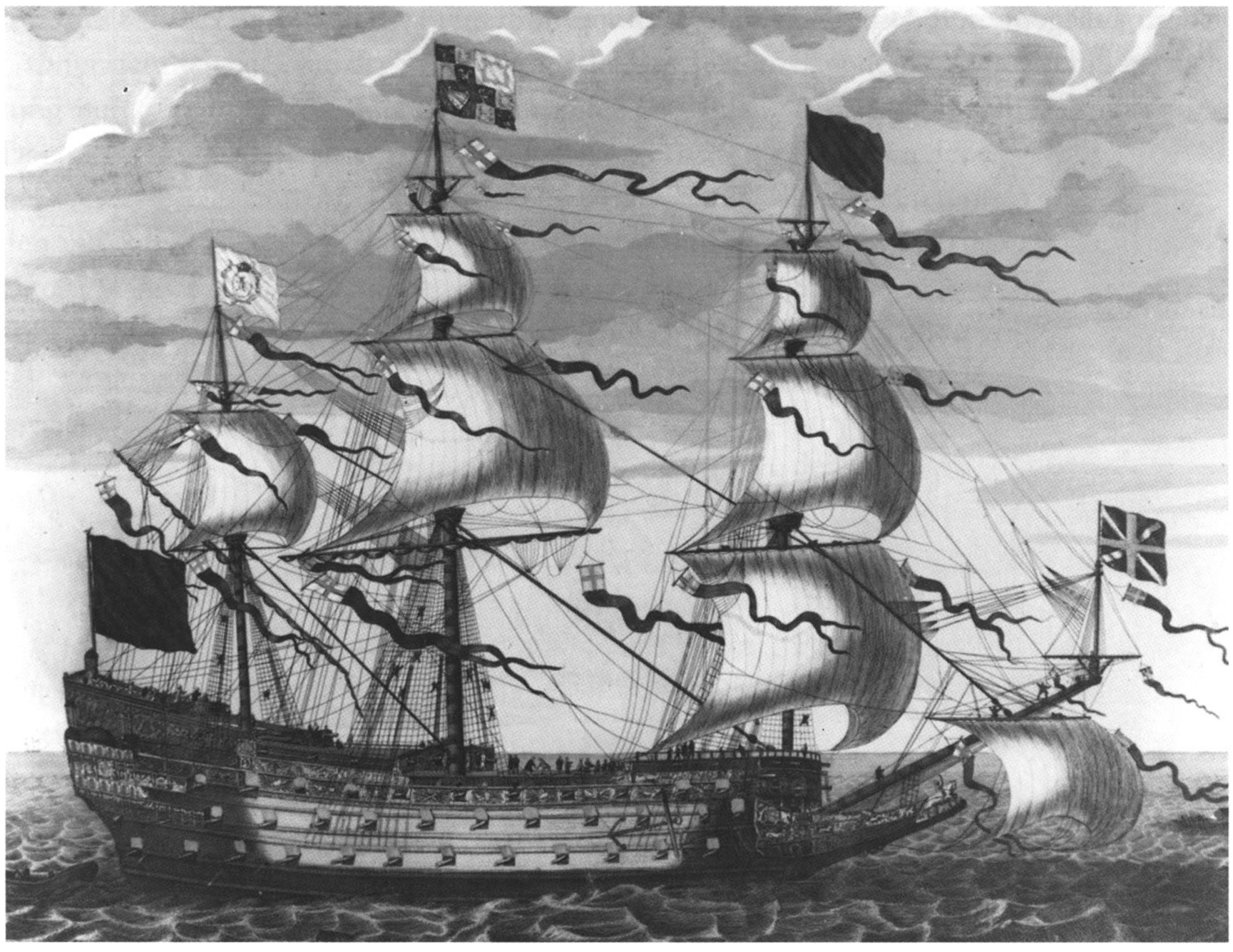


Abb. 14 *Vaisseau Royal d'Angleterre;* Kupferstich aus dem *Plan de Plusieurs Bâtiments de Mer* ... von Pierre Mortier. Amsterdam o.J. (um 1700). (Staatl. Museen Preußischer Kulturbesitz, Berlin)



Abb. 15 Die SOVEREIGN OF THE SEAS; Ölgemälde von Lorenzo A. Castro; ca. 1675–80. (Collection at Parham House & Gardens, West Sussex, England)



Abb. 16 Die SOVEREIGN OF THE SEAS; Ölgemälde, Isaac Sailmaker zugeschrieben, ca. 1675–80. (By kind permission of the Elder Brethren, Trinity House, London)

dienenden Planzeichnung eingetragen gewesen zu sein. Vermutlich erfolgte ihr Einbau erst Ende März 1638, als mehrere noch unerledigte Arbeiten in Angriff genommen wurden und Paynes Werk mittlerweile wohl ein Stadium erreicht hatte, das eine Korrektur wenig sinnvoll erscheinen ließ.

Als ›offizielles‹ Porträt der SOVEREIGN muß der Stich von John Payne im 17. Jahrhundert relativ weit verbreitet gewesen sein. Er wurde mehrfach nachgestochen, teilweise auch, um mit neuer Beschriftung andere Schiffe darzustellen.[165] Als Vorlage für in Öl gemalte Porträts der SOVEREIGN OF THE SEAS[166] sowie für das Siegel des Lord High Admiral und eine Medaille, die 1642 im Auftrag des Parlaments geprägt wurde, hat er ebenfalls gedient[167] (s. Abb. 11–16).

3. EIN PORTRÄT DES SCHIFFES VON WILLEM VAN DE VELDE D.Ä. (?) (SOGENANNTE »MORGAN-ZEICHNUNG«) (Abb. 17)

Es handelt sich um eine detaillierte, grau (?) lavierte Bleistift-/Federzeichnung, die das Schiff von Backbord-vorn gesehen darstellt. Sie ist, soweit bekannt, weder signiert noch datiert, wird aber aus stilistischen Gründen mit einiger Sicherheit Willem van de Velde dem Älteren zugeschrieben.[168] Das Blatt, das aus dem Kunsthandel stammt, befand sich zuletzt in der Sammlung von Junius S. Morgan, Jr.[169]

Dicht neben den Konturen des Rumpfes wurde die Zeichnung aus dem originalen Blatt ausgeschnitten und auf ein anderes Blatt aufgebracht, auf dem man Horizont und Wasserlinie nachtrug.[170] Ein Teil der Originalzeichnung, nämlich die untere Batterie im Bereich des Achterschiffs, scheint damals bereits stark beschädigt gewesen zu sein. Denn die betreffende Partie wurde bei dieser Gelegenheit mit weggeschnitten und auf dem unterlegten Papier in wesentlichen Zügen ergänzt. Der Verlauf der Schnittkante läßt sich hier leicht verfolgen (vgl. Abb. 87, S. 109).

Das Schiff ist in Landnähe und in ruhigem Wasser liegend dargestellt. Der Buganker hängt halb gefiert im Kattgien des Kranbalkens, um ihn bei Bedarf schnell fallenlassen zu können. Vor der Fallreepspforte hat man eine Gangway angebracht, die bis nahe an die Wasserfläche hinabreicht und das An- bzw. Vonbordgehen mit Booten erleichtert. Fast alle Geschütze sind ausgerannt. Von der Takelage sind nur die wichtigsten Teile angegeben, um das Schiffsporträt nach Bedarf ohne Schwierigkeiten komplettieren zu können.[171]

Mehrfach wurde die Vermutung geäußert, daß die Zeichnung im wesentlichen eine Kopie von Paynes Stich sei.[172] Als Argumente führte man die bis ins Detail gehende Übereinstimmung der Reliefs sowie die Tatsache an, daß die wenigen auf der Morgan-Zeichnung dargestellten Personen mit ganz ähnlichen Figuren auf dem Stich korrespondieren. Doch die Morgan-Zeichnung zeigt auch viele Einzelheiten, die auf dem Stich nur vereinfacht oder gar nicht dargestellt sind.[173] Sie sprechen für einen direkten Bezug zum Originalschiff oder wenigstens zu einer weiteren detaillierten Quelle, falls man dem Künstler nicht freie Ergänzungen nach eige-

165 Beispielsweise bei Coronelli 1690 und Mortier 1693.

166 Das gilt insbesondere für ein großformatiges Gemälde von Lorenzo A. Castro, das sich heute in Parham Park, Sussex, befindet (Cockett 1995, 97; hier Abb. 15). Aber auch das Isaac Sailmaker zugeschriebene Bild in Trinity House, London, ist in hohem Maße von Paynes Stich abhängig. Entgegen Cockett, der darin ein eigenständiges, noch vor 1651 angefertigtes Porträt des Schiffes sieht und es mithin für eines der frühesten Werke des 1633 geborenen Sailmaker hält (Cockett 1995, 22. 29. 36; hier Abb. 16), handelt es sich offenbar um ein historisierendes Gemälde, das nach 1675 entstand. Ähnlich wie das Stück von L.A. Castro in der Absicht geschaffen, die SOVEREIGN in ihrem ursprünglichen Erscheinungsbild zu präsentieren, übernimmt es verschiedene Fehler aus Paynes Darstellung, die einem mit dem Originalschiff vertrauten Künstler hätten auffallen müssen, zeigt aber zugleich (wie sein Pendant, ein Porträt der PRINCE ROYAL) schiffbautechnische Einzelheiten, welche eindeutig in das letzte Viertel des 17. Jahrhunderts weisen. (Vgl. auch Anderson 1913, 170).

167 Callender 1930, 16-17; Brindley 1938, 29 und Hawkins 1885/1904, 293.

168 Laughton in MM 11 (1925), 12-13.

169 Nach Callender 1930, 17 und Young 1990, xxxvi, Anm. 47. Die genauen Maße der Zeichnung sind nicht bekannt; sie dürften nach Callenders Angaben mindestens 30 x 75 cm, eher ca. 40 x 100 cm betragen; – ein Format, das Van de Velde auch sonst für detaillierte Schiffsporträts wählte.

170 Das Ausschneiden und Aufkleben auf stärkeres Papier läßt sich bei einer ganzen Reihe von Van de Velde-Zeichnungen, insbesondere bei detailliert ausgeführten Schiffsporträts, feststellen. Da derartige Blätter schon früh als Sammelobjekte begehrt waren und von Hand zu Hand wanderten, litt das Papier vor allem im Randbereich. Man half sich mit der genannten Maßnahme, um die Zeichnungen zu schützen und den Gesamteindruck zu verbessern.

171 Dieses Verfahren wandte Van de Velde häufig an.

172 Zuletzt Fox 1980, 33.

173 Abgesehen von dem vollständig wiedergegebenen Schott der Obenhütte, das auf dem Stich wegen der etwas anderen Perspektive großenteils verdeckt ist, erscheinen die reich dekorierte Fallreepspforte, die Georgskreuze auf den Pfortendeckeln der mittleren und oberen Batterie und die Reling des Grätingdecks über der Kuhl allein auf der Morgan-Zeichnung. Die auf dem Stich vereinfacht dargestellten Tarmen lassen sich auf der Zeichnung in Einzelheiten studieren; und die Fockhalsklampe unter dem Galionsscheg, die Payne analog zum Bostoner Entwurf in Gestalt einer Schlange stach, ist durch eine schlichtere, ornamental gehaltene Variante ersetzt. Anstelle der auf die Kampanje führenden Leiter, vermutlich einem noch 1637 von Payne porträtierten Provisorium, zeigt die Morgan-Zeichnung zweiläufige Treppen an Steuerbord und Backbord. Van de Velde gibt auch die Bugsprietwuhlings und den Großstagkragen mitsamt ihrem ledernen Schamfielschutz im Gegensatz zu Payne korrekt wieder.

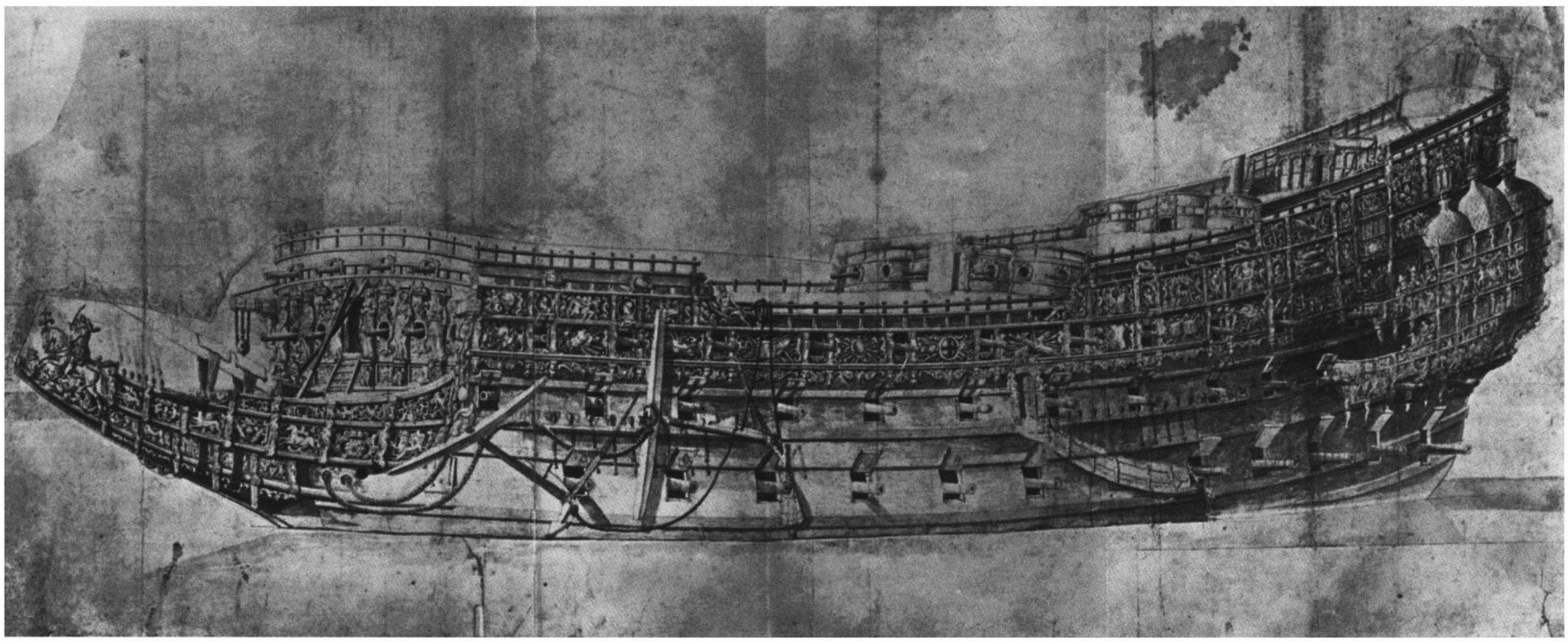


Abb. 17 Die SOVEREIGN OF THE SEAS; lavierte Federzeichnung, Willem van de Velde d.Ä. zugeschrieben, Datierung unsicher, derzeitiger Aufbewahrungsort unbekannt, zuletzt nachgewiesen in der Sammlung Junius S. Morgan Jr., New York. (Foto aus Callender 1930, Taf. V)

nem Gutdünken unterstellen will. Andere Merkmale hingegen, insbesondere die mit dem Stich übereinstimmende unrealistische Verteilung der Geschütze auf Back und Schanz, weisen auf eine gewisse Abhängigkeit von Paynes Werk hin, so daß anzunehmen ist, daß Van de Velde neben eigenen Studien auch den Stich beziehungsweise sonstige, bislang unbekannte Vorlagen (vielleicht ein Modell?) zum Ausarbeiten der Zeichnung benutzte.[174]

Die Datierung des Blattes ist unsicher. Da das Schiff in seinem ursprünglichen Zustand gezeigt wird, scheinen die Zeichnung – respektive die ihr zugrunde liegenden Vorlagen – vor dem ersten Umbau (1651) entstanden zu sein. Dafür sprechen manche Bauteile, die auf dem Stich fehlen, aber offensichtlich bereits 1651 entfernt wurden.[175] Weil jedoch die erste urkundlich belegbare Reise Van de Veldes nach England erst 1661 stattfand und die SOVEREIGN OF THE SEAS vorher nicht in niederländische Gewässer kam, müßte man – falls Van de Velde vor dem Originalschiff entstandene Skizzen benutzte – eine frühere, bisher nicht bekannte Reise des Künstlers an die Themse voraussetzen. Gelegenheit dazu bestand 1648, als die Flotte der Parlamentaristen unter Führung des Earl of Warwick und die Flotte der Royalisten unter Prinz Rupert vor Hellevoetsluis lagen und Van de Velde die Schiffe dort porträtierte. Vielleicht nahm er die Chance wahr und fuhr auf einem der zurückkehrenden Schiffe Warwicks mit nach England.[176]

Es wäre jedoch auch denkbar, daß die Morgan-Zeichnung erst nach der Restauration der britischen Monarchie im Sinne einer historisierenden Darstellung des ursprünglichen Bauzustandes angefertigt wurde. Die dazu nötigen, über Paynes Stich hinausgehenden Informationen, hätte sich Van de Velde durch heute verlorene Darstellungen des Schiffes (vielleicht von Peter Pett selbst) verschaffen können. Für eine artifizielle Komposition spricht jedenfalls die Wiedergabe des Ankergeschirrs, das in Einzelheiten aus einer 1648 datierten Porträtzeichnung der CONSTANT REFORMATION übernommen zu sein scheint.[177] Bemerkenswert ist überdies, daß der Künstler die Püttingeisen des Fahrzeugs statt in der englischen in der niederländischen Form darstellte, obwohl die an den Fockrüsten erkennbare Vorzeichnung (vielleicht ein Offset?) den einfacheren englischen Typ, wie er bei Payne erscheint, richtig wiedergibt. Niederländische Püttingeisen finden sich allerdings auch auf der erwähnten Zeichnung der CONSTANT REFORMATION. Da dieses Schiffsporträt zudem in einigen weiteren Merkmalen

174 Herrn Michael S. Robinson, London, verdanke ich den Hinweis, daß Van de Velde das Schiff ursprünglich wohl ohne Geschütze porträtierte, wie die nachträglich korrigierte Wasserlinie vermuten läßt. Später in seinem Atelier wird der Künstler die Bewaffnung und weitere Einzelheiten nach Paynes Stich ergänzt haben.

175 Dies gilt vor allem für die Reling des Grätingdecks über der Kuhl und die zweiläufigen, auf die Kampanje führenden Treppen.

176 Herr M. S. Robinson war so freundlich, mir diese Erklärungsmöglichkeit mitzuteilen.

177 Vgl. Boymans 1979, Bd. III, 216 und Fox 1980, Fig. 32.

mit der Morgan-Zeichnung übereinstimmt, liegt die Vermutung nahe, daß Van de Velde es neben Paynes Stich zur Ausarbeitung seiner Komposition benutzte.

Sicheres darüber ist anhand der vorliegenden Photographien freilich ebensowenig zu sagen, wie zu mancher anderen Frage, die die Morgan-Zeichnung aufwirft. – Überhaupt wird eine zuverlässige Beurteilung des Blattes nur anhand des Originals möglich sein, dessen derzeitiger Aufbewahrungsort leider unbekannt ist.

4. DAS PORTRÄT VON PETER PETT UND DER *SOVEREIGN OF THE SEAS* (Abb. 18)

Bei diesem Gemälde handelt es sich gewissermaßen um ein Doppelporträt. Es wird im National Maritime Museum in Greenwich aufbewahrt[178] und stammt aus der Sammlung des Earl of Yarborough, die 1929 bei Christie's in London versteigert wurde. Im 18. Jahrhundert gehörte es zur Kunstsammlung von Sir Richard Worsley, dem siebten Baronet von Apuldurcomb, der es 1804 in seinem *Catalogue Raisonné* als ein Werk Van de Veldes bezeichnet.[179] Neuere Untersuchungen haben ergeben, daß das obere Drittel des Gemäldes eine spätere Erweiterung darstellt.[180] Das Bild ist weder signiert noch datiert.

Auf der rechten Seite erscheint der Schiffbaumeister vor einem dunklen Felshintergrund. Links daneben liegt sein Werk, die SOVEREIGN OF THE SEAS, vor Anker und zeigt dem Betrachter ihre reich geschmückte Heckfassade. Berücksichtigt man das ursprüngliche Format, so nahm die Figur Peter Petts die ganze rechte Bildhälfte ein, während das Schiff, dessen Takelage nur teilweise sichtbar war, weniger mächtig wirkte. Die Beziehung zwischen dem Schiffbaumeister und seinem Werk kam intensiver zum Ausdruck als heute, wobei die Gestalt Petts deutlich dominierte. Durch die Erweiterung des Gemäldes hat sich dieses Verhältnis eher umgekehrt.

Der Porträtierte ist halbfigurig und im Dreiviertelprofil gegeben. Er hat den Kopf dem Betrachter zugewandt, schaut ihn aber nicht direkt an. Sein rechter Unterarm liegt auf einem Felsvorsprung, so daß die herabhängende Hand mit dem Zirkel, der ihn als Schiffbaumeister ausweist, im Vordergrund am unteren Rand des Bildes erscheint. Mit der linken Hand greift er in Brusthöhe in seinen schwarzen Mantel, der in der Mitte geknöpft ist und aus dem ein breiter weißer Kragen herausschaut.

Das Porträt des Schiffes besitzt besondere Bedeutung, da es sich um die einzige bekannte detaillierte Heckansicht der SOVEREIGN handelt, die den ursprünglichen Zustand wiedergibt. Es bestehen allerdings Gründe zu der Annahme, daß die Darstellung nicht direkt auf das Originalschiff zurückgeht. Die Isometrie der Masten und Rahen, die keinerlei perspektivische Verkürzung berücksichtigt, sowie die Lage der Geschützreihen, die mit der ›Geschoßteilung‹ der Heckfassade nicht in Übereinstimmung gebracht werden kann, führen zu dem Schluß, daß das Schiffsporträt wahrscheinlich nach einer Entwurfszeichnung und einer Tabelle mit den Maßen der Rundhölzer angefertigt wurde.[181] Hierfür spricht auch die schematisch gemalte See, auf der der Schiffsrumpf wie ein Fremdkörper erscheint, weil keine der steilen kurzen Wellen sich an ihm bricht.

Die deutlich abgegrenzten Schattierungen rechts und links über der Wasserlinie scheinen einen platten Spiegel anzudeuten, wogegen der geschwungene Verlauf der Plankennähte ein rundgat gebautes Achterschiff anzeigt, wie es die SOVEREIGN auch tatsächlich besaß.[182] Offenbar war dem Künstler (oder einem späteren Restaurator des Gemäldes) die weichere Schattenbildung des damals noch neuartigen Rundgats nicht vertraut. Daneben gibt es Einzelheiten in der Dekoration der Heckfassade, die sich schwerlich mit Paynes Stich beziehungsweise der Morgan-Zeichnung vereinbaren lassen.[183]

Die Kleidung des Baumeisters und sein Alter erlauben eine ungefähre Datierung des Gemäldes in den Zeitraum zwischen 1645 und 1650.[184] Das Porträt des Schiffes stützt dies nur indirekt, nämlich insofern, als es einen

178 Inv. No. 1929-1; Öl auf Leinwand; 142,9 x 156,8 cm. In der National Portrait Gallery in London befindet sich eine Kopie (Cat. No. 1270), die annähernd die gleichen Maße aufweist und in das 18. Jahrhundert datiert wird. (Vgl. Piper 1963, 273-274).

179 Nach Millar 1978, 44.

180 Millar 1978, 43. Die Maße betrugen ursprünglich 92,1 x 156,8 cm.

181 So Fox 1980, 44 und Anderson 1913, 111.

182 Die Rundgat-Bauweise, die im zweiten Viertel des 17. Jahrhunderts in England üblich wurde, läßt sich an verschiedenen Van de Velde – Zeichnungen, die das Schiff schräg von achtern zeigen, zweifelsfrei belegen. Vgl. dazu Laughton 1929.

183 Näheres dazu bei der Beschreibung der entsprechenden Partien (s.S. 154).

184 Vgl. Piper 1963, 274 und Millar 1978, 44.



Abb. 18 Peter Pett und die SOVEREIGN OF THE SEAS; Ölgemälde, Sir Peter Lely zugeschrieben, ca. 1645/49. (NMM)

Zustand vor der Reparatur von 1659/60 zeigt.[185] Der Umbau von 1651 läßt sich als Datierungshilfe nicht heranziehen, da unbekannt ist, inwieweit er die Gestalt der Heckfassade beeinflußte. Man kann jedoch davon ausgehen, daß sich Pett nach der Hinrichtung Charles' I 1649 nicht mehr neben einem Schiff hätte darstellen lassen, welches das Wappen des Königs und sein Monogramm auf dem Heck trug, zumal er seit Beginn des Bürgerkrieges die Partei des Parlaments unterstützte.[186]

Das Bildnis Petts wird aufgrund der Malweise – insbesondere von Gesicht und Händen – und der stilistischen

185 Bei dem Umbau 1659/60 scheinen die schildhaltenden Figuren des Löwen und des Einhorns an den oberen Ecken des Hackbords durch kugelförmige Laternen ersetzt worden zu sein (vgl. S. 50). Auch hat man wohl die Proportionen der Masten und Rahen bei dieser Gelegenheit der inzwischen fortgeschrittenen Entwicklung angepaßt.

186 Piper 1963, 273. Die von Young (1990, xxxviii, Anm. 63) vorgebrachte Überlegung, das Fehlen des in der großen Gillung plazierten und auf den König bezogenen Segensspruches spräche für eine Entstehung des Gemäldes während der Commonwealth-Periode, weil man während dieser Zeit wohl die Beschriftung am Schiff entfernt hätte, ist nicht stichhaltig. Denn zum einen erscheint der fragliche Schriftzug bei frontaler Heckansicht dem Betrachter wegen der Hohlkehle der Gillung unter derart flachem Winkel, daß er stark verzerrt und somit auf dem Gemälde ohnehin nicht lesbar wäre; und zum anderen fehlen auch die übrigen von Heywood genannten, jedoch keineswegs royalistisch gefärbten Motti auf dem Porträt. Vielmehr dürfte bereits die Vorlage, nach der der Künstler arbeitete, keinen dieser Sprüche gezeigt und Pett auf eine solch minuziöse Darstellung auch keinen Wert gelegt haben.

Verwandtschaft mit anderen Porträts mit einiger Sicherheit Sir Peter Lely zugeschrieben.[187] Dies gilt jedoch nicht für das Schiffsporträt. Schon 1930 erkannte Callender, daß es von anderer Hand stammt, wenngleich seine Zuschreibung an Van de Velde den Älteren nicht akzeptiert werden kann.[188] Versuchsweise hat man vor einiger Zeit Isaac Sailmaker als Maler der SOVEREIGN vorgeschlagen.[189] Doch scheint dies eher aus Mangel an besseren Zuschreibungsmöglichkeiten als aufgrund konkreter Anhaltspunkte geschehen zu sein. Denn abgesehen davon, daß Sailmaker zur fraglichen Zeit noch kaum fünfzehn Jahre alt gewesen sein kann, spricht das wenige, was man von seinem Malstil weiß, nicht gerade für seine Autorschaft.[190] Somit bleibt der Porträtist des Schiffes bis auf weiteres für uns anonym.

★

Die folgenden Zeichnungen und Gemälde zeigen die SOVEREIGN nach Umbauten. Sie gehören deshalb im strengen Sinne nicht mehr zu den Quellen, die Auskunft über das ursprüngliche Aussehen des Fahrzeugs geben. Dennoch besitzen sie als authentische Darstellungen für dessen Rekonstruktion besonderen Wert, selbst wenn es sich in den meisten Fällen ›nur‹ um unvollendete Skizzen handelt. Auch für das Studium der ursprünglichen Skulpturenausstattung liefern diese Schiffsporträts nützliche Hinweise, da sie zum Teil Einzelheiten zeigen, die sonst nicht oder nur unklar dokumentiert sind. Aus diesem Grunde sollen sie hier vorgestellt werden.

5. KRIEGSRAT AN BORD DER *ROYAL SOVEREIGN* AM 12. JUNI 1673, VOR DER ZWEITEN SCHLACHT BEI SCHOONEVELD (Abb. 19)

Auf dem Ölgemälde[191], das 1673 datiert ist und Jacob Knijff zugeschrieben wird, sieht man die ROYAL SOVEREIGN an der *Buoy of the Nore*, der Reede der Kriegsmarine an der Medwaymündung, vor Anker liegen. König Charles II und sein Bruder James, der Duke of York, sind von der an Backbordseite längsseits gegangenen Yacht CLEVELAND hinübergestiegen, um mit Prinz Rupert, dem Vetter des Königs und Admiral der Flotte, Kriegsrat zu halten. Der Dreidecker liegt mit gestrichenen Marssegeln und teilweise aufgegeitem Besan schräg zum Wind im Strom und trägt die der Anwesenheit des Monarchen entsprechende Beflaggung. Im Hintergrund erkennt man zwei weitere Schiffe vor der begrünten Küstenlinie von Kent, von denen das eine beim Passieren Salut feuert.

Die SOVEREIGN ist von Backbord-achtern dargestellt. Abgesehen davon, daß der Rumpf etwas unproportioniert und plump wirkt, ähnelt er in mancher Beziehung eher dem Zustand des Schiffes vor 1660 als dem von 1673. Vor allem fällt auf, daß zwar Back und Obenhütte in ihrer Höhe deutlich reduziert sind, aber die auf den Umbau 1659/60 zurückgehende massive Bestückung des Achterschiffs fehlt. Das mag damit zu erklären sein, daß sich der Künstler vielleicht eines älteren Schiffsporträts aus den fünfziger Jahren als Vorbild bediente. Wenn dies der Fall war, dann hat er sich jedoch bemüht, sein Bild durch die Änderung bestimmter Einzelheiten auf den Stand der siebziger Jahre zu bringen. So nimmt zum Beispiel das Monogramm König Charles' II, die beiden ineinander verschlungenen überkrönten ›C‹, in der Mitte der oberen Seitengalerie den Platz des königlichen Wappens ein. Auch die kugelförmigen Laternen über den geschweiften Dächern der Seitengalerien und an den oberen Ecken des Hackbordes können frühestens beim Umbau 1659/60 angebracht worden sein, da diese Form erst mit der Restauration in Gebrauch kam. Bei der mittleren Laterne dagegen handelt es sich offenbar noch um das 1637 angefertigte ursprüngliche Exemplar.[192]

Deutlicher als die frontale Heckansicht zeigt die hier gegebene Dreiviertelansicht das Vorspringen der Heckgalerien gegenüber dem Tafereel (d.h. dem oberen Teil des Hecks). Die Form und Anordnung der Fenster im

187 Millar 1978, 44.
188 Callender 1930, 19-21; rezensiert von Clowes 1931. Das Bildnis Petts hielt Callender für eine Arbeit des jüngeren Van de Velde.
189 Millar 1978, 44.
190 Sailmaker wurde 1633 geboren. Bis heute ist kein von ihm signiertes Gemälde nachgewiesen. Die Zuschreibung gewisser Seestücke an ihn erfolgte allein nach stilistischen Vergleichen mit Druckgraphiken, auf denen er als Maler genannt wird. Dazu: Cockett 1995, 17-37; Cordingly 1979, 41 sowie Thieme-Becker, Bd. 29, 316.
191 Privatbesitz; ehem. Parker Gallery, London; ca. 24 x 30" (61 x 76 cm) nach Angabe der Galerie.
192 Um 1670 befand sich diese Laterne jedenfalls noch an ihrem Platz, wie aus dem Reisetagebuch *Thomas Baskerville's Journeys in England* hervorgeht. (Baskerville, 277).



Abb. 19 Kriegsrat an Bord der ROYAL SOVEREIGN vor der zweiten Schlacht bei Schooneveld; Ölgemälde, Jacob Knijff zugeschrieben, 1673. (Privatbesitz, Foto aus Fox 1980, Tafel X)

Achterschiff unterscheidet sich von dem Gemälde mit dem Bildnis Petts und von Paynes Stich. Einige von ihnen ersetzen das königliche Wappen in der Mitte der unteren Heckgalerie sowie die Monogramme von Charles I und seiner Gemahlin Henrietta Maria, die wahrscheinlich beim Umbau 1651 entfernt wurden.

Die Darstellung der Einzelheiten ist überwiegend vereinfacht und widerspricht zum Teil den Angaben auf Van de Velde-Zeichnungen.[193]

6. PORTRÄTZEICHNUNG VON WILLEM VAN DE VELDE D.Ä. (ROTTERDAM) (Abb. 20)

Diese skizzenhafte, mehrfach nachkorrigierte und lavierte Bleistiftzeichnung wird im Museum Boymans-Van Beuningen in Rotterdam aufbewahrt.[194] Das Blatt ist weder signiert noch datiert, stammt jedoch sicherlich von der Hand Van de Veldes d.Ä. und dürfte um 1663 entstanden sein.[195] – Der Künstler zeigt das Schiff von Backbord-vorn. Von der Takelage deutet er nur die unteren Teile von Bugspriet, Fockmast und Großmast, sowie den Heckflaggstock an. Eine große Menge Menschen

193 Vgl. S. 53ff.
194 Inv.No.: MB1866/T398; Maße: 34,3 x 50,6 cm.
195 Siehe Boymans 1979, 120.

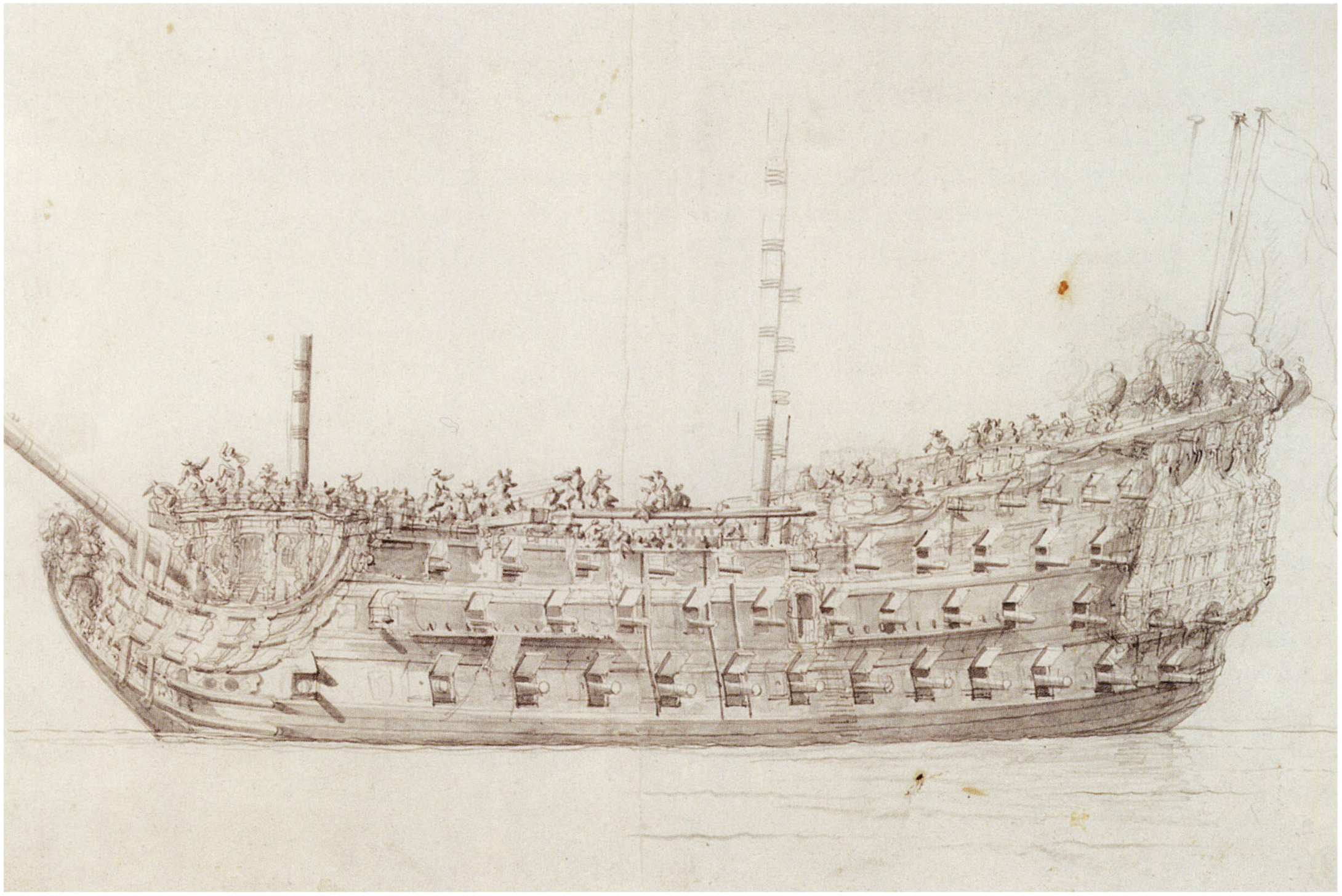


Abb. 20 Die ROYAL SOVEREIGN; lavierte Bleistift-/Federzeichnung von Willem van de Velde d.Ä., 1663? (Sammlung Museum Boijmans Van Beuningen, Rotterdam)

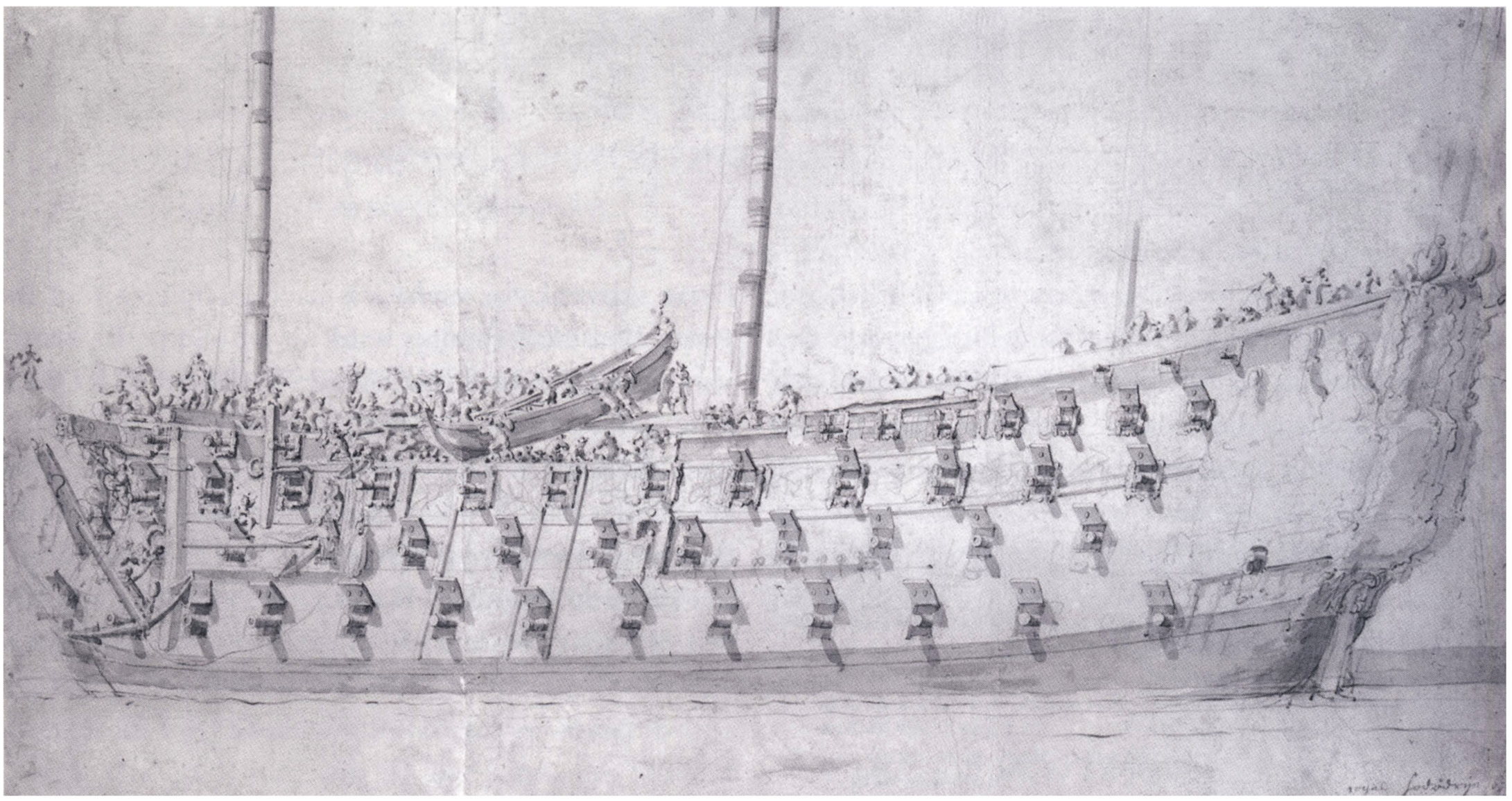


Abb. 21 Die ROYAL SOVEREIGN; lavierte Bleistift-/Federzeichnung von Willem van de Velde d.Ä., 1675. (Collection Canterbury Museums ©)

bevölkert die oberen Decks, insbesondere die Back, wo man offenbar mit dem Lichten des Steuerbordankers beschäftigt ist. An der Backbordseite ragt ein Penterbalken über die Back, doch Anker und Trossen fehlen auf der Skizze. Sämtliche Geschütze sind ausgerannt. Von der 1660 geänderten Bewaffnung auf den Aufbauten kann man auf der Back drei, auf dem Quarterdeck fünf oder sechs (von tatsächlich sieben) und auf der Kampanje drei Stücke erkennen.

Die skulpturengeschmückten Partien, wie Galion, Seitengalerien und Schotten, hat Van de Velde nur grob skizziert, ohne Einzelheiten anzugeben. Das neue, vorn steil hochgezogene Galion trägt nach dem Umbau wieder eine Reiterfigur, diesmal – durch die baulichen Veränderungen bedingt – mit ›steigendem‹ Roß. Das vordere Schott der Back scheint, verglichen mit der Morgan-Zeichnung, keine wesentlichen Änderungen erfahren zu haben. Das Schott der Schanz ist wegen des verkürzten Halbdecks nach achtern versetzt, und anstelle der beiden übereinandergestaffelten Hütten erkennt man eine neue große, langgestreckte Hütte.[196]

Die Seitengalerien befinden sich, abgesehen von der Demontage ihrer vorderen offenen Teile (der sog. *catwalks*), noch im ursprünglichen Zustand. Leider lassen sich die Aufsätze der drei geschweiften Kappen und die Reliefs der Paneele nicht identifizieren. Wie auf dem Gemälde, das den Kriegsrat von 1673 darstellt, trägt das Hackbord neben der alten polygonalen Laterne zwei runde Hecklaternen an den Ecken.

Der Zeit entsprechende Neuerungen sind auch die Ankerfütterung unter den Fockrüsten, die aufwendig geschnitzten Klampen für den Großhals und für das Lager des Penterbalkens sowie die drei Schlieten (Reibhölzer) in Höhe der Kuhl.

7. PORTRÄTZEICHNUNG VON WILLEM VAN DE VELDE D.Ä. (CANTERBURY) (Abb. 21)

Es handelt sich um eine unvollendete lavierte Bleistiftzeichnung, die vermutlich auf einem Offset basiert. Sie wird im Royal Canterbury Museum aufbewahrt und trägt die Bezeichnung *»roijal Soeverijn 1675«* von der Hand Willem van de Velde des Älteren.[197] – Der Künstler zeigt die Backbordseite des Schiffes, leicht von achtern gesehen. Ähnlich wie bei der um 1663 zu datierenden Zeichnung im Boymans-Museum, Rotterdam, ist die Bemastung nur angedeutet. Alle Geschütze sind ausgerannt und die Oberdecks mit Menschen überfüllt. Die meisten von ihnen bemühen sich darum, den Backbord-Buganker klar zum Fallen unter den Kranbalken zu hängen und das Großboot zu Wasser zu lassen. Erstaunlicherweise sind die Stückpforten im Bereich der Reibhölzer nicht geschlossen, obwohl dies das Bootsmanöver erleichtern würde.

Deutlich kann man die 1660 geänderte Bestückung auf den Aufbauten erkennen. Drei Geschütze auf der Back, sieben auf dem Quarterdeck – davon vier innerhalb der Hütte gelegen und mit verschließbaren Pforten versehen – und drei auf der Kampanje erhöhen die Breitseitenstärke auf über fünfzig Geschütze. Die neu eingerichteten Pforten tragen wie die der oberen Batterie quadratische geschnitzte Rahmen. Diese ›Pfortenkränze‹ scheinen schon auf der Rotterdamer Zeichnung angedeutet zu sein, doch sind sie dort nicht mit Sicherheit auszumachen.

Hinsichtlich der Anordnung der Stückpforten hatte der Künstler offenbar Schwierigkeiten, die komplexe Konfiguration in perspektivisch korrekter Verkürzung wiederzugeben. Vorn am Vorschiff erscheinen die Pforten zu dicht gedrängt, während achtern ein übermäßig großer Abstand zu den verkürzten Seitengalerien zu beobachten ist. Die gleiche Schwäche zeigt auch die Rotterdamer Zeichnung von 1663, dort allerdings – wegen des anderen Blickwinkels – in umgekehrtem Verhältnis.

Die Seitengalerien und die Heckfassade hat Van de Velde nur in Umrissen skizziert, ohne Details anzugeben. Von den Aufsätzen auf den Dächern der Seitengalerien scheint der mittlere oval und die beiden seitlichen rund zu sein. Möglicherweise entsprechen die beiden seitlichen Aufsätze den auf dem Gemälde des Kriegsrates von 1673 dargestellten Laternen, während es sich bei dem mittleren um das Königswappen handeln könnte, das wohl als Ersatz für die dort ursprünglich errichtete

196 Die Obenhütte war bereits beim ersten Umbau 1651/52 abgebrochen worden.

197 Inventar-Nr.: CANCM: 3012.65, Maße: 32,0 x 60,4 cm.

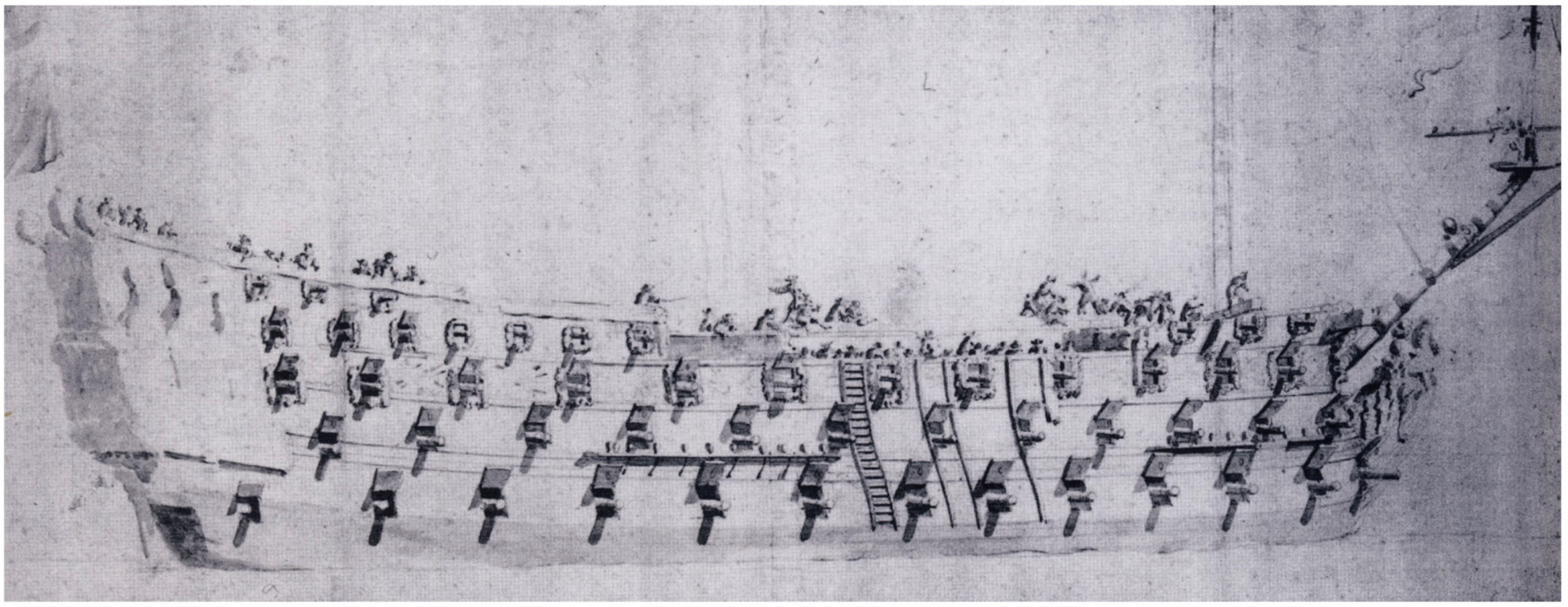


Abb. 22 Die ROYAL SOVEREIGN; lavierte Bleistift-/Federzeichnung von Willem van de Velde d.J., ca. 1675. (NMM)

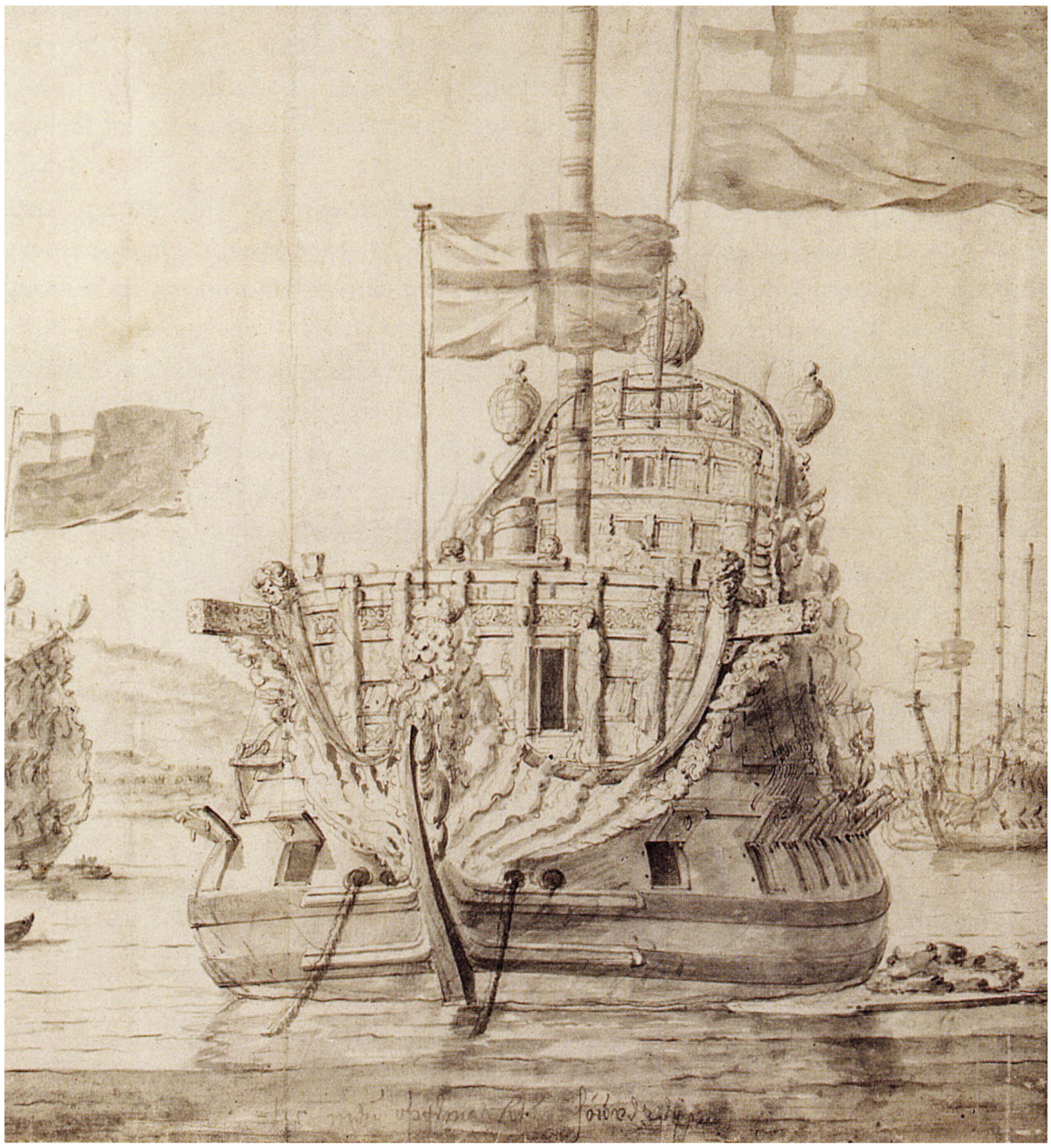


Abb. 23 Die ROYAL SOVEREIGN von vorn; lavierte Bleistift-/Federzeichnung von Willem van de Velde d.Ä., 1685. Ausschnitt aus der Panoramazeichnung *Vor Anker liegende Schiffe bei Gillingham*. (Sammlung Museum Boijmans Van Beuningen, Rotterdam)

Zweifigurengruppe angebracht wurde. Auch die mittlere Hecklaterne hat eine modernere Nachfolgerin gefunden. Das alte Exemplar wurde vielleicht in einer der Seeschlachten mit den Holländern zerstört.

8. PORTRÄTZEICHNUNG VON WILLEM VAN DE VELDE D.J. (GREENWICH) (Abb. 22)

Dieses Blatt gehört zu der Sammlung des National Maritime Museum, Greenwich.[198] Michael Robinson schreibt es in seinem Katalog dem jüngeren Van de Velde zu und datiert es anhand des Wasserzeichens auf etwa 1675.[199] Die Zeichnung basiert wohl auf einem Offset, der mit Tusche und Bleistift stark überarbeitet wurde. Laut Fox trägt sie die Bezeichnungen »*sovereign*« und »*d Roijal soeverijn*«.[200]

Das Schiff ist aus dem gleichen Blickwinkel wie auf der Canterbury-Zeichnung porträtiert. Nur wird anstatt der Backbordseite die Steuerbordseite gezeigt. Auch sonst bestehen in der Ausführung weitgehend Übereinstimmungen. Es wäre deshalb möglich, daß die eine Zeichnung von der anderen als Offset abgenommen und anschließend mit Tusche überarbeitet wurde.

Boots- und Ankermanöver sind auf dem Greenwicher Blatt nicht dargestellt. Dagegen kann man das Galion mit der Reiterfigur recht gut erkennen. Anstelle der Fallreepspforte führt eine Jakobsleiter vom Schandeckel zu den unteren Berghölzern hinab. Im Gegensatz zur Canterbury-Zeichnung sind nur drei der Stückpforten auf dem Quarterdeck mit Pfortendeckeln ausgerüstet. Die Pfortenanordnung ist sowohl im Vorschiff als auch achtern neben den Seitengalerien korrekt wiedergegeben. In der oberen Batterie konnte durch die Kürzung der Seitengalerie eine zusätzliche Pforte eingebaut werden.

9. VOR ANKER LIEGENDE KRIEGSSCHIFFE BEI GILLINGHAM (Abb. 23)

Bei dieser lavierten Bleistiftzeichnung des älteren Van de Velde aus dem Jahre 1685 handelt es sich um eine vor Ort entstandene Skizze. Das Blatt, das heute im Boymans-Museum in Rotterdam aufbewahrt wird[201], stellt den zweiten Teil einer aus mehreren Blättern bestehenden Panorama-Ansicht der Reede von Gillingham dar. Auf dem Medway vor Anker liegend, überwintern dort die großen Linienschiffe der britischen Flotte. Sie sind vollständig oder zumindest bis auf die Untermasten abgetakelt. Auch die Bestückung hat man größtenteils an Land geschafft. Jedes der Schiffe ist am unteren Rand der Zeichnung namentlich gekennzeichnet.

Der Künstler hat die ROYAL SOVEREIGN, vor zwei Bugankern liegend, fast genau von vorn porträtiert. Sie trägt die Bezeichnung »*dit nieu opgemaecht souvaereijn*« (dies die neu zurechtgemachte SOVEREIGN). Von der Takelage steht nur der Großmast und der Heckflaggstock, an dem die rote oder die blaue Divisionsflagge weht. Da das Bugspriet fehlt, hat man am vorderen Schott der Back einen weiteren Flaggstock festgelascht, um dort den Union Jack setzen zu können. Die Stückpforten der unteren Batterie sind geöffnet, doch sie zeigen keine Geschütze. Der hoch aufschwimmende Rumpf verrät, daß die Bewaffnung – zumindest teilweise – von Bord geschafft wurde.

Am neuen Galion fallen vor allen Dingen der gekrönte Löwe als Galionsfigur und die in weitem Bogen tief nach unten gezogenen Regelingen auf, die an der Back in Kriegerköpfen enden. Für die Gestaltung des vorderen Schotts der Back scheint Schiffbaumeister Robert Lee, der das zweite *Rebuilding* leitete, nur die sechs etwa lebensgroßen Frauenfiguren zur vertikalen Gliederung übernommen zu haben.[202] Die Schotten des Achterschiffs, die Seitengalerien sowie das Hackbord sind im Stil der achtziger Jahre offenbar ganz neu errichtet worden.

Diese Beobachtungen werden durch die Angaben Lees in einem Brief an die Admiralität vom 13. März 1687 bestätigt.[203] Darin schreibt er, daß er das Schiff bei der

198 Cat. No.: 488; Maße: 31,5 x 82,2 cm.
199 Robinson 1958, 88.169, Pl.109.
200 Fox 1980, 33.
201 Inv.No.: MB1866/T202b; Maße: 43,7 x 83,1 cm.
202 Diese und die weiteren Schlußfolgerungen ergeben sich aus Vergleichen mit der Morgan-Zeichnung und mit Paynes Stich. Zur ursprünglichen Skulpturenausstattung siehe Teil V dieser Arbeit.
203 Admiralty Records, Ad.1/3556, im Public Record Office, London. Dazu C. Knight in: MM 16 (1930), 87. Vergleiche auch den im folgenden Abschnitt zitierten Kostenvoranschlag von 1680 (s. S. 56).

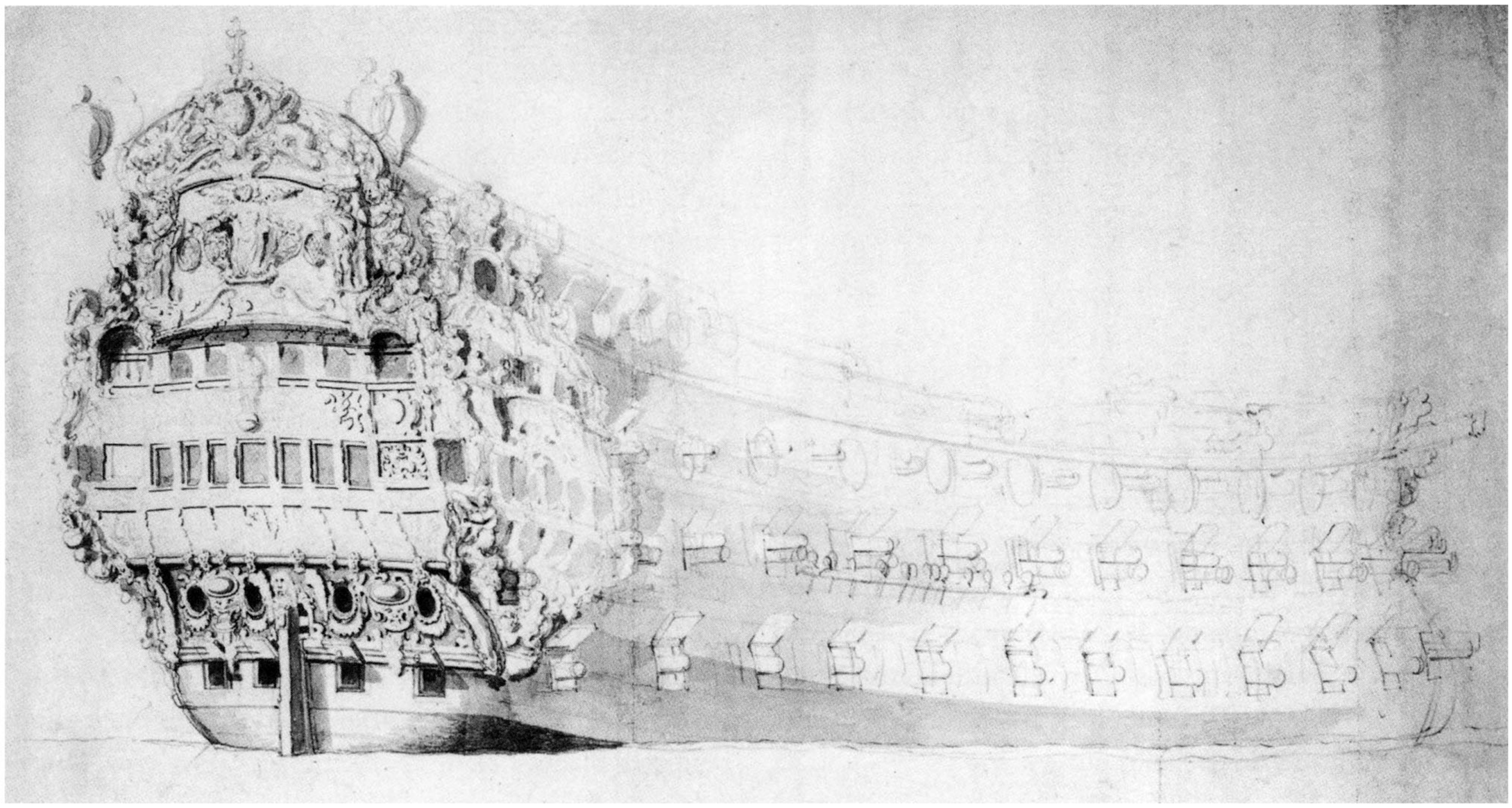


Abb. 24 Die ROYAL SOVEREIGN; lavierte Federzeichnung über Offset, Willem van de Velde d.Ä., wohl nach 1685, Offset wahrscheinlich 1661. (NMM)

letzten großen Reparatur fast völlig erneuert habe, doch ohne die alte Rumpfform mitsamt ihrer Stückpfortenkonfiguration zu verändern.

10. PORTRÄTZEICHNUNG VON WILLEM VAN DE VELDE D.Ä. (GREENWICH) (Abb. 24)

Dieses Blatt von der Hand des älteren Van de Velde zeigt das Schiff ohne Takelage von Steuerbord-achtern.[204] Auf der Rückseite trägt es den Vermerk »*de schepen die tot tiattun zijn geteickent*« (die Schiffe, die zu Chatham gezeichnet worden sind). Das Blatt ist undatiert, muß aber wegen der baulichen Veränderungen am Schiff nach der großen Reparatur von 1684/85 entstanden sein. Am Heck hat der Künstler begonnen, die skizzenhafte Zeichnung, die auf einem Offset basiert, mit Tusche detailliert zu überarbeiten.

Zu den auffälligsten Neuerungen gehören die turmartigen, sphärisch geschwungenen und im oberen Teil offenen Seitengalerien und das stark gerundete Hackbord mit dem Königswappen. Auch die zusätzlichen Eckfiguren, die von den Hukmannen bis zur unteren Galerie hinabreichen, sowie die runden Pfortenkränze in der oberen Batterie und an den Aufbauten wurden bei dieser Gelegenheit angebracht. Die genannten Merkmale stimmen mit den Spezifikationen des Kostenvoranschlags überein, den die Schiffbaumeister von Chatham im Juni (?) 1680 der Admiralität für die Reparatur der SOVEREIGN unterbreiteten. Darin heißt es:

> To build a complete head and a pair of galleries, and refashion out the stern as broad as conveniently may be, with the galleries, carved work, new tafferell, and terms for the quarter.[205]

Trotz dieser Veränderungen und den beiden früheren Umbauten ist die ursprüngliche Gestalt der hinteren Fassade immer noch ablesbar (Abb. 25). Eine Gegenüberstellung mit der Heckansicht vom Porträt Peter Petts (Abb. 116, S. 143) verdeutlicht, daß nicht nur die Gliederungsachsen von Gillung, Heckgalerien und Tafereel beibehalten wurden, sondern daß man zudem einige der

204 National Maritime Museum, Greenwich, Cat.No.: 67; Maße: 37,6 x 70,3 cm.
205 Zitiert nach Laughton 1932, 148.

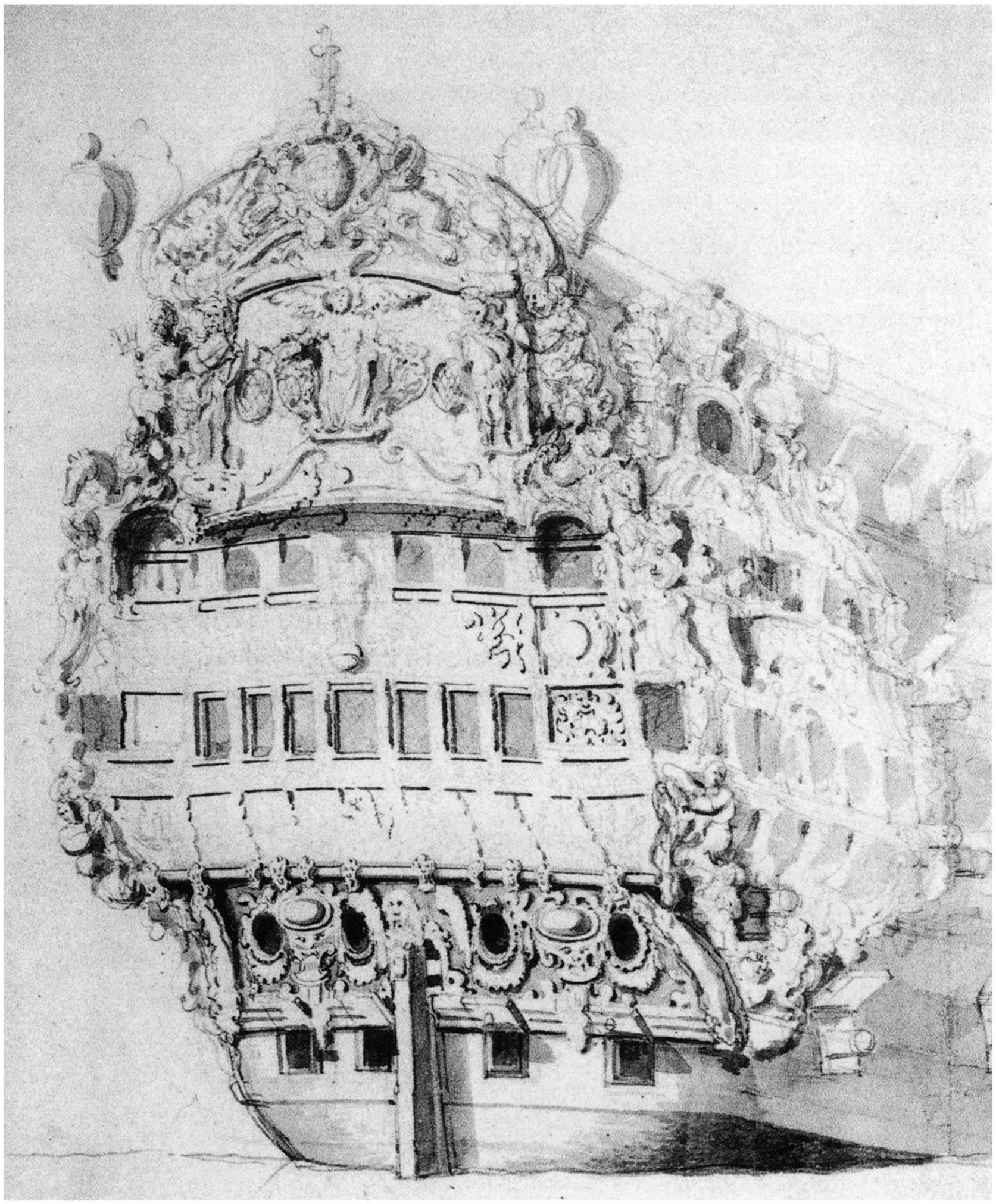


Abb. 25 Das Heck der ROYAL SOVEREIGN; Detail aus Abb. 24. (NMM)

originalen Skulpturen, wenn auch teilweise in modifizierter Form, weiterhin verwendete.

Die neuen Seitengalerien und das hohe Hackbord datieren die Zeichnung zuverlässig in die Zeit nach dem Umbau von 1684/85. Zu diesem Schluß führt auch ein Vergleich mit den Schiffsporträts der siebziger Jahre (vgl. Abb. 19, 21 und 22). Umso weniger kann man der von Robinson vorgeschlagenen Datierung auf 1661 zustimmen.[206] Offenbar orientierte er sich an der Notiz auf der Rückseite des Blattes, denn Van de Velde war bekanntlich 1661 in Chatham, um Schiffe zu porträtieren.

Bei genauer Betrachtung der Originalzeichnung fällt auf, daß der schwache Offset dort, wo er nicht mit Feder und Pinsel korrigierend übermalt ist, noch die vollständige Skulpturenausstattung der Heckfassade in ihrer früheren Form zeigt. Soweit sich aus den Spuren des seitenverkehrten Abdrucks erkennen läßt, geht er auf eine detaillierte Heckzeichnung zurück, die wahrscheinlich nach dem Umbau von 1659/60 entstand. Es wäre demnach möglich, daß sich die Notiz auf der Rückseite des Blattes auf diese Heckzeichnung bezieht und zur Erläuterung des Offsets diente. Sie könnte durchaus zu den

206 Robinson 1958, 43 und 169.

Porträts gehören, die Van de Velde 1661 in Chatham anfertigte.

Für die Rekonstruktion der ursprünglichen Skulpturenausstattung besitzt der Offset insofern einigen Wert, als er die Zuverlässigkeit der Heckansicht auf dem Gemälde mit Peter Pett in allen wesentlichen Punkten bestätigt. Diesbezügliche Zweifel an jenem Gemälde, die wegen kleinerer Ungenauigkeiten denkbar wären, können somit ausgeräumt werden.

11. SEESTÜCK VON WILLEM VAN DE VELDE D.Ä. (GREENWICH)

(ohne Abbildung)

Es handelt sich um eine lavierte Bleistiftskizze[207], die neben zahlreichen kleineren Schiffen die beiden englischen Dreidecker ROYAL SOVEREIGN (im Mittelgrund rechts) und VICTORY (im Hintergrund links) zeigt. Diese Schiffe sind von der Hand Van de Veldes namentlich gekennzeichnet.

Die SOVEREIGN läuft vor dem Wind unter Blinde, Fock, Vormars- und Kreuzsegel. Das Großmarssegel wird gerade festgemacht. Der Künstler präsentiert das Schiff von Backbordseite, leicht von vorn gesehen. Rumpf und Geschützreihen sind nur grob skizziert – ohne Angabe von Einzelheiten. Die Seitengalerien zeigen jedoch deutlich die geschwungenen, hochgezogenen Konturen, die sie beim Umbau 1684/85 erhielten. Auch die Ausstattung mit nur zwei großen Hecklaternen an den Seiten des Hackbords stimmt mit der vorstehend behandelten Porträtzeichnung (Nr. 10) überein und spricht für eine Datierung des Blattes nach 1684. Deshalb kann die von Robinson versuchte Einordnung um 1673 (mit Fragezeichen) nicht überzeugen. Leider ist die Galionsfigur zu unklar angedeutet, um sie als Löwe oder als Reiterfigur zu identifizieren und damit die Datierung des Blattes besser zu prüfen.

SCHRIFTQUELLEN

1. THOMAS HEYWOODS *TRUE DESCRIPTION OF HIS MAJESTIES ROYALL SHIP* ...

Neben den besprochenen bildlichen Darstellungen gehört diese Schrift zu den wichtigsten zeitgenössischen Dokumenten für die Rekonstruktion des Figurenschmucks der SOVEREIGN OF THE SEAS.[208] Der vollständige Titel des Büchleins, das einen Umfang von 48 Seiten hat, lautet:

A True
Description of His
Majesties Royall Ship,
Built this Yeare 1637. at
Wooll-witch in KENT.
To the great glory of our *English*
Nation, and not paraleld in the
whole Christian World.

Darauf folgt in der Mitte des Titelblattes ein lateinisches Epigramm auf Charles I, in welchem er als unbesiegbarer Monarch und rechtmäßiger Herrscher über die Meere gepriesen wird, sowie der Hinweis: *Published by Authoritie*.

Am siebten September 1637, also 18 Tage vor dem geplanten Stapellauf, erhielt das Werk sein Imprimatur und wurde am 15. des Monats in das offizielle Londoner Bücherverzeichnis (*Stationer's Register*) eingetragen.[209] Obwohl der Schiffsname weder auf dem Titelblatt noch an einer anderen Stelle des Textes erscheint[210], besteht an der Identität des beschriebenen Schiffes mit der SOVEREIGN OF THE SEAS kein Zweifel. Denn bereits 1638 erschien eine zweite Ausgabe unter dem Titel:

A true Discription [sic] of his Majesties royall and most stately Ship
called the *Soveraign of the Seas*,
built at *Wolwitch* in *Kent*
1637.

207 National Maritime Museum, Greenwich, Cat.No.: 1076; Maße: 27,8 x 43,5 cm, nicht datiert; bezeichnet: »*fictorij*« und »*souvereijn*«.

208 Der Text ist inzwischen auch in der kritischen Ausgabe von Alan R. Young greifbar (Young 1990).

209 Stat. Reg. (Ed. Arber) IV, 367. Der entsprechende Vermerk in der Schrift selbst (sig. A4b) lautet: »Imprimatur *Tho. Weekes.* / With permission likewise by *Peter Pett*, Master builder / 7. of *Septemb.* 1637.«

210 Der Name wurde bis zur Taufe des Schiffes am 14. Oktober geheimgehalten. (Vgl. S. 23).

With the names of all the prime Officers in
Her, who were appointed by his
Majesty since the time of her
launching at Wolwitch.

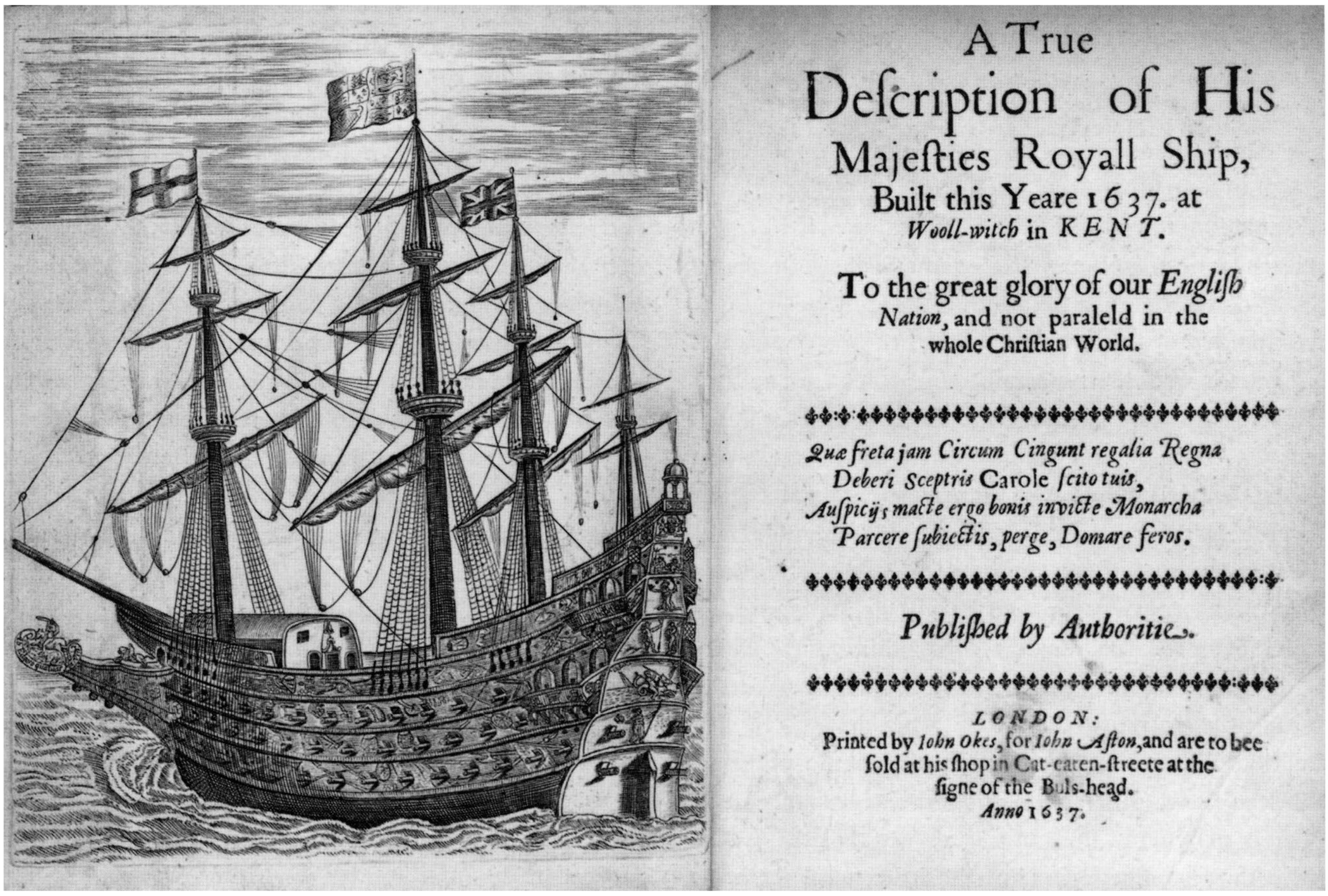
Also a briefe Addition to the first printed
Coppy, worthy your observation
and Reading.

Bis auf zwei am Schluß des Textes angefügte Seiten (49 und 50) mit den im Titel genannten Ergänzungen entspricht diese Ausgabe der ersten.

1653, zwölf Jahre nach dem Tode Heywoods, brachte Thomas Jenner anläßlich der Ereignisse im ersten englisch-holländischen Seekrieg noch einmal eine Neuauflage des Werkes auf den Markt, die jedoch mit Rücksicht auf die veränderte politische Situation vom ursprünglichen Text nicht mehr als etwa ein Viertel übernahm. Alle Passagen, die in direkter Beziehung zum König stehen, sind dort gestrichen. Statt dessen wird der Beschreibung des Schiffes eine Dokumentation der Leistungsfähigkeit der Commonwealth-Flotte beigegeben. Weder der Name Heywoods noch der eines anderen Autors wird erwähnt. Der Titel dieser Ausgabe lautet:

The
COMMON-WEALTHS
GREAT SHIP
Commonly called the SOVERAIGNE
of the SEAS, built in the yeare, 1637.

Die meisten erhaltenen Exemplare der ersten Ausgabe (und ein einziges der zweiten von 1638) zeigen als Frontispiz das in Kupfer gestochene Bild eines Schiffes, welches die SOVEREIGN OF THE SEAS darstellen soll (s. Abb. 26). Es handelt sich – aus heutiger Sicht betrachtet – um keine vorbildgetreue Wiedergabe, sondern um eine scheinbar laienhafte Kompilation aus verschiedenen Schiffsdarstellungen des 16. Jahrhunderts zu einem phantastischen ›Superschiff‹.[211] Bei genauerer Betrach-


A True
Deſcription of His
Majeſties Royall Ship,
Built this Yeare 1637. at
Wooll-witch in KENT.

To the great glory of our *Engliſh*
Nation, and not paraleld in the
whole Chriſtian World.

Quæ freta jam Circum Cingunt regalia Regna
Deberi Sceptris Carole ſcito tuis,
Auſpicijs macte ergo bonis invicte Monarcha
Parcere ſubiectis, perge, Domare feros.

Publiſhed by Authoritie.

LONDON:
Printed by *Iohn Okes*, for *Iohn Aſton*, and are to bee
ſold at his ſhop in Cat-eaten-ſtreete at the
ſigne of the Buls-head.
Anno 1637.

Abb. 26 Titelblatt und Frontispiz zu Thomas Heywood: *A True Description…*, London 1637. (NMM)

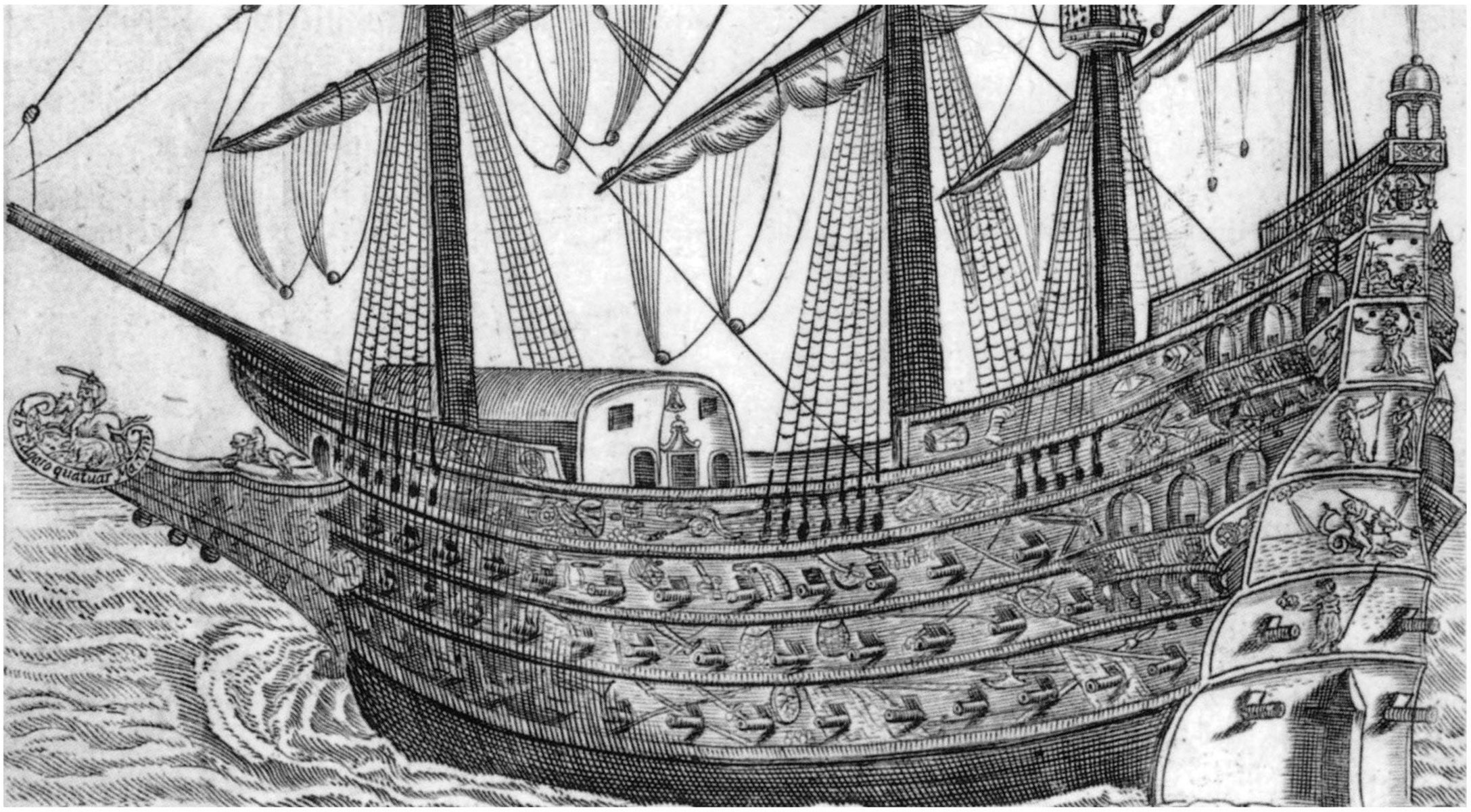


Abb. 27 Der Rumpf der SOVEREIGN OF THE SEAS; Detail aus Abb. 26. (NMM)

tung erkennt man am Rumpf des Phantasieschiffes allerdings die wichtigsten im Text beschriebenen Skulpturen in vereinfachter, aber unmißverständlicher Form wieder. Die Galionsfigur ist sogar namentlich mit einem beigegebenen Schriftband gekennzeichnet.[212] Mit Hilfe dieser Einzelheiten läßt sich das Schiff ohne Schwierigkeiten als das beschriebene, nämlich die SOVEREIGN OF THE SEAS, identifizieren, auch wenn es sonst in vielen Punkten von deren realer Gestalt abweicht.

Es wäre sicherlich verfehlt, eine solche formelhafte Darstellungsweise aus der heute üblichen, auf die äußerliche Erscheinung der Dinge reduzierten Perspektive zu beurteilen und womöglich als ›unhistorisch‹ abzuqualifizieren. Denn dieses Bild verfolgt augenscheinlich nicht die Absicht, dem Betrachter das tatsächliche Aussehen der SOVEREIGN zu vermitteln. Es will vielmehr zum Ausdruck bringen, welchen Status das Schiff besitzt, welche Bedeutung man ihm beizumessen hat und welcher Anspruch sich in ihm manifestiert. Kurz gesagt: Die Darstellung will nicht zeigen, wie die SOVEREIGN aussieht, sondern als was sie betrachtet werden soll. Der Künstler bedient sich hierzu eines Mittels aus der klassischen Rhetorik. Er präsentiert dem Leser die SOVEREIGN als *Königsschiff* im Sinne eines Topos und gibt auf diese Weise zu verstehen, daß sie zu einer Klasse von Schiffen gehört, die nicht mehr übertroffen werden können.

Wie das Frontispiz so folgt auch der Text des Büchleins den Grundsätzen der Rhetorik – ein Merkmal, durch das sich neben der panegyrischen Literatur auch die Werke der bildenden Kunst jener Zeit auszeichnen, wenn sie sich mit belehrenden oder persuasiven Absichten an den Adressaten wenden.[213] Als Panegyrikus verwendet die *True Description* ähnliche Mittel wie ein sorgfältig aufgebautes Plädoyer. Ihr Zweck besteht letzten Endes darin, den Monarchen in der ihm zukommenden Pracht und Herrlichkeit zu feiern. Damit reiht sich die Schrift in den großen Kreis jener Publikationen, die spektakuläre Staatsfeierlichkeiten, Festivals, Entrées und Maskenspiele

211 Nach Clark 1931, 178 stammt der Stich wahrscheinlich von William Marshall. Der Rumpf, der drei Batteriedecks trägt, erinnert mit seinen hohen, schmal zulaufenden Aufbauten, die achtern über sechs (!) Gillungen vorkragen, und mit seinen übereinandergestaffelten, mit Pavillons besetzten offenen Seitengalerien an die großen Galeonen des ausgehenden 16. Jahrhunderts. Die Takelage, die ohne Sachkenntnis wiedergegeben ist, scheint dagegen von der HENRI GRÂCE À DIEU, dem Flaggschiff König Henry's VIII, entlehnt zu sein.

212 Die Aufschrift lautet: »*Ab Edgaro quatuar* [sic] *Ma.*[ria] *vin.*[dico]«. (Unter Berufung auf Edgar beanspruche ich die vier Meere). Vgl. Abb. 27. Näheres dazu im Interpretationsteil (s. S. 193f.).

213 Zu den in der panegyrischen Dichtung üblichen Mitteln der Rhetorik vgl. Curtius 1969, 155-175. Die Anwendung von Regeln der klassischen Rhetorik in der bildenden Kunst diskutieren Mühlmann 1981 und Mildner-Flesch 1983. (Ausführlicher dazu siehe unten S. 167f.).

in propagandistischer Weise ›beschreiben‹, um zur Festigung eines positiven Herrscherbildes beizutragen.[214]

Es erstaunt deshalb nicht, daß die »wahre Beschreibung des königlichen Schiffes« kaum technische Einzelheiten zur Konstruktion enthält. Heywood erwähnt solche Dinge nur insoweit, als sie der Intention des Buches dienlich sind. Doch gerade wegen seines subjektiv-tendenziösen Charakters verrät das Werk über die Absichten, die mit dem Bau des ungewöhnlichen Fahrzeuges verbunden waren, mehr als jede sachliche Beschreibung.[215]

Abgesehen vom Titelblatt und dem Imprimatur sind der *True Description* eine Widmung an den König sowie ein vierzigzeiliges Gedicht von Shackerley Marmion auf den Autor und sein Werk vorangestellt. Der eigentliche Text gliedert sich in zwei Hauptteile, die beide etwa den gleichen Umfang haben. Der erste Teil behandelt die Geschichte der Seefahrt von ihren Anfängen bis zum Bau der SOVEREIGN OF THE SEAS. Dabei liegt der Schwerpunkt auf der Schiffahrt des Altertums. Der zweite Teil dagegen befaßt sich mit dem Schiff selbst.

Für alle zentralen Aussagen innerhalb des Textes sowie für die Leitsprüche, die am Schiff angebracht waren, wählte Heywood die lateinische Sprache. Ihre Verwendung entspricht dem hohen Rang des Regalschiffes. Als *Decorum* im Sinne der Rhetorik erfüllt sie die Forderung nach einer dem Stellenwert des Sujets angemessenen äußeren Form.

Die weitschweifigen Ausführungen des ersten Teils zielen darauf ab, dem Leser durch einen Vergleich mit den größten und berühmtesten nautischen Leistungen der Alten Welt die Einzigartigkeit des englischen Königsschiffes vor Augen zu führen. Im langen Gang durch die Seefahrtsgeschichte wird er darauf vorbereitet, die SOVEREIGN OF THE SEAS als deren absoluten Höhepunkt zu begreifen.

Zu Beginn verweist der Autor auf das Alter der Schifffahrt und schildert ihre Anfänge in der hebräischen, griechischen und römischen Kultur. Er beschwört damit die *Auctoritas*, die Würde und Erhabenheit des Gegenstandes.[216] Es folgt eine umfangreiche Beschreibung der Errungenschaften der Antike, deren Aufzählung wie eine ›Leistungsschau‹ der Seefahrt des Altertums anmutet. Sie dient nach Heywoods eigener Aussage dem Zweck, in der Gegenüberstellung die überragenden Qualitäten des königlichen Schiffes deutlicher hervorzuheben.[217] Dieser rhetorische Kunstgriff ist als *Überbietung* bekannt. »Aufgrund eines Vergleichs mit berühmten Exempla, welche die Tradition bietet, wird die Überlegenheit, ja Einzigartigkeit des zu preisenden Menschen oder Dinges festgestellt«.[218]

Dem gleichen Prinzip folgt auch der letzte Abschnitt des ersten Teils. Er zielt ohne Umschweife auf die Verherrlichung des Monarchen selbst ab. Der Dichter besingt vier der größten Seehelden der elisabethanischen Zeit als »*Architalassi*« [sic], d.h. als ›Beherrscher der Meere‹, um darauf dem König als Bauherrn der SOVEREIGN OF THE SEAS eine umso triumphalere Herrschaft zu Wasser und zu Lande vorauszusagen.[219]

Der zweite Teil des Büchleins beginnt mit einem zehn Strophen (35 Paarreime) umfassenden Gedicht mit dem Titel »An Epigram upon his Majesties / *Great Ship, lying in the Docke / at Wooll-witch.*« Es stellt formal das Zentrum und inhaltlich den Höhepunkt der panegyrischen Schrift dar. Hier treibt Heywood sein Lob gemäß dem Brauch der zeitgenössischen manieristischen Lyrik ›auf die Spitze‹.[220] Die SOVEREIGN wird als wahres Wunderwerk gepriesen, gegenüber dem die Wunder der Alten

214 Daß Heywood seine *True Description* vermutlich auf königliche Weisung hin verfaßte, legen – abgesehen von der Widmung – einige Zeilen in dem zum Geleit vorangestellten Lobgedicht seines Freundes Shackerley Marmion nahe. Dazu Clark 1931, 178. Zu panegyrischen Schriften, die Festlichkeiten am Hofe Charles' I dokumentieren, vgl. im übrigen Harris 1973 und Strong 1984.

215 Dieser Aspekt wurde in der Fachliteratur zur SOVEREIGN OF THE SEAS bisher übersehen. Vielmehr hat man den Quellenwert der Schrift recht gering eingeschätzt, zumal die wenigen technischen Angaben zum Teil übertrieben zu sein schienen. Nähere Beschäftigung mit dem Gegenstand zeigt jedoch, daß sie durchaus mit den gesicherten Maßen in Einklang gebracht werden können, wenn man die damals nebeneinander verwendeten unterschiedlichen Meßmethoden berücksichtigt.

216 Der Abschnitt schließt mit den Worten: »By this Discourse it manifestly appeareth, that *Shipping* hath bin of old, and Exercised by sundry *Nations*: and so much briefly for the *Antiquity of Navigation.*« (Heywood 1637, 6-7; Hervorhebungen original).

217 »Before I come to speake *particularly of this Royall Ship it selfe*, it will not be altogether impertinent, to give you a Summary *Relation* of such severall kindes of *Vessells* as were used of old by sundry *Nations*; that the *rudenesse of the first*, may the better set off the *rarenesse of the Last.*« (Heywood 1637, 7; Hervorhebungen original).

218 So Curtius 1969, 171. Dort auch weiteres zum Stilmittel der Überbietung, das im Hellenismus unter der Bezeichnung ὑπεροχή (*Hyperochä*) bekannt war und dessen systematische Verwendung in der Rhetorik sich seit Isokrates nachweisen läßt.

219 Heywood 1637, 22-26. Die letzten Zeilen des Abschnitts lauten: »But in this last incomparable structure, hee [d.i. der König] hath made an inimitable president for all the *Kings* and *Potentates* of the *Christian World*, or else where: No River, no Flood, no Sea, whether *Mare, Fretum, Æquor, Cæruleum, Pontus, Salum, Altum, Hadria, Pelagus, Oceanus*, that could ever boast of the bearing so glorious a Vessell: which considering, and withall, his *Royall Maiesty*, at whose great, and almost infinite charge and expence her building is undertaken, it put into my thoughts this fortunate and auspicious presage, _____ *Quicquid habitabile, tellus / Sustinet, huius erit, pontus quoque serviet illi.*« (Der abschließende Spruch ist ein Zitat aus den Metamorphosen des Ovid (XV, 830-831) und gehört zu der Prophezeihung Jupiters an Venus über die Weltherrschaft ihres Schützlings Kaiser Augustus).

220 Vgl. dazu Curtius 1969, 295-305.

Welt verblassen.[221] Ihre Mächtigkeit und Pracht erscheinen so überirdisch, daß sie nur unter persönlicher Mitwirkung der Götter entstanden sein kann. Mit dem Heranrücken an die Aura des Göttlichen erreicht Heywood eine weitere Steigerung. In ihr spiegelt sich der Anspruch des Monarchen auf gottgleichen Status.[222]

Es folgt die Beschreibung der Skulpturen, welche das königliche Schiff schmücken. Dieses Kapitel beansprucht etwa drei Viertel des zweiten Teils. Zu Beginn weist der Autor darauf hin, daß seine Ausführungen den Zweck haben, den verborgenen Sinn der Dekorationen zu enthüllen und ihre Angemessenheit im gegebenen Zusammenhang darzulegen.[223] Heywood beschränkt sich auf die beispielhafte Erläuterung von sechs thematisch abgeschlossenen Komplexen. Besonders ausführlich bespricht er die Galionsfigur, die nicht nur den Schiffsnamen, sondern auch den im Bauwerk manifestierten Herrschaftsanspruch des Königs symbolisiert.

Erst auf den letzten Seiten geht der Dichter auf die technischen Daten, die Ausrüstung und die Bewaffnung des Fahrzeugs ein. Zum Schluß nennt er die wichtigsten am Bau beteiligten Persönlichkeiten, wobei er Peter Pett und die Brüder Christmas besonders hervorhebt.

Heywoods *True Description* erweist sich insofern als ›wahre‹ Beschreibung, als sie das Schiff darstellt, wie der König es verstanden wissen wollte. Dabei kommt dem Skulpturenschmuck eine wesentliche Bedeutung zu, denn durch ihn sollte die SOVEREIGN gewissermaßen zum Betrachter ›sprechen‹. Mit seiner Hilfe wurde das Schiff zum Medium absolutistischer Prachtentfaltung. Die Aufgabe des Büchleins bestand nicht zuletzt darin, zumVerständnis dieser ›Sprache‹ anzuleiten und auf diese Weise dem Monarchen zu huldigen.

2. SONSTIGE GEDRUCKTE UND UNGEDRUCKTE SCHRIFTQUELLEN

Außer Heywoods *Description* gibt es noch etliche weitere zeitgenössische Dokumente, die über die SOVEREIGN OF THE SEAS Auskunft geben. Wenn es im Einzelfall auch selten mehr als kurze Erwähnungen sind, so enthalten sie doch manche interessante Information. Als besonders ergiebig erwiesen sich die Autobiographie des Phineas Pett (Manuskript, ediert 1918), die Bände 272–397 der *State Papers, domestic series* (Originalmanuskripte im Public Record Office, London; Inhalt: Schriftverkehr der Staatssekretariate) sowie der *Pipe Office Declared Account* bzw. *Audit Office Declared Account* für 1636 (Originalmanuskripte im Public Record Office, London; Inhalt: Zahlungslisten des Marineschatzamtes).

Des weiteren wurden konsultiert:

an **Originalmanuskripten:**

- einige der *Additional Manuscripts* der British Library (British Museum, London)
- Anonymer Panegyrikus *»In Magnum Drungarium* [...]«, Pepys Library, No. 2131(3), (Magdalene College, Cambridge)

an **veröffentlichten Manuskripten:**

- verschiedene Appendices zu den *Reports of the Royal Commission on Historical Manuscripts*
- *The Travels of Peter Mundy in Europe and Asia 1608–1667,* (Ed. 1919)
- *The Travels of Cosmo the Third, Grand Duke of Tuscany, through England,* [...] *1669.* (by Lorenzo Magalotti), Ed. 1821
- *The Diary of John Evelyn 1641–1706,* (Ed. 1955)
- *The Diary of Samuel Pepys 1660–1669,* (Ed. 1971–1983),

an **zeitgenössischen Publikationen:**

- Howell, James: *Epistolae Ho-Elianae.* London 1645 (Ed. 1890)
- Fanshawe, Richard: *On His Majesties Great Shippe* [...] THE SOVERAIGNE OF THE SEAS. [London 1648]
- Prynne, William: *Brief Animadversions...* London 1669
- Witsen, Nicolaes: *Aeloude en hedendaagsche Scheepsbouw en Bestier.* Amsterdam ²1690.

Im übrigen sind alle in der vorliegenden Arbeit berücksichtigten Quellen im Anhang gesondert aufgeführt.

221 In die gleiche Richtung zielen die beiden Epigramme auf Paynes Stich, die das Schiff als achtes Weltwunder beschreiben, das die sieben Wunder der Alten Welt übertrifft, indem es deren Eigenschaften in sich vereint. (Vgl. Abb. 9 und 10). Das selbe Motiv findet sich in abgewandelter Form auch in einem anonymen Panegyrikus (Manuskript in der Bibliothek des Samuel Pepys, Magdalene College, Cambridge), der Charles I als Beherrscher der Meere feiert. Dort wird das Schiff mit dem Trojanischen Pferd und der Arche Noah verglichen, um seine Einzigartigkeit hervorzuheben. (Zu diesem MS vgl. unten S. 185, Anm. 667 u. 668).

222 Dazu ausführlicher S. 170-175.

223 Heywood 1637, 29. Zum Wortlaut siehe unten S. 168, Anm. 572.

V

REKONSTRUIERENDE BESCHREIBUNG DES SKULPTURENSCHMUCKS

VORBEMERKUNGEN

Die im vorangegangenen Kapitel besprochenen zeitgenössischen Darstellungen des Schiffes sind die wesentlichen Quellen, von denen jede rekonstruierende Beschreibung auszugehen hat. Da diese Dokumente fast ausschließlich Informationen zur äußeren Erscheinung liefern, kann über die künstlerische Ausstattung im Inneren des Fahrzeugs leider kaum etwas gesagt werden.

Zwar geht aus einigen Schriftzeugnissen hervor, daß die Staats- und die Admiralskajüte im Achterschiff mit großem Aufwand als Repräsentationsräume hergerichtet waren, doch detaillierte Angaben zu deren Gestaltung sind bisher nicht bekannt geworden. Immerhin lassen die Quellen erkennen, daß sie reichlich vergoldete Schnitzereien sowie Ausmalungen enthielten. Thomas Baskerville beispielsweise schreibt zu seinem Besuch auf der SOVEREIGN (um 1670): *The King's cabin is richly painted & gilded, & so is the great cabin, which hath outlets into 2 galleries on the quarters.*[224] Und 1669 bemerkt Lorenzo Magalotti anläßlich eines Besuches von Cosimo III, des Großherzogs der Toscana, auf dem Schiff: *it has cabins roofed with carved work, richly ornamented with gold, and the outside of the stern is decorated in a similar manner.*[225]

Schon 1636 hatte König Charles hinsichtlich der Innenausstattung der SOVEREIGN seine Absicht kundgetan, *»for better beutifying of the great cabins to bestowe extraordinary cost and charge on the painting and guilding of them«*.[226] Da zu befürchten war, daß die kostbare Pracht im Laufe der Zeit durch vandalisierende Besucher in Mitleidenschaft gezogen würde, berief der Monarch auf Vorschlag der Admiralität bei gleicher Gelegenheit Philipp Ward (der bis dato Zahlmeister der PRINCE ROYAL war) zum künftigen Zahlmeister der SOVEREIGN und verknüpfte mit diesem Posten die Aufgabe, als Kustos der Staatskajüten für deren tadellose Erhaltung Sorge zu tragen.[227] Was aber die Gemälde und Schnitzereien im einzelnen vorstellen sollten, geht aus den Schriftstücken nicht hervor.

Anders liegen die Dinge dagegen bei dem außen am Rumpf angebrachten Skulpturenschmuck. Da er zu den hervorragendsten Merkmalen zählt, durch welche sich das Königsschiff gegenüber anderen Fahrzeugen auszeichnete, ist ihm auf anspruchsvollen Porträtdarstellungen der SOVEREIGN entsprechende Aufmerksamkeit gewidmet. Dennoch erweist sich die Rekonstruktion des Gesamtwerks durchaus nicht als problemlos. Die erhaltenen Dokumente geben das Original nämlich jeweils nur ausschnitthaft wieder. Deshalb müssen die aus ihnen

224 Baskerville, 277.
225 Magalotti, 358.
226 S.P.Dom., Vol.340, No.57 (hier nach Young 1990, xx).
227 Zur Begründung der Wahl hob er Ward als einen Mann hervor, *»whose iudgement in the art of painting is so sufficiently signified vnto vs as we hold him more fitt and able to haue the care and Custody of them, then any other of the officers.«* (S.P.Dom., Vol.340, No.57, vgl. auch Vol.322, No.57 und Vol.306, No.82). – Da die PRINCE ROYAL ebenfalls prächtig ausgemalte Staatskajüten besaß (vgl. dazu P. Off. Decl. Acc. No.2249; abgedruckt bei Perrin 1918, 208), steht zu vermuten, daß Ward dort bereits ein vergleichbares Kustodenamt bekleidete. Erstaunlicherweise aber war Philipp Ward, wenn man nicht eine zufällige Namensgleichheit annehmen will, überdies auch derjenige, der als Künstler die Ausmalung der Kajüten der SOVEREIGN OF THE SEAS besorgte. Denn der Audit Office Declared Account (PRO., E/351/2277) wie auch der Pipe Office Declared Account (PRO., 1/1703/77) nennen ihn gemeinsam mit Richard Jackson als *»M*[aste]*r Painters to his Ma*[jes]*ties Navey«*, die für die Ausmalung und Vergoldung des Schiffes bezahlt wurden.

gewonnenen Informationen miteinander kombiniert werden, um ein möglichst vollständiges Bild des einstigen Figurenprogramms zu erhalten. Freilich kommen für die Rekonstruktion der ursprünglichen Ausstattung in erster Linie jene Quellen in Betracht, die vor dem ersten Umbau des Schiffes entstanden. Die wichtigsten Unterlagen für die Beschreibung sind daher der Stich von John Payne, die Zeichnung in der Morgan-Collection, das Ölgemälde mit dem Porträt Peter Petts und die *True Description* von Thomas Heywood.

Gewisse Schwierigkeiten ergeben sich aus der Tatsache, daß keine dieser Darstellungen Angaben über das Aussehen der Steuerbordseite liefert. Spiegelbildliche Gleichheit der beiden Seiten darf man im vorliegenden Fall nicht voraussetzen, da die an Backbord erscheinenden Motive, wie die Beschreibung zeigen wird, zum Teil zu Zyklen gehören, welche erst bei ergänzender Fortführung auf der Steuerbordseite ihren Sinn erhalten. Hier hilft bis zu einem gewissen Grade die Entwurfszeichnung im Museum of Fine Arts in Boston weiter, auch wenn sie einen teilweise abweichenden Ausstattungsvorschlag präsentiert. Diese Abweichungen ermöglichen zudem einen tieferen Einblick in das gedankliche Umfeld, aus dem das ikonographische Programm erwuchs. Dennoch bleibt manche Frage offen, da die Bostoner Zeichnung, indem auch sie nur *eine* Schiffsseite zeigt, ihrerseits den Entwurf fragmentarisch wiedergibt.

Die folgende Beschreibung geht deshalb von denjenigen Darstellungen aus, die das Schiff von der Backbordseite zeigen. Zu jedem der thematisch in sich abgeschlossenen Komplexe sollen die Rekonstruktionsmöglichkeiten der entsprechenden Partie an der Steuerbordseite diskutiert und dabei die jeweilige Version des Bostoner Entwurfs berücksichtigt werden. Widersprechen die zu Rate gezogenen Quellen einander oder sind einzelne Darstellungen nicht klar erkennbar, so werden mehr oder weniger ausholende Interpretationen in die Beschreibung einzuschieben sein. Das gilt umso mehr, als ein großer Teil des Skulpturenprogramms aus Emblemen besteht, die sich ohne zuverlässige Benennung der Figuren einer Entschlüsselung entziehen würden. Die Funktion der Embleme bzw. thematischen Einheiten innerhalb des ikonographischen Gesamtprogramms und dessen Deutung im kulturellen Kontext behandelt der Interpretationsteil dieser Arbeit.

ALLGEMEINE ANORDNUNG DER SKULPTUREN AM SCHIFF

(siehe beigelegte Falttafeln)

Bevor die Figuren im einzelnen besprochen werden, scheint es angebracht, etwas näher auf die Gestalt des Rumpfes einzugehen. Denn wie die Bauplastik der Architektur an Land, so darf auch die Skulpturenausstattung eines Seglers nicht losgelöst von ihrem Träger als additives, gewissermaßen nur schmückendes ›Beiwerk‹ verstanden werden. Sie stellt vielmehr einen integralen Bestandteil der Schiffsarchitektur dar, deren Elemente zwar jeweils unterschiedliche Aufgaben erfüllen, dabei aber in fein abgestimmter Wechselwirkung aufeinander Bezug nehmen und gemeinsam einen komplexen Organismus bilden.

Der mächtige, hochbordige Schiffskörper mit seinen drei übereinander liegenden Batteriedecks zeigt die für Galeonen typische Silhouette: Vorn am Bug, der verhältnismäßig breit gebaut ist und in starker Krümmung sich einwärts biegt, ragt ein langer, niedriger, spitz zulaufender Vorbau, das sogenante *Galion*, um etwa ein Fünftel der Rumpflänge über den Vorsteven hinaus. Nach hinten dagegen wächst das allmählich immer schmaler werdende Achterschiff mit seinen übereinander gestaffelten Aufbauten stufenweise wie eine Burg in die Höhe, um zuletzt mit überhängendem Heck steil zur Wasserlinie abzufallen. In mittlerer Höhe umschließen zwei *Galerien* das Heck und die Seiten. Nach vorn ziehen sie sich als offene Laufgänge bis zu den Besanwanten hin, während die übrigen Partien mit Fensterreihen und Dachkappen geschlossen und auf diese Weise zu zweistöckigen erkerartigen Anbauten umgebildet sind.

Dem Komplex des Achterschiffes, der sich aus dem Achterkastell spätmittelalterlicher Schiffe entwickelte, liegt auf dem Vorschiff die deutlich kleinere und niedrigere, ursprünglich *Vorderkastell* genannte *Back* gegenüber. Der zwischen den Aufbauten befindliche freie Teil

des obersten durchlaufenden Decks heißt *die Kuhl*.

Der ästhetische Gesamteindruck wird wesentlich von den *Berghölzern* geprägt. Diese konstruktiv wichtigen Längsverbände sind paarweise zwischen den Stückpfortenreihen angeordnet und ziehen sich in einer vorne leicht, achtern dagegen deutlicher ansteigenden Kurve, dem sogenannten *Sprung*, an den Bordwänden entlang. Ihr Tiefpunkt, der kurz vor der Mitte der Kuhl liegt, teilt die Wasserlinie im Goldenen Schnitt. Alle übrigen Leisten und Relingen an Aufbauten, Galion und Seitengalerien folgen dem Sprung der Berghölzer, so daß eine einheitliche, gestreckte, vorn und achtern jedoch etwas stärker aufgekrümmte Linienführung entsteht. Sie verleiht dem Schiffskörper trotz seiner Masse den Anschein einer gewissen Leichtigkeit, so, als ob er mühelos über das Wasser gleiten könne.

Geradezu komplementär zur Tektonik des Rumpfes sind die Skulpturen am Schiff verteilt. Nach oben hin, mit abnehmender Dimensionierung der tragenden Hölzer, wächst der Reichtum des Schmuckes, um schließlich am Galion und am Heck, den beiden exponierten Enden des Bauwerks, in großformatigen Figurengruppen zu kulminieren. Vor allem fällt die außerordentliche Dichte des Schnitzwerks ins Auge. Es bedeckt nicht nur das Galion, die Heckfassade und die Seitengalerien, sondern überzieht auch den ganzen oberen Teil der Bordwände mitsamt den Schotten (den Querwänden der Aufbauten) wie ein engmaschiges Netz.

Insgesamt umfaßt die Ausstattung schätzungsweise 1200 Einzelstücke.[228] Es handelt sich überwiegend um Schnitzereien im Flachrelief, die auf der Außenhaut des Schiffes angebracht sind. Die Reliefs werden in der Horizontalen von Leisten und in der Vertikalen von ›Pilastern‹ beziehungsweise *Tarmen*[229] begrenzt, so daß der Eindruck von rechteckigen geschnitzten Paneelen entsteht, die sich zu friesartigen Bändern aneinanderreihen. Da die Gliederungselemente zugleich versteifende Funktionen an den Aufbauten zu erfüllen haben, ist ihre Anordnung und damit auch die Form, Größe und Abfolge der einzelnen Kompartimente weitgehend durch die Konstruktionsweise des Fahrzeugs vorgegeben. Sämtliche Bildhauerarbeiten, einschließlich der gliedernden Leisten, tragen einen Überzug aus Blattgold, während die Beplankung, welche als Hintergrund dient, durchweg schwarz gehalten ist.[230]

Die Reliefs füllen die Felder nahezu vollständig aus. Ein großer Teil der gegenständlichen Motive erhebt sich zudem vor einem ›Gitter‹ aus Schweifwerk- und Beschlagwerkornamenten, das die tragende Beplankung weitgehend verdeckt. So wird jegliche Flächenwirkung im Bereich der Schnitzereien vermieden und die Bordwand in eine scheinbar endlose Flut plastischer Einzelformen aufgelöst. Die auf einen Blick unüberschaubare Fülle der Skulpturen erfährt jedoch durch die konsequente Gliederung in Paneele und Friese eine sinnvolle Ordnung, die sie nicht nur formal faßbar, sondern die Folge der Darstellungen auch inhaltlich ablesbar macht.

Abgesehen von dem reichen Schnitzwerk an Galion, Seitengalerien, Heckfassade und Schotten, zeichnet sich die SOVEREIGN OF THE SEAS gegenüber anderen prachtvoll ausgestatteten Schiffen ihrer Epoche vor allem durch den aufwendigen Schmuck der Verzäunung[231] aus, der die zur Verfügung stehende Fläche in Gestalt von zwei, beziehungsweise drei übereinander angeordneten Reliefbändern vollständig bedeckt. Im allgemeinen war es damals bereits üblich, diesen Bereich vergleichsweise sparsam zu dekorieren und den figürlichen Schmuck bevorzugt im Bug- und Heckbereich anzubringen.[232]

228 Die Anzahl ergibt sich aus den Bildquellen (nach eigener Zählung). Sie beinhaltet sowohl gegenständliche als auch ornamentale Werkstücke. Von den etwa 800 gegenständlichen Skulpturen sind ungefähr 620 in über 250 Motiveinheiten zusammengefaßt.

229 Der nautische Fachbegriff *Tarme* (engl: bracket, term; niederl: grensbeeld) entspricht dem kunsthistorischen Ausdruck *Terme* (= Karyatidherme). Vgl. dazu Forssman 1956, 140–148. Es handelt sich bei diesen an Schiffen des 17. und 18. Jahrhunderts ausgesprochen häufig vorkommenden Gliederungselementen um menschliche Halbfiguren (manchmal auch nur Köpfe), die aus einem ornamentierten Schaft hervorwachsen und als Wandvorlagen oft Pilaster oder Halbsäulen ersetzen. In der Regel sind sie weiblich und mit nacktem Busen dargestellt. – Für die hier ›*Pilaster*‹ genannten Vertikalglieder ist mir dagegen kein zeitgenössischer Fachausdruck bekannt. Mit ihrem vorschwingenden Schaft und verkrüppelten Kapitell nehmen sie eigentlich eine Zwitterstellung zwischen Baluster und echtem Pilaster ein.

230 Der ursprünglich polychrome Entwurf wurde im Frühjahr 1637 vom König geändert (S.P.Dom., Vol.350, No.70). Am 23. März ließ der Monarch durch seinen Sekretär die Anweisung geben: »*The head wth all the Carved worke therof, and the Railes to bi all guilt, and not other colour used theron but black; The Starne and Galleries to be guilt wth gould and blacke in the same manner, wth the Railes on them to be all likewise guilt wth gould. The side to be all carved worke according to the draught wch was p*[re]*sented to his Matie and that carved worke to be all guilt wth gould, and all the Railes of the side to be likewise guilt wth gould, and no other colour to be used on the side but blacke.*«
Der Stich von John Payne, das Porträt mit Peter Pett und schließlich auch das Gemälde, das den Kriegsrat von 1673 darstellt, bestätigen, daß diese Anweisungen ausgeführt wurden. Auch Thomas Heywood schreibt: »...all which workes are gilded quite over, and no other colour but gold and blacke to bee seene about *her*.« (Heywood 1637, 45).

231 Unter *Verzäunung* versteht man die seitliche Beplankung der Aufbauten, die vom obersten durchlaufenden Deck bis zur Reling hinaufreicht.

232 Bei der Pracht der Skulpturenausstattung im 17. Jahrhundert fällt die Akkumulation von Figuren an den beiden Schiffsenden besonders ins Auge. Doch sei daran erinnert, daß Bug und Heck zu allen Zeiten und an den Wasserfahrzeugen aller Länder und Kulturen als bevorzugte Träger figürlicher Darstellungen in Erscheinung traten. Nach Einführung des industriellen





Links Abb. 28 Die Galionsfigur, Detail aus Paynes Stich, Abb. 8. (NMM)

Abb. 29 Die Galionsfigur, Detail aus der Morgan-Zeichnung, Abb. 17. (Foto aus Callender 1930, Taf. V)

Große Schiffe älteren Datums – insbesondere der elisabethanischen und frühen jakobinischen Ära – zeigen dagegen oftmals gerade an der Verzäunung friesartige Dekorationen. Solche Bordwandfriese bestehen zwar in der Regel aus polychromen, meist sogar nur aufgemalten Rapporten, doch läßt sich bei ihnen im Laufe der Zeit eine deutliche Entwicklung beobachten. Sie führt von rein geometrischen, stereotyp aneinandergereihten Mustern hin zu gegenständlichen Motiven, welche nicht nur in einzelne Felder gefaßt und rhythmisch gegliedert sind, sondern schließlich auch als Reliefs gestaltet werden.[233] Insofern greift die SOVEREIGN OF THE SEAS mit ihren ›Bordwandfriesen‹ eine ältere Tradition auf. Gleichzeitig setzen die prachtvolle Ausführung der Skulpturen und das komplexe ikonographische Programm neue, bisher nicht gekannte Maßstäbe, die den Figurenschmuck späterer Repräsentationsschiffe nachhaltig beeinflussen sollten.

DAS GALION

1. DIE GALIONSFIGUR
(Abb. 28 und 29)

Die Galionsfigur oder das *Bild des Schiffes*, wie sie seinerzeit genannt wurde[234], besteht aus einer etwa lebensgroßen Figurengruppe. Sie zeigt den angelsächsischen König Edgar zu Pferde, wie er sieben Vasallenkönige überreitet.[235] Edgar, der von 959 bis 975 regierte und unter dem Beinamen ›der Friedfertige‹ in die Geschichte einging, ist mit blankem Säbel[236] in der erhobenen Rechten dargestellt, das galoppierende Roß am losen Zügel führend. Über seiner nahezu vollständigen Rüstung (der Helm fehlt) trägt er einen kurzen Waffenrock (Lendner), dessen weite Faltenschöße die Oberschenkel nicht ganz bedecken.[237] Anstelle des Visierhelms dient ihm – wie Paynes Stich zeigt – eine kegelförmige Kappe mit aufgezogener Reifenkrone und großer, auf den Rücken herabwehender Straußenfeder als Kopfbedeckung. Van de Velde dagegen gibt ihm statt der Kappe eine Bügelkrone, behält jedoch die Feder bei.

Das Schlachtroß ist stattlich aufgezäumt und trägt einen doppelten Federbusch auf dem Kopf – gerade so,

Schiffbaues waren es bezeichnenderweise diese exponierten Partien, an denen sich Galionsfigur, Namensbrett und Wappenschild bis zuletzt behaupteten.

233 Interessant ist es, den figürlichen Schmuck der 1610 ebenfalls von Phineas Pett erbauten PRINCE ROYAL mit dem polychrom gehaltenen Bostoner Entwurf zu vergleichen. Eine detaillierte Liste der Bildhauer- und Malerarbeiten für das Schiff, das man als Vorgängerin der SOVEREIGN betrachten darf, hat sich im Pipe Office Declared Account No. 2249 erhalten. (Abgedruckt bei Perrin 1918, 207-210). Weitere historische Schiffsdarstellungen, die die genannte Entwicklung belegen, finden sich beispielsweise bei Hansen 1979, 9; Howard 1978, Abb. 223. 224. 248-250. 252 und Kirsch 1988; vgl. im übrigen den Aufsatz von Young 1988.

234 Nach Röding 1793, I, 304-305. Der Terminus *Galionsfigur* ist meines Wissens vor dem Ende des19. Jahrhunderts nicht belegbar.

235 Heywood schreibt: »Vpon the *Beak-head* sitteth royall *King Edgar* on horsebacke, trampling upon seven Kings:« (Heywood 1637, 29; Hervorhebungen original).

236 Die hier gezeigte Frühform des Säbels – auch ›Krummschwert‹ genannt – unterscheidet sich vom Schwert nur durch die geschwungene Form der Klinge. Der aus dem Orient stammende Säbel war in Westeuropa zwar seit der Zeit der Kreuzzüge bekannt, konnte sich jedoch erst um 1600 mit dem Verschwinden der schweren Rüstung durchsetzen und wurde dann bald zur Standardwaffe der Kavallerie. (vgl. Quincke 1908, 222).

237 Dieser Rüstungstyp ähnelt dem sogenannten *gotischen Harnisch*, der bis ins 16. Jahrhundert getragen wurde (dazu Quincke 1908, 127. 130).



Abb. 30 George Villiers, 1st Duke of Buckingham, zu Pferde; Kupferstich von Willem van de Passe, 1625. (Foto aus Hind II, Taf. 172)

wie es im 16. und 17. Jahrhundert bei Paradepferden von hochgestellten Persönlichkeiten üblich war (vgl. Abb. 30).[238] Auf seiner Kruppe liegt ein geschweifter Schild auf, der die Figurengruppe mit dem äußeren Ende des Galionskorbes verbindet und ihr auf diese Weise die nötige Stabilität verleiht. Weder auf Paynes Stich noch auf der Morgan-Zeichnung kann man das Wappenzeichen des mit der gewölbten Vorderseite nach oben liegenden Schildes erkennen. Doch nach dem Bostoner Entwurf trägt er das Wappen Englands: das rote St. Georgs-Kreuz auf silbernem Grund (vgl. Abb. 31).

Von den sieben überrittenen Vasallenkönigen, die sich unter dem Pferd am Boden wälzen, sind jeweils drei zur rechten, beziehungsweise zur linken Seite orientiert, während der siebte unter den Vorderhufen nach vorn schaut. Heywood schreibt dazu:

> Concerning those Kings whom you may perceive to lye prostrate under his Horses hoofes, they were *Kynadus* King of the *Scots*; *Malcolme*, King of *Cumberland*; and of the petty Kings of *Wales*, *Dufnall*, *Grifith*, *Huval*, *Jacob*, *Judithil*.[239]

238 s. im übrigen Hind I, 127; II, 90. 172; III, 197. Dieses Detail wie auch der Säbel in der Hand Edgars machen deutlich, daß die Galionsfigur nicht mit der Absicht geschaffen wurde, ein historisch getreues Bild des angelsächsischen Königs zu geben.

239 Heywood 1637, 31. Zu den Königen und ihrer Identifizierung mit historisch nachweisbaren Persönlichkeiten vgl. Young 1990, 62.



Abb. 31 Die Galionsfigur, Detail aus dem Entwurf, Abb. 6. (MFA)



Die Galionsfigur auf dem Bostoner Entwurf unterscheidet sich von Paynes Stich und der Morgan-Zeichnung nur in Einzelheiten, vor allem in der Ausstattung des Reiters. Der lederne Waffenrock fehlt hier, so daß die schwere Rüstung stärker ins Auge fällt. Statt des Säbels führt König Edgar ein gerades Langschwert in der Rechten. Da er die Waffe näher am Körper hält und dabei aufrecht sitzt, anstatt sich auf dem galoppierenden Roß nach vorn zu beugen, wirkt seine Figur hoheitsvoller, die Gesamtkomposition jedoch weniger dynamisch als in der ausgeführten Fassung. Kappe und Reifenkrone entsprechen dagegen recht genau der bei Payne gezeigten Form. Allein die Straußenfeder sowie der Federbusch auf dem Kopf des Pferdes fehlen auf dem Entwurf noch. Der Anlaß für solch kleine Veränderungen lag offenbar in der Absicht, das Erscheinungsbild Edgars dem eines Fürsten des 17. Jahrhunderts anzugleichen, es somit gewissermaßen dem von König Charles zu assimilieren.

2. DER GALIONSKORB
(Abb. 32 bis 35)

Die *Sideboards*[240] und der darunterliegende *Kamm* des Galions sind – ähnlich wie die Verzäunung – mit reliefgeschmückten Paneelen überzogen, welche drei unterschiedlich lange Friese bilden. Da der Kamm die Mittschiffsebene einnimmt, liegt der untere Fries gegenüber den beiden anderen zurück.[241] Die Ausleger oder *Lieger* des Galions begrenzen ihn in der Horizontalen. Der Verlauf des mittleren und des oberen Frieses wird von den drei *Regelingen* bestimmt, von denen die oberste als *Halfrail*[242] bereits im ersten Drittel des Galions endet. Die vertikale Teilung der Friese in einzelne Paneele erfolgt durch konsolartige, S-förmig vorschwingende ›Pilaster‹ beziehungsweise durch Tarmen, die – übereinander

240 In Ermangelung eines entsprechenden deutschen, beziehungsweise niederländischen Fachbegriffs habe ich den englischen Terminus *Sideboards* für die seitliche Beplankung des Galions, die den Raum zwischen den Galionsregelingen füllt, übernommen. Während die geschlossene Bauweise des Galions in den Niederlanden bereits vor der Jahrhundertmitte außer Gebrauch kam, hielt sie sich auf großen englischen Schiffen zum Teil bis in die neunziger Jahre des 17. Jahrhunderts.

241 Die räumliche Gestalt des Galions ist am besten auf der beinahe in Dreiviertelansicht gegebenen Morgan-Zeichnung zu erkennen (Abb. 32).

242 Auch für diesen Fachbegriff kenne ich keine deutsche oder niederländische Entsprechung. Nach zeitgenössischen Bildquellen wurde die *Halfrail* vornehmlich auf englischen Schiffen der ersten Hälfte des 17. Jahrhunderts verwendet. Kontinentale Schiffe zeigten diese Bauweise bis auf wenige Ausnahmen nicht. Statt dessen wurde die oberste Galionsregeling nach vorn bis zur Krulle durchgezogen.

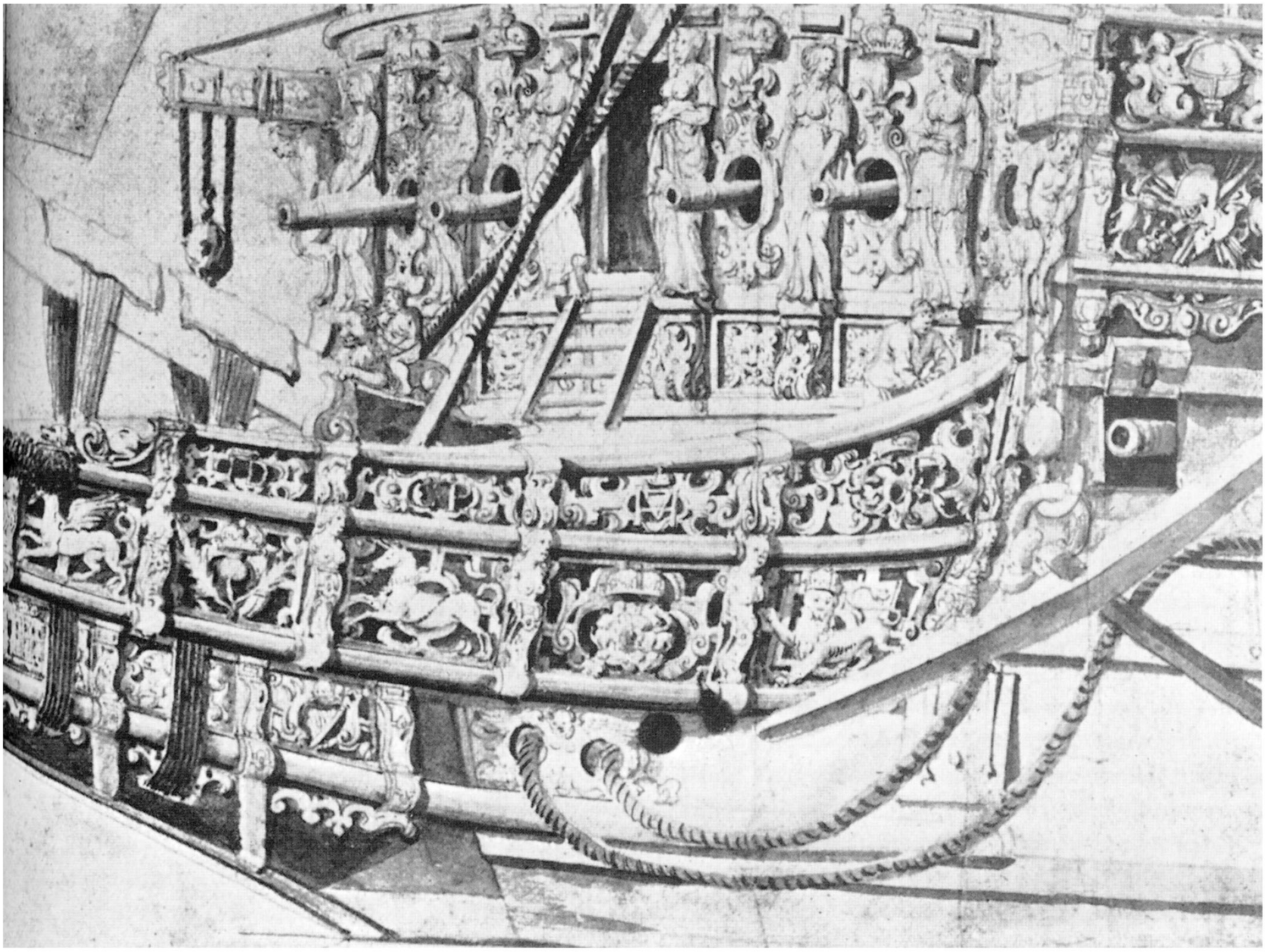


Abb. 32 Das Galion; Detail aus der Morgan-Zeichnung, Abb. 17. (Foto aus Callender 1930, Taf. V)

angeordnet – die Ausleger und Regelingen als dominierende Gliederungselemente übergreifen.

Da der Verlauf der Regelingen und Ausleger nach vorn zur Galionsfigur hin deutlich konvergiert, nimmt die Höhe der Friesbänder in dieser Richtung kontinuierlich ab. Dem entspricht eine in gleicher Weise sich verringernde Distanz zwischen den Tarmen beziehungsweise ›Pilastern‹, so daß die Abmessungen der einzelnen Felder zur Spitze des Galions hin immer geringer, ihre Abfolge zunehmend dichter und die Intensität der Friese hinsichtlich ihrer optischen Wirkung dadurch kontinuierlich gesteigert wird.

Die konsolartigen ›Pilaster‹ des Kammes, die zugleich als Stützen des oberen Galionsliegers dienen, tragen Beschlagwerkornamente (Abb. 32). Unterhalb des unteren Liegers reichen sie als einfache vertikale Bänder bis zur Kante des *Schegs* hinab. Auf dem Scheg dicht unterhalb des unteren Auslegers sind zwischen diesen Bändern Schweifwerkornamente angebracht, die sich aus schmalen, achsensymmetrisch angeordneten Volutenspangen zusammensetzen. Sie begleiten den Ausleger auf der Länge des Kammes und bilden auf diese Weise den unteren Abschluß der Skulpturenzone, die den Galionsbau beinahe vollständig bedeckt.

Der mittlere Fries wird von Tarmen gegliedert, welche die Galionsknie (das heißt: die ›Rippenkonstruktion‹ des Galionskorbes) außenbords verkleiden. Es handelt sich um nackte weibliche Halbfiguren, die jeweils aus einem vorschwingenden Schaft herauswachsen, der den ›Pilastern‹ des Kammes gleicht. Die Stützen der *Halfrail* dagegen sind mit Akanthusvoluten belegt, deren stilistische Ausführung dem Knorpelwerk nahesteht. Sie setzen

jeweils oberhalb der Tarmenköpfe an und umgreifen in Gestalt flacher Bänder die Oberkante der Regeling.

Im Gegensatz zur elaborierten Morgan-Zeichnung, der die Beschreibung hier folgt, zeichnet sich Paynes Stich (wohl maßstabsbedingt) bei der Wiedergabe von ›Pilastern‹ und Tarmen sowie beim Skulpturenschmuck allgemein durch eine leicht vereinfachende Darstellungsweise aus. Der Dekorationsentwurf wiederum stellt einzelne Details genauer dar, doch vorwiegend in etwas weniger reicher Ausführung als die Morgan-Zeichnung. So fehlt beispielsweise der Akanthusbesatz an der oberen Stützenreihe, und am Kamm ersetzen flache, mit Beschlagwerk versehene Bänder die vorschwingenden ›Pilaster‹. Für die Dekorationen auf dem Scheg sah der Entwurf dagegen eine aufwendigere Variante vor. Dort sollten Maskarone zwischen gegenständigen Volutenranken angebracht werden. In der Ausführung der drei Friese stimmen die Bildquellen allerdings mit bemerkenswerter Genauigkeit überein. Die Darstellungen erheben sich vor einem ornamental gestalteten Hintergrund aus symmetrisch aufgebauten Beschlag- und Schweifwerkkompositionen. Sie sind so angeordnet, daß sich von achtern nach vorn und von oben nach unten eine sinnvolle Leserichtung ergibt.[243]

Der obere, mit vier Feldern kürzeste Fries endet bereits im vorderen Drittel des Galions, da er an den Verlauf der *Halfrails* gebunden ist. Er zeigt die *Royal Cyphers*, also die Monogramme der bedeutendsten Mitglieder der königlichen Familie. Sie sind vorwiegend aus der Namensinitiale und dem Titel gebildet und zum Zeichen der königlichen Würde stets überkrönt. Im ersten Feld steht »CR« für *Carolus Rex*. Im zweiten Feld finden sich die ineinander verschlungenen Buchstaben »H« und »M« für die Gemahlin des Monarchen, Henrietta Maria. Es folgen die Monogramme »CP« für *Carolus Princeps*, den ältesten Sohn, und zuletzt »ID« für *Iacobus Dux*, den zweiten Sohn. Die Rangfolge der bezeichneten Persönlichkeiten spiegelt sich nicht nur in der Reihenfolge der *Royal Cyphers*, sondern auch in der Ausführung der einzelnen Kronen, der jeweiligen Größe der Felder und der Pracht ihrer ornamentalen Ausstattung.

Der mittlere und der untere Fries zeigen im Gegensatz zum oberen figürliche Darstellungen. Sie reichen beide bis zum Galionsbild und sind als Einheit zu verstehen. Auf insgesamt zwölf Feldern wechselt jeweils ein *Royal Beast* mit einem *Royal Badge* ab. Bei den *Royal Beasts* handelt es sich um heraldische Tiere, die in der Regel als Schildhalter des königlichen Wappens dienen und ursprünglich das Territorium versinnbildlichten, über das der Potentat herrschte.[244] Außer den beiden Tieren, die tatsächlich den Wappenschild des Königs halten, werden zu den *Royal Beasts* auch die Schildhalter all derjenigen Ahnen gezählt, welche für die Legitimation des Monarchen eine Rolle spielen.

Unter *Badges* versteht man heraldische Bilddevisen, die sich Könige und auch Adelige in Ergänzung zu den familiengebundenen Wappen als *persönliche* Embleme wählten.[245] Sie erlebten ihre Blüte im hohen Mittelalter und bestanden immer aus gegenständlichen Motiven, die auch mit Wahlsprüchen (Wortdevisen) kombiniert werden konnten. Könige hatten meist eine ganze Reihe von *Badges*, da sie gewöhnlich die von bedeutenden Ahnen übernahmen und neue hinzufügten. Diese *Royal Badges* waren zur Unterscheidung gegenüber den Impresen des Adels überkrönt. Zur Zeit der Stuartkönige beschränkte sich ihre Verwendung gewöhnlich auf die Symbole der vier von ihnen beanspruchten Königreiche: England, Schottland, Frankreich und Irland – eine Standardisierung, die mit der Verkümmerung dieses ursprünglich mittelalterlichen Brauches einherging.

Die Sequenz der Beasts und Badges beginnt mit dem goldenen Löwen von England, der die Königskrone trägt. Er stellt seit dem Mittelalter den dextren (= heraldisch rechten) Schildhalter des königlichen Wappens dar. Es folgt die Tudorrose, die Henry VII als Badge der Könige von England einführte. Der Begründer der Tudordynastie schuf sie als Kombination der weißen Rose, dem Badge des Hauses York, und der roten Rose, dem Badge des Hauses Lancaster, den beiden rivalisierenden Zweigen der Plantagenetdynastie. Sie symbolisierte die Beendigung der Rosenkriege und die Befriedung Englands, die er als Erbe von Lancaster durch seine Vermählung mit Elizabeth von York einleitete.[246]

Im dritten Feld befindet sich das weiße (silberne) Ein-

243 Heywood erwähnt diese Partie in seiner Beschreibung nicht.

244 Diese und die folgenden Angaben stammen im wesentlichen aus: London 1956; Boutell's Heraldry 1973 und Banners.

245 Der französische Begriff *Devise* und der italienische Begriff *Imprese* sind Synonyme zum englischen Terminus *Badge*, der sich weitgehend anstelle des etwas gekünstelt wirkenden deutschen Wortes *Bilddevise* eingebürgert hat und deshalb auch hier benutzt werden soll. Vgl. dazu Galbreath 1978, 211-214 und Neubecker 1977, 206-213.

246 Zur Erläuterung der genealogischen Zusammenhänge vgl. die Verwandtschaftstafel Abb. 146 (S. 188).

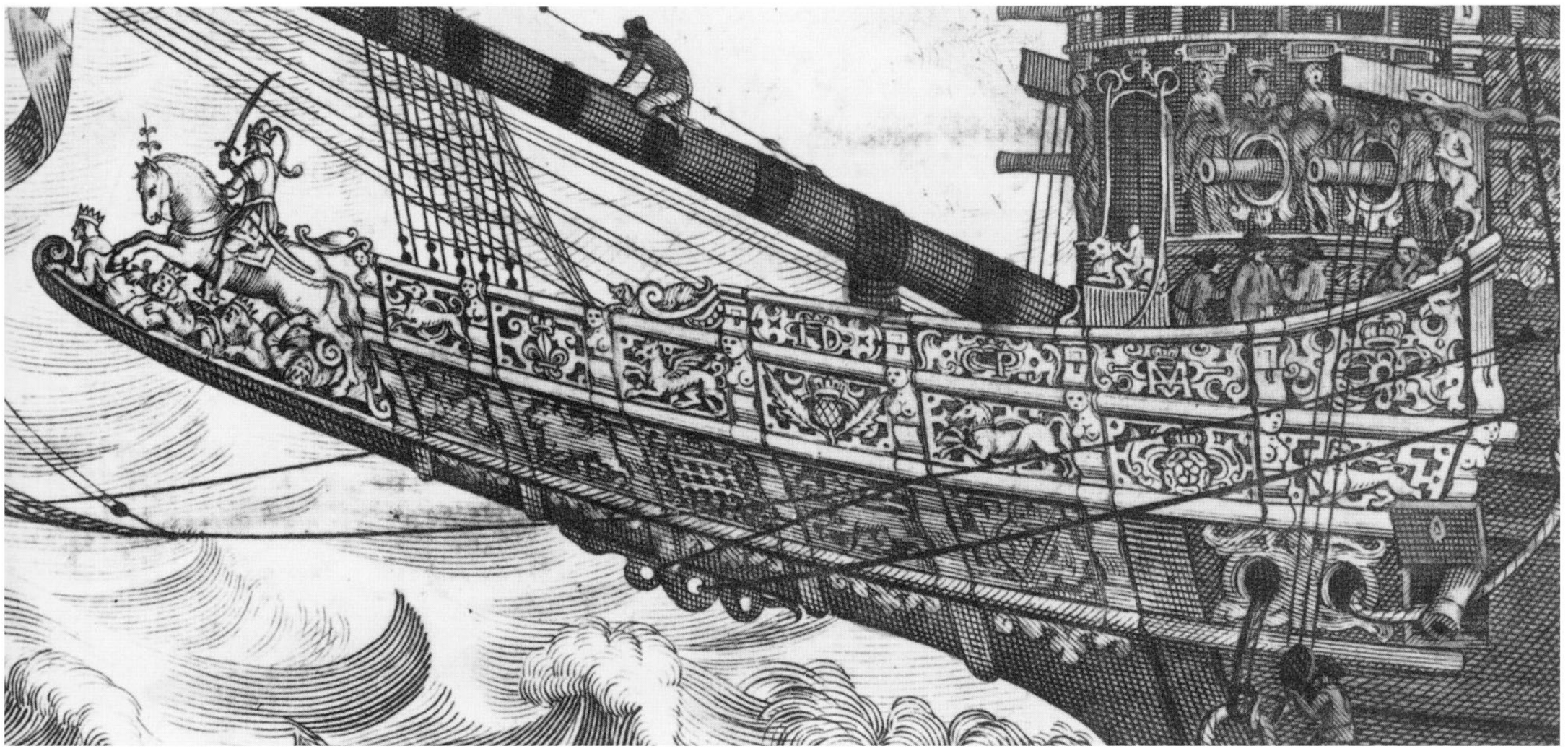


Abb. 33 Das Galion; Detail aus Paynes Stich, Abb. 8. (NMM)

horn von Schottland, das eine goldene Krone als Halsband trägt. An der Krone ist eine Kette befestigt, die zwischen den Vorderbeinen hindurchläuft und über den Rücken des Tieres geschlagen ist. James I, der Vater Charles' I und der erste Stuart auf dem englischen Thron, führte es als sinistren (= heraldisch linken) Schildhalter des königlichen Wappens ein. Wie der Löwe von England hat das Einhorn diese Aufgabe bis heute behalten.

Das vierte Feld zeigt eine Distel, das Badge der Könige von Schottland. Seit James VI von Schottland im Jahre 1603 als James I die Regierung von Großbritannien übernahm, gehört sie zu den Badges der britischen Könige.

Das fünfte Feld wird vom roten Drachen von Wales eingenommen. Er dient traditionell als dextrer Schildhalter des Tudorwappens und soll auf die Abstammung dieser Familie von den keltischen Herrschern von Wales hinweisen.[247] Als mit Henry VII die Dynastie des Hauses Tudor begann, wurde der rote Drache auch Schildhalter des Königswappens. Er behielt diese Aufgabe bis zum Ende der Dynastie (1603).

Im sechsten Feld befindet sich die Bourbonenlilie, die von alters her als Symbol der Könige von Frankreich diente. Der Anspruch der englischen Monarchen auf den französischen Thron, der seit 1340 aufgrund der Verwandtschaft Edwards III mit dem kinderlos verstorbenen französischen König Charles IV erhoben wurde und sich bis 1801 im Lilienfeld des englischen Königswappens manifestierte, erklärt die Wahl der Lilie als eines der vier Badges, welche die Stuartkönige führten. Doch auch schon die Regenten der Tudorzeit, bis hin zu König Henry VII, benutzten die Lilie als *Royal Badge*.

Das siebte Feld zeigt den weißen Windhund von Richmond. Er diente als sinistrer Schildhalter des Tudorwappens, bildete also zusammen mit dem roten Drachen von Wales ein Paar.[248]

Mit dem achten Feld beginnt der untere Fries, der den Galionskamm ausfüllt. Er liegt zwar gegenüber dem mittleren Fries etwas zurück, doch inhaltlich setzt er diesen unmittelbar fort: Innen beim Vorsteven erkennt man die Harfe, das Badge der Könige von Irland. Elizabeth I war die erste englische Regentin, die dieses Badge für sich in Anspruch nahm. Zusammen mit der Tudorrose, der Distel und der Lilie gehörte die Harfe unter Charles I, wie unter allen Monarchen der Stuartzeit, zu den vier

247 Sir Owen Tudor († 1461), der Stammvater des Hauses, wollte mit diesem Tier auf seine Abstammung von Cadwalladar, dem sagenumwobenen letzten keltischen König von Wales hinweisen, der den roten Drachen im Wappen führte. Kurz vor seiner Vertreibung von den britischen Inseln (im siebten Jahrhundert) wurde König Cadwalladar prophezeit, daß einstmals einer seiner Nachkommen König von England werden würde. Mit der Thronbesteigung Henrys VII 1485, so glaubten viele, habe sich diese Prophezeiung erfüllt (vgl. London 1956, 43-46).

248 Sir Edmund Tudor hatte ihn 1452 bei seiner Ernennung zum Herzog von Richmond von König Henry VI, der sein Halbbruder war, verliehen bekommen. (London 1956, 39-41).

Royal Badges, die dem ›König von Großbritannien, Frankreich und Irland‹[249] zukamen.

Im neunten Feld ist der weiße Löwe von March dargestellt. Er diente als dextrer Schildhalter des Wappens von König Edward IV, dem einzigen längere Zeit regierenden König aus dem Hause York.[250] Edward selbst führte zu Lebzeiten seines Vaters den Titel des Grafen von March und vererbte ihn seiner Tochter Elizabeth, durch deren Vermählung mit Henry VII er in das Haus Tudor überging.

Das zehnte Feld zeigt das Fallgatter des Hauses Beaufort.[251] Henry VII übernahm dieses Badge von seiner Mutter Margaret Beaufort. Er und sein Sohn, der spätere König Henry VIII, führten es als *Royal Badge* und machten es auf diese Weise zum Emblem der Tudordynastie.

Im elften Feld befindet sich der schwarze Stier von Clarence. König Edward IV benutzte ihn als sinistren Schildhalter seines Wappens. Obwohl Edward in erster Linie das Erbe des Herzogtums York antrat, wählte er den Stier von Clarence und den Löwen von March als Schildhalter, denn nur das Erbe von Clarence und March, nicht aber das Herzogtum York sicherten ihm den Anspruch auf den Königsthron.[252]

Im zwölften und letzten Feld sind zwei diagonal gekreuzte Straußenfedern zu sehen. Dabei handelt es sich um ein *Royal Badge* von König Henry VI[253], dem letzten König aus dem Hause Lancaster.

Die hier besprochene Sequenz aus Beasts und Badges stellt eine genealogische Reihe dar, deren innere Zusammenhänge im Interpretationsteil erläutert werden sollen. Sie führt von König Charles I zu König Edgar dem Friedfertigen, der im Galionsbild verkörpert ist. Der Aufbau dieser Reihe legt nahe, daß an Steuerbord die gleichen Darstellungen angebracht waren. Dafür spricht auch der Bostoner Entwurf, der im fraglichen Bereich mit Paynes Stich und der Morgan-Zeichnung akkurat übereinstimmt. Eine ergänzende Fortsetzung an Steuerbord wäre schon deshalb kaum vorstellbar, weil die Sequenzen beider Seiten in der Galionsfigur ihren gemeinsamen Endpunkt finden.

Die konsequente Hinführung auf die Figur König Edgars kommt auch in der formalen Gestaltung der Schildhaltertiere zum Ausdruck. Die *Royal Beasts* sind aus ihrer heraldisch strengen Positur gelöst und laufen wie natürliche Tiere nach vorn auf das Galionsbild zu. Damit unterstreichen sie eine dem Galion innewohnende vorwärtsstrebende Dynamik, welche vor allem durch den konvergierenden und leicht ansteigenden Verlauf der Regelingen und Ausleger hervorgerufen wird. Ihren End- und Höhepunkt erreicht diese Bewegung in der vorwärtsgaloppierenden Reiterfigur König Edgars.

Die *Royal Badges* haben dagegen wegen ihres symme-



249 Der offizielle Titel, der auch auf dem Widmungsblatt von Heywoods *True Description* erscheint, lautete: »*King of Great Britain, France, and Ireland, Defender of the Faith, &c.*« Vgl. dazu Bindoff 1945.

250 Der weiße Löwe der Grafschaft March, die seit 1328 der Familie Mortimer gehörte, kam durch Anna Mortimer, die Großmutter Edwards IV, zum Herzogtum York. Vgl. London 1956, 29-32.

251 Vgl. Boutell's Heraldry 1973, 97 und London 1956, 33-37.

252 Diese beiden Tiere gelten darüber hinaus – neben dem Falken von York – auch als »*Yorkist Beasts*«, da die Grafschaften March und Clarence bereits mit der Hochzeit von Anna Mortimer zum Herzogtum York gekommen waren. (Boutell's Heraldry 1973, 211 und London 1956, 25-27).

253 Boutell's Heraldry 1973, 210.

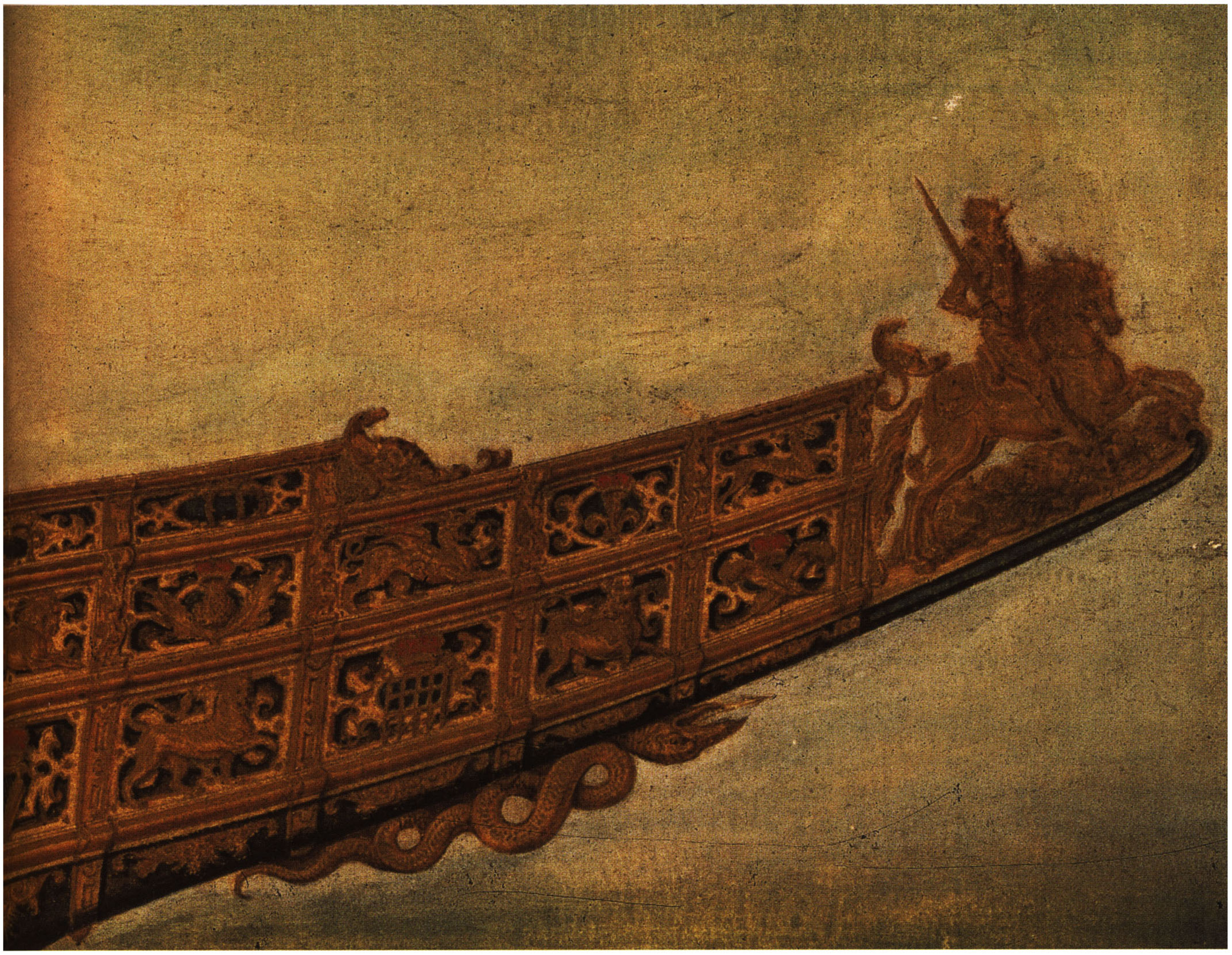


Abb. 34 Das Galion, Detail aus dem Entwurf, Abb. 6. (MFA)

trischen Aufbaues statischen Charakter. Ihre wechselnde Anordnung mit den nach vorn strebenden Tieren verleiht den Reliefbändern einen gewissen Rhythmus, der zu dem rhythmischen Aufbau der Friese an der Verzäunung des Schiffes in wirkungsvollem Kontrast steht.

Innerhalb des gliedernden Gitters aus horizontalen und vertikalen Konstruktionsteilen entsteht somit eine in sich abgeschlossene, aber dennoch bewegte Komposition, die trotz ihrer formalen Vielfalt als einheitliches Ganzes wirkt. Verstärkt wird dieser Eindruck noch dadurch, daß statt einer farbigen Fassung, welche den heraldischen Zeichen naturgemäß als wesentlicher Bestandteil zukäme, alle Schnitzereien eine einheitliche Vergoldung tragen und sich netzartig vor dem schwarz gehaltenen Hintergrund abheben.

3. SKULPTUREN AN EINZELNEN BAUTEILEN

Über den ganzen Rumpf verteilt gibt es konstruktiv wichtige, beziehungsweise zur segeltechnischen Führung des Schiffes unerläßliche Bauteile, die durch ihre spezifische Funktion einen besonderen Stellenwert besitzen. Meist wird ihre Bedeutung optisch betont, indem sie entweder figürliche Darstellungen tragen oder selbst als plastische Figuren gestaltet sind. Im letztgenannten Fall richtet sich die Formgebung der Figur nach der Funktion, die das betreffende Bauteil zu erfüllen hat. Tiere, fabelhafte Geschöpfe und Mischwesen gehören zu den vorherrschenden Motiven. Eine Einbettung in den ikonographischen Zusammenhang der umgebenden Skulpturen läßt sich – zumindest ohne spezielle Analyse

– nur selten erkennen. Vielmehr scheinen die Figuren auf einer übergeordneten Ebene ihren Teil zur Gesamtaussage des Skulpturenprogramms beizutragen. Im Bereich des Galions gehören folgende Bildwerke zu dieser Kategorie:

An erster Stelle sind die *Tarmen* zu nennen. Sie bilden zahlenmäßig den Hauptanteil der Gruppe. Es handelt sich – wie bereits erwähnt – um karyatidartige Hermenpilaster, die als Halbfiguren (ohne Arme) aus einem ornamentierten Schaft hervorwachsen und stets nackte weibliche Brüste zeigen. Ihr Kopf dagegen kann weibliche oder auch männliche Züge tragen. In der Regel sind sie vertikalen Konstruktionselementen, wie Stützen oder Stiepern und im Galion den Galionsknien zugeordnet. Stehen diese Bauteile frei, so sind die Tarmen unmittelbar an ihnen angebracht. Werden sie jedoch durch Beplankung verdeckt, dann erhalten die Tarmen auf deren Außenseite eine stellvertretende und – ähnlich wie die ›Pilaster‹ – gliedernde Funktion. Sie grenzen sowohl einzelne Paneele als auch ganze Bauabschnitte voneinander ab und tragen auf diese Weise wesentlich zum äußeren Erscheinungsbild des Schiffsrumpfes bei.

Am Galionskorb befinden sich auf jeder Seite acht Tarmen, die die Galionsknie optisch vertreten. Sie gliedern die *Sideboards* in einzelne Paneele und verbinden die Regelingen miteinander.

Im vorderen Drittel des Galions enden die beiden *Halfrails* jeweils in einem Gillungsbogen (d.h. einem gekehlten Bogen), der den Niveauunterschied zur nächst tieferen Regeling verschleift und in einer Volute ausläuft. Wie die *Hancing Pieces* an Back und Schanz[254], die eine analoge Funktion erfüllen, trägt er eine vollplastische Figur. In diesem Falle handelt es sich um einen lauernden, zum Sprung bereiten Hund, der sich in die Gillung duckt. Der Bostoner Entwurf zeigt anstelle des Hundes einen an den Rändern in Rollwerk übergehenden Schild, auf dessen gewölbter Oberseite ein bärtiger Maskaron zu erkennen ist.

Als Fockhalsklampe dient eine große, über die Länge von zwei Relieffeldern reichende, rundplastisch gearbeitete Schlange, die auf der Unterkante des Galionsschegs nach vorn zu kriechen scheint (Abb. 33, S. 71 und 34, S. 73). Ihr Leib ringelt sich in drei hintereinander liegenden Windungen und bildet auf diese Weise Gaten (runde Öffnungen), durch die die beiden Fockhalsen laufen. Paynes Stich und der Bostoner Entwurf zeigen

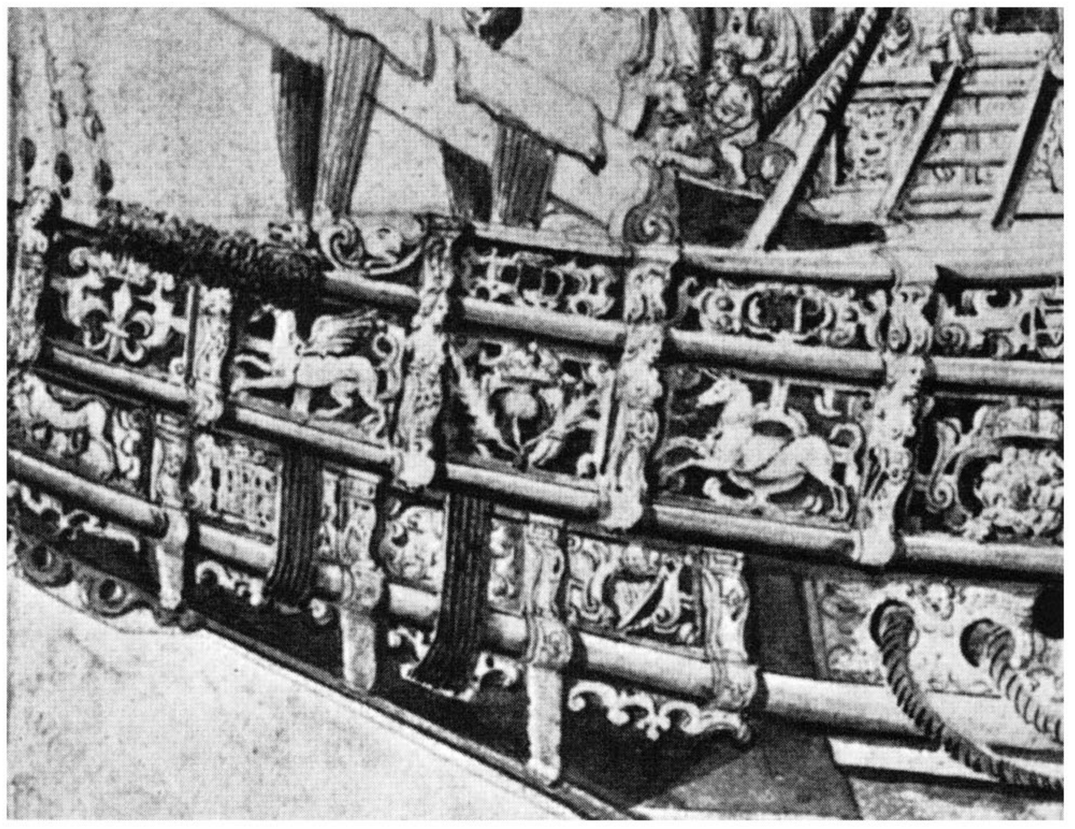


Abb. 35 Die mittlere Partie des Galionskorbes; Detail aus der Morgan-Zeichnung, Abb. 17. (Foto aus Callender 1930, Taf. V)

diese Darstellung übereinstimmend. Doch auf der Morgan-Zeichnung besitzt die Halsklampe jene schlichte funktionale Gestalt, die damals allgemein üblich war (Abb. 35). Vermutlich hatte die Halsklampe der SOVEREIGN ursprünglich tatsächlich die Form einer Schlange.[255] Doch wegen ihrer exponierten Lage wird sie wohl (durch Seeschlag?) beschädigt worden sein, so daß man es offenbar vorzog, sie durch eine weniger aufwendige, aber stabilere Variante zu ersetzen.

Die Klüsbacken, deren Aufgabe es ist, das Scheuern der Ankerkabel an den Klüsenrändern zu verhindern, erscheinen in Gestalt eines geflügelten, doppelschwänzigen Fabelwesens. Es ist im Hochrelief gearbeitet und umfaßt mit seinen Extremitäten die paarweise angeordneten Ankerklüsen. Die als Flossen ausgebildeten Enden des Doppelschwanzes winden sich um die Flügelspitzen. Sie beschreiben rechts und links des Körpers zwei Kreise, welche die Klüsen rahmen und den Ankerkabeln als Gleitkante dienen. Den unteren Teil des Doppelschwanzes begleiten zwei Blattranken, die in ihrer Form die Schwingung der Flügel wiederholen und somit die Symmetrie der Figur hervorheben. Man würde die Gestalt wohl als Sirene ansprechen, wenn sie auf dem detaillierten Bostoner Entwurf nicht unmißverständlich mit

254 Zu den *Hancing Pieces* siehe S. 96ff.

255 In diesem Zusammenhang ist bemerkenswert, daß auch die bereits erwähnte PRINCE ROYAL von 1610 eine Fockhalsklampe in Schlangengestalt besaß. In der Bauabrechnung des Schiffes heißt es: »a Serpent for the Tackes XIII^{s} IIII^{d}.« (Pipe Office Declared Account No. 2249; abgedruckt als Appendix V bei Perrin 1918, 207-210).

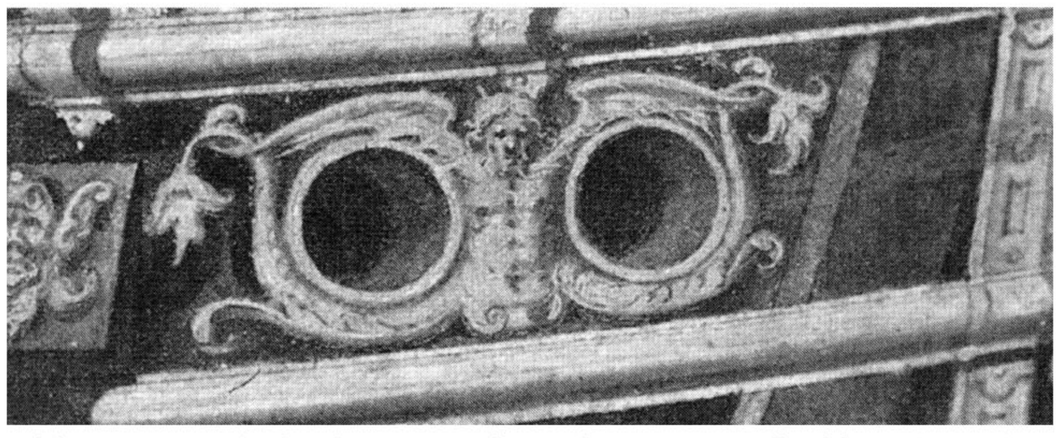


Abb. 35 Die Klüsbacken; Detail aus dem Entwurf, Abb. 6. (MFA)

den Zügen eines alten Mannes ausgestattet wäre (Abb. 36). In seinem langen, strähnigen Haupthaar und dem zottigen Bart winden sich etliche Schlangen. Dieses Merkmal wie auch die an einen Drachen erinnernde Form der Flügel unterstreichen den monströsen Charakter des Wesens. Deutet man zudem die beiden unteren Extremitäten als Schlangenschwänze, so dürfte es sich um eine Darstellung des Titanen Typhon handeln, jenes riesenhaften Ungeheuers, das einst von Zeus bezwungen wurde.[256]

Ob an Backbordseite das gleiche Fabelwesen oder aber ein ähnlich grauenvolles Geschöpf aus dem klassischen Mythos angebracht war, ist weder auf Paynes Stich noch auf der Morgan-Zeichnung sicher auszumachen. Beide Bildquellen zeigen in nur skizzenhaften Umrissen eine der Steuerbordseite im wesentlichen entsprechende Gestalt, die wegen angedeuteter Brüste allerdings auch weiblich sein könnte. – Wie diese mythischen Wesen im einzelnen zu benennen sind, bleibt letztlich zweitrangig. Auf jeden Fall gehören sie zu jenen Gottheiten, die als uralte Sinnbilder furchterregender Naturgewalten gedeutet werden müssen.

Auf dem Stevenkopf liegt ein zähnefletschender Löwe, der von einem Cupido geritten und gezügelt wird (Abb. 35, S. 74 und Abb. 170, S. 213). Die vollplastische Figurengruppe ist auf den drei Bildquellen recht summarisch und undeutlich wiedergegeben, so daß Heywoods Beschreibung hier eine willkommene Hilfe bietet.[257] Der Bostoner Entwurf zeigt darüber hinaus auf der Seitenwange des Stevenkopfes ein Relief, das ein tritonenartiges Fabelwesen darstellt (Abb. 34, S. 72 und Abb. 171, S. 213). Da es weder bei Payne noch bei Van de Velde vorkommt, ist es wahrscheinlich nicht ausgeführt worden.

DIE BORDWÄNDE

1. DIE VERZÄUNUNG

a) *Aufbau und Gliederung*
(siehe beigelegte Tafeln)

Wie bereits zu Beginn der Beschreibung erwähnt, ist die Verzäunung des Schiffes (d.h. der über das Hauptdeck emporragende Teil der Bordwände) vollständig mit Reliefs bedeckt. Die einzelnen Darstellungen füllen größere querrechteckige und kleinere quadratische oder leicht hochrechteckige Felder[258], die – alternierend aneinandergereiht – drei thematisch eigenständige Friese bilden. Ähnlich wie am Galionsscheg, jedoch aufwendiger gestaltet, schließt eine ornamentale Bordüre die Zone der Skulpturen unterhalb des obersten Bergholzes ab.

Der untere, in Höhe der oberen Batterie verlaufende Fries besteht aus Trophäendarstellungen, die mit den Stückpforten der Batterie abwechseln. Er erstreckt sich wie die abschließende Bordüre ohne Unterbrechung über die ganze Länge des Rumpfes.[259] Der zweite (obere) Fries bedeckt die Verzäunung an Back und Schanz, ist also im Bereich der Kuhl unterbrochen. Er zeigt Tierkreiszeichen, die mit Bildnismedaillons abwechseln. Der dritte Fries schließlich beschränkt sich auf die Verzäunung der Hütte und der Obenhütte.[260] Dort erscheinen, ähnlich wie am Galion, die königlichen Badges im Verein mit den Monogrammen von Charles I und seiner Gemahlin Henrietta Maria. Im Gegensatz zu den

256 Vgl. Conti 1588, 653-662; ferner Kerényi 1984, I, 27-29.
257 Heywood 1637, 40; näheres dazu siehe S. 213f.
258 Die Bezeichnungen ›quadratisch‹ und ›rechteckig‹ müssen in diesem Zusammenhang als Annäherungen verstanden werden. Tatsächlich handelt es sich um sphärisch gekrümmte, unregelmäßige Flächen, weil die begrenzenden Hölzer, wie beinahe alle Konstruktionselemente eines Segelschiffsrumpfes, selbst gekrümmt sind.
259 Genauer gesagt: vom vorderen Schott der Back bis zur Vorkante des geschlossenen Teils der oberen Seitengalerie.
260 Zur Terminologie der Begriffe ›*Hütte*‹ und ›*Obenhütte*‹ vergleiche die Anlage S. 304.

übrigen Friesen, die achtern an den Seitengalerien enden, läuft das dritte Reliefband oberhalb der Galerien bis zum Heck durch.[261]

Der Bostoner Entwurf weicht, was die Gestaltung der Reliefs betrifft, teilweise erheblich von Paynes Stich und der Morgan-Zeichnung ab (Taf. II). Dies gilt vor allem für den zweiten Fries, dessen Arrangement vor der Ausführung neu konzipiert worden sein muß. Sein Aussehen auf der Steuerbordseite ist deshalb im wesentlichen aus den Motiven an der Backbordseite zu rekonstruieren.

Thomas Heywood schreibt zur äußeren Erscheinung der Schiffsseiten:

> all the sides of the *ship* are carved also with *Trophies* of *Artillery* and *Types* of honour, as well belonging to Land as Sea, with Symboles, Emblemes, and Impresses appertaining to the *Art of Navigation*: as also their two sacred Majesties Badges of *Honour*, *Armes*, *Escutchions*, *&c.* with severall *Angels* holding their Letters in Compartements: all which workes are gilded quite over, and no other colour but gold and blacke to bee seene about *her*.[262]

Die horizontale Gliederung der Friese erfolgt durch die Leisten der Verzäunung an Back, Schanz und Hütte sowie durch das Rahholz und das oberste Bergholz. Zwischen diesen Längsverbänden folgen die Reliefs dem *Sprung* des Schiffskörpers (d.h.: dem Verlauf der ›Rumpflinien‹) und ordnen sich somit der Tektonik der Schiffsarchitektur unter.

Auch die vertikale Gliederung der Friese wird von konstruktiven Gegebenheiten, nämlich von der Lage der Stückpforten in der oberen Batterie diktiert. In den Achsen der Pforten liegen die kleineren, leicht hochrechteckigen Felder mit den Bildnismedaillons im zweiten und den königlichen Monogrammen im dritten Fries. Die größeren querrechteckigen Felder dagegen sind den Trophäen, beziehungsweise den Tierkreiszeichen und im obersten Fries den *Royal Badges* vorbehalten. Auch die abschließende ornamentale Bordüre am unteren Rand der Verzäunung übernimmt diese von den Stückpforten bestimmte Gliederung.

Durch den Wechsel von schmalen und breiten Feldern einerseits sowie von achsensymmetrisch zentrierten, bzw. nach vorn zum Bug hin orientierten Bildmotiven andererseits erhalten die Friese einen eigenen, die Gesamtwirkung belebenden Rhythmus. Im Kontrast dazu stehen die stets symmetrisch um die zentralen Motive angeordneten Kompositionen der einzelnen Felder. Ihre Zentren liegen jeweils genau in einer Achse übereinander und stärken somit die Gliederung in der Vertikalen auf diskrete, aber dennoch wirksame Weise.

Die Trennung der einzelnen Felder voneinander erfolgt in den beiden unteren Friesen durch S-förmig vorschwingende, mit Beschlagwerk versehene ›Pilaster‹, die denen am Kamm des Galions gleichen. Im Gegensatz zur Morgan-Zeichnung setzt Payne – trotz der sonst auf seinem Stich bestehenden Tendenz zur Vereinfachung – die beiden Friese durch unterschiedliche Gestaltung der Pilaster voneinander ab. Während er am ersten Fries die Schäfte der Pilaster schmucklos beläßt, deutet er bei denen des zweiten Frieses eine Ornamentierung an. Am dritten Fries dienen Tarmen zur Begrenzung der Paneele. Ihr figürlicher Anteil beschränkt sich im Bereich der Hütte auf menschliche Köpfe, doch an der Verzäunung der Obenhütte wachsen sie zu weiblichen Halbfiguren empor.

Dieser von unten nach oben sich steigernde Reichtum in der Austattung der Gliederungselemente kommt auf dem Bostoner Entwurf noch deutlicher zum Ausdruck: Dort sind die Pilaster des Trophäenfrieses schmucklos und flach gehalten. Ihre Schäfte tragen keine Beschlagwerkornamente, sondern glatte, einfach abgesetzte Spiegel. Die Pilaster des Tierkreisfrieses sind dagegen kanelliert und werden von Rundbögen paarweise zusammengefaßt. So entstehen triumphbogenartig gerahmte flache Nischen, die anstelle der später dort angebrachten Medaillons Porträtbüsten aufnehmen. Über den Kämpfern der Bögen füllen fratzenhafte, teils an Löwenköpfe, teils an Gorgonenhäupter erinnernde Masken die Zwickelpartien aus. In der dritten Zone im Bereich der Hütte zeigen die Pilaster kanellierte Schäfte und schematisch angedeutete Volutenkapitelle. Die Verzäunung der Obenhütte wird von zwei Tarmen begrenzt. Ihre Gestalt entspricht weitgehend der Darstellung auf dem Stich und auf der Morgan-Zeichnung.

Im Gegensatz zum Galion greifen die Pilaster und Tarmen an den seitlichen Bordwänden nicht über die Leisten der Berghölzer hinweg, sondern sind zwischen sie eingespannt. Auf diese Weise werden die Längsverbände des Schiffes und somit die Horizontale des Rumpfes

261 Dies ist in Bezug auf das Thema des Frieses zu verstehen. Die formale Gestaltung dagegen ändert sich im Bereich der Obenhütte.
262 Heywood 1637, 45.

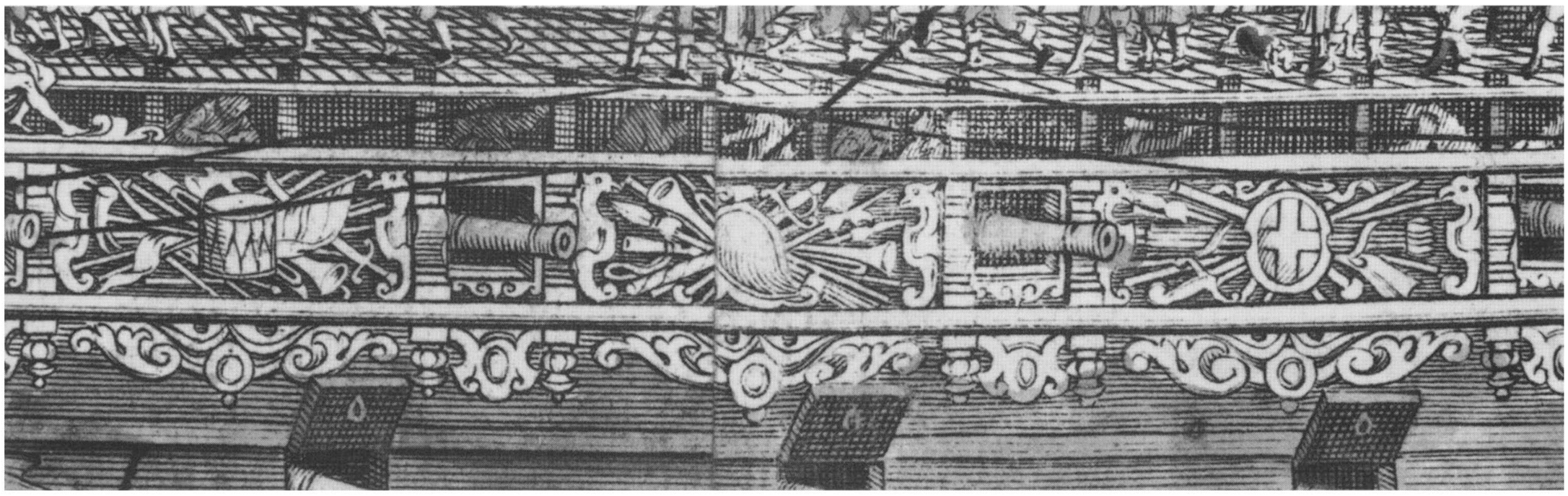


Abb. 37 Die Fußbordüre und der Trophäenfries in der Kuhl; Detail aus Paynes Stich, Abb. 8. (NMM)

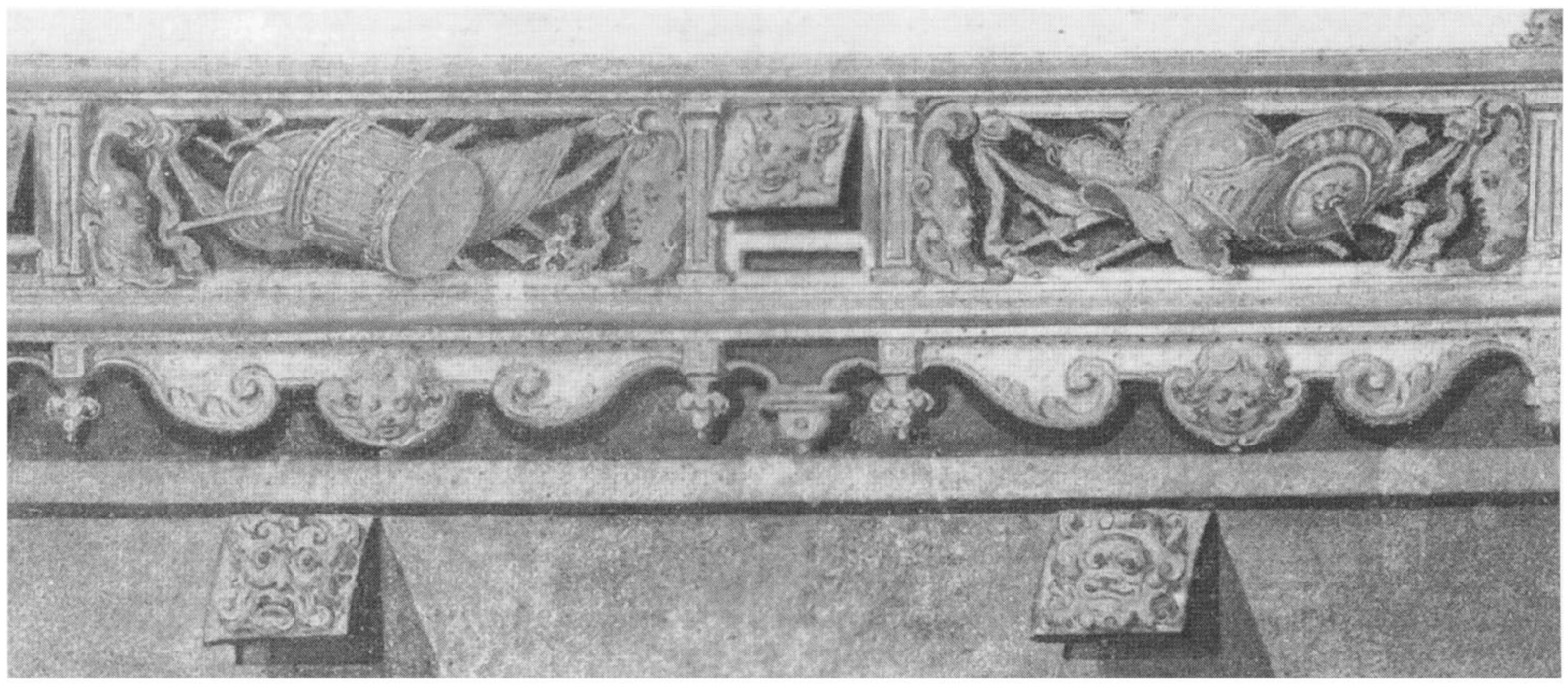


Abb. 38 Die Fußbordüre und zwei Trophäen in der Kuhl; Ausschnitt aus dem Entwurf, Abb. 6. (MFA)

betont. Der dabei deutlich hervortretende Sprung des Schiffskörpers verleiht dem Bauwerk trotz der Höhe der Aufbauten Eleganz.

b) *Die Fußbordüre*
(Abb. 37 und 38)

Die Bordüre am unteren Rand der Verzäunung setzt sich aus achsensymmetrisch angeordneten Schweifwerkornamenten zusammen, die unterhalb der Pilaster durch Hängeknäufe voneinander getrennt sind. Kompositionen aus rankenartig aufgefächerten, ins Vegetabile tendierenden Volutenspangen beiderseits eines zentralen Medaillons wechseln mit Medaillonkartuschen ab, die unterhalb der Stückpforten liegen.

Der Bostoner Entwurf sieht eine mehr die Fläche betonende Gestaltung dieser abschließenden Zone vor (Abb. 38). Dabei beschränkt sich die Verwendung von Ornamenten auf den unteren Rand. Die deutlich sparsamer ausgebildeten Volutenspangen flankieren anstelle von Medaillons jeweils einen Puttenkopf. Statt der Medaillonkartuschen sind unterhalb der Stückpforten einfache, dem Beschlagwerk verwandte Hängezapfen zu erkennen.

c) *Der untere Fries*
(Abb. 39 und Falttafeln)

Der untere Fries besteht auf jeder Seite aus zwölf Feldern mit Trophäendarstellungen. Die Trophäen zeigen Waffen aller Art, deren Herkunft von der Antike bis zur Neuzeit reicht. Ein oder zwei größere Objekte, wie Schilde, Brustpanzer, Trommeln, Helme, Geschützrohre etc., sind jeweils vor einem Bündel von Hieb-, Stich- oder Handfeuerwaffen, Standarten, Fanfaren und weiterem Kriegsgerät plaziert oder aufgehängt. Jede Trophäe wird von zwei grotesken, aus Voluten emporwachsenden Vögeln flankiert, die gegenständig orientiert sind und sich gegen die paneelbegrenzenden Pilaster lehnen.

Vermutlich stammen diese Waffenkompositionen aus ornamentalen Vorlageblättern, die als Kupferstiche damals weite Verbreitung fanden, zum Beispiel aus der sechzehn Blätter umfassenden Folge von Jan Vredeman de Vries: *Panoplia seu armamentarium* ... von 1572 (Abb. 40).

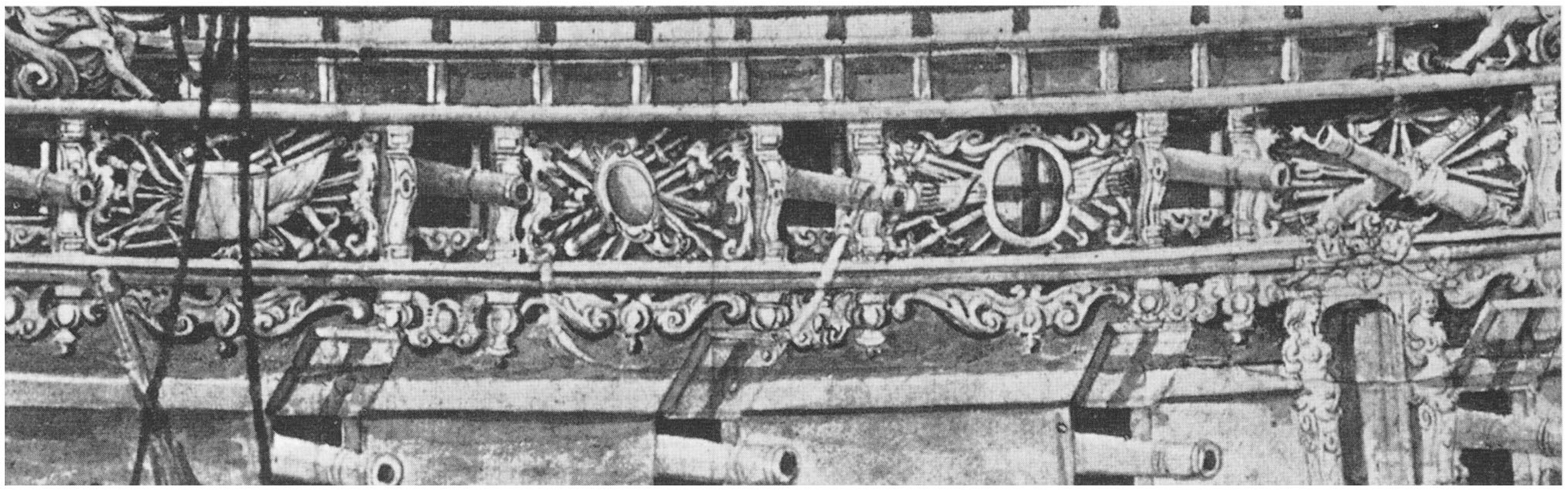


Abb. 39 Der Trophäen-Fries in der Kuhl; Detail aus der Morgan-Zeichnung, Abb. 17. (Foto aus Callender 1930, Taf. V)

Obwohl sich einige Waffenmotive wiederholen, ist keine bestimmte Ordnung erkennbar. Allein ein großer, mit dem Georgskreuz bezeichneter Schild in der Mitte des sechsten Feldes fällt als optisches Zentrum des Frieses ins Auge. Ihm gegenüber auf der Steuerbordseite wird es wohl ein ähnliches zentrales Objekt gegeben haben. Möglich wäre, dort das Andreaskreuz zu ergänzen, so daß sich die Embleme von England und Schottland als Hauptteile des Vereinigten Königreichs gegenüberstehen. Doch wahrscheinlicher ist es, daß das Georgskreuz auf beiden Seiten angebracht war. Denn St. Georg gilt nicht nur als Patron von England, sondern wird von jeher als Inbegriff ritterlichen Heldenmuts und als Schutzherr der Kriegsleute verehrt.[263] Auch sonst gibt es keinen Grund anzunehmen, daß sich der Trophäenfries an Steuerbord wesentlich von dem an Backbord unterschieden hat.

Der Bostoner Entwurf zeigt zwar keinen solchen Blickfang, doch stimmen die einzelnen Trophäenmotive, wenn man von der veränderten Reihenfolge und dem Fehlen von Geschützen und Geschützrohren absieht, mit den Darstellungen der beiden anderen Bildquellen recht genau überein (s. Taf. II). Des weiteren finden sich auf dem Entwurf Tänien, also wehende Bänder, die von den Waffenbündeln ausgehen und zu den oberen Ecken der Paneele hinaufreichen, als ob die Waffen an ihnen aufgehängt wären. Damit wird auf den antiken Ursprung der Trophäen, die *Tropaia*, angespielt, die aus den erbeuteten Waffen der Feinde bestanden und zum Zeichen des Triumphes und zur Abschreckung für jedermann sichtbar aufgehängt wurden.[264]

Alle Felder sollten, wie der Entwurf im Gegensatz zur späteren Ausführung ausweist, Rahmen mit sparsam verteilten Rollwerkzungen erhalten. An den Seiten der Paneele waren statt der grotesken Vogelwesen fratzenhafte, als geschweifte Schilde erscheinende Maskarone vorgesehen, die sich im Randbereich zu phantastischen Formen zusammenrollen.

Die Stückpforten der oberen Batterie füllen die kleineren Felder zwischen den Pilastern nicht überall gleichmäßig aus, da die Batteriedecks einen geringeren Sprung aufweisen als die Berghölzer der Außenhaut (s. Tafeln). Hieraus ergeben sich unterschiedliche Abstände zwischen den Ober- bzw. Unterkanten der Pforten und den gliedernden Hölzern des Längsverbandes. Bei den sieben vorderen Feldern werden sie durch Rankenornamente ausgefüllt, die den Raum zwischen dem unteren Pfortenrand und dem Bergholz überbrücken. Bei den vier im achteren Bereich (hinter dem Großmast) liegenden Feldern ergibt die Lage der Stückpforten dagegen einen Freiraum zwischen dem oberen Pfortenrand und dem Rahholz. Da der Sprung achtern in stärkerem Maße zunimmt als vorne, scheren die Flucht der Pforten und der Verlauf des Frieses dort schließlich so weit auseinander, daß die letzte Pforte unterhalb des Bergholzes und damit außerhalb des Frieses zu liegen kommt.

Leider verdecken die hochgeklappten Pfortendeckel die freiwerdenden Felder oberhalb des Pfortenrandes, so daß die dort angebrachten Darstellungen verborgen bleiben. Nur im vierten Feld oberhalb der letzten Pforte wird auf der Morgan-Zeichnung ein kartuschenartiges Ornament aus Schweifwerk sichtbar (s. Abb. 87, S. 109).

263 Der Schlachtruf *»St. George for England«* hat sich bis heute erhalten. Zur Georgsverehrung in England siehe Braunfels-Esche 1976, 93-103.

264 Vergleiche dazu Woelke 1911 und Picard 1957.

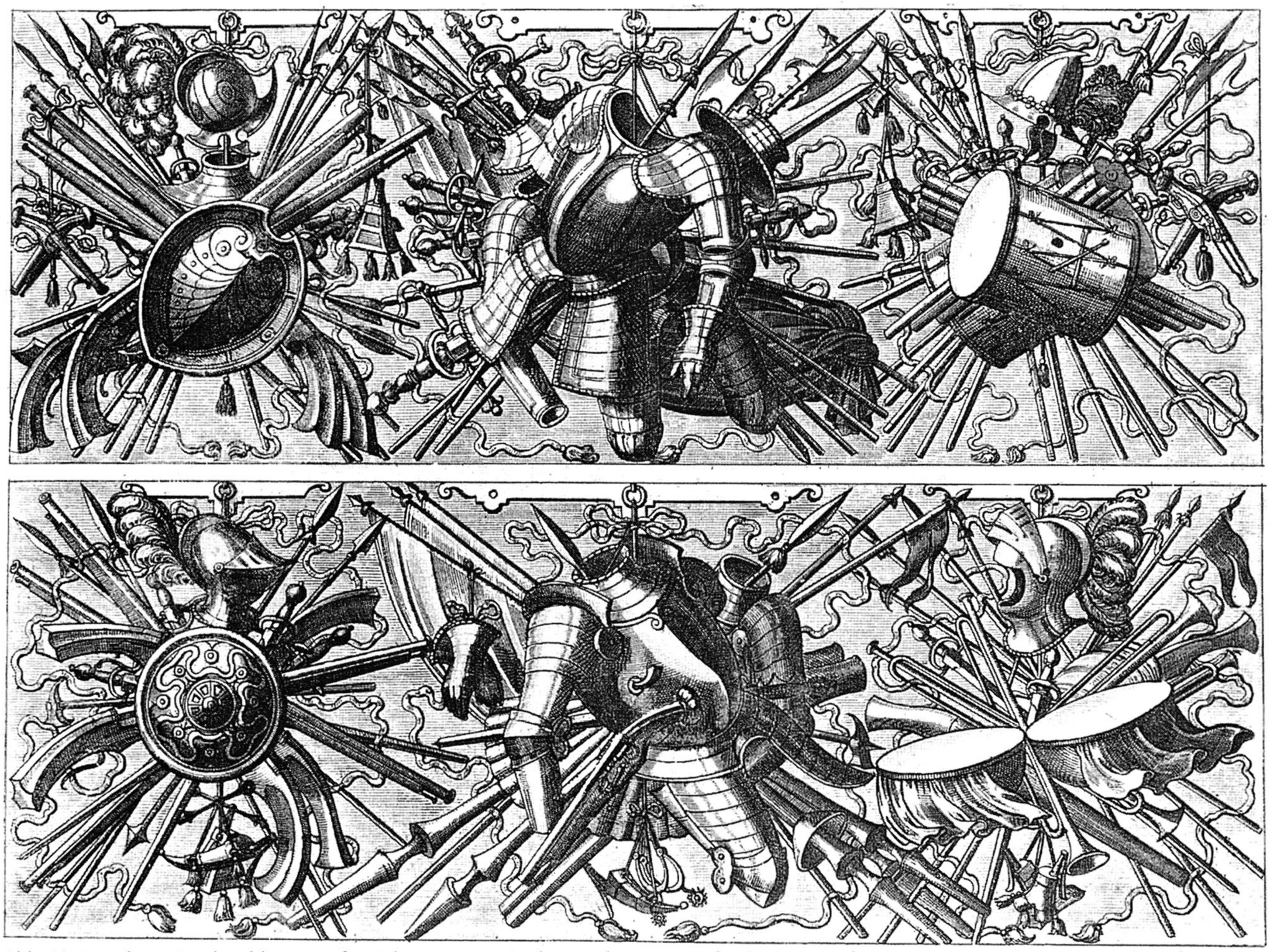


Abb. 40 Trophäen-Vorlageblatt; Kupferstich von Hans Vredeman de Vries aus der Serie *Panoplia seu armamentarium …,* 1572. (Staatl. Museen Preußischer Kulturbesitz, Berlin)

Im fünften und letzten Feld, dem wegen seiner Lage im Bereich der oberen Seitengalerie keine Stückpforte zugeordnet ist, befindet sich dagegen noch eine weitere Trophäendarstellung.

Da auf der Entwurfszeichnung die Pfortendeckel heruntergeklappt sind, kann man dort die Felder oberhalb der Pforten gut erkennen (s. Abb. 52 und 53, S. 89). Sie alle zeigen sparsame Rollwerkornamente, doch in den drei hinteren Feldern erscheinen außerdem *en face* gegebene kindliche Köpfe mit porträthaften Zügen. Der nach achtern zunehmenden Feldergröße entsprechend sind die Kinderköpfe nach Größe bzw. Alter der Dargestellten in aufsteigender Reihenfolge geordnet. Derjenige im vorderen Feld ist noch als Baby anzusprechen und erinnert mit seinen seitlich abstehenden ›Flügelchen‹ an einen Cherubskopf. Der mittlere zeigt eindeutig ein Mädchen und der hintere einen Jungen (Abb. 41).

Möglicherweise handelt es sich um Porträts der drei Kinder des Königs: Charles, Mary und James, was vom Alter der Dargestellten her durchaus denkbar wäre. Denn im Frühjahr 1635, als der Bauauftrag für das Schiff erteilt wurde und die Bostoner Entwurfszeichnung entstanden sein dürfte, war James eineinhalb, Mary dreieinhalb und Charles fünf Jahre alt.[265] – Wenn tatsächlich diese drei Kinder in den betreffenden Feldern dargestellt sind, dann wird man von einer analogen Gestaltung der entsprechenden Partien auf der Backbordseite ausgehen können. Daß die drei Köpfe später offenbar doch nicht ausgeführt, sondern durch die genannten Ornamente

265 Vergleiche auch – was die Ähnlichkeit der Porträts angeht – die beiden 1635 entstandenen Gemälde *The three eldest children of Charles I* von Anthonis van Dyck (Turin, Galleria Sabauda bzw. Windsor Castle, Royal Collections; hier Abb. 42).



Abb. 41 Der Trophäenfries unterhalb der Hütte; Detail aus dem Entwurf, Abb. 6. (MFA)



Abb. 42 Die drei ältesten Kinder von König Charles I; Ölgemälde von Anthonis van Dyck, 1635. (The Royal Collection © 2002, Her Majesty Queen Elizabeth II)

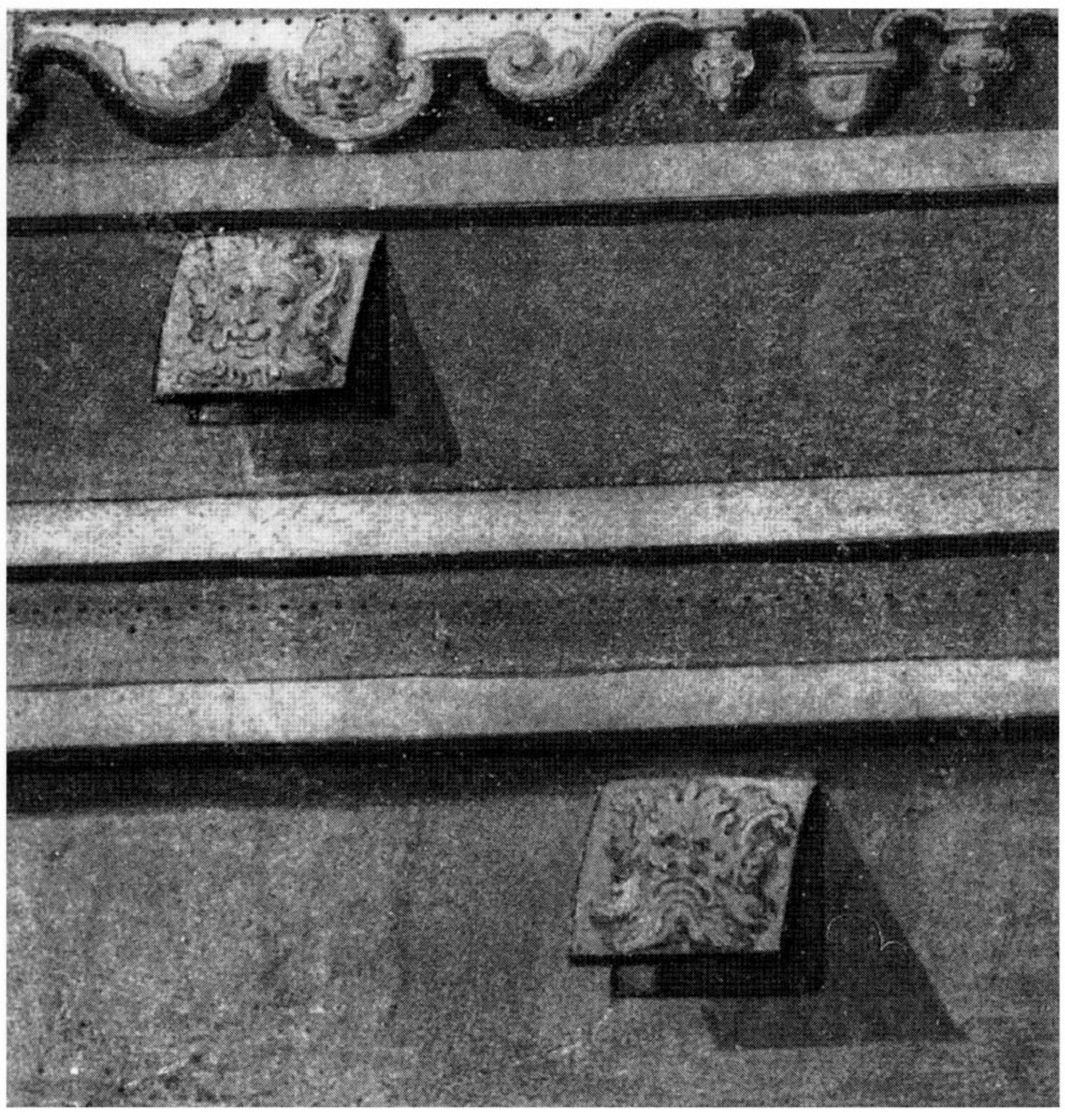


Abb. 43 Pfortendeckel mit Maskaronen; Detail aus dem Entwurf, Abb. 6. (MFA)

ersetzt wurden, mag damit zusammenhängen, daß sie dem Figurenprogramm den Charakter eines ephemeren Kunstwerks verliehen hätten; denn die Darstellungen wären schon nach wenigen Jahren überholt gewesen.

Im Zusammenhang mit dem Trophäenfries steht schließlich auch die Gestaltung der Stückpfortendeckel selbst – jedenfalls soweit sie zur oberen Batterie gehören. Die Innenseite der Deckel trägt zwar, wie Paynes Stich und die Morgan-Zeichnung dokumentieren, nur einen einfachen roten Anstrich, beziehungsweise (nach Van de Velde) aufgemalte Georgskreuze in den beiden oberen Batterien, doch der Bostoner Entwurf zeigt auf der Außenseite groteske Maskarone (Abb. 43). Sie zeichnen sich trotz einheitlicher Ornamentik durch überraschende Vielfalt in den phantastischen Physiognomien aus. Ausgeführt wurden davon wahrscheinlich nur die Maskarone an den oberen Batteriepforten, während die übrigen Deckel unbesetzt blieben.[266] Das legen sowohl Vergleiche mit anderen Regalschiffen jener Epoche als auch die Grundregeln einheitlicher Gestaltung und eines harmonischen Gesamtbildes nahe.[267] Zwei geschlossene Pforten, die auf der Morgan-Zeichnung zu sehen sind, belegen jedenfalls die schmucklose Ausführung im Bereich der unteren Batterie. Dagegen bieten sich für die Deckel innerhalb des Trophäenfrieses geschnitzte Dekorationen an, um den Fries bei geschlossenen Pforten nicht auffallend zu unterbrechen. Die Maskarone mit ihrem gorgonenhaften Aussehen passen jedenfalls recht gut zu der martialischen Thematik des waffenstarrenden Frieses.

d) *Der obere Fries*

Der zweite Fries besteht auf jeder Seite aus acht großen Feldern, die überwiegend Motive des Tierkreises zeigen, und sieben kleineren Feldern mit Bildnismedaillons. Drei große Felder und zwei Medaillonfelder entfallen auf die Verzäunung der Back, während im Bereich der Schanz jeweils fünf Felder der beiden Themenkreise miteinander abwechseln (Abb. 44 u. 45).

Für den Zodiakus stehen also insgesamt sechzehn Felder zur Verfügung, auf jeder Seite zwei mehr als er zu füllen vermag. Die zusätzlichen Felder enthalten thematisch ergänzende Motive aus dem Bereich der Kosmologie. Sie sind vorn und achtern jeweils am Anfang und am Ende des Frieses angebracht, so daß die Folge der Tierkreisbilder auf beiden Seiten gewissermaßen einen ›Rahmen‹ erhält.

Alle Sternzeichen erscheinen – analog zu den königlichen Monogrammen am Galionskorb – vor einem ornamental gestalteten Hintergrund aus Schweif- und Rollwerk. Die symmetrischen, kartuschenähnlich gebildeten Ornamente füllen jeweils den Fond. Mit ihren vielfach aufgebogenen, eingerollten und durchbrochenen Formen tragen sie wesentlich zur tiefenräumlichen Wirkung der einzelnen Kompartimente bei. Flankiert werden sie jeweils von zwei Delphinen, die sich an den begrenzenden Pilastern hinabschlängeln und ihre Köpfe dem Tierkreiszeichen im Zentrum der Komposition zuwenden.

Die Darstellungsweise der einzelnen Sternbilder folgt der mittelalterlichen, bis in die Antike zurückreichenden Tradition.[268] Nur dort, wo das querrechteckige Format

266 Die im Bereich der Kuhl gelegenen Pforten der oberen Batterie erhielten später überhaupt keine Deckel, so daß auch hier die Maskarone entfielen.

267 Es war üblich, die Pfortendeckel im Bereich der sonst schmucklosen Bordwände – wenn überhaupt – nur auf der Innenseite zu dekorieren. Die schwedische WASA von 1628 besaß zum Beispiel geschnitzte und farbig gefaßte Löwenmaskarone an diesen Stellen, die überkopf angebracht waren, so daß man sie bei aufgeklappten Deckeln von der richtigen Seite sah.

268 Die allgemein gültige, nahezu kanonische Gestaltung dieser Bilder und die Kontinuität, mit der sie seit der Antike tradiert wurde, läßt sich anhand von Sternbildkatalogen, komputistischen Schriften und anderen astronomischen



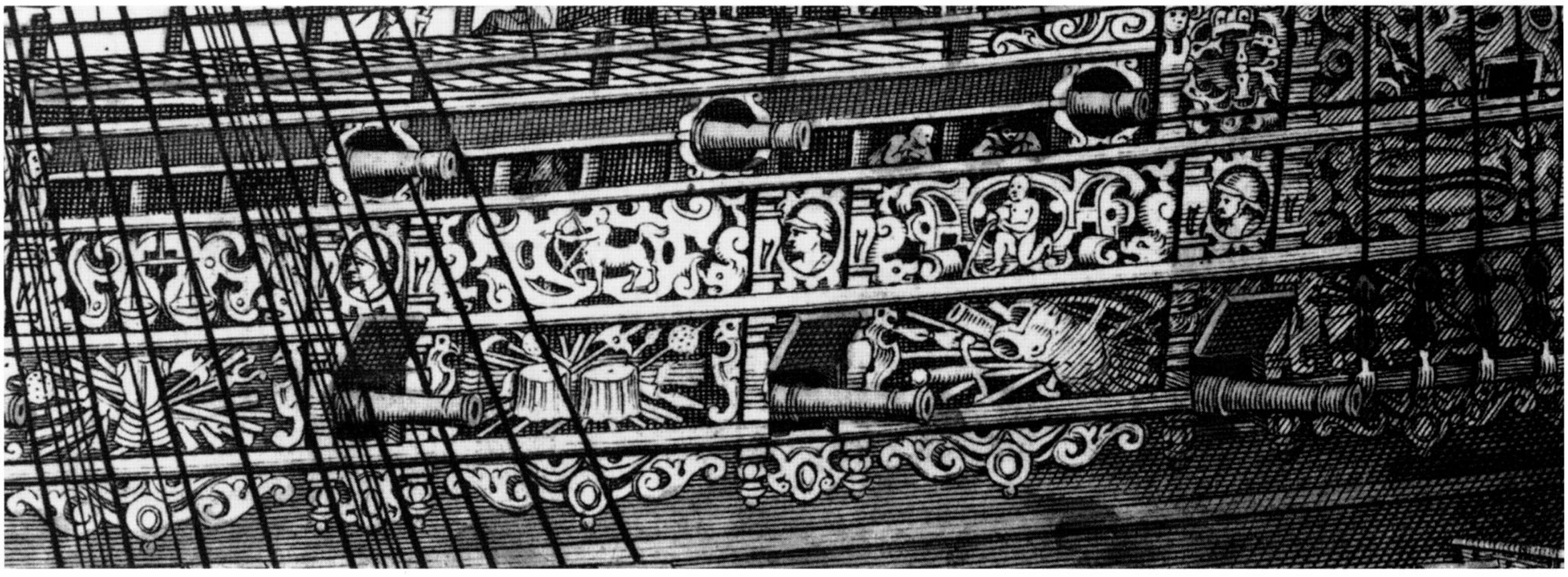
Abb. 44 Die Verzäunung der Back; Detail aus Paynes Stich, Abb. 8. (NMM)

der Paneele es nahelegt, wurden sie geringfügig modifiziert. So hat man beispielsweise den *Löwen* liegend statt geduckt zum Sprung ansetzend wiedergegeben. Auch sind alle Bilder, deren Aufbau nicht symmetrisch angelegt ist, durchgängig nach vorn, das heißt in Fahrtrichtung des Schiffes orientiert. Eine etwaige Abhängigkeit von zeitgenössischen ›wissenschaftlichen‹ Darstellungen, wie sie in den damals gängigen astronomischen Atlanten vorkommen[269], läßt sich angesichts der traditionsgebundenen schematischen Wiedergabe der Tierkreisbilder ausschließen.

An der Backbordseite erscheinen, von vorn nach achtern gelesen, folgende Motive: Im ersten Feld befindet sich ein Globus, der von zwei doppelschwänzigen Nereiden flankiert und mit den Armen umfangen wird. Er ruht in einer für jene Zeit typischen, aus Meridianbögen und einem Äquatorialreif gebildeten offenen Halterung, die in Seitenansicht auch als T-förmige Teilung der Kugeloberfläche aufgefaßt werden kann. Obwohl die Darstellungen auf dem Globus selbst zu undeutlich sind, um daraus seinen Typus zu bestimmen, scheint es sich nach den äußeren Merkmalen um einen Erdglobus zu handeln. Denn die T-Form der Halterung gleicht auffallend der traditionellen Darstellung des *orbis tripartitus* (des dreigeteilten Erdkreises), während die beiden Nereiden mit ihren den Globus umschlingenden Körpern offenbar das erdumfassende Weltmeer versinnbildlichen sollen (vgl. Abb. 48, S. 85).[270]

und astrologischen Werken nachweisen. Auch Kalendarien und Stundenbücher belegen die weitgehende Einheitlichkeit der Tierkreisdarstellungen. Für die Verwendung dieser Motive an Bauwerken, und zwar speziell als Zyklen innerhalb von größeren ikonographischen Programmen, gibt es ebenfalls ältere Beispiele. Stellvertretend seien hier die Wand- und Deckenfresken italienischer Rathäuser und Palazzi (z.B. Padua: Sala della Raggione; Florenz: Palazzo Rucellai; Perugia: Udenzia del Cambio) sowie aus dem Mittelalter die Portalplastik französischer Kathedralen (z.B. Chartres, Amiens, Paris) genannt. Zu dem Thema ausführlicher: Boll 1903, Zinner 1931, Gravenkamp 1949, Drechsler 1972.

269 Vgl. beispielsweise die *Uranometria* von Johannes Bayer (1603) oder die weitverbreiteten, von Albrecht Dürer für den Astronomen Stabius in Holz geschnittenen Sternkarten, die ihrerseits auf Angaben des Claudius Ptolemäus fußen.



An dieses einleitende Feld schließt in Gestalt von zwei nebeneinander sitzenden Knaben, die sich umarmen, das Sternbild der *Zwillinge* an. Das dritte Feld zeigt das Sternbild des *Löwen*. Hiernach endet die Back. An der Schanz setzt sich der Fries mit dem Sternbild der *Waage* fort, ohne daß ein Bildnismedaillon zwischengeschaltet wäre. Es folgt der *Schütze* als bogenschießender Zentaur. Der *Wassermann* im sechsten Feld gießt Wasser aus einem Krug, den er unter dem rechten Arm hält. Als letztes Sternbild erscheint dasjenige der *Fische*. Es ist in der bekannten schematisierenden Weise als punktsymmetrische Figuration gestaltet. Die Sequenz endet mit dem Bild der Sonne, deren scheinbare Bahn am Himmel den Tierkreis zusammenschließt. Ihre sechzehnstrahlige Darstellung ist kleiner und fällt weniger ins Auge als die Sternbilder, weil der Hauptteil des Feldes von zwei Fenstern in Anspruch genommen wird, die zur Belichtung der Offizierskammern dienen (Abb. 45).

Zwischen Erdball und Sonne als flankierenden Eckpunkten erscheinen also das dritte, fünfte, siebte, neunte, elfte und zwölfte Zeichen aus dem Jahreskreis des Zodiakus. Die andere Hälfte des Tierkreises muß an der Steuerbordseite ergänzt werden; denn die Möglichkeit, daß statt des vollständigen Zyklus nur eine bestimmte Auswahl von Sternbildern am Schiff angebracht war, kommt sicher nicht in Betracht.

Die Sequenz der Bilder legt nahe, daß die Verteilung an den beiden Schiffsseiten im wesentlichen alternierend erfolgte. Warum jedoch die Reihe an Backbord erst mit den *Zwillingen*, also dem dritten Tierkreiszeichen im Jahreslauf beginnt und am Ende des Frieses das alternierende Prinzip aufgegeben wird, indem dort *Wassermann* und *Fische* nebeneinander plaziert sind, läßt sich nicht ohne weiteres erklären. Der Bostoner Entwurf gibt hierzu keinerlei Aufschluß, da er eine umlaufende Anordnung des Zodiakus in chronologischer Reihenfolge vorsieht, also ein grundsätzlich anderes Konzept verfolgt. Daß solche ›Unregelmäßigkeit‹ nicht auf Zufall beruhen kann, sondern – allem Anschein zum Trotz – einem übergreifenden Ordnungsprinzip unterliegen muß, gebietet nicht zuletzt der supreme Rang des Königsschiffes. Nur mit Kenntnis dieses Ordnungsprinzips wird es möglich sein, die Sequenz an der Steuerbordseite zuverlässig zu rekonstruieren.

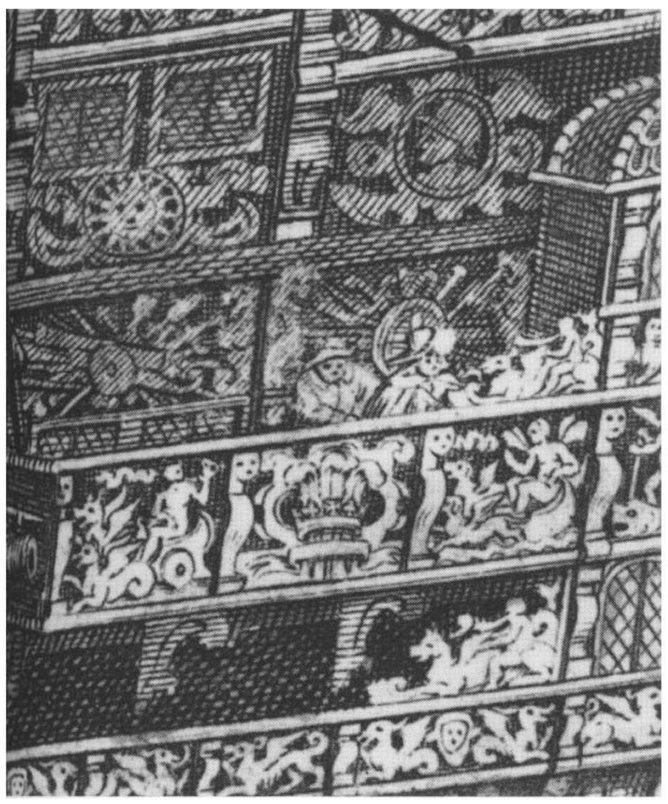


Abb. 45 Die Verzäunung der Schanz und der Hütte; Detail aus Paynes Stich, Abb. 8. (NMM)

Ein wesentlicher Effekt, der aus der unkanonischen Anordnung resultiert, liegt im gesteigerten Eigenwert der einzelnen Bilder und in der damit verbundenen Bedeutsamkeit ihrer jeweiligen Plazierung im Kontext. Anders als bei der chronologisch-kanonischen Wiedergabe drängt sich hier der Gedanke auf, daß zwischen der Verteilung der Sternzeichen und der Struktur des Rumpfes eine Relation bestehen könnte, die darauf abzielt, auf höherer Ebene eine harmonische Einheit zu bilden. Dazu würden auch die kosmologischen Motive passen, die in Gestalt von Erdglobus und Sonne die Sequenz der Sternbilder an der Backbordseite ›rahmen‹.

Möglichkeiten einer solchen Zuordnung bietet die Astrologie, die als Wissenschaft im 17. Jahrhundert hoch geachtet und von der Astronomie nicht unterschieden wurde. Ihre damals weitverbreiteten Entsprechungslehren basieren auf der ursprünglich antiken Vorstellung einer Analogie von Mikrokosmos und Makrokosmos. Mensch und Welt sowie alle diesem Begriffspaar metaphorisch verwandten Dinge zeigen demnach eine wesenhafte Ähnlichkeit, so daß sich jeweils eines als Abbild des anderen darstellen läßt. Dabei entsprechen ihre Elemente einander sinngemäß und beeinflussen sich sogar wechselseitig.[271] Ein anschauliches Beispiel für die praktische Anwendung dieses Denkmodells findet man in Gestalt der sogenannten *Aderlaßmännlein* in astrologischen Kalendern und volksmedizinischen Schriften, die sich seit dem Spätmittelalter großer Beliebtheit erfreuten. Dort sind den verschiedenen Teilen des menschlichen Körpers die zwölf Sternbilder des Zodiakus zu-

270 Zur Geschichte der Erd- bzw. Weltdarstellung in Karten- und Globenform vgl. Bagrow 1951 sowie Muris/Saarmann 1961.

271 Vgl. HMK, s.v. Mikrokosmos.

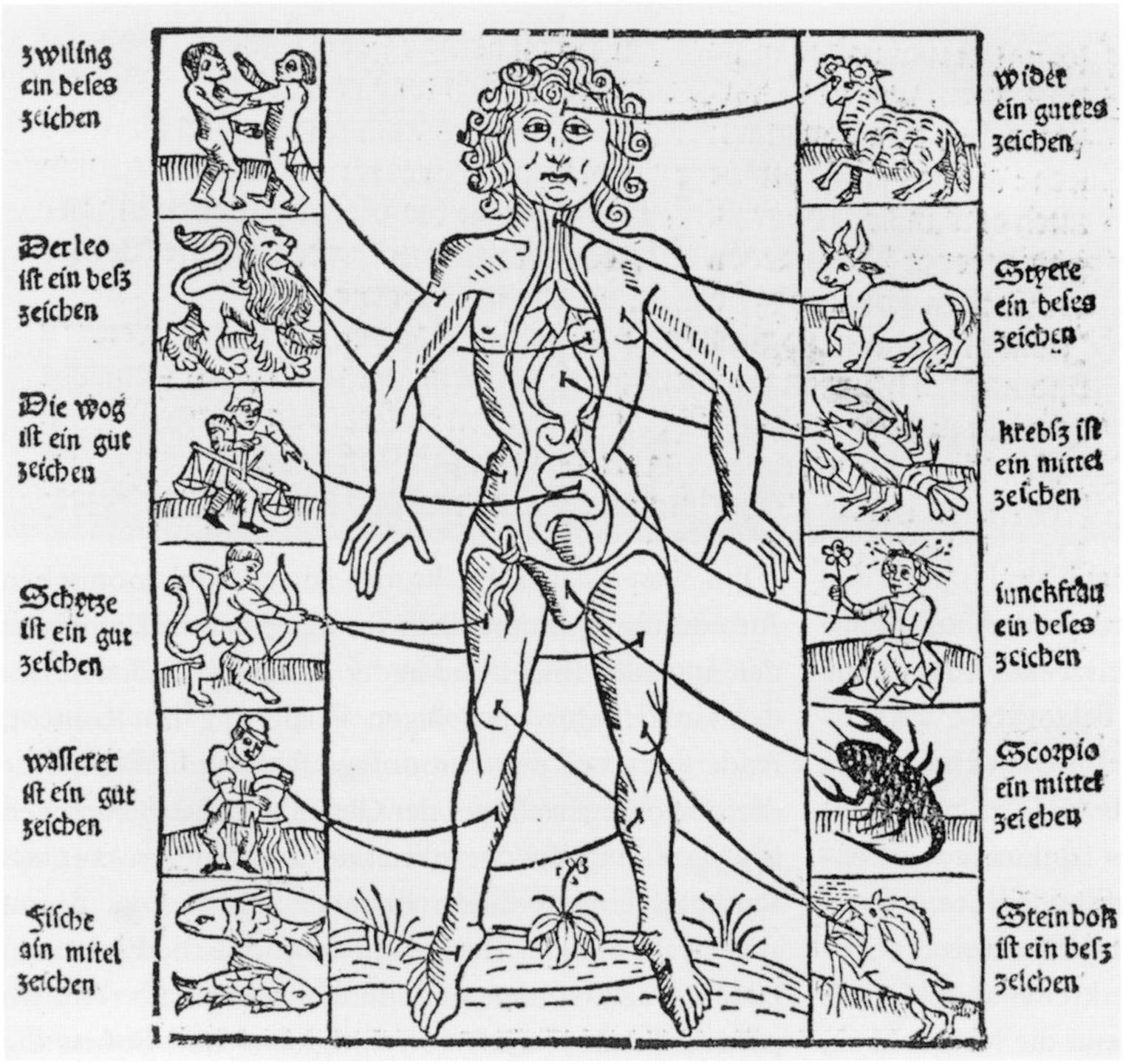


Abb. 46 Aderlaßmännchen; Holzschnitt aus dem Straßburger Martyrologium von 1484. (Niedersächsische Staats- und Universitätsbibliothek, Göttingen)

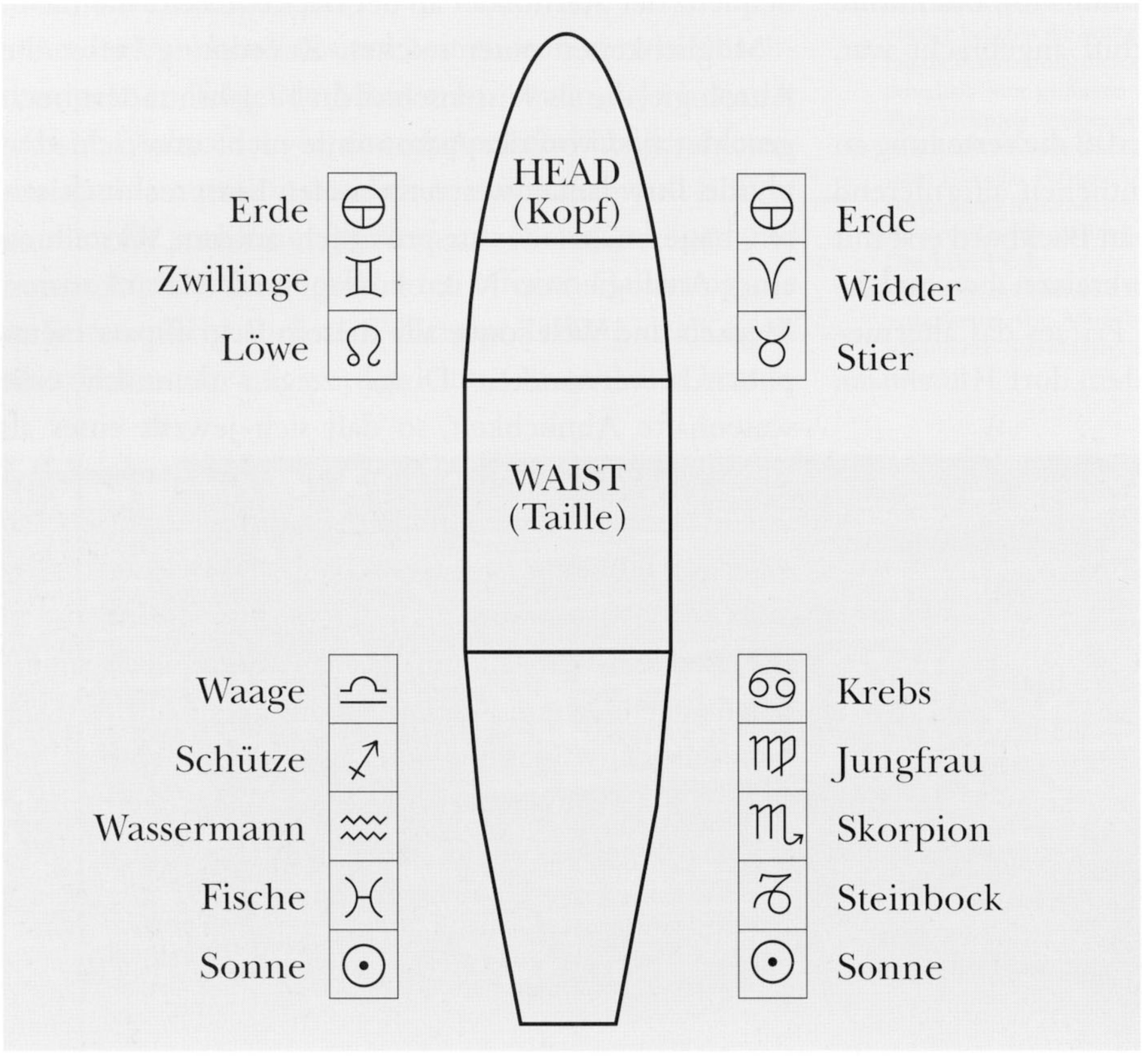


Abb. 47 Anordnung der Tierkreiszeichen an der SOVEREIGN OF THE SEAS nach der astrologischen mikro-makrokosmischen Entsprechungslehre, wie sie auch dem (oben abgebildeten) Aderlaßmännchen zugrunde liegt.

geordnet, um anzuzeigen, zu welchen Zeiten der in bezug auf die jeweils erkrankten Partien vorzunehmende Aderlaß günstig oder ungünstig sei.

Dargestellt wird das Ganze an einer Figur, zu deren Seiten die Tierkreiszeichen in zwei Kolumnen von oben nach unten abwechselnd verteilt und durch Hinweisstriche mit den verschiedenen Organen verbunden sind.[272] Der *Widder* und die *Fische* erscheinen dabei entweder zentral über dem Kopf bzw. unter den Füßen, oder sie werden den beiden Kolumnen in der Weise zugeschlagen, daß der *Widder* auf der rechten Seite über dem *Stier* und das Bild der *Fische* auf der linken Seite unter dem *Wassermann* zu liegen kommt (Abb. 46).

Bei der zuletzt genannten Anordnung entspricht die linke Kolumne exakt der Sequenz der Tierkreiszeichen an der Backbordseite der SOVEREIGN OF THE SEAS (vgl. Abb. 44, 45). Die Übereinstimmung dürfte angesichts der Fülle der Kombinationsmöglichkeiten wohl kaum zufällig sein. Es liegt vielmehr nahe, daß eines der damals durch Kalender weitverbreiteten Aderlaßmännchen als Vorlage für die Verteilung der Tierkreiszeichen am Schiff diente.[273] Die für einen solchen Vorgang vorauszusetzende prinzipiell analoge Auffassung von Schiffskörper und menschlichem Organismus läßt sich – auch ohne volksmedizinische Kalendarien zu bemühen – unschwer aus der mikro-makrokosmischen Entsprechungslehre herleiten und überdies am seemännischen Sprachgebrauch festmachen.[274]

Treffen diese Überlegungen zu, dann wird die Sequenz an Steuerbord folgendermaßen zu ergänzen sein: Zwischen zwei rahmenden Motiven in den Eckfeldern, hier wahrscheinlich Sonne und Himmelsglobus (oder Armillarsphäre), finden sich, von vorn nach achtern gelesen, *Widder* und *Stier* an der Back, während *Krebs*, *Jungfrau*, *Skorpion* und *Steinbock* den Platz an der Schanz einnehmen (vgl. Abb. 47).

An kleineren, zwischen die Tierkreiszeichen eingeschobenen Kompartimenten zählt man auf jeder Seite sieben Stück. Sie tragen – wie erwähnt – Bildnismedaillons, welche von Rollwerkkartuschen gerahmt werden. Auf Paynes Stich und auf der Morgan-Zeichnung sind sie übereinstimmend wiedergegeben (vgl. Abb. 48 und 49). Die Medaillons zeigen Büsten von männlichen Personen, die im Profil dargestellt und nach vorn, das heißt zum Bug hin orientiert sind. Die Darstellungen erreichen etwa doppelte Lebensgröße. Alle Gestalten tragen helmähnliche Kopfbedeckungen, sogenannte Sturmhauben bzw. Burgunderkappen, wie sie damals bei berittenen Kriegern – vor allem Kürassieren und Arkebusieren – üblich und zum Teil seit dem 16. Jahrhundert in Gebrauch waren.[275] Von der sonstigen Kleidung ist nur

272 Dazu Sudhoff 1908, Knapp 1935, Castiglioni 1954, Homblé 1971.

273 Als vermittelndes Medium kommt am ehesten der seinerzeit beliebte *Shepherd's Calendar* in Frage, welcher – ursprünglich 1493 in Paris von Guy Marchant publiziert – 1503 ins Englische übertragen und bis 1656 neunmal neu aufgelegt wurde. Auch in Frankreich und in den Niederlanden fand die Schrift viel Anklang.

274 So nennt der Brite beispielsweise das Galion *Head* (Kopf) und die Kuhl *Waist* (Taille); auch benutzt er das Personalpronomen *she*, wenn er vom Schiff spricht (während selbst Tiere sächlich umschrieben werden). Dessen ungeachtet lautet der englische Terminus technicus für Kriegsschiff *Man-of-war*, also quasi ›Kriegsmann‹. – In anderen Ländern betrachtet man die Ankerklüsen als Augen (oder malt beim Stapellauf Augen vorn auf den Bug, damit das Schiff ›sehen‹ kann). Man spricht vom *Schiffsbauch*, nennt den vorderen Teil des Unterwasserschiffes *Vorfuß* und näht die Segel aus *Kleidern* zusammen.

275 Vgl. Quincke 1908, 217. 219. 220.

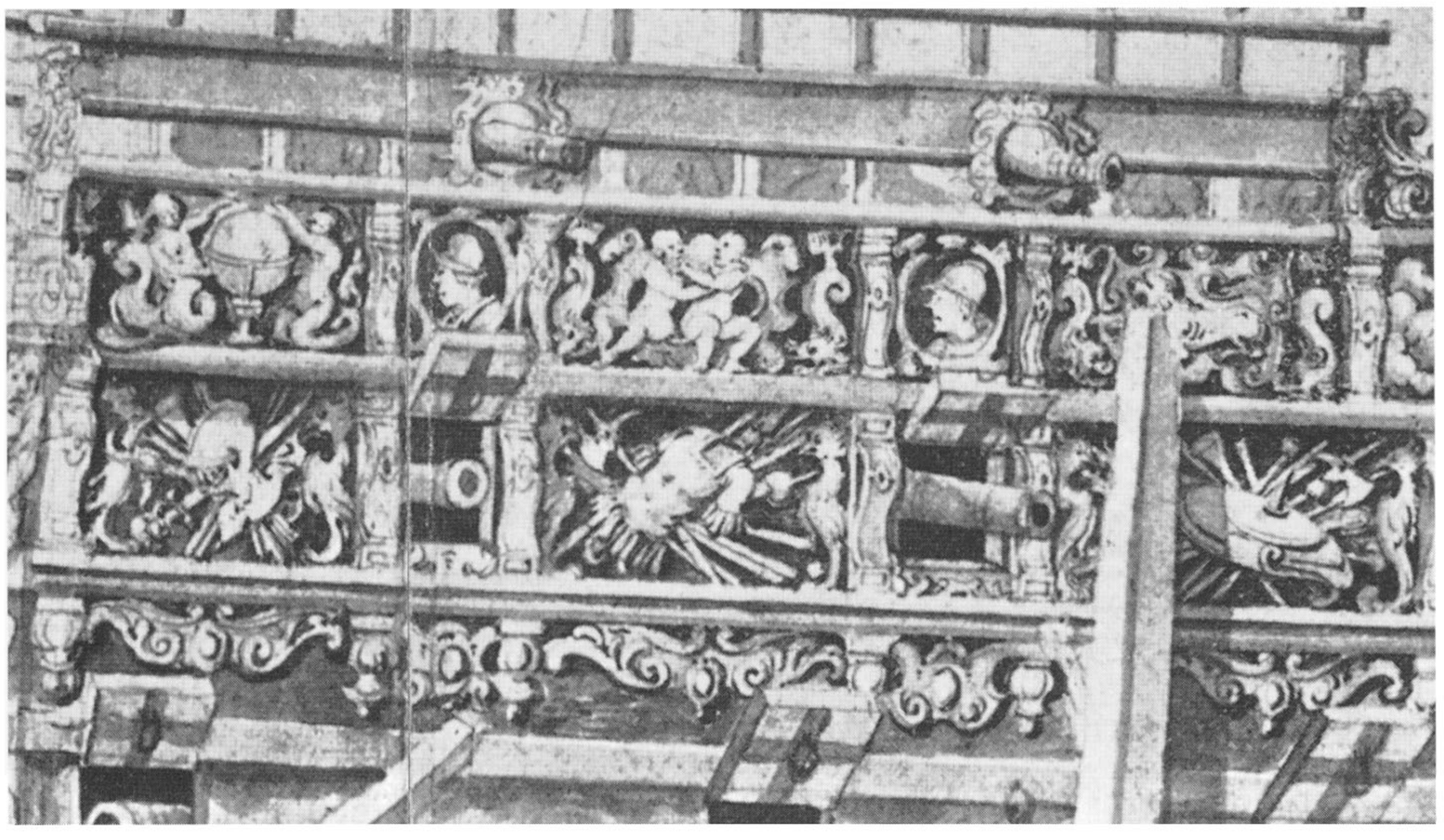


Abb. 48 Die Verzäunung der Back; Detail aus der Morgan-Zeichnung. Abb. 17. (Foto aus Callender 1930, Taf. V)

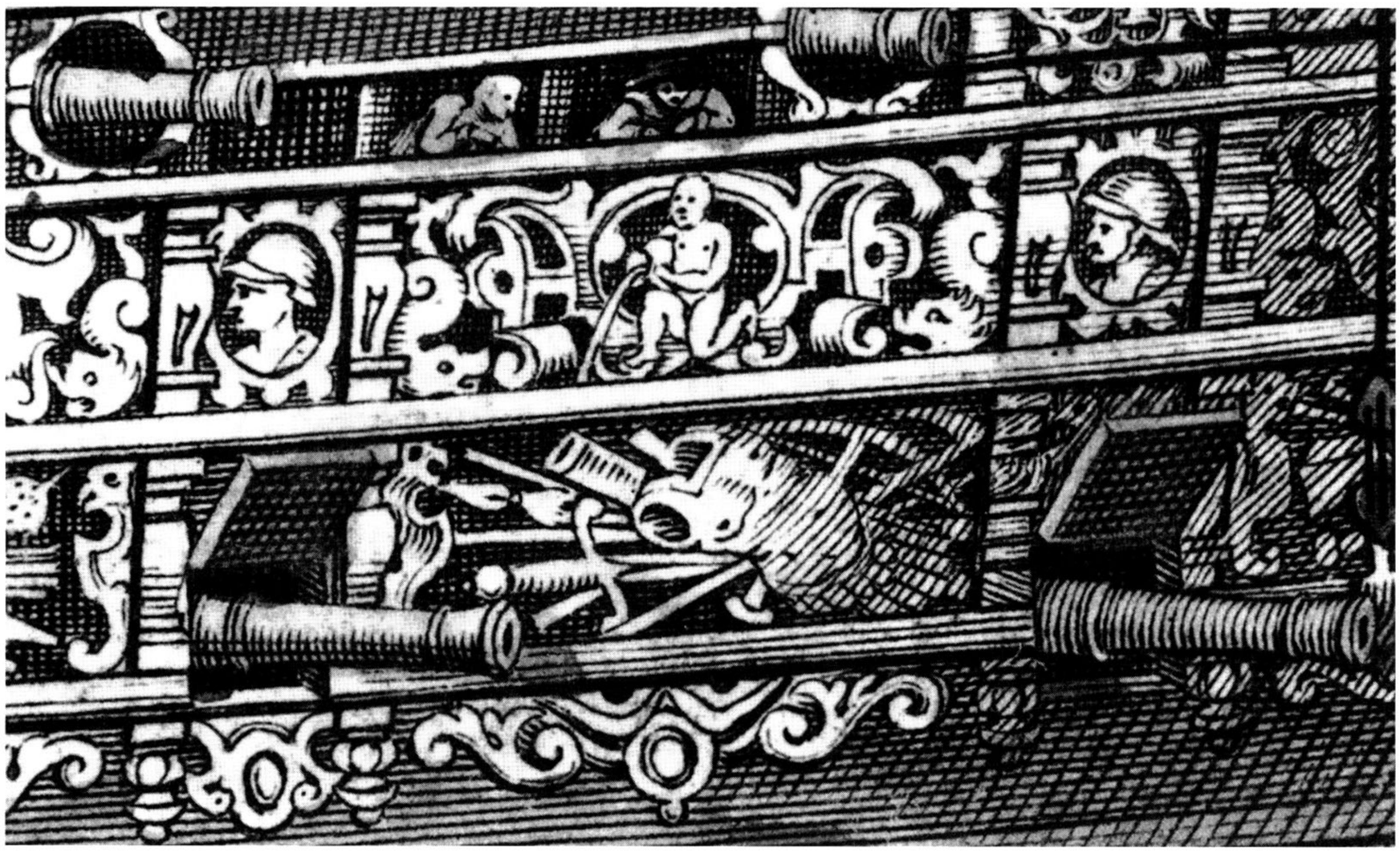


Abb. 49 Bildnismedaillons an der Schanz; Detail aus Paynes Stich, Abb. 8. (NMM)

wenig angegeben, doch einzelne Andeutungen lassen zeitgenössische Brustpanzer oder Harnische vermuten.

Trotz des kleinen Formats kann man sowohl auf dem Stich als auch auf der Zeichnung das Bestreben erkennen, die einzelnen Bildnisse durch markante Gesichtszüge und im Detail variierende Kopfbedeckungen als individuelle Persönlichkeiten zu charakterisieren. Auch die Darstellung im Profil weist zusammen mit der Medaillonform darauf hin, daß bestimmte historische oder auch sagenhafte Gestalten gemeint sind, die folglich einzeln benennbar sein müßten.[276] Vom Habitus her liegt es nahe, die Porträtierten als Krieger oder Ritter (*equites*) im weiteren Sinne zu deuten, bzw. sie als Persönlichkeiten mit vergleichbaren Eigenschaften aufzu-

276 Das Medaillonbildnis erscheint in der Regel als Gedenk- und Erinnerungsstück und besitzt als solches einen ausgeprägten Repräsentanzcharakter. Es vertritt also im Sinne der Mimesis die dargestellte Person mit ihrer Macht und ihren Eigenschaften. Die typische Wiedergabe des Porträtierten im Profil wie auch die Rundform erklären sich aus der Genese des Medaillonbildes. Es wurzelt letztlich in den Münzbildnissen antiker Imperatoren, von denen sich wiederum Kameen, Gedenkmedaillen und Schaumünzen ableiten lassen, die eine hervorragende Persönlichkeit feiern und die lebendige Erinnerung an sie möglichst dauerhaft sichern sollen. (Näheres bei Babelon 1958; Eichler/Kris 1927 und Lippold 1922). In diesem Sinne müssen auch die Medaillons der SOVEREIGN als Repräsentationen bedeutender Gestalten verstanden werden, wobei es keine Rolle spielt, ob diese historisch faßbar oder sagenhaft sind. Denn eine strenge Scheidung von Geschichte und Mythos war damals weder üblich, noch konnte sie der Panegyrik des Skulpturenprogramms dienlich sein.

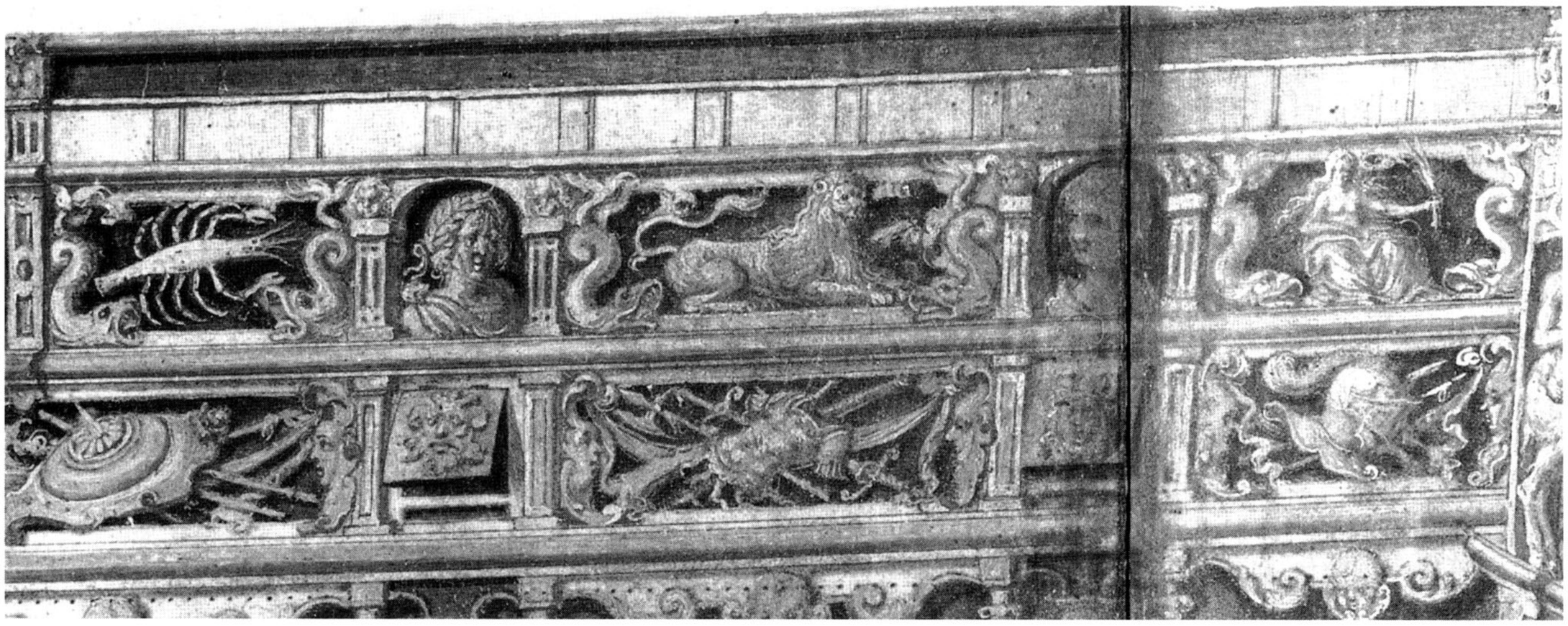


Abb.50 Der Zodiakusfries an der Back; Detail aus dem Entwurf, Abb. 6. (MFA)



Abb. 51 Mars und Hermathena als komplementäres Paar, beiderseits der Büste des Janus, welcher die Gegensätze vereint; Detail aus dem Entwurf, Abb. 6. (MFA)

fassen. Eine konkretere Spezifizierung bleibt allerdings problematisch, solange weitere Anhaltspunkte fehlen, zumal man eine historisch korrekte Darstellungsweise nicht ohne weiteres voraussetzen darf.[277] Ausführlichere Überlegungen hierzu sollen im Interpretationsteil folgen.

Daß auf der Steuerbordseite die gleichen Bildnisse noch einmal erscheinen, insgesamt also nur sieben Persönlichkeiten dargestellt sind, ist recht unwahrscheinlich. Vielmehr wird die Reihe, ähnlich wie der mit ihr alternierende Tierkreis, an Steuerbord weitergeführt worden sein, so daß sich eine Gesamtzahl von vierzehn Kriegerporträts ergibt. Eine etwaige Zuordnung der Bildnismedaillons zu den einzelnen Tierkreiszeichen, womit eventuell auch die ungewöhnliche Anordnung des Zodiakus zu tun haben könnte, verbietet sich schon wegen der unterschiedlichen Anzahl in beiden Gruppen.

Der Bostoner Entwurf zeigt sowohl hinsichtlich der Bildnismedaillons als auch in bezug auf den Zodiakus erhebliche Unterschiede gegenüber der ausgeführten Fassung. Hier zieht sich der Tierkreis – wie bereits erwähnt – in chronologischer Ordnung an der Verzäunung entlang. Die erste Hälfte der Sequenz, achtern mit dem *Widder* beginnend und vorn an der Back mit der *Jungfrau* abschließend, nimmt die Steuerbordseite ein (s. Abb. 50 und Taf. II). Die zweite Hälfte – von der *Waage* bis zu den *Fischen* – ist analog, von vorn nach achtern verlaufend, an Backbord zu ergänzen.

Die Darstellungsweise der Tierkreiszeichen entspricht auch hier der althergebrachten Tradition. Bei der Neuordnung der Sternzeichen nach dem alternierenden Prinzip sind die einzelnen Bilder offenbar unverändert aus dem Entwurf übernommen worden. Das legen jedenfalls die Darstellungen des *Löwen* und der *Zwillinge* nahe, die sowohl auf dem Bostoner Entwurf als auch auf Paynes Stich (bzw. der Morgan-Zeichnung) vorkommen und jeweils bis ins Detail übereinstimmen. – Die ornamentale Ausstattung der Paneele zeigt jedoch, abgesehen von den flankierenden Delphinen, deutliche Unterschiede gegenüber der realisierten Fassung. Statt flächenüberspannende Ornamente auszubilden, beschränkt sich der Entwurf auf einfache Rahmenleisten mit einzelnen Rollwerkzungen und Schweifwerk-Elementen. Die Rahmungen ähneln denjenigen der Trophäenfelder im unteren Fries, doch sind sie etwas reicher ornamentiert.

Eine beidseitige Begrenzung der Sternbildsequenz mit verwandten kosmologischen Motiven im ersten und letzten Feld sieht der Entwurf nicht vor. Die beiden verbleibenden Felder sind statt dessen nebeneinander gelegt und zwischen die Sternzeichen *Widder* und *Stier* plaziert. Das rechte dieser zwei Paneele zeigt den bärtigen Kriegsgott Mars in antikisierender Tracht (Abb. 51). Die Figur erscheint halb liegend vor einem Waffenhaufen aus Schwertern, Fahnen und Hellebarden. Ihr Körper folgt in etwa der links aufsteigenden Bilddiagonalen, während die Mehrzahl der Kriegsgeräte in der entgegengesetzten Diagonalen liegt. Dieser Chiasmus, der der Komposition Dynamik und Kraft verleiht, wiederholt sich deutlicher und wirksamer in den Gesten des antiken Gottes. Sein Kopf, den ein prächtiger Helm mit wallendem Federbusch ziert, weist nach rechts, in Fahrtrichtung des Schiffes. Den mit beiden Händen geführten zepterähnlichen

277 So können beispielsweise die Neun Guten Helden oder auch antike Herrschergestalten in jener Zeit durchaus in mittelalterlicher Rüstung dargestellt werden.

Stab hält er jedoch in die entgegengesetzte Richtung.

Im linken Feld befindet sich eine offenbar zwittrige Figur mit weiblichem Körper und männlichem, vollbärtigem Kopf. Sie ist wie Mars in halb sitzender, halb liegender Stellung gegeben, strahlt aber im Vergleich zu der bewegten Gestalt des Kriegsgottes eher Ruhe aus. Ihre Kleidung besteht aus einem bodenlangen, unter der Brust gegürteten Gewand und einem weiten, auf der rechten Schulter gefibelten Mantel. Eine Kopfbedekkung trägt sie nicht. Ihren Blick hat die Figur nach links unten gewendet, wo sie mit ihrer Rechten etwas auf den Boden zu schreiben scheint.[278] Die ausgestreckte Linke hält einen großen Zirkel, hinter dem man eine Planzeichnung mit dem Grundriß eines Gebäudes sowie ein paar Bücher erkennen kann.

Diese Attribute und die Geste des Schreibens verweisen auf geistige, schöpferische Tätigkeiten[279], wie beispielsweise die des Erfindens und Konstruierens, welche in erster Linie der schriftlichen oder zeichnerischen Darlegung bedürfen. Damit sind zwei grundsätzliche Fähigkeiten angesprochen: die theoretische Einsicht in die Gesetzlichkeit der Dinge sowie das Vermögen, die daraus erwachsenden Erkenntnisse in die Praxis umzusetzen und sie für andere klar und überzeugend darzustellen. Diese Fähigkeiten verband man traditionell mit den hochgeachteten Tugenden der *Prudentia* (Klugheit) und der *Eloquentia* (Beredsamkeit).[280]

Gehen wir davon aus, daß die zwittrige Gewandfigur als Schutzgottheit oder Personifikation dieser Tugenden zu verstehen ist, dann erklärt sich ihre androgyne Gestalt als Verschmelzung von *Athena*, der Göttin der Klugheit und der Wissenschaften, und *Hermes*, dem Gott der Beredsamkeit und Schläue, zur *Hermathena*.[281] Dementsprechend wäre die Figur des Mars hier ebenfalls als Sinnbild einer klassischen Tugend, nämlich der *Fortitudo* (der Stärke und Tapferkeit) zu deuten. Darauf verweisen das Zepter und die Waffen.[282]

Zur näheren Kennzeichnung oder Erläuterung der beiden Personifikationen waren offenbar Beschriftungen vorgesehen, die in Rollwerkkartuschen angebracht werden sollten. Auf dem Entwurf ist nämlich in die Rahmenleiste der betreffenden Felder jeweils eine solche Kartusche eingearbeitet. Doch Beschriftungen sind nicht eingetragen.

Das Verhältnis, in dem Mars und Hermathena und damit auch die durch sie verkörperten Tugenden zueinander stehen, wird von komplementärer Gegensätzlichkeit bestimmt. Sie manifestiert sich nicht nur in der unterschiedlichen Haltung der beiden voneinander abgewendeten Figuren, der dynamischen Energie des Mars und der überlegenen Ruhe der Hermathena, sondern ist darüber hinaus in der Gestalt einer Janusbüste zum Ausdruck gebracht, die in dem kleineren Feld zwischen ihnen erscheint. Weisheit und Beredsamkeit werden somit der Tapferkeit und dem Kampfesmut als einander ergänzende Werte gegenübergestellt.

Diese Tugenden eignen zwar unterschiedlichen Lebensbereichen, doch galt ihre Vereinigung in der Persönlichkeit eines Individuums traditionell als ideal.[283] Wenn man sie vor dem Hintergrund der in der Renaissance beliebten und verbreiteten Idee betrachtet, daß aus der Vereinigung von Gegensätzen göttliche Harmonie entstehe[284], so erhellt daraus, daß das komplementäre Paar innerhalb des ikonographischen Programms eine bedeutende Rolle gespielt haben muß.

Auf der gegenüberliegenden Backbordseite wird vermutlich an der betreffenden Stelle ebenfalls ein solches Gegensatzpaar geplant gewesen sein. Ob das gleiche Motiv wiederholt oder ein ergänzendes Thema dargestellt werden sollte, läßt sich wohl nicht mehr klären.

In den kleineren Feldern zwischen den Tierkreiszeichen sieht der Bostoner Entwurf – ähnlich wie die ausgeführte Fassung – Bildnisbüsten vor (Abb. 50, 52 und 53). Auch sie sind durch markante, deutlich voneinander unterschiedene Physiognomien als Porträts individueller Persönlichkeiten gekennzeichnet. Doch im Gegensatz zu den Kriegerbildnissen, wie sie Paynes Stich und die Morgan-Zeichnung zeigen, besteht ihr Habit aus einer an den antiken Feldherrnmantel erinnernden Gewan-

278 Ein Schreibgerät ist allerdings auf der zur Verfügung stehenden Photographie nicht auszumachen.

279 Zu den ikonographischen Deutungsmöglichkeiten von Zirkel und Büchern vgl. Tervarent 1958/59, I, 109-112 und II, 248-252; ferner: Henkel/Schöne II, 1287-1290 u. 1419-1420.

280 Dazu Curtius 1969, 71-88 u. 155-190.

281 Die zwar schon in antiken Quellen nachweisbare, aber erst in den neuplatonischen Schriften der Renaissance zu gewisser Bedeutung gelangte Gestalt der Hermathena galt als Schutzgottheit der Akademien, deren Anliegen bekanntlich die Bildung der Menschen war. Das Verschmelzen zweier antiker Götter zu einer solchen Zwittergottheit darf allerdings nicht im Sinne einer bloßen Addition der beschworenen Mächte verstanden werden, sondern stellt gewissermaßen deren Potenzierung dar. Vgl. dazu Wind 1981, 229. 233 f.

282 Zum Zepter als Attribut der Fortitudo siehe Tervarent 1959, 337. Auf Wappnung und Armierung der Fortitudo verweist auch Ripa 1603, 165-169.

283 Hierzu ausführlicher im Interpretationsteil.

284 Vor allem Wind 1981 untersucht, wie diese Vorstellung sich in der bildenden Kunst niederschlug.



Abb. 52 Das Cäsarenpaar unterhalb der Hütte; Ausschnitt aus dem Entwurf, Abb. 6. (MFA)



Abb. 53 Das Cäsarenpaar an der Schanz; Detail aus dem Entwurf, Abb. 6. (MFA)

dung sowie einem Lorbeerkranz als Kopfschmuck. Diese Attribute weisen sie als klassisch-antike Imperatoren aus. Die Rahmung der Büsten, die anstelle von Medaillonkartuschen jeweils aus den beiden flankierenden Pilastern und einem übergreifenden Bogen in der Art eines Triumphtores gebildet ist, scheint gleichfalls auf das antike Cäsarentum anzuspielen.

Die Bildnisse sind im Profil oder im Dreiviertelprofil abwechselnd von links und von rechts gegeben, so daß sich eine paarige Zuordnung ergibt. Zwei Büsten an der Back sowie die beiden ersten und die beiden letzten Büsten an der Verzäunung der Schanz bilden jeweils ein Paar. In dem verbleibenden Feld in der Mitte der Schanz befindet sich die bereits erwähnte Janusbüste, deren Habit den anderen Büsten angeglichen ist. Aus dieser Anordnung resultiert eine Gesamtzahl von zwölf Bildnissen, wenn man voraussetzt, daß für die Backbordseite ein analoger Aufbau geplant war und die Reihe der Porträts dort fortgesetzt werden sollte.

Eine Identifizierung der einzelnen Imperatoren ist zwar angesichts der kleinformatigen Darstellung nur mit Vorbehalt möglich, doch legen ihre Anzahl sowie der Vergleich mit analogen Beispielen aus der bildenden Kunst nahe, daß es sich um die ersten zwölf römischen Kaiser handelt, deren von Sueton verfaßte Lebensbeschreibungen in der Renaissance allgemein bekannt und verbreitet waren.[285] Solche Bildnisreihen römischer Cäsaren, sei es in ihrer kanonischen, von Julius Cäsar bis Domitian reichenden Sequenz oder aber in erweiterten bzw. reduzierten Fassungen, erfreuten sich seinerzeit ausgesprochener Beliebtheit. Am bekanntesten sind wohl die teilweise recht umfangreichen Holzschnittfolgen nach antiken Münzporträts, welche nicht nur zur Illustration von Suetonausgaben und großen Chroniken dienten, sondern in erster Linie in den sogenannten ›Kaiserkatalogen‹ Verwendung fanden, die eine Kontinuität des römischen Kaisertums bis hin zu den Habsburgern nachzuweisen suchten.[286] Daneben entstanden auch Kupferstichserien sowie (in meist fürstlichem Auftrag) Skulpturen- und Gemäldezyklen zu dem Thema, die im Gegensatz zu den Buchillustrationen als Büsten bzw. als Halbfiguren ausgeführt wurden und sich somit von der

285 Gaius Suetonius Tranquillus: *De vita duodecim Caesarum*. Das Werk entstand unter Kaiser Hadrian etwa 120 n.Chr. Allein im 16. Jahrhundert erschienen mehr als zwei Dutzend Ausgaben.

286 Diese und andere Bildnisvitenbücher des Humanismus behandelt zusammenfassend Rave 1959.

ursprünglichen strengen, an Münzvorlagen orientierten Profildarstellung lösen konnten.

Einen dieser Zyklen als direkte Vorlage für die Kaiserbüsten am Bostoner Entwurf auszumachen, scheint nicht möglich zu sein. Vielmehr sprechen manche Anzeichen dafür, daß verschiedene Serien herangezogen, daraus einzelne Merkmale ausgewählt und in eklektischer Weise kombiniert wurden, um eine Sequenz zu schaffen, die möglichst hohe Porträtähnlichkeit mit einer sich harmonisch in den Kontext des Skulpturenprogramms einfügenden äußeren Form verband.

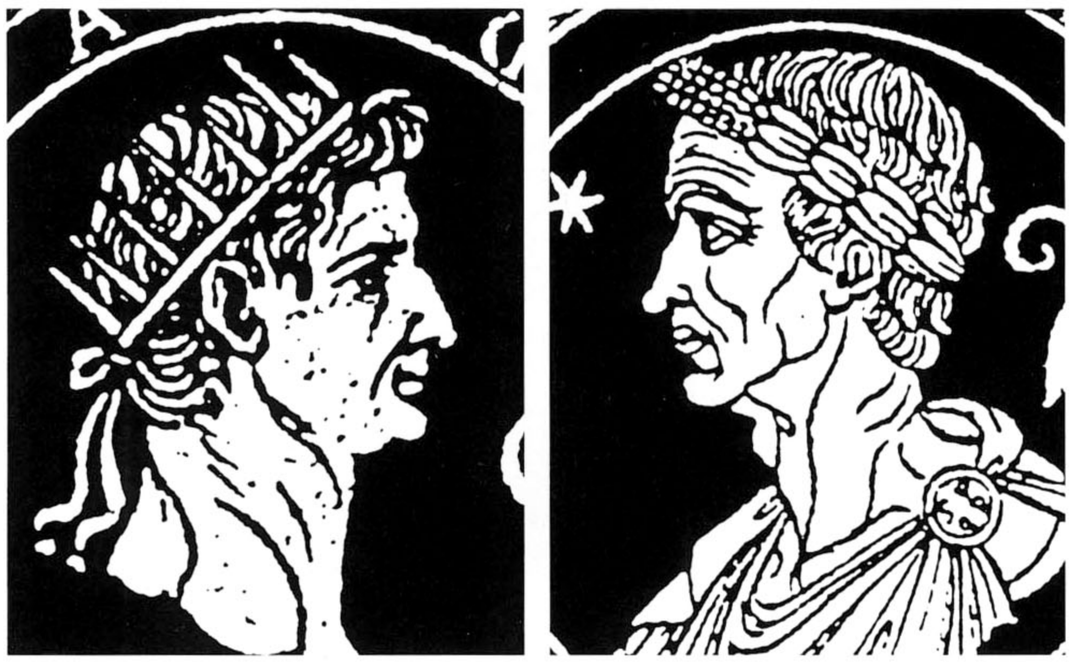


Abb. 54-55 Bildnisse des Octavianus Augustus und Julius Caesars; Details von Holzschnitten aus Andrea Fulvio: *Illustrium imagines …*, Rom 1517.

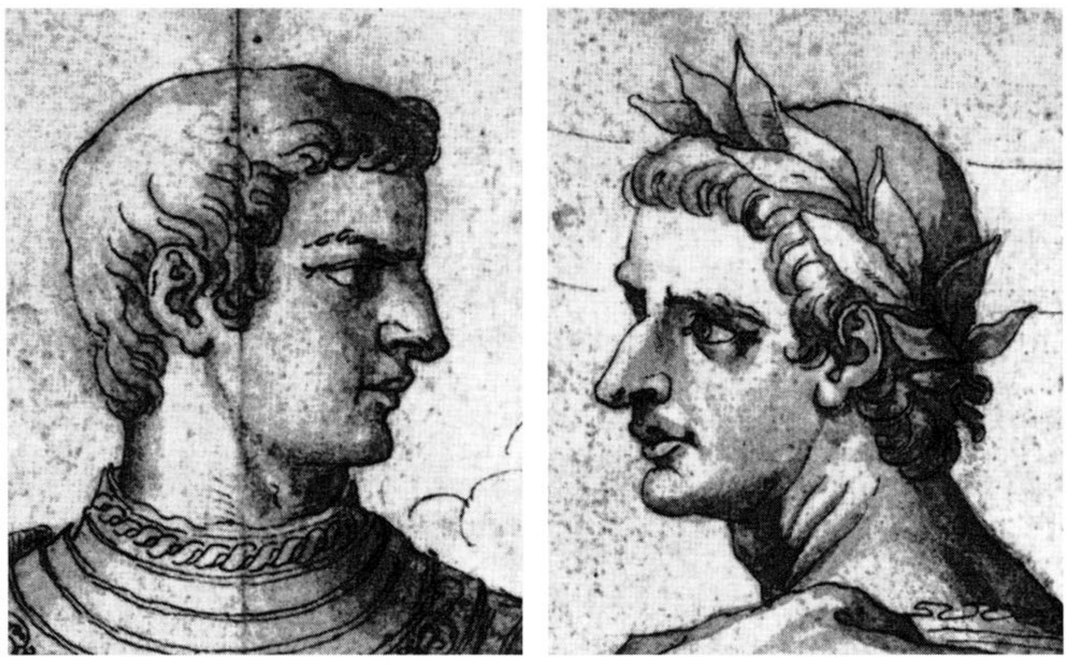


Abb. 56-57 Bildnisse des Caligula und des Tiberius; Details aus lavierten Federzeichnungen von Ippolito Andreasi (ca. 1568) nach Ölgemälden Tizians. (Kunstmuseum, Düsseldorf)



Abb. 58-59 Bildnisse des Nero und des Claudius; Details aus Kupferstichen von Ägidius Sadeler (ca. 1593/94) nach Ölgemälden Tizians. (Wallraf-Richartz-Museum, Köln)

So dürften etwa die Darstellung in Büstenform, das einheitliche Habit mit Feldherrnmantel und Lorbeerkranz, wie auch die gegenständige Anordnung der Porträts von einer Kupferstichserie des Martino Rota bzw. von Radierungen, die Andrea Meldolla (genannt Schiavone) zugeschrieben werden, beeinflußt sein.[287] Die Physiognomien der Imperatoren sind dagegen offenbar teils dem berühmtem Porträtzyklus von Tizian[288], teils aber auch den Münzbildnissen der Kaiserkataloge nachempfunden.[289]

Vergleicht man die Darstellungen der Kaiser auf dem Bostoner Entwurf mit diesen Quellen, so lassen sie sich, wenn auch unter Vorbehalt, jeweils identifizieren. Die Sequenz beginnt demnach achtern mit Octavianus Augustus und Julius Cäsar, setzt sich an der Schanz mit Caligula und Tiberius fort und zeigt an der Back schließlich die Büsten von Nero und Claudius (vgl. Abb. 54-59). Es ergibt sich also eine analog zum Zodiakus verlaufende, im wesentlichen chronologische Reihenfolge, wobei allerdings die Büsten einer jeden Zweiergruppe untereinander vertauscht sind. Der Tausch der Plätze mag als

287 Rotas Serie, die 24 Kaiserporträts umfaßt, trägt den Titel *Imperatorvm Caesarvmqve Vigintiqvatvor Effigies a Ivlio vsqve ad Alexandrvm Severvm Ex Antiqvis Marmoribvs Ac Nvmismatibvs desvmptae.* (Abb. in: IB, Vol. 33, No. 31-55). Schiavones Zyklus dagegen ist unbetitelt und beschränkt sich auf die ersten zwölf Cäsaren, wie sie von Sueton vorgegeben sind (Abb. ebd. Vol. 32, No. 1-12). Datierungen fehlen in beiden Fällen, doch werden die Werke wohl im dritten Viertel des 16. Jahrhunderts entstanden sein, als sowohl Rota als auch Schiavone ihre Hauptschaffensperiode erlebten.

288 Diese 1536-39 für das ›Gabinetto dei Cesari‹ des Palazzo Ducale in Mantua geschaffene Gemäldeserie verbrannte 1734, wurde jedoch bereits im 16. Jahrhundert mehrfach kopiert. Charles I erwarb die Originale 1627/28 zusammen mit etlichen anderen Kunstwerken aus der Sammlung Gonzaga. So ist die Möglichkeit einer direkten Beeinflussung des Bostoner Entwurfes durch diese Gemälde allein schon aufgrund der Besitzverhältnisse gegeben. Eine ungefähre Vorstellung von den halbfigurigen Bildnissen vermitteln Nachzeichnungen des Ippolito Andreasi sowie eine Kupferstichfolge von Aegidius Sadeler. (Vgl. dazu Wethey 1975, 43-47. 235-240 sowie Gonzaga-Katalog 1981, 190-191).

289 Neben den großformatigen Porträtköpfen im Katalog von Hubert Goltzius (Antwerpen 1557) kommt hier vor allem jene Holzschnittserie in Betracht, die – gleichfalls in Gestalt von Münzbildern – ursprünglich zur Illustration des Werkes von Andrea Fulvio (Rom 1517) diente, später jedoch ebenso in verschiedenen anderen Kaiserkatalogen, wie etwa denen von Huttich und von Cuspinian, Verwendung fand. (Vgl. dazu Rave 1959). Mindestens ein Exemplar des Bildnisvitenbuches von Fulvio befand sich seit der Regierungszeit Edwards VI (1547-1553) im Besitz des englischen Königshauses (heute im British Museum, London).

ein Resultat der durchgehend paarigen Orientierung der Bildnisse zu verstehen sein, die offenbar mit den verwendeten Bildvorlagen anders schwerlich zu erreichen gewesen wäre.[290] An der Backbordseite sollten dann wohl die nächsten sechs Imperatoren (Galba, Otho, Vitellius, Vespasian, Titus und Domitian) den Zyklus fortsetzen.

Bemerkenswert ist, daß ein solcher Cäsarenzyklus auch zur Skulpturenausstattung des wenige Jahre zuvor gebauten Königsschiffes WASA gehörte.[291] Dort waren an beiden Seiten des Galionskorbes die ganzfigurigen, vollplastischen Darstellungen der ersten zwanzig römischen Kaiser anstelle von Tarmen angebracht. Diese Sequenz sparte allerdings die Gestalten von Cäsar und Augustus aus programmatischen Gründen bewußt aus. Die Skulpturen trugen auf ihrem Sockel jeweils den Namen des Imperators, so daß die Identifizierung nicht schwerfiel. Möglicherweise sollten auch die Porträtbüsten für die SOVEREIGN mit Namen versehen werden, um die ›Lesbarkeit‹ des Figurenschmucks zu erleichtern.

Die gegenständige Anordnung der Büsten des Bostoner Entwurfs, die sie als Paare wirken läßt, scheint hauptsächlich auf kompositorische Überlegungen zurückzugehen. Denn bei der vorgegebenen Verteilung von zwei Feldern an der Back und fünf Feldern an der Schanz, von denen eines mit der Janusbüste besetzt ist, bietet sich eine Gliederung in rhythmischer Folge an. So gruppieren sich rechts und links von Januskopf und Kuhl als statischen separierenden Elementen jeweils zwei Bildnisse zu einem Paar (Abb. 50, 52 und 53). Ihre gegenständige Ausrichtung bindet die unmittelbar benachbarten Tierkreisfelder optisch zu Gruppen zusammen und verleiht dem Fries dadurch seine rhythmische Struktur.

In diesem kompositorischen Verband spielt der Januskopf eine zentrale Rolle, weil er eine Doppelfunktion erfüllt. Einerseits dient er als Zäsur in der Reihe der Imperatorenbildnisse, andererseits als verbindendes Glied in der Mars-Hermathena-Gruppe.[292] Seine Position in der Mitte des Friesabschnittes an der Schanz bestimmt also sowohl die Gruppierung der Büsten, als auch die Lage des komplementären Paares innerhalb der Sequenz des Zodiakus.

Daß der Entwurf so nicht ausgeführt wurde, sondern eine durchgreifende Änderung in seiner Komposition erfuhr, scheint recht profane Gründe gehabt zu haben. Folgende Hypothese bietet sich an: Anders als die Bostoner Zeichnung zeigen Paynes Stich und die Morgan-Zeichnung übereinstimmend im hintersten querrechteckigen Feld des Frieses zwei Fenster, die zur Belichtung der Kammern unter dem Quarterdeck dienen. Die nachträgliche Einplanung dieser Fenster, die wegen seitengleicher Anordnung der Räumlichkeiten im Achterschiff auch an Steuerbord anzunehmen sind, ließ sich offenbar mit der vorgesehenen Plazierung des ersten bzw. letzten Tierkreiszeichens in eben diesen Feldern nicht vereinbaren. Das zwang zur Neuordnung der Sequenz des Zodiakus, mit der wiederum die Aufgabe der Mars-Hermathena-Gruppe verbunden war, da deren Position wegen ihrer kompositorischen Verflechtung mit der Janusbüste nicht verschoben werden konnte. Den dadurch freiwerdenden Raum verteilte man auf die beiden Felder an den Enden des Frieses und betonte damit die Geschlossenheit der Sternbildfolge einer jeden Seite. Für die Neubesetzung dieser nunmehr ›rahmenden‹ Felder kamen in erster Linie dem Zodiakus verwandte, also kosmologische Motive in Frage. Eine so prägnante Darstellung, wie die der Sonne, konnte man auch in dem stark verkleinerten Restfeld unterhalb der Fenster noch gut erkennen (vgl. Abb. 61).

Die Konsequenzen, die sich für die Neuanordnung des Zodiakus ergaben, sind bereits erörtert worden (siehe S. 83f.). Hinsichtlich der Porträtbüsten hätte es nach dem Wegfall des Januskopfes genügt, auf die paarige Zusammenstellung zu verzichten. Daß man darüber hinaus die Imperatorenporträts gegen die genannten Kriegerbildnisse austauschte, scheint auf andere Ursachen zurückzugehen. Davon wird bei der Deutung des Figurenprogramms zu reden sein.

e) *Der Hüttenfries*
(Abb. 60 bis 63)

Der dritte Fries erstreckt sich über die Verzäunung der beiden Hütten. Er zeigt die königlichen Monogramme und Badges, die abwechselnd aneinandergereiht sind und

290 Vgl. dazu die genannten druckgraphischen Serien von Fulvio und Sadeler.
291 Näheres bei Soop 1986, 170-183.
292 Daß darüber hinaus auch eine wichtige inhaltliche Verbindung zwischen Januskopf und Kaiserbüsten besteht, welche sie eng mit der Mars-Hermathena-Gruppe verflicht, sei hier nur am Rande erwähnt. Dazu ausführlicher im Interpretationsteil (S. 206ff.).

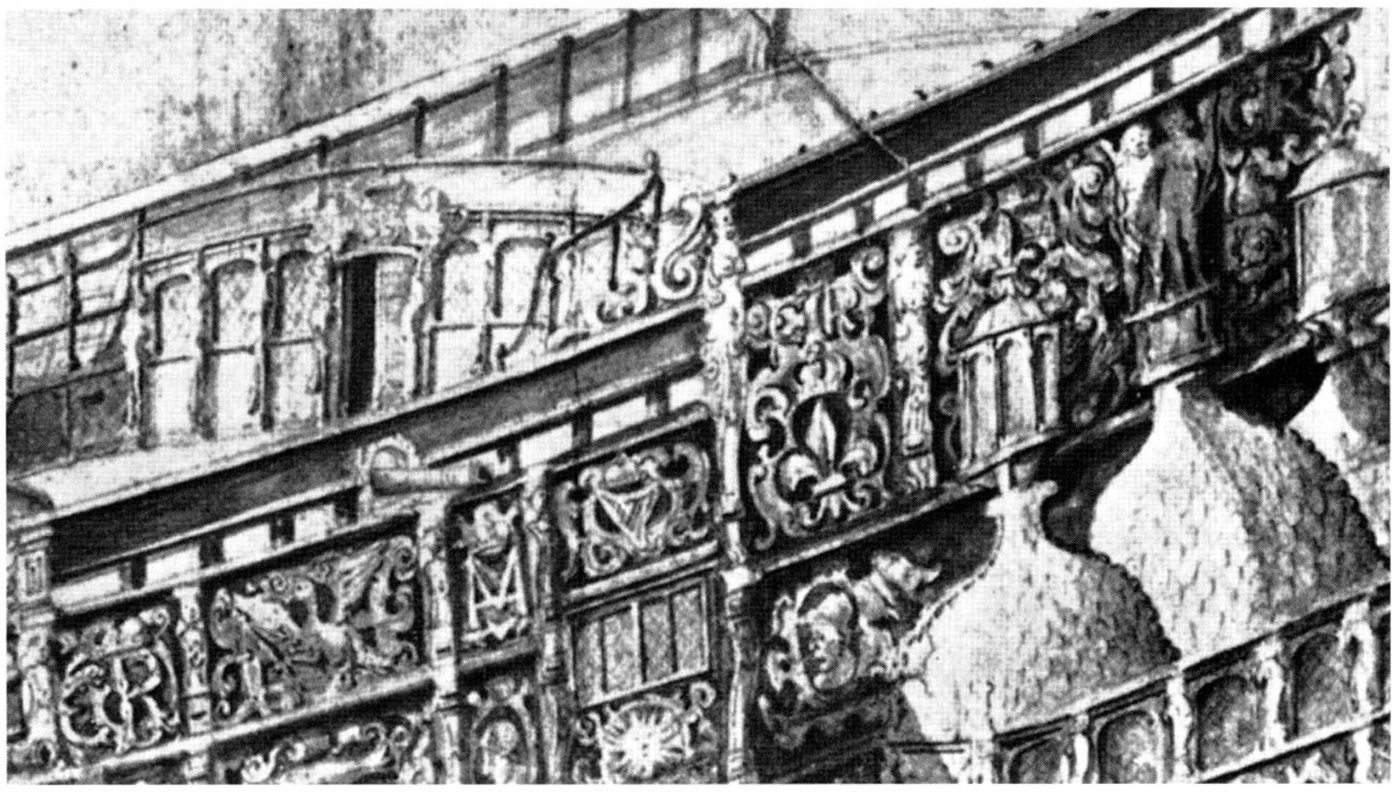


Abb. 60 Der Fries an Hütte und Obenhütte; Ausschnitt aus der Morgan-Zeichnung, Abb. 17. (Foto aus Callender 1930, Taf. V)

sich vor einem Ornamentgitter aus Schweifwerk erheben. Wie am Galion und am Tierkreisfries füllt das Ornament jeweils die gesamte Feldfläche und legt sich achsensymmetrisch um das im Zentrum plazierte Motiv.

Im Bereich der Obenhütte, das heißt oberhalb der Seitengalerien, erreicht die Verzäunung eine deutlich größere Höhe. Gleichzeitig ändert sich die Aufteilung der Felder und die Anordnung der Embleme. Aus diesen Gründen mag die Bezeichnung ›Fries‹ für den Komplex der Felder an Hütte und Obenhütte ungerechtfertigt erscheinen. Doch die gemeinsame Thematik und die rangmäßig geordnete Sequenz der Badges erfordern, die beiden Bereiche als ein Kontinuum anzusehen, dessen Darstellungen friesartig von vorn nach achtern gelesen werden müssen. Deshalb soll hier, trotz der formalen Unregelmäßigkeit, von einem ›Fries‹ gesprochen werden. Die entsprechende Partie an Steuerbord wird in gleicher Weise gestaltet worden sein, da die Embleme abgeschlossene Gruppen bilden und keiner Ergänzung bedürfen. Das ergibt sich im übrigen auch aus einem Schreiben des Königs zur Änderung des Entwurfs (vgl. S. 95, Anm. 300).

Der erste Teil des Frieses, der die Verzäunung der Hütte bekleidet, besteht aus vier Feldern. Ihre Anordnung und Größe richtet sich nach dem alternierenden Schema, das von der Stückpfortenkonfiguration der oberen Batterie bestimmt wird und dem auch die übrigen Friese folgen. Der Fries beginnt mit einem der kleineren Felder, das die überkrönten Buchstaben ›CR‹, das Monogramm des Königs zeigt. In dem sich anschließenden querrechteckigen Kompartiment erscheint ein stehender Falke mit ausgebreiteten Schwingen. Auf dem Kopf trägt er eine Krone, während er im erhobenen rechten Fang ein Zepter hält. Dieses Emblem führte Königin Elizabeth I als *Royal Badge* (Abb. 62).[293]

293 Vgl. Boutell's Heraldry 1973, 212. Elizabeth übernahm das Badge in leicht vereinfachter Form von ihrer Mutter Anne Boleyn, der es 1533 anläßlich ihrer Hochzeit mit König Henry VIII von ihrem Gemahl verliehen worden war. In seiner ursprünglichen Fassung stellte es eine Allegorie auf ihre Vermählung dar, indem es den Falken als denjenigen des Herzogtums Ormond kennzeichnete (Ormond war seit 1527 in den Händen der Familie Boleyn) und ihn auf einem goldenen Baumstumpf (für Woodstock) mit daraus hervorsprießenden weißen und roten Rosen sitzen ließ (Banners etc., Frontispiz, sowie London 1956, 59-61). Elizabeth verwendete das Badge teils mit teils aber auch ohne Baumstumpf und Rosen, die einen doch sehr zeitspezifischen Sinnbezug enthielten.

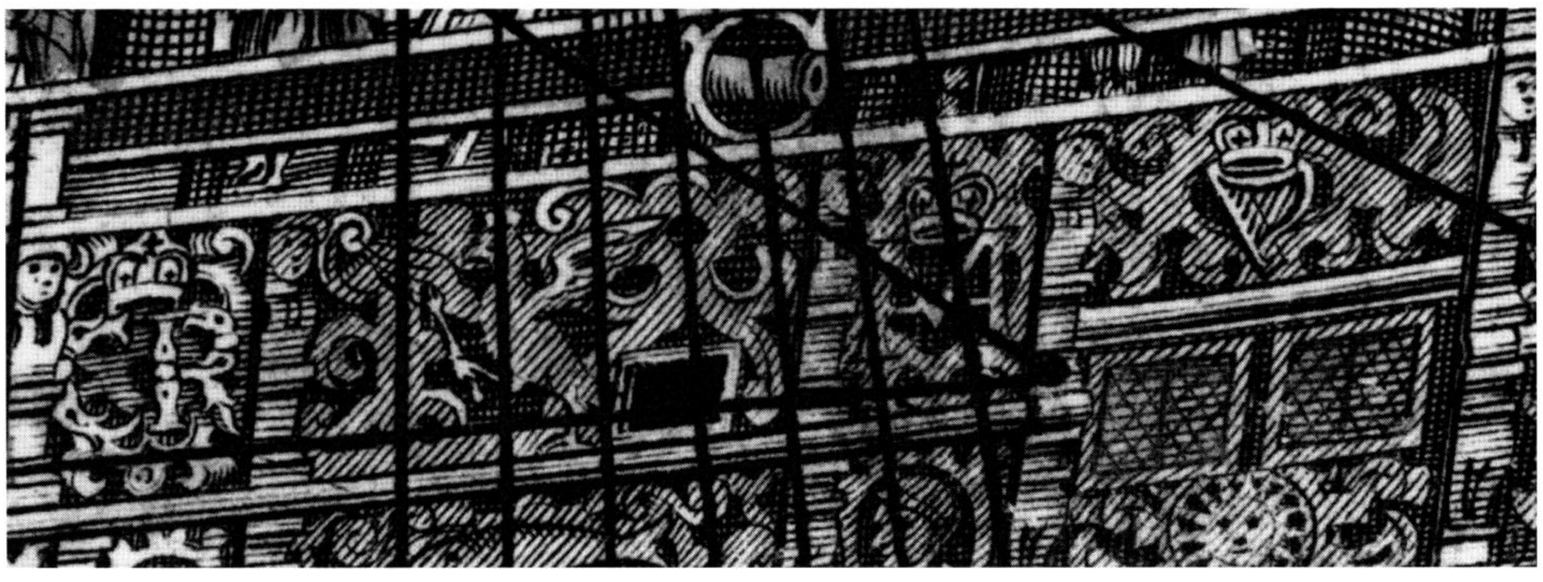


Abb. 61 Der Hüttenfries; Detail aus Paynes Stich, Abb. 8. (NMM)

Rechte Seite Abb. 62 Das Falken-Badge von Königin Elizabeth I, kolorierte Tuschzeichnung aus einem Manuskript des frühen 17. Jahrhunderts. (MS. L. 14, f. 383; The College of Arms, London, Foto: Verf.)

Der Sinn der damit gegebenen Anspielung konnte nicht vollständig geklärt werden. Doch liegt es nahe, die Bilddevise in Zusammenhang mit der Rolle Elizabeths als Meeresbeherrscherin zu sehen (man denke an die glorreiche Vernichtung der spanischen Armada), auf welchen Umstand Charles I wiederum die Legitimation seiner eigenen diesbezüglichen Ansprüche stützte.[294] Vielleicht muß man den Falken aber auch als Allusion auf die englische Königsherrschaft an sich verstehen, zumal er im Mittelalter von den Regenten des Hauses Plantagenet als königliches Badge benutzt wurde.[295] Auffällig ist allerdings, daß der am Schiff dargestellte Falke zwar eine Krone trägt, aber das Zeichen als solches nicht überkrönt ist, wie es einem königlichen Badge gebührte.

Das dritte Feld trägt das Monogramm der Königin Henrietta Maria, das aus den ineinander verschränkten Initialen ›H‹ und ›M‹ besteht. Danach folgt das Badge des Königs von Irland, die goldene Harfe. Ihr Feld ist etwas niedriger als die anderen, da die darunter liegenden Fenster zur Belichtung der Offizierskammern ein Stück weit in die Zone des dritten Frieses hineinragen.

An der Verzäunung der Obenhütte setzt sich der Fries in drei etwa gleich großen, annähernd quadratischen Feldern fort. Ihre Seitenlänge entspricht ungefähr der Breite der querrechteckigen Felder. Die Aufteilung ist durch die drei Bekrönungen vorgegeben, die über den Kappen der Seitengalerien emporragen und sich gegen



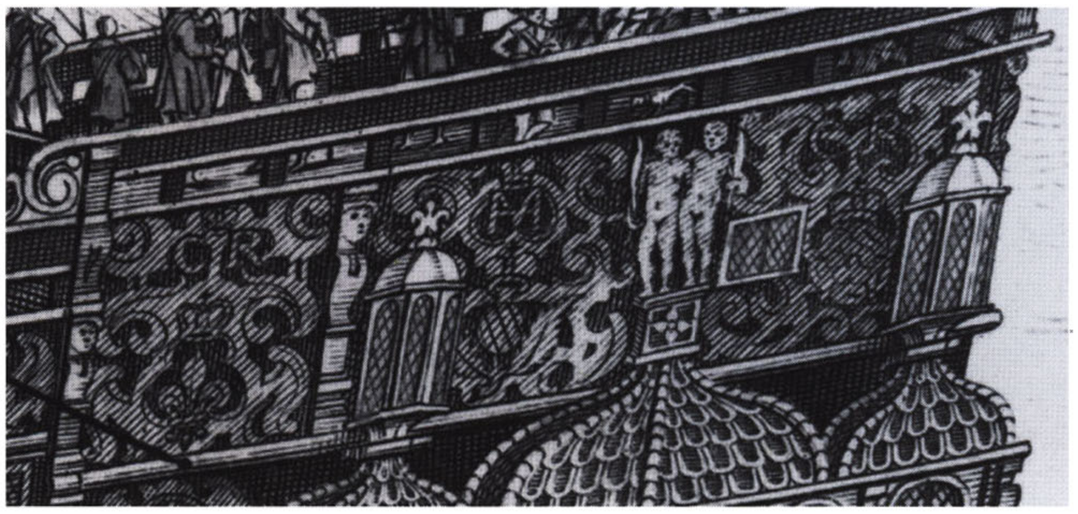


Abb. 63 Der Fries der Obenhütte; Detail aus Paynes Stich, Abb. 8. (NMM)

die Verzäunung lehnen. Jedes Feld zeigt ein Badge und darüber ein königliches Monogramm, beide eingebunden in üppiges Schweifwerk. Die *Royal Cyphers* sind wieder im Wechsel angeordnet, während die mit der Harfe eingeleitete Reihe der vier *Royal Badges* kanonisch fortgeführt wird. Auf diese Weise kommt die französische Lilie unterhalb des Monogramms ›CR‹, die schottische Distel unterhalb der Buchstaben ›HM‹ und schließlich, als ranghöchstes Badge, die Tudorrose von England wieder unterhalb des Königsmonogramms zu liegen.

Der Reichtum der Ornamentierung fällt hier besonders ins Auge. Die symmetrisch aufgebauten Schweifwerkkompositionen erhalten einen solch dominierenden Stellenwert, daß die Embleme im wogenden Auf und Ab der Ornamentgitter zu verschwinden drohen. Durch die keulenartig aufgebogenen Partien und die zahlreichen Durchbrüche wird eine räumliche Plastizität erreicht, die stark genug ist, den Paneelen ihre Flächenwirkung zu nehmen. – In der Gesamtschau der Reliefs an der Verzäunung erweist sich diese Zone als oberste Stufe einer von Deck zu Deck, beziehungsweise von Fries zu Fries sich steigernden Reichhaltigkeit des Dekors. Die ornamentale Ausstattung der drei Friese folgt demnach der gleichen hierarchischen Ordnung, die bereits an den Gliederungselementen, den Pilastern und Tarmen, beobachtet wurde.

Nach der ursprünglichen Planung sollten die Seiten der beiden Hütten anders gestaltet werden. Auf dem Bostoner Entwurf bilden die zwei Bereiche jeweils eine eigenständige Einheit, so daß man dort nicht von einem

294 Heywood 1637, 23-25 argumentiert jedenfalls in diesem Sinne, wenn er das Flottenbauprogramm des Königs als unmittelbare Fortsetzung der glorreichen Zeiten englischer Seeherrschaft unter Elizabeth I rühmt.

295 Beispielsweise sind hier Edward III und Richard II zu nennen. Vgl. Boutell's Heraldry 1973, 209-211.



Abb. 64 Die Verzäunung der Hütte; Detail aus dem Entwurf, Abb. 6. (MFA)



Abb. 65 König Charles I und seine Gemahlin Henrietta Maria. Ihre Hochzeit wurde als Vereinigung der englischen Rose und der französischen Lilie gefeiert. Ölgemälde von Daniel Mytens, 1634. (The Royal Collection © 2002, Her Majesty Queen Elizabeth II)

bis zum Heck durchlaufenden Fries sprechen kann (vgl. Abb. 64 und 66). Die vorderen Felder stimmen in Aufbau und Gliederung mit der realisierten Fassung überein. Auch hier wechseln die *Royal Cyphers* und die *Royal Badges* miteinander ab. Doch die Sequenz beginnt mit dem Monogramm der Königin, während das des Königs seinen Platz im dritten Feld findet. Als Badges sind statt des Falken die französische Lilie und statt der irischen Harfe die englische Rose vorgesehen. Diese Auswahl und Anordnung lassen darauf schließen, daß Monogramme und Badges hier als einander entsprechende Paare gedacht waren. Denn so, wie dem König von England die Rose als vornehmstes Badge zukam, wurde die französische Lilie auch als Sinnbild für Henrietta Maria verwendet.[296] Eine solche emblematische Darstellung des Königspaares folgt der Bildersprache der zeitgenössischen Panegyrik, die den Ehebund von Charles und Henrietta als Vereinigung von Rose und Lilie feierte (Abb. 65).[297]

Die Felder der beiden Badges tragen eine prunkvolle Ornamentierung aus Schweifwerk, deren Aufwand

296 Henrietta Maria stammte aus dem französischen Königshaus. Sie war die Tochter von König Henri IV und Maria de Medici.

297 Im *Poem-Royal* von James Howell (1641) heißt es beispielsweise mit Bezug auf Charles' und Henriettas Kinder: »And as her Fruit sprung from the Rose and Luce, / (The best of Stems Earth yet did e'er produce), / Is tied already by a sanguine Lace, / To all the Kings of *Europe's* high-born Race;« (Howell, 10). – Die Metapher war bereits im Januar 1625 (vier Monate vor der Vermählung des Herrscherpaares!) vom Hofpoeten Ben Jonson in seinem Maskenspiel *The Fortunate Isles, and their Union* eingeführt worden. Dort ließ er Saron, den Gott der Navigation, an Arion, Orpheus, Amphion und Apollo die Bitte richten: »And sing the present Prophecie that goes / Of ioyning the bright *Lillie*, and the *Rose*« (Jonson, 450). – Anläßlich der Hochzeit wurden verschiedene kleine Silbermedaillen in Umlauf gebracht, auf deren Revers Amor, der Liebesgott, mit einem mächtigen Strauß aus Rosen und Lilien erscheint. Die zugehörige Umschrift lautet: FUNDIT AMOR LILIA MIXTA ROSIS (Amor streut Lilien gemischt mit Rosen aus); s. Abb. 191, S. 249 (Vgl. auch Hawkins 1885/1904, 238-239, Pl. XIX, Fig. 7-11).



Abb. 66 Die Verzäunung der Obenhütte; Detail aus dem Entwurf, Abb. 6. (MFA)

gegenüber den unteren Friesen deutlich gesteigert ist (vgl. Abb. 64 und Taf. II). In der Komposition gleicht sie der ausgeführten Fassung, ohne jedoch deren Fülle zu erreichen: Kronen über Volutenkonsolen mit vorgehängten grotesken Masken schließen die Felder an den Schmalseiten ab. Diese Gebilde sind gegenständig ausgerichtet und entsprechen in ihrer rahmenden Funktion den Vogelgrotesken, beziehungsweise den Maskaronen im ersten und den Delphinen im zweiten Fries.

Die Verzäunung im Bereich der Obenhütte erscheint als ein einziges, nicht weiter unterteiltes Feld, das rechts und links von mächtigen halbfigurigen Tarmen begrenzt wird. Vor einem einheitlichen königsblauen Hintergrund thronen drei überlebensgroße weibliche Figuren, die jeweils etwa ein Drittel der zur Verfügung stehenden Fläche beanspruchen.[298] Sie sind mit einem bodenlangen, unter der Brust gegürteten Gewand und einem um die Schulter gelegten Mantel bekleidet, auf den ihr lang wallendes Haar herabfällt. Der Mantel der rechten Gestalt zeichnet sich durch seine außerordentliche Weite und seinen Stoffreichtum aus, während er bei den anderen Figuren nur als leichter, Cape-artiger Umhang angedeutet ist. Alle drei Figuren tragen Krone und Zepter, die Insignien der Königswürde. Sie halten aufrecht stehende Wappenschilde, welche sie als Personifikationen der Königreiche Frankreich, Großbritannien und Irland kennzeichnen: *Magna Britannia* mit dem Unionswappen[299] thront in der Mitte und ist *en face* gegeben. *Francia* mit den drei Lilien sitzt zu ihrer Rechten und *Hibernia* mit der Harfe hat zu ihrer Linken Platz genommen. Beide wenden sich *Britannia* zu und bezeugen damit deren Dominanz. Auch Einzelheiten, wie die Bügelkrone, die *Britannia* im Gegensatz zu den offenen Reifenkronen der beiden anderen Personifikationen trägt, verweisen auf ihren höheren Rang.

Die elegante Komposition der drei Figuren in einem einzigen sonst schmucklosen Feld kontrastiert durch ihre großzügige Anlage mit der übrigen Ausstattung. Daß sie nicht ausgeführt wurde, geht offenbar auf eine Entscheidung des Königs zurück. Denn in dem selben Schreiben, in dem er die ausschließliche Verwendung der Farben Gold und Schwarz am Schiff befiehlt, ordnet er an, die drei Figuren durch Badges zu ersetzen und den betreffenden Teil der Verzäunung dem benachbarten Fries entsprechend zu gliedern.[300] Weil jedoch die Königsherr-

298 Hierin zeichnet sich schon die spätere Aufteilung in drei gleich große Felder ab. Die Bekrönungen auf den Dachkappen der Seitengalerien ragen zwar nicht so hoch empor wie in der realisierten Fassung, doch das mittlere Figurenpaar beeinflußt bereits die Komposition.

299 In seiner damaligen Form bestand das Unionswappen, das 1606 von König James I eingeführt wurde und heute als Flagge unter der Bezeichnung *Union Jack* bekannt ist, nur aus der Kombination des St. Georgs-Kreuzes (stehend, rot auf weißem Grund) und des St. Andreas-Kreuzes (liegend, weiß auf blauem Grund), den Wappen der Schutzheiligen von England beziehungsweise Schottland. Das Kreuz von St. Patrick (liegend, rot auf weißem Grund), dem Patron Irlands, wurde erst 1801 in das Unionswappen aufgenommen.

300 »*Alsoe the three figures in the upper strake to be altered into badge of Carved worke answerable to the other Strake that runneth faire wth it, and to be guilt answerable to the rest.*« (Schreiben vom 23.03.1636 [d.i. 1637], S.P.Dom., Vol.350, No.70; für den Wortlaut des übrigen Textes s. S. 65, Anm. 230). Daß hier die Angabe der Schiffsseite unterbleibt, läßt auf eine übereinstimmende Gestaltung des oberen Frieses an Backbord und Steuerbord schließen.

schaft über England und Schottland jeweils durch ein eigenes Badge repräsentiert wird und zudem die Badges von England und Frankreich bereits an der Verzäunung der Hütte vorgesehen waren, mußte man beide Verzäunungsabschnitte als einheitlichen Fries neu gestalten. Das geschah, wie beschrieben, in Form einer Sequenz aus *Royal Badges* und *Royal Cyphers*.

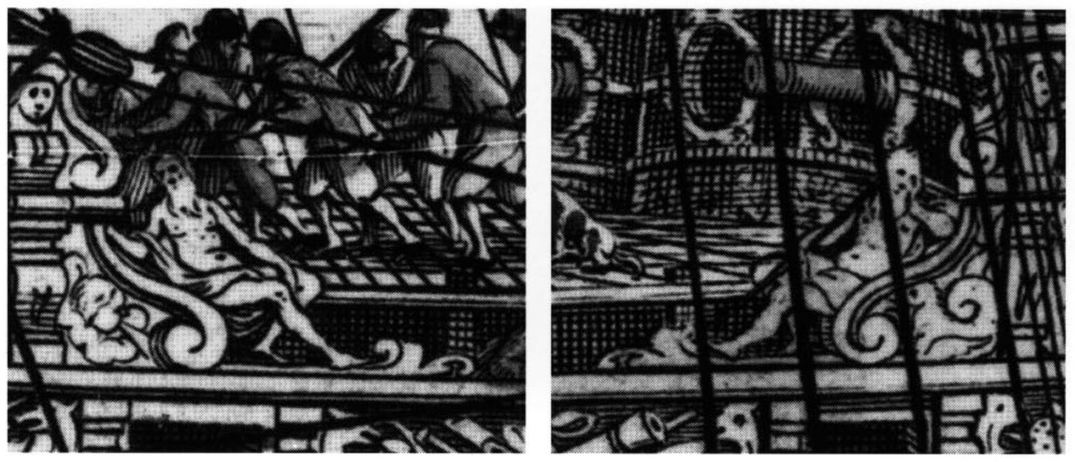


Abb. 67–68 Gillungsfiguren Äolus (links) und Neptun; Details aus Paynes Stich, Abb. 8. (NMM)

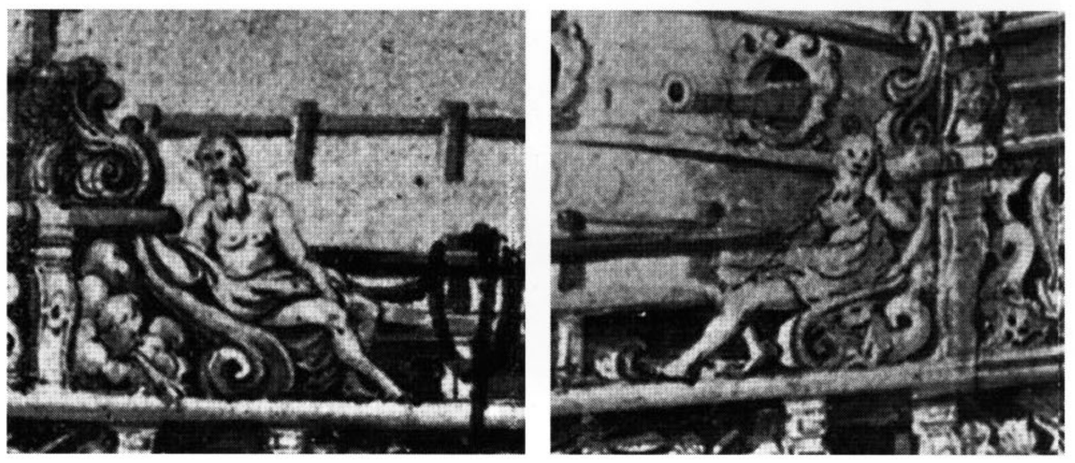


Abb. 69–70 Gillungsfiguren Äolus (links) und Neptun; Details aus der Morgan-Zeichnung, Abb. 17. (Foto aus Callender 1930, Taf. V)

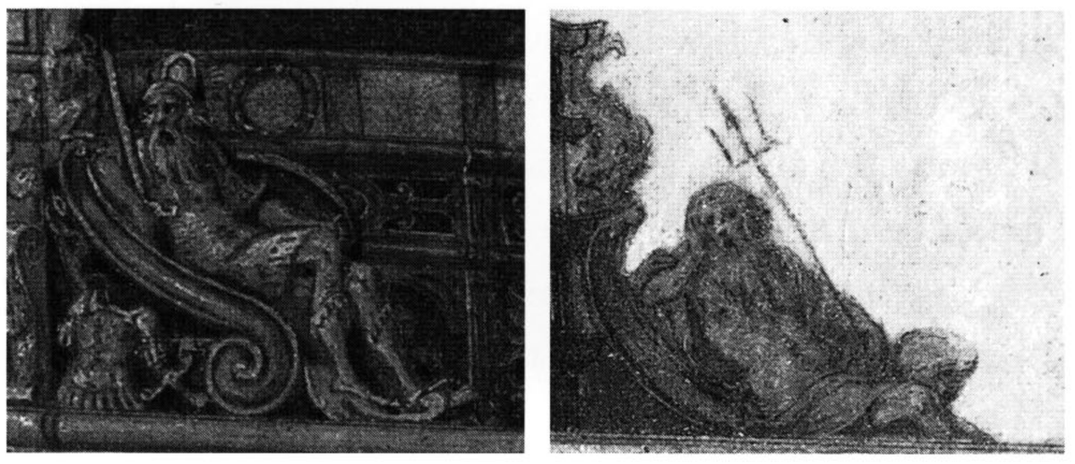


Abb. 71–72 Gillungsfiguren Mars (links) und Neptun; Details aus dem Entwurf, Abb. 6. (MFA)

2. SKULPTUREN AN EINZELNEN BAUTEILEN[301]

Die Relingen bilden den oberen Abschluß der Bordwände. Sie sind den Aufbauten entsprechend in mehrere Abschnitte unterteilt, welche sich optisch vor allem durch die vorgeblendeten roten Schanzkleider voneinander und von der Verzäunung abheben (s. Taf. I).[302] Zwischen Schandeckel und oberem Schanzkleidrand werden die Relingen auf jeder Seite von sechs kreisrunden Stückpforten durchbrochen. Zwei Pforten liegen auf der Back, drei auf dem Halbdeck und eine auf dem Quarterdeck. Die Pfortenränder tragen Kränze mit Schnitzereien aus Knorpelwerk.

Auf dem Bostoner Entwurf sind nur drei runde Pforten pro Seite vorgesehen (Taf. II). Sie sind mit Perlkränzen statt mit Knorpelwerk umgeben, und ihr Durchmesser bleibt deutlich hinter der ausgeführten Fassung zurück, so daß sie zwar teilweise in den Schandeckel, nicht aber in das Schanzkleid einschneiden. Die geringere Stückzahl erklärt sich aus dem ursprünglichen Plan, das Schiff nur mit neunzig Geschützen zu bewaffnen.

Jeder Relingsabschnitt wird an den Enden von Tarmen begrenzt, die zugleich die ›Eckpfosten‹ eines jeden Aufbaues markieren (Abb. 44, 45 und Tafeln). Ihr figürlicher Anteil beschränkt sich in den meisten Fällen auf einen Kopf, der aus dem daruntergelegenen Pilaster emporzuwachsen scheint. Doch das sparsame Bildwerk reicht aus, um die an diesen Kardinalpunkten plazierten Relingsstützen oder Stieper aus der Menge der vertikalen Gliederungselemente hervorzuheben und somit ihre lagebedingte Sonderstellung zu kennzeichnen. Nur die mächtigen Ecktarmen der Obenhütte sind aufwendiger gestaltet, da sie in den Hüttenfries hinabreichen. Der Bostoner Entwurf stimmt hierin mit den späteren Bildquellen überein.

Unmittelbar neben den Ecktarmen befinden sich die sogenannten *hancing pieces*. Es handelt sich um vollplastische Schnitzereien, die jeweils den Höhenunterschied zwischen zwei benachbarten Relingsabschnitten überbrücken und auf diese Weise den Versprung im Relingsverlauf mildern.[303] Das Grundmotiv besteht jeweils aus

301 Hinsichtlich der Art der Bauteile und des Charakters der Skulpturen gilt das Gleiche, was bereits in dem entsprechenden Abschnitt zum Figurenschmuck des Galions gesagt wurde. (Vgl. S. 73f.).

302 Im allgemeinen bestanden die Schanzkleider aus rotem Tuch, das sowohl zur Verblendung als auch zur Zierde an die Relingsleisten angenäht wurde. (Vgl. Smith 1627, 59-60). Daß auch auf der SOVEREIGN die Schanzkleider rot waren, ist dem kolorierten Stich von John Payne zu entnehmen. Ob sie allerdings aus Tuch bestanden oder vielleicht wegen der einschneidenden Stückpforten eher aus dünnen Planken, bleibt fraglich. Nach dem ersten Umbau des Schiffes 1651/52 wurden jedenfalls solche aus Tuch geführt (vgl. Hayward 1655, 35).

303 In ihrer Funktion entsprechen die *hancing pieces* den Seitengillungen oder ›Gillungen an der Verzäunung‹, wie sie im niederländischen und auch im deutschen Schiffbau üblich waren. Doch wäre es nicht korrekt, die beiden Begriffe ohne weiteres gleichzusetzen. Denn die *hancing pieces* bilden in der Regel keine

einer oder mehreren Voluten, die je nach dem anstehenden Niveauunterschied mehr oder weniger aufwendig gestaltet und mit figürlichen Darstellungen bereichert sind. Während zwischen den Relingen auf der Kampanje und denen des Quarterdecks eine in Rankenwerk auslaufende Volutenspange vermittelt, führt vom Quarterdeck eine mehrteilige Volutenkombination mit zoomorphen, an Vogelköpfe erinnernden Formen zur Reling des Halbdecks, beziehungsweise des darüber liegenden Grätingdecks hinab (Abb. 83 und 86, S. 106 und 107). Der Bostoner Entwurf verzichtet auf *hancing pieces* an diesen Stellen, zeigt aber nur wenig darunter, zwischen Schandeckel und Schanzkleid, jeweils einen sich windenden Delphin mit mächtigem Schopf und einer langen, schnabelartig vorgezogenen Schnauze (Abb. 51 und 66, S. 87 und 95).

Weit aufwendiger sind die *hances* in der Kuhl geschmückt (Abb. 67-70). Ihre wegen des angrenzenden Tierkreisfrieses mehr als doppelt so große Höhe erfordert eine zweistufige Gliederung. Vom Schandeckel der Kuhl zieht sich jeweils eine mächtige gekehlte Volute zum Schandeckel der Schanz, respektive der Back empor, von wo aus eine kleinere, vegetabil gestaltete Volutenspange den Anschluß an die Relingen herstellt. Auf jeder der ausladenden Gillungsvoluten sitzt eine etwa lebensgroße, vollplastisch gearbeitete Figur. Thomas Heywood schreibt zu diesen Skulpturen:

> *Upon the Hances of the waste are foure Figures with their severall properties:* Iupiter *riding upon his* Eagle, *with his* Trisulk (*from which hee darteth* Thunder) *in his hand:* Mars *with his* Sword *and* Target, *a* Foxe *being his Embleme:* Neptune *with his* Seahorse, Dolphin, *and* Trident: *and lastly* Æolus *upon a* Camelion, *(a beast that liveth onely by the Ayre) with the foure* Windes, *his Ministers or Agents.*[304]

Wie man auf Paynes Stich und auf der Morgan-Zeichnung erkennen kann, nehmen die Personifikationen von Neptun und Äolus die beiden Plätze an Backbord ein. Sie sind als alte bärtige Männer dargestellt, die sich gegen die gekehlte obere Partie der Voluten lehnen und ihr Gesicht nach außenbords wenden. Die Füße haben sie auf den Schandeckel der Kuhl gesetzt. Ihre Kleidung beschränkt sich auf ein großes Tuch, das den Unterleib bedeckt und dessen Endstück in der Beuge des einen, auf die Volute gestützten Armes ruht.

Unterhalb der Figuren, in den Zwickelfeldern zwischen Volute und Ecktarme, erscheinen zwei der von Heywood genannten Attribute im Relief. An der Achterkante der Back sieht man die aus Wolken blasenden Winde des Äolus, während das Neptun zugeordnete Seepferd seinen Platz im Gillungsfeld der Schanz erhält.[305] Der lange Stab, den der Meeresgott gegen seine rechte Schulter gelegt hat, darf wohl als sein Dreizack gedeutet werden, auch wenn das obere Ende nicht klar zu erkennen ist. Die übrigen Attribute, das Chamäleon[306] und der Delphin, fehlen bei Payne und auf der Morgan-Zeichnung. Vermutlich waren sie jeweils oberhalb der Figuren anstelle der kleineren Volutenspangen angebracht. So zeigt es jedenfalls der Bostoner Entwurf bei der Figur des Neptun (Abb. 72). Auch der Dreizack hebt sich dort gut vor dem hellen Hintergrund ab.

Im übrigen stimmt die Darstellung auf der Entwurfszeichnung – abgesehen von der spiegelbildlichen Wiedergabe[307] – recht genau mit den beiden anderen Bildquellen überein. Zieht man außerdem in Betracht, daß Payne den Skulpturenschmuck insgesamt simplifiziert darstellt, ist es durchaus denkbar, daß er das Chamäleon und den Delphin der Einfachheit halber durch Volutenspangen ersetzte. Van de Velde, der sonst im allgemeinen detaillierter zeichnet, folgt in diesem Fall Paynes Stich.

Um ein Bild von den beiden an Steuerbord plazierten Gottheiten zu gewinnen, kann außer Heywoods *True Description* nur der Bostoner Entwurf weiterhelfen. Demzufolge erscheint Mars auf der Gillungsvolute der Schanz (Abb. 71). Seine Haltung entspricht den Figuren auf der Backbordseite. Er trägt ein knielanges, an ein Kettenhemd erinnerndes Kleidungsstück, einen Helm und Beinschienen. In der Rechten hält er sein Schwert und

Kehlung (= Gillung) an der Reling oder der Verzäunung, solange Tarmen für einen rechtwinkligen Versprung (engl: *hance*) dieser Bauteile sorgen. Bei der SOVEREIGN OF THE SEAS kann man folglich nur in der Kuhl und – mit Einschränkungen – am Galion von Seitengillungen sprechen und verwendet im übrigen besser den englischen Ausdruck *hancing piece*.

304 Heywood 1637, 41.

305 Unter einem Seepferd (Hippokamp) versteht man nach der antiken Mythologie ein Mischwesen, dessen vordere Hälfte aus einem Pferd und dessen hintere Hälfte aus einem überdimensionalen Fischschwanz besteht. Als Äquivalent zum auf dem Lande lebenden Pferd wird es traditionell Neptun (Poseidon) zugeordnet. (Vgl. RML I, 2673-2677).

306 Der von Heywood erwähnte und im 17. Jahrhundert noch weit verbreitete Glaube, daß das Chamäleon sich von Luft ernähre, geht auf Plinius den Älteren zurück (Naturalis Historia VIII, 51). Auch Cesare Ripa nennt dieses Tier in seiner Iconologia als Sinnbild der Luft (Ripa 1603, 121.123).

307 Dies dient offenbar dazu, die Figur trotz der Steuerbordansicht des Entwurfs von vorn zeigen zu können.

in der Linken einen Rundschild – eben die Waffen, welche auch Heywood als seine Attribute nennt. Im Zwickelfeld der Gillung sind ein antiker Brustpanzer und ein Säbel dargestellt. Oberhalb der Gillungsvolute erkennt man anstelle der Volutenspange wiederum ein Tier. Es läßt sich zwar nicht sicher identifizieren, könnte aber der von Heywood erwähnte Fuchs sein, dessen sprichwörtliche Schläue zum Sinnbild der Kriegslist wurde.[308]



Abb. 73 Gillungsfigur Herkules; Detail aus dem Entwurf, Abb. 6. (MFA)

Für die vierte der von Heywood genannten Gottheiten, den Göttervater Jupiter mit Donnerkeil und Adler, bleibt bei dieser Verteilung der Platz auf der Gillung an Steuerbord vorn. Dort aber zeigt die Entwurfszeichnung statt dessen den antiken Helden Herkules (Abb. 73). Bekleidet mit dem Fell des Nemäischen Löwen, dessen Schädel ihm als Kopfbedeckung dient, lehnt sich der Heros in der gleichen lässigen Haltung zurück wie die Götter es tun. Mit der Rechten umfaßt er seine Keule, und mit der Linken greift er den Schwanz eines der von ihm bezwungenen vielköpfigen Ungeheuer, das sich im Zwickelfeld unterhalb der Gillungsvolute wie ein ›verschrecktes Hündchen‹ duckt. Wahrscheinlich soll es den Höllenhund Kerberos vorstellen, den Herkules aus der Unterwelt holte, um die letzte seiner zwölf kanonischen Arbeiten zu vollbringen.

Hinter ihm am Relingsende der Back erscheint ein kleines vierfüßiges Tier, das – ähnlich wie im Falle des Mars – wegen der kleinformatigen Wiedergabe nicht eindeutig bestimmt werden kann. Doch der hundeähnliche Kopf und die schlangenartigen Auswüchse an Rücken und Schwanz des Wesens lassen vermuten, daß die Hydra von Lerna gemeint ist, ein anderes aus der Reihe der Monster, die Herkules überwältigte.[309]

Vorn an der Back dienen zwei Drücker den weit ausladenden Kranbalken als Konsolen. Sie setzen die abschließenden Akzente an den beiden Seiten des Schotts. Die Figuren erscheinen in der Gestalt gehörnter, bocksfüßiger Satyrn oder Teufel, die sich unter der Last der Kranbalken krümmen. Die Kranbalken selbst liegen auf dem Ohrspant[310] und ragen diagonal zur Längsschiffsrichtung aus dem Schott hervor (s. Abb. 75, 76; S. 101f.).

Nach Paynes Darstellung tragen sie als einzige Dekoration eine Schlange, die, vom Rahholz an der Bordwand kommend, auf der Außenseite der Balken entlangkriecht. Die Morgan-Zeichnung und der Bostoner Entwurf zeigen dagegen Beschlagwerkornamentik an den Kranbalken. Auf dem Entwurf erkennt man außerdem an der Stirnfläche der Balken einen Maskaron im Hochrelief und an der Außenseite eine aufgemalte Katze, die in einem Beschlagwerkmedaillon lauert. Damit soll wohl auf den Kranbalken selbst angespielt werden, der im Englischen *»cat«* oder auch *»cathead«* heißt (s. Abb. 77, S. 103).

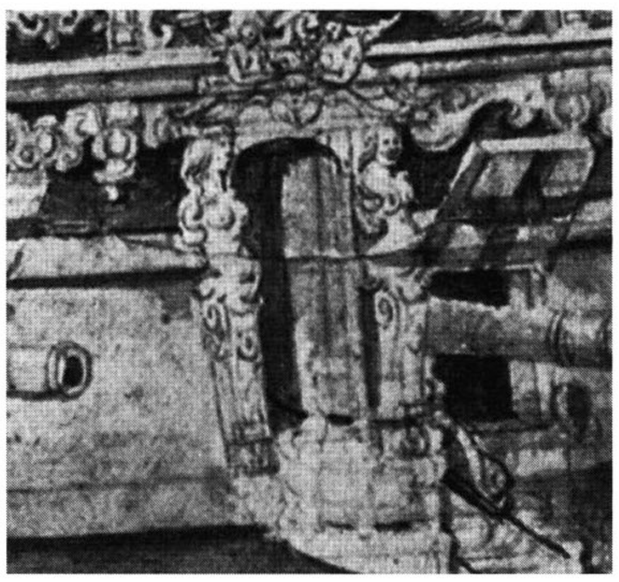


Abb. 74 Die Fallreepspforte; Ausschnitt aus der Morgan-Zeichnung, Abb. 17. (Foto aus Callender 1930, Taf. V)

Zu den skulpierten Bauteilen mit besonderen Funktionen gehört auch die Fallreepspforte.[311] Von den älteren, hier interessierenden Bildquellen zeigt nur die Morgan-Zeichnung diese Einrichtung (Abb. 74). Daß die Pforte auf Paynes Stich fehlt, obwohl der Künstler sonst alle auffälligen Merkmale des Schiffes darstellt und auch die Spiegelbildlichkeit des Druckes berücksichtigt, scheint daran zu liegen, daß sie wohl erst im März 1638 eingebaut wurde, als der Stich weit fortgeschritten oder sogar schon fertig war.[312] Um eine Veränderung späterer

308 Vgl. dazu Ripa 1603, 29 (s.v. Astutia). Schon Äsop spricht von der Listigkeit des Fuchses.

309 Es wäre aber auch möglich, daß es sich bei dem Fabelwesen im Zwickelfeld um die Lernäische Hydra handelt und am Relingsende Kerberos erscheint, denn die überlieferten Beschreibungen der beiden Ungeheuer ähneln sich sehr. Nicht ohne Grund führt Hesiod sie in seiner Theogonie als Geschwisterpaar auf. (Vgl. RML II,1; 1119-1135 sowie Kerényi 1983, II, 118.145).

310 Das Ohrspant bildet gewissermaßen die vorderen ›Eckpfosten‹ der Back.

311 Fallreepspforten (engl: *entry ports*) sind vor der Restauration (1660) selten und ausschließlich auf besonders großen und reich ausgestatteten Schiffen nachweisbar. Bis ins letzte Viertel des 17. Jahrhunderts baute man jeweils nur eine derartige Pforte ein, die stets auf der Backbordseite lag.

312 Vgl. S. 23 und S. 43/46.

Zeit, die einem der Umbauten zuzuschreiben wäre, kann es sich jedenfalls kaum handeln.[313]

Die Pforte befindet sich auf dem mittleren Batteriedeck direkt vor den Großrüsten, also an der Stelle, die später dafür allgemein üblich werden sollte. Die Tür wird von zwei beinahe ›geschoßhohen‹ halbfigurigen Tarmen flankiert. Die linke Figur trägt einen weiblichen und die rechte einen männlichen (?) Kopf, doch beide besitzen einen ausgeprägten Busen. Über dem flachen Türbogen schließt die Pforte mit einem geschweiften Ziergiebel ab, dessen vollplastisch gearbeitete, üppige Bekrönung bis in den Bereich des Trophäenfrieses emporragt: Man erkennt zwei geflügelte Figuren, welche rechts und links auf den Giebelschrägen ruhen. Sie halten gemeinsam eine Bügelkrone über einen runden, radial segmentierten Gegenstand, der im Zentrum des Giebelfeldes erscheint. Worum es sich dabei handelt, ist auf der Zeichnung nicht sicher auszumachen. Callender glaubte, hierin die Büste des Königs zu erkennen.[314] Eher dürfte jedoch ein heraldisches Emblem, etwa die Rose von England oder das vom Hosenband umschlossene Königswappen gemeint sein. Denkbar wäre auch eine Kartusche mit dem Herrschermonogramm, zumal Heywood schreibt, daß solche Kartuschen – von Engeln gehalten – an den Bordwänden angebracht seien.[315]

Vor der Fallreepspforte befindet sich ein kleines Podest, von dem eine Gangway zum Wasser hinabführt.[316] Sie ist mit gedrechselten oder sogar figürlich gestalteten Relingsstützen versehen und schließt am unteren Ende mit einem ornamental verzierten Türchen zwischen vorschwingenden Seitenwangen ab (vgl. Taf. III).

Schließlich gehören auch die Großhalsklampen[317] in die Reihe der Bauteile, welche im 17. Jahrhundert üblicherweise figürlich gestaltet wurden. Doch keine der älteren Quellen zeigt solcherart hervorgehobene Halsklampen an der SOVEREIGN. Dagegen erkennt man auf der nach dem Umbau 1659/60 entstandenen Rotterdamer Van de Velde-Zeichnung eine von zwei reich geschnitzten Halsklampen in der oberen Batterie zwischen der dritten und der vierten Stückpforte (s. Abb. 20, S. 52).[318] Weil diese Konstruktionsteile damals segeltechnisch unverzichtbar waren, wird wohl von Anfang an ein Paar am Schiff angebracht gewesen sein, wenn auch in schlichter, unauffälliger Ausführung. Vermutlich diente im Bereich der Kuhl je einer der die Stückpforten flankierenden Pilaster diesem Zweck. Eine solche Möglichkeit kommt den historischen Tatsachen sicherlich näher als Paynes Darstellung, auf der die Großhalsen hinter dem Schandeckel in der Kuhl verschwinden.

DIE SCHOTTEN

1. ALLGEMEINER AUFBAU

Querschiffs werden die Aufbauten jeweils von einem Schott begrenzt, welches ihnen als fassadenartige Front dient (s. Taf. I und III). Die Back besitzt zwei Schotten, von denen das hintere, das sogenannte Henneschott, zur Kuhl zeigt, während das vordere Schott den Aufbau zum Galion hin abschließt. Dieses Frontschott, das hinsichtlich Konstruktion und Ausstattung eine Sonderstellung einnimmt, ist auf den zeitgenössischen Darstellungen verhältnismäßig gut dokumentiert. Von den übrigen Schotten erkennt man dagegen nur mehr oder weniger große Teilstücke. Das liegt in erster Linie an baulichen Gegebenheiten sowie am Blickwinkel, den die Künstler jeweils für ihr Schiffsporträt wählten. Die sichtbaren Partien sind zudem überwiegend summarisch wiedergegeben, ohne Einzelheiten zu zeigen. Daher muß die Beschreibung der Schotten unvollständig bleiben. Namentlich über ihren Skulpturenschmuck läßt sich nur wenig sagen, solange nicht neues Quellenmaterial Informationen dazu liefert.

313 Dagegen sprechen nicht nur verschiedene Baumerkmale, welche die Morgan-Zeichnung vor 1651 datieren (vgl. S. 47.), sondern auch die Tatsache, daß bereits die PRINCE ROYAL von 1610 eine solche Einrichtung besaß.

314 Callender 1930, 6.

315 »also their two sacred Majesties Badges of *Honour, Armes, Eschutchions, &c.* with severall *Angels* holding their Letters in Compartements:« (Heywood 1637, 45).

316 Diese Vorrichtung ermöglicht ein bequemes An- und Vonbordgehen, wird jedoch nur zeitweilig angebracht, wenn das Schiff vor Anker liegt. Normalerweise benutzt man statt dessen die auf die Außenhaut genagelten Treppklampen, die in der Zeichnung unterhalb der Gangway schwach angedeutet sind.

317 Die Halsklampen (engl: *chesstrees*) dienten an Steuerbord und Backbord jeweils als Umlenkstellen für die Großhalsen (Leinen zur Bedienung des Großsegels). Bei der Fock benutzte man zum gleichen Zweck die unter dem Galionsscheg angebrachte Fockhalsklampe. (Vgl. S. 74).

318 Vgl. dazu auch S. 53.

Zunächst soll hier der Aufbau der Schotten allgemein beschrieben werden. Anschließend kommt – soweit die Quellen das zulassen – ihre jeweilige Ausstattung zur Sprache. Die Schotten sind durchgehend achsensymmetrisch zur Mittschiffslinie gegliedert. An Schanz und Hütte bestehen sie anscheinend aus einem geraden, zurückspringenden Mittelteil und zwei schmaleren, konvex gekrümmten Seitenpartien, die in Höhe der Ecktarmen auf die Verzäunung treffen.[319] Auch beim Henneschott, das auf allen drei Bildquellen wegen des Blickwinkels verdeckt ist, darf man diese Gestalt voraussetzen.[320] Die Obenhütte zeigt dagegen ein Schott mit gerade durchlaufender Front, wie es im übrigen der Bostoner Entwurf für jeden der hinteren Aufbauten vorsieht.

Alle Schotten tragen eine Reling, auch *Bogen* genannt, deren Gliederung den Relingen an der Verzäunung entspricht. Mit ihnen zusammen bilden sie dreiseitig umlaufende Bande, welche die Decks der Aufbauten jeweils gurtartig umschließen.[321] Da über dem Backdeck, über der Kuhl und über dem Halbdeck jeweils noch ein Grätingdeck montiert ist, sind die Relingen dort über das Schanzkleid hinaus erhöht, während die angrenzenden Schotten beinahe vollständig unter den großflächigen Rosten verschwinden.[322]

An der Schanz und der Back erhalten statt dessen die Relingen den Charakter von Schotten, da sie den Niveauunterschied zwischen den Grätingdecks überbrücken. Diese Relingen hat man dementsprechend – allerdings wohl erst nachträglich – durch Beplankung der noch offenen Partien geschlossen, so daß sie tatsächlich als Teil der Schotten erscheinen. Auf der Morgan-Zeichnung ist das gut zu sehen. Payne dagegen zeigt die wohl ursprüngliche Ausführung mit noch offenen Relingen (s. Taf. I und III).

2. DAS FRONTSCHOTT DER BACK

Das vordere Schott oder ›*Schild*‹ der Back bildet die fassadenartige Front der Aufbauten. Sowohl der Bostoner Entwurf (Abb. 77) als auch John Paynes Stich (Abb. 76) lassen erkennen, daß sich das Schott nach vorn hin vorwölbt, also im Grundriß – anders als allgemein üblich – einen deutlich erkennbaren Kreisbogen beschreibt.[323] Die Morgan-Zeichnung zeigt die Wölbung in weniger ausgeprägter Form (Abb. 75). Das Schott besteht aus einer niedrigen Sockelzone und einer geschoßhohen, reich gegliederten Hauptzone. Der sogenannte ›*Bogen*‹ schließt es in der Art einer Attika ab. Diese horizontale Gliederung knüpft – wie erwähnt – an diejenige der seitlichen Bordwände an und bindet sie zu einem geschlossenen Baukomplex zusammen.

Sechs etwa lebensgroße vollplastische Standfiguren gliedern die Hauptzone in der Vertikalen. Sie sind flachen Pilastern vorgestellt und alternieren mit vier runden, von Rollwerkkartuschen gerahmten Geschützpforten in hochrechteckigen Wandfeldern.[324] Das mittlere dieser Felder wird fast vollständig von einer zum Galion führenden Tür eingenommen. Die Gliederung der Sockelzone entspricht in ihren Vor- und Rücksprüngen der Struktur der Hauptzone. Kräftige Wandvorlagen in Gestalt von Akanthusvoluten dienen den großen Standfiguren als Postamente. Sie wechseln mit kassetten-

319 Die definitive Formgebung der Schotten ist weder auf Paynes Stich noch auf der Morgan-Zeichnung eindeutig zu erkennen. Während der Verlauf der horizontalen Leisten konkav einschwingende Seitenpartien anzuzeigen scheint, sprechen die Schattierungen wie auch die Lage der Stückpforten in den Schotten für eine konvexe Biegung dieser Bauteile. Daß eher letzteres zutrifft, legt neben der Plazierung der Geschütze in der Kuhl bzw. auf dem Halbdeck vor allem die für das spätere 17. Jahrhundert nachgewiesene Baupraxis bei der britischen Marine nahe.

320 Zahlreiche Schiffsdarstellungen des 17. Jahrhunderts (insbesondere Modelle) belegen eine analoge Ausbildung der beiden Schotten, die die Kuhl begrenzen.

321 So erwecken die Aufbauten trotz ihrer Einbindung in den Gesamtkomplex des Rumpfes den Eindruck einer gewissen blockhaften Eigenständigkeit, die an die hochragenden Kastelle spätmittelalterlicher Großschiffe erinnert.

322 Der Bostoner Entwurf sieht noch keine Grätingdecks vor, und dementsprechend schließen dort die Relingen überall mit dem Schanzkleid ab (s. Taf. II).

323 Diese auffallende Bauweise ist auch bei der PRINCE ROYAL (1610), der DEFIANCE (nach ihrem Umbau 1615), der ST. ANDREW (1622) und an dem kleinen Schiffsmodell aus dem frühen 17. Jahrhundert im Ashmolean Museum, Oxford, (Cat. No. 3758) zu beobachten. In abgewandelter Form erscheint sie darüber hinaus an dem vermutlich aus den späten 50er Jahren stammenden Konstruktionsmodell (Admiralty-Model) eines Dreideckers von der Hand des Schiffbaumeisters Francis Shelton, der 1659 nach Schweden emigrierte (heute im Marinemuseum, Stockholm). Im *Mariner's Mirror*, dem Publikationsorgan der Society for Nautical Research, wurden seinerzeit der mögliche Ursprung und die Verbreitung dieser Bauart des Frontschotts diskutiert. Vgl. Nance 1913, Anderson 1933 sowie Nance 1938.

324 Van de Velde zeichnet in Abweichung von Paynes Stich und dem Bostoner Entwurf *sechs* Felder mit runden Stückpforten (vgl. Abb. 75). Die beiden zusätzlichen Stückpforten, die keine Geschützrohre zeigen, befinden sich jeweils zwischen der äußeren Figur und dem Drücker des Kranbalkens. Diese Partien werden sowohl bei Payne als auch auf dem Bostoner Entwurf wegen des mehr seitlichen Blickwinkels von dem Drücker verdeckt, so daß ein unmittelbarer Vergleich nicht möglich ist. Doch nach der Position der jeweils äußeren Standfigur, wie sie der Entwurf und der Stich angeben, muß das betreffende Wandfeld, wenn überhaupt eines vorhanden war, so schmal gewesen sein, daß es zwar den herausragenden Kranbalken, nicht aber eine Stückpforte hätte aufnehmen können. Für einen Fehler auf der Morgan-Zeichnung sprechen im übrigen auch die Rotterdamer Van de Velde Zeichnung (Abb. 20, S. 52) sowie die Bemerkung Heywoods, das Schiff trage zehn Jagdgeschütze im Vorschiff (Heywood 1637, 46).

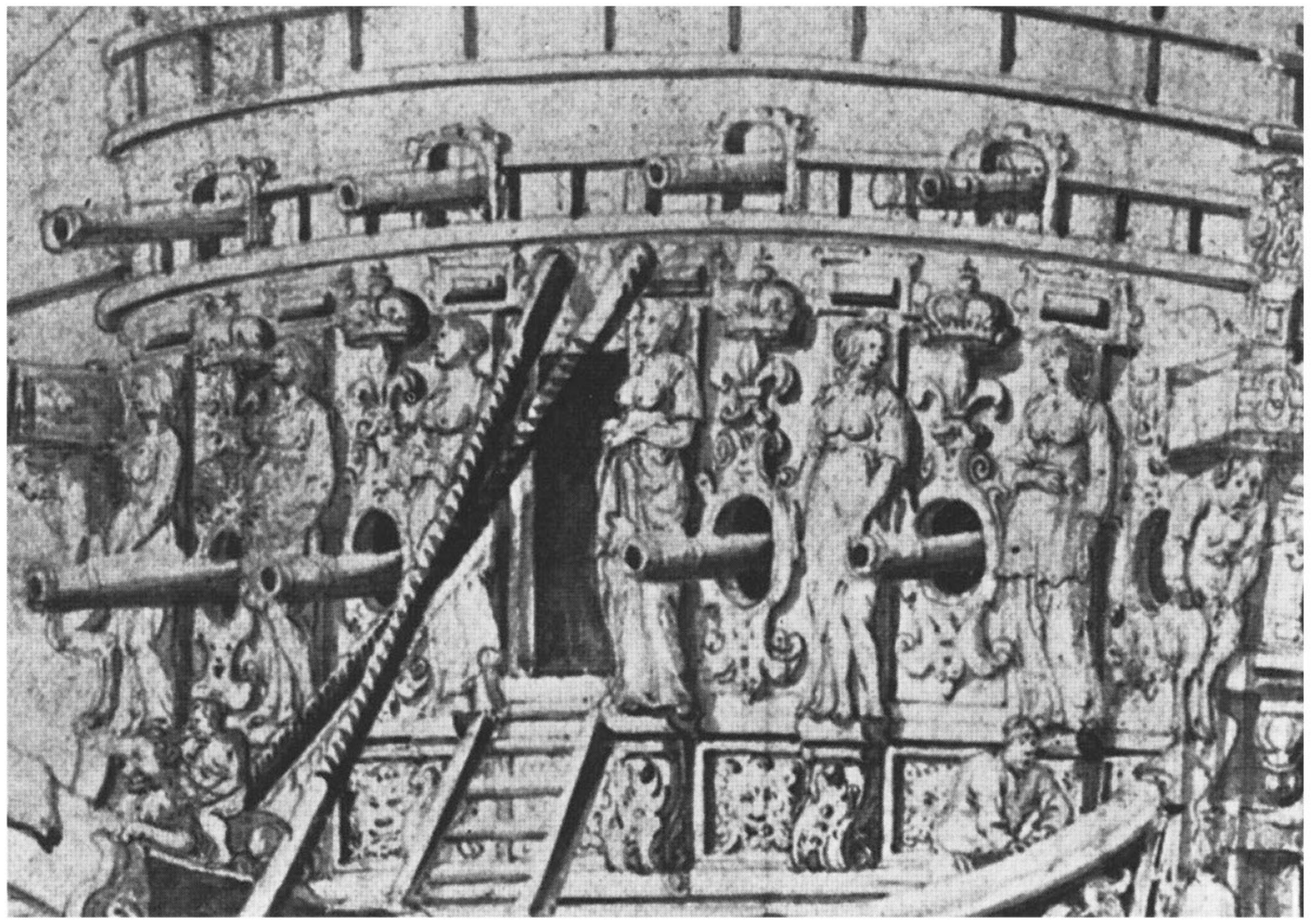


Abb. 75 Das Frontschott der Back; Detail aus der Morgan-Zeichnung, Abb. 17. (Foto aus Callender 1930, Taf. V)

förmigen Feldern, in denen groteske Löwenmaskarone sitzen.[325] Ein ausgeprägtes, mit den Postamenten verkröpftes Sockelgesims bildet den Übergang zur Hauptzone.

Bei den lebensgroßen Standfiguren handelt es sich um sechs weibliche Gestalten. Sie tragen bodenlange antikische Gewänder, die jeweils die Brüste freilassen. Heywood schreibt über diese Figuren:

> On the Bulk-head right forward, stand six severall Statues in sundry postures, their Figures representing *Consilium*, that is, Counsell: *Cura*, that is, Care: *Conamen*, that is, Industry, and unanimous indeavour in one compartment: *Counsell* holding in her hand *a closed or folded Scrole; Care* a Seacompasse; *Conamen*, or *Industry*, a Lint-stock fired. Vpon the other, to correspond with the former, *Vis*, which imp-lyeth *force*, or *strength*; handing a Sword. *Virtus*, or *Vertue*, a sphearicall Globe: and *Victoria*, or *Victory*, a wreath of *Lawrell*.[326]

Liest man die Reihe der Figuren von links nach rechts, so müßten die drei von Heywood zuerst genannten Personifikationen (Consilium, Cura und Conamen) an der Steuerbordseite des Schotts und die drei zuletzt genannten (Vis, Virtus und Victoria) an der Backbordseite plaziert sein. Ihre Namen waren vermutlich auf querrechteckigen, von Beschlagwerk gerahmten ›Tabulae‹ oder Kartuschen angebracht, die über den Köpfen der Statuen erscheinen und den Pilastern das Kapitell ersetzen. Jedenfalls spricht die leicht hervortretende Oberfläche der Tafeln mit ihren diamantähnlich gebrochenen Kanten für einen solchen Zweck, auch wenn auf keiner der Darstellungen eine Beschriftung angegeben ist.

Von den Attributen der sechs Figuren lassen sich leider nicht mehr als zwei sicher identifizieren. Diese stimmen allerdings mit Heywoods Beschreibung überein. Auf der Morgan-Zeichnung hält *Cura*, die mittlere Gestalt der Steuerbordgruppe, den erwähnten Kompass mit beiden Händen vor ihren Schoß, so daß die Windrose dem Betrachter entgegensteht. Auf Paynes Stich, wo diese Partie wegen des seitlichen Blickwinkels hinter der Rundung des Schotts verschwindet, gibt sich die mittlere Figur der Backbordgruppe durch ihre Himmelskugel als *Virtus* zu erkennen.[327] Sie trägt die Sphaira in der angewinkelten Rechten, während man in ihrer linken Hand einen flachen, rechteckigen Gegenstand ausmachen kann, der vermutlich ein Buch vorstellen soll. Bei Van de Velde scheinen diese Attribute vertauscht zu sein. Er zeigt nämlich den buchähnlichen Gegenstand in der herabhängenden Rechten, während die Linke offen-

325 Diese Ausführung der Sockelzone ist nur auf der Morgan-Zeichnung deutlich zu erkennen. Auf Paynes Stich lugt zwischen Seeleuten, die den größten Teil der betreffenden Partie verdecken, nurmehr die schemenhafte Andeutung eines Maskarons hervor. Der Bostoner Entwurf zeigt Rollwerkkartuschen mit dem St. Georgs- bzw. St. Andreaskreuz (für England bzw. Schottland) anstelle der Löwenmaskarone. Die Postamente tragen noch keinen Akanthusschmuck.

326 Heywood 1637, 40.

327 Die Deutung des *»sphearicall Globe«* als Himmelsglobus (bzw. Armillarsphaira) hängt mit der spezifischen Rolle der *Virtus* zusammen. Näheres dazu im Interpretationsteil (S. 203, Anm. 752).

bar ein kugeliges Objekt greift, das allerdings fast ganz von einem der Geschützrohre verdeckt wird.

Von den Kennzeichen der übrigen Personifikationen sind die meisten ebenfalls durch verschiedene Ausrüstungsteile dem Blick entzogen. So bleibt zum Beispiel auf der Zeichnung die Schriftrolle der *Consilium*-Figur hinter einem weiteren Geschützrohr und der brennende Luntenstock von *Conamen* größtenteils hinter dem Kragen des Großstags verborgen. Nur sein oberes Ende, das gegen die linke Schulter der Figur lehnt, ragt eben noch hervor. *Vis* scheint ihr Schwert rechts neben sich auf den Boden aufzustützen, so daß es von der Backbordseite her nicht zu sehen ist. Vom Lorbeerkranz der *Victoria* läßt sich zumindest andeutungsweise etwas erkennen. Van de Velde hat ihn offenbar mit sehr feinen (Bleistift?-) Strichen in der herabhängenden linken Hand der Figur skizziert. Auf dem Kupferstich aber ragt kaum mehr als der äußere Rand des Kranzes hinter dem Drücker des Kranbalkens hervor.

Wenn sich also nicht alle von Heywood genannten Attribute bei Payne und Van de Velde re-identifizieren lassen, so stehen die Bildquellen doch auch nicht im Widerspruch zur Beschreibung des Dichters.

Anders verhält es sich mit dem Bostoner Entwurf (Abb. 77). Er zeigt zwar ebenfalls weibliche Statuen, doch sind die Figuren etwas kleiner und unterscheiden sich durch ihre hochgeschlossene Kleidung sowie vor allem durch ihre Attribute von der ausgeführten Fassung. Ursprünglich war also offenbar eine abweichende Sequenz geplant. Was sie im einzelnen darstellte, kann man nur vermuten, denn die Attribute der drei sichtbaren Statuen sind nur undeutlich zu erkennen. Die erste, halb hinter dem Drücker des Kranbalkens verborgene Figur scheint einen großen Strauß aus Kornähren oder Blumen zu halten. Die Zweite trägt statt des Kompasses ein Zepter in der erhobenen Linken. Und die Dritte, die den Platz neben der Tür in der Mitte des Schotts einnimmt, zeigt einen länglichen, vielgliedrigen Gegenstand (vermutlich Zaumzeug) in der gesenkten linken Hand sowie ein rundliches Objekt (ein Gefäß?) in der erhobenen Rechten. Solche Attribute würden auf Fürstentugenden (Ubertas / Majestas / Temperantia) und damit auf glückliche Königsherrschaft hinweisen. Da sie jedoch nicht eindeutig auszumachen sind, bleiben derartige Überlegungen mehr oder weniger spekulativ.

Doch zurück zur ausgeführten Version des Schotts: Die

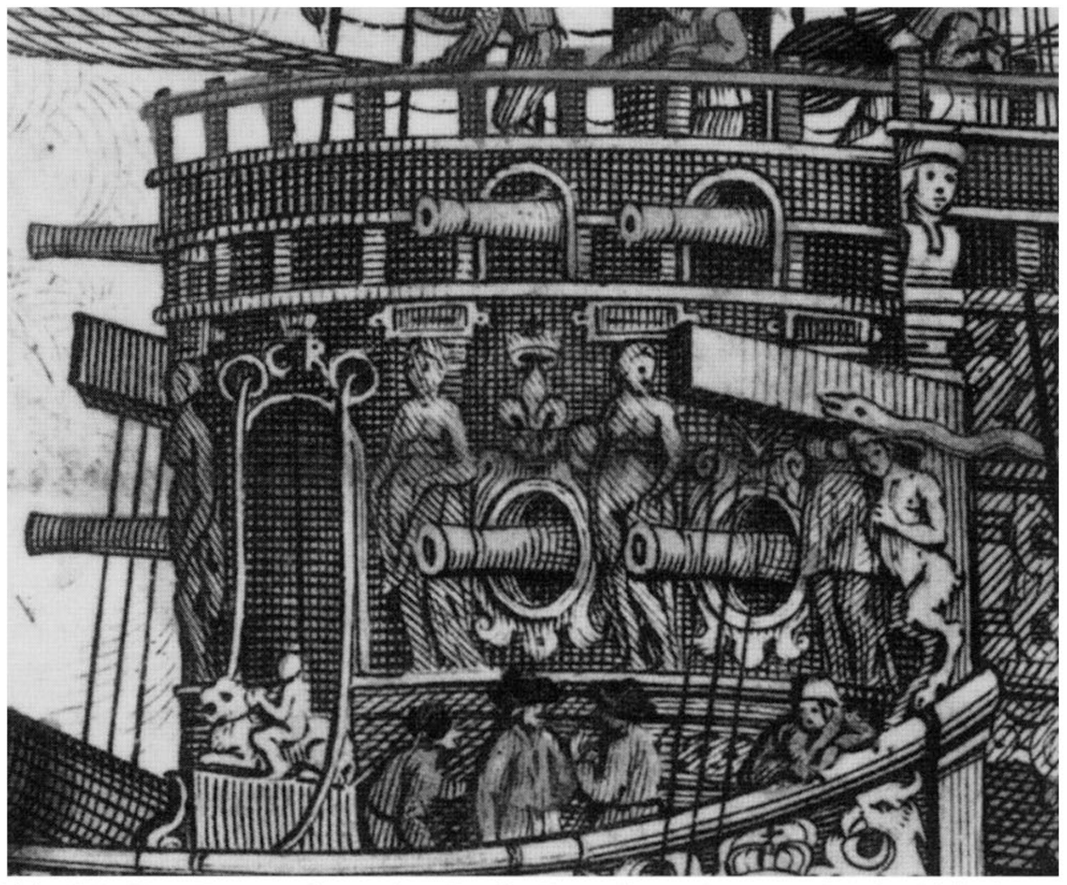


Abb. 76 Das Frontschott der Back; Detail aus Paynes Stich, Abb. 8. (NMM)

vier Stückpforten zwischen den Statuen werden von Rollwerkkartuschen gerahmt, deren unteres Ende jeweils als Maskaron ausgeführt ist. Über jeder Stückpforte prangt ein königliches Badge unter dem Hoheitszeichen der Bügelkrone. Die Badges und mehr noch die Kronen heben sich in ihrer voluminösen, beinahe schon vollplastischen Ausführung deutlich vom Schott ab. Auf der Morgan-Zeichnung erscheint als Badge jeweils die französische Lilie. Der Bostoner Entwurf dagegen legt nahe, daß die gesamte Reihe der vier *Royal Badges* von Charles I über den runden Jagdpforten angebracht werden sollte. Denn auf der sichtbaren Hälfte des Schotts sind Lilie und Harfe dargestellt, zu denen Rose und Distel auf der verdeckten Seite zu ergänzen wären. Auf Paynes Stich kann man nur ein Badge vollständig und deutlich erkennen. Es zeigt die französische Lilie. Doch unterhalb des Kranbalkens wird eben noch das untere Ende des benachbarten Badge sichtbar. Dabei handelt es sich offenbar um den Fuß der irischen Harfe. Also hat wohl auch Payne die vier *Royal Badges* andeuten wollen.

Geht man davon aus, daß Van de Velde bei der detaillierten Ausführung seiner Zeichnung Paynes Stich zu Hilfe nahm, wäre seine Version damit zu erklären, daß er nur die Lilie erkannte und dieses Badge, in Annahme einer analogen Gestaltung, über allen vier Stückpforten plazierte.[328] Jedenfalls ist die Wahrscheinlichkeit recht

328 Über den beiden zusätzlichen Stückpforten an den Seiten durchbricht jeweils der Kranbalken das Schott.

hoch, daß die vollständige Reihe der königlichen Impresen an dieser Stelle angebracht war, und zwar in der aus Paynes Darstellung zu erschließenden Reihenfolge.[329] Denn zum einen taucht diese Hoheitsformel wiederholt an anderen Stellen des Schiffes auf, und zum anderen gibt es für eine vierfache Wiederholung der Lilie als besondere Betonung des Anspruchs auf den französischen Thron kein erkennbares Motiv.

Über der großen Tür in der Mitte des Schotts, durch die man von der Back über eine niedrige Treppe auf die Vorplicht (Läuseplicht) gelangt, prangt das überkrönte Monogramm des Königs. Ursprünglich sollte es, wie der Bostoner Entwurf zeigt, in einer Reihe mit den *Royal Badges* stehen und mit ihnen eine Einheit bilden. Doch die Tür hätte dann nur bis zur halben Höhe des Schotts reichen dürfen. Auf Paynes Stich ist das Monogramm deutlich verkleinert und zwischen jene beiden Gaten gerückt, durch die der Großstagkragen geschoren wird. So erhielt man für die rundbogige Tür die nötige Höhe. Auf der Morgan-Zeichnung schließlich verschwinden die *Royal Cyphers* sogar zwischen den beiden Parten des steifgesetzten Stagkragens und der Tür, die hier (im Gegensatz zu den beiden älteren Quellen) mit geradem Sturz abschließt.

Über dem Schandeckel der Back, der als Gesims die obere Begrenzung des eigentlichen Schotts bildet, erhebt sich die attika-artige Relingszone. Sie zeichnet sich neben den drei Relingsleisten und ihren Stützen, deren Anordnung auf die Pilastergliederung des Schotts Bezug nimmt, vor allem durch das rote, zwischen den beiden unteren Leisten angebrachte Schanzkleid aus. Obwohl es nur das mittlere Drittel der Relingskonstruktion bedeckt, verleiht es ihr als durchlaufendes Band einen ausgeprägten horizontalen Charakter.

Vier Stückpforten, die auf dem Schandeckel aufsitzen und jeweils über den Jagdpforten des Schotts liegen, greifen mit ihren Rundbögen in das Schanzkleid hinein. Während Payne die ganze Partie der Relingszone schmucklos wiedergibt, tragen die Rahmen der Stückpforten auf der Van de Velde-Zeichnung Schnitzereien aus Knorpelwerk. Nach der Darstellung des Bostoner Entwurfs war dagegen ursprünglich eine aufwendigere Ausstattung geplant. Die Relingsstützen über den Pilastern sollten mit Tarmen besetzt werden, die bis zur Oberkante des Schanzkleides hinaufreichen. Zwischen ihnen auf dem Schanzkleid hatte man ›Amorini‹ vorgesehen, geflügelte Cherubsköpfchen, die mit geperlten Pfortenkränzen abwechseln sollten. In Hinblick auf eine ausgewogene Verteilung der Ornamente und in Relation zur Gestaltung der seitlichen Bordwände scheint allerdings die Darstellung Van de Veldes der tatsächlich ausgeführten Fassung am nächsten zu kommen.



Abb. 77 Das Frontschott der Back; Detail aus dem Entwurf, Abb. 6. (MFA)

An der Gesamtkomposition des Schotts fällt wiederum die Vermeidung jeglicher Flächenhaftigkeit auf. Doch anders als bei den Darstellungen an den Seitenfriesen, wo die dichte Staffelung mehrerer übereinander liegender Reliefebenen die Fläche auflöst, verleihen hier die in den Raum vorspringenden vollplastischen Figuren, sowie die tief einschneidenden Höhlungen der Tür und der Stückpforten, aus denen die langläufigen Jagdgeschütze hervorragen, dem Schott seine Plastizität. Als Kontrapunkt dazu wirken die deutlich hervortretenden Kronen der vier Badges, zwischen denen die relativ flachen ›Tabulae‹ über den Standfiguren zurückzuweichen scheinen. Der rhythmische Wechsel, in dem diese raumbildenden Ele-

329 Die Sequenz der Badges, von links nach rechts (d.h. von Steuerbord nach Backbord) gelesen, richtete sich wohl nach ihrem Rang, ergäbe also die Anordnung: Rose, Distel, Lilie, Harfe.

mente aufeinander folgen, erzeugt im Zusammenspiel mit den starken, kontinuierlich durchlaufenden Horizontalen von Schandeckel, Schanzkleid und Gesimsen und dem leichten ›Stakkato‹ der Relingsstützen die Ausgewogenheit der Gesamtkomposition.

3. DAS HENNESCHOTT DER BACK

Wie erwähnt, kann man auf allen drei Bildquellen wegen des Blickwinkels so gut wie nichts vom Henneschott erkennen. Nur die Bekrönung des erhöhten Mittelteils ragt auf Paynes Stich hinter der Reling der Back hervor (Abb. 78). Obwohl ein Mitglied der Besatzung die Bekrönung teilweise verdeckt, ist ihre Identifizierung möglich. Es handelt sich offensichtlich um den Glockengalgen des Schiffes. Er erscheint in Gestalt einer Lyra über dem horizontalen Abschlußsims in der Mitte des Schotts.[330]

Auf jeder Seite des Galgens sitzen zwei vollplastisch gearbeitete heraldische Tiere, die sich nach außen wenden. Jedes von ihnen hält einen Schild. Zwar sind weder die Schilde lesbar noch die Tiere mit letzter Sicherheit zu bestimmen, da die Gruppe zur Kuhl hin orientiert ist, doch kann man sie unter Zuhilfenahme der englischen Herrschergenealogie und der damit verbundenen Heraldik aus den erkennbaren Einzelheiten versuchsweise rekonstruieren.

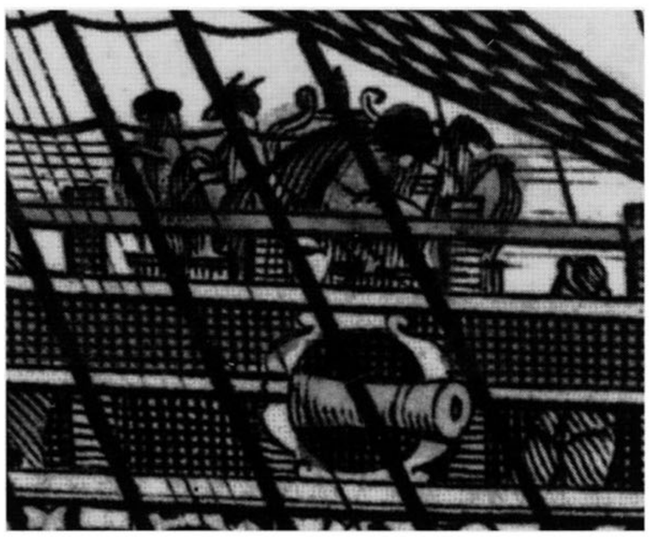


Abb. 78 Der Glockengalgen am Henneschott der Back; Ausschnitt aus Paynes Stich, Abb. 8. (NMM)

Da jedes der Tiere einen eigenen Schild hält, repräsentieren sie offenbar vier verschiedene Herrscherhäuser. Außerdem läßt sich aus der Stellung der *Beasts* zu den Schilden erschließen, daß an Steuerbord Schildhalter der heraldisch rechten (dextren) und an Backbord solche der heraldisch linken (sinistren) Seite plaziert sind. Das an Steuerbord außen sitzende Tier mit dichter Mähne und einem an eine Bügelkrone erinnernden Gegenstand auf dem Kopf stellt vermutlich den englischen Löwen dar, der den Stuarts als dextrer Schildhalter diente. Das benachbarte Geschöpf ist anhand der beiden Hörner als Ibex, d.h. als heraldische Antilope identifizierbar. Es handelt sich wohl um die Antilope von Bohun, die von den Königen aus dem Hause Lancaster als dextrer oder auch als sinistrer Schildhalter verwendet wurde.[331] An Backbord kann man nur den langen schmalen Kopf des äußeren Tieres ausmachen, der am ehesten zum Windhund von Richmond paßt. Die Tudorkönige führten dieses *Beast* als sinistren Schildhalter ihres Wappens. Die Besetzung des verdeckten inneren Platzes ergibt sich aus dem noch fehlenden Glied in der Reihe der englischen Dynastien, dem Hause York. Als dessen sinistrer Schildhalter muß folglich der schwarze Stier von Clarence ergänzt werden.

Was die Schilde im einzelnen zeigen, ist ungewiß. Möglicherweise tragen sie jeweils eines der Badges derjenigen Monarchen aus den betreffenden Dynastien, durch welche Charles I genealogisch seinen Herrschaftsanspruch legitimierte.[332]

4. DAS SCHOTT DER SCHANZ

Der über das Grätingdeck der Kuhl hinausragende sichtbare Teil des Schotts wird in der Vertikalen von zwei Tarmen gegliedert (Abb. 79). Sie grenzen die konvexen Seitenpartien von dem zurückspringenden Mittelteil ab, den mittschiffs eine reich geschmückte Tür durchbricht.[333] Diese Tür führt vom Halbdeck auf das Grätingdeck der Kuhl hinaus. Ihre Pfosten sind – ähnlich wie an der Fallreepspforte – als Tarmen ausgebildet. Zwei ge-

330 Obwohl die Glocke selbst verdeckt ist, kann an der Zweckbestimmung des lyraförmigen Rahmens kaum Zweifel bestehen; denn der betreffende Platz an der Achterkante der Back war traditionell für die Schiffsglocke bestimmt. Zwar sind aus dem beginnenden 17. Jahrhundert einige englische Segler bekannt, die ihre Glocke an der Vorkante der Schanz oder auch auf dem Quarterdeck fuhren, doch bereits um 1650 hatte sich – wie frühe Navyboard-Modelle belegen – die Plazierung an der Back allgemein durchgesetzt. (Vgl. dazu Laughton 1925, 250-253).

331 Boutell's Heraldry 1973, 211.

332 Derartige genealogische Gruppen von schildhaltenden *Royal Beasts*, die jedoch in der Regel weit umfangreicher sind, haben sich in Großbritannien an verschiedenen bedeutenden Bauwerken erhalten, die in enger Beziehung zum Königshaus stehen. Vgl. dazu London 1956.

333 Sowohl die Tarmen als auch die Tür sind am besten auf der Morgan-Zeichnung zu erkennen.

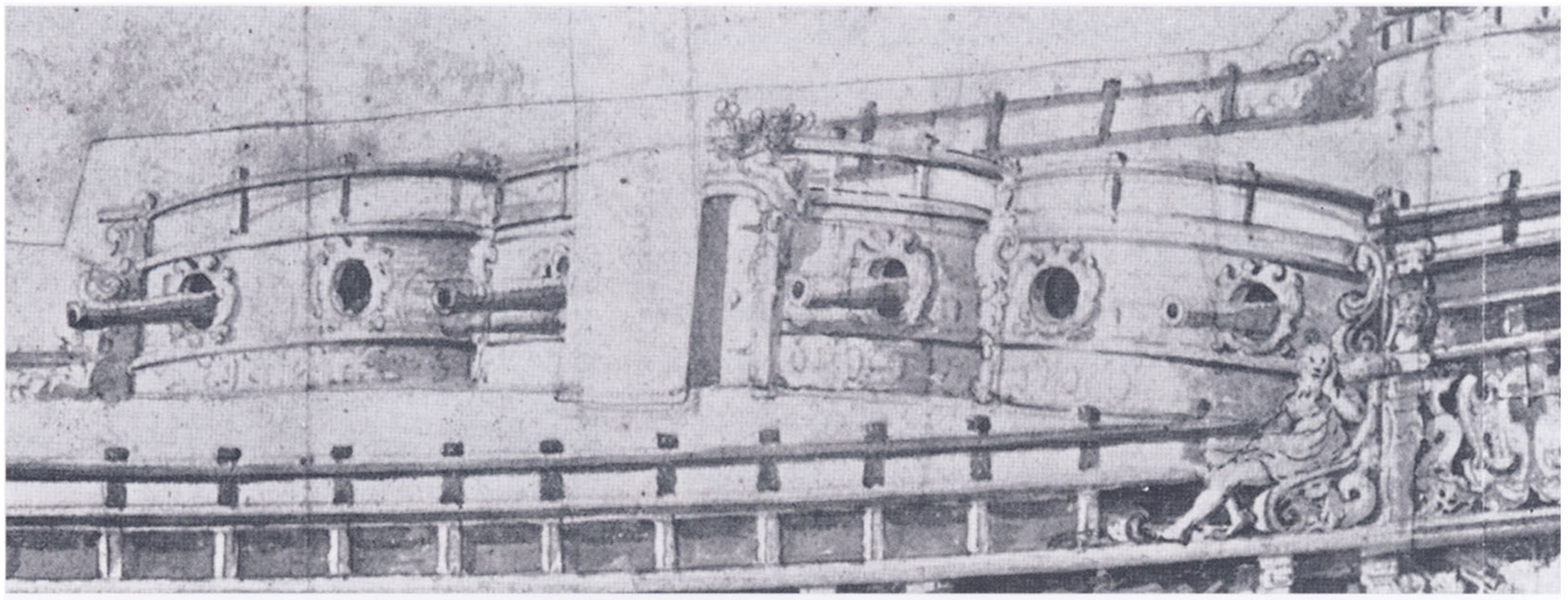


Abb. 79 Das Schott der Schanz; Ausschhnitt aus der Morgan-Zeichnung, Abb. 17. (Foto aus Callender 1930, Taf. V)



Abb. 80 Das Schott der Schanz; Detail aus Paynes Stich, Abb. 8. (NMM)

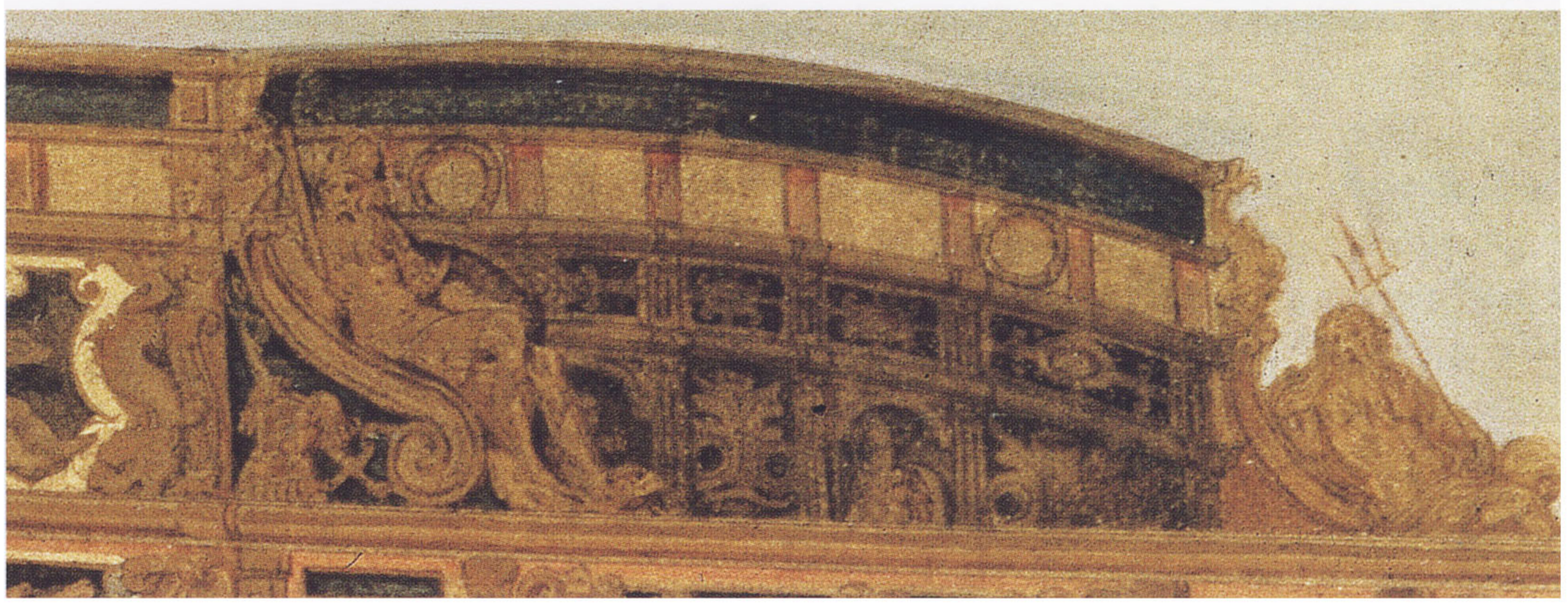


Abb. 81 Das Schott der Schanz; Detail aus dem Entwurf, Abb. 6. (MFA)

flügelte Figuren, die auf dem profilierten Türbogen ruhen, dienen als Bekrönung. Sie halten gemeinsam eine Krone über den Bogenscheitel, auf dem – als Zentrum der Komposition – die französische Lilie erscheint.[334]

Zwei Stückpforten rechts und links der Tür sowie je zwei weitere Pforten in den konvexen Seitenpartien öffnen sich zur Kuhl hin.[335] In Form, Größe und Ornamentierung gleichen sie den übrigen, auf dem Halbdeck und den anderen Aufbauten angebrachten Stückpforten. Unterhalb der Pforten kann man den oberen Abschnitt des eigentlichen Schotts erkennen, das sich größtenteils unter dem Grätingdeck der Kuhl verbirgt. Auch hier grenzen Tarmen den Mittelteil von den beiden seitlichen Partien ab. Nach Paynes Stich erscheinen auf dem sicht-

334 Die Lilie läßt sich nur auf Paynes Stich ausmachen (Abb. 80).

335 Die hinter diesen Pforten und auch die gegenüber auf der Back aufgestellten Geschütze ermöglichten in altertümlicher Weise, die Kuhl unter Beschuß zu nehmen. Da ihre praktische Bedeutung mit dem Ende der aus dem Mittelalter übernommenen und bis ins beginnende 17. Jahrhundert geübten Entertechnik im wesentlichen erloschen war, dienten sie wohl hauptsächlich dazu, die Bewaffnung der SOVEREIGN gemäß dem Befehl des Königs auf über hundert Geschütze zu steigern und darüber hinaus den Aufbauten einen imponierenden wehrhaften Charakter zu verleihen.

baren Abschnitt die schattenhaften Umrisse mehrerer, zum Teil geflügelter Figuren. Auch Van de Velde deutet dort flächendeckende Darstellungen an, die jedoch ganz im Vagen bleiben.

Der Bostoner Entwurf zeigt ein gerades Schott, dessen Gliederung sich deutlich von der später ausgeführten Fassung unterscheidet (Abb. 81). Acht flache, vertikale Bänder teilen die Wand in etwa gleichbreite Felder. Obwohl die Bänder Kanelluren aufweisen, erinnern sie in ihrer ornamentalen Gestaltung an Beschlagwerk. Sechs von ihnen reichen bis zum oberen Abschlußsims hinauf und schließen dort an die Relingsstützen an. In Höhe des Halbdecks übergreifen sie eine Leiste, die zusammen mit dem Gesims und den Relingsleisten die horizontale Gliederung bestimmt. So entsteht am oberen Rand des Schotts eine Reihe von kleineren querrechteckigen Feldern, die mit Ornamenten aus Roll- und Beschlagwerk besetzt sind.

Die Hauptpartie des Schotts wird zwar großenteils von der Verzäunung der Kuhl verdeckt, doch ragen zwei rundbogige Öffnungen, die jeweils eines der sieben Wandfelder einnehmen, darüber hinaus. Sie liegen rechts und links des Mittelfeldes, folgen also dem achsensymmetrischen Gliederungsprinzip. Während die Paneele der geschlossenen Wandfelder quasi metamorphe, an Fischköpfe erinnernde Blattmasken tragen, erscheinen in den Bogenöffnungen zwei Kriegerfiguren in voller Rüstung. Die Darstellung erweckt den Eindruck, als handele es sich um vollplastische Skulpturen, die in Nischen stehen. Doch in Anbetracht der Lage und Größe der Bogenöffnungen und der Notwendigkeit, auf direktem Wege vom Raum unter der Schanz in die Kuhl gelangen zu können, müssen die Öffnungen wohl eher als Türen gedeutet werden, auf deren Flügel die Kriegerfiguren vermutlich aufgemalt werden sollten.[336]

Im Relingsbereich finden sich nur zwei relativ kleine Stückpforten, die jeweils im zweiten Feld von außen plaziert sind. Ihre Gestaltung entspricht den breitseits angeordneten Pforten auf dem Halbdeck.

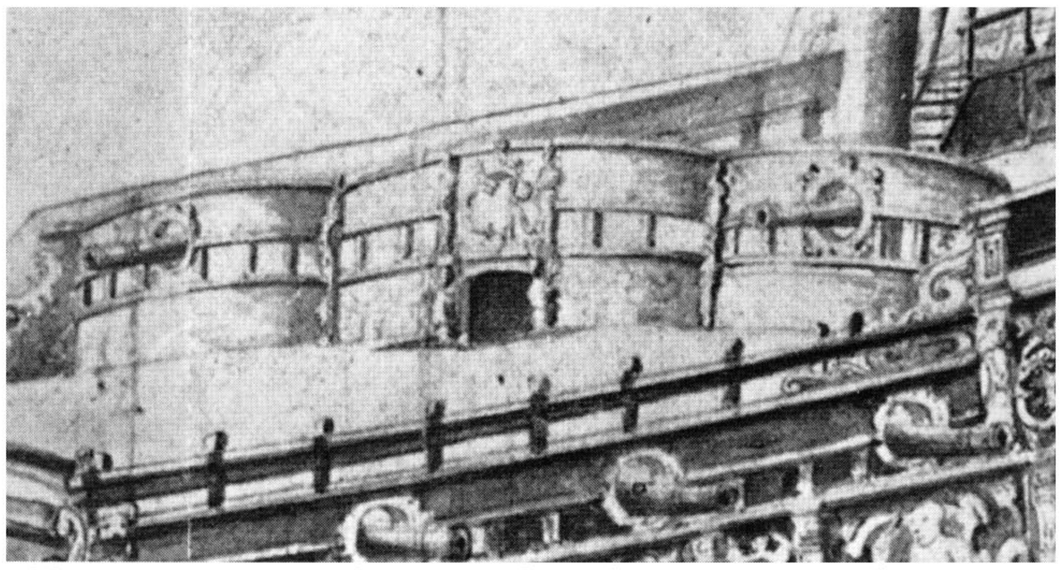


Abb. 82 Das Hüttenschott; Detail aus der Morgan-Zeichnung, Abb. 17. (Foto aus Callender 1930, Taf. V)

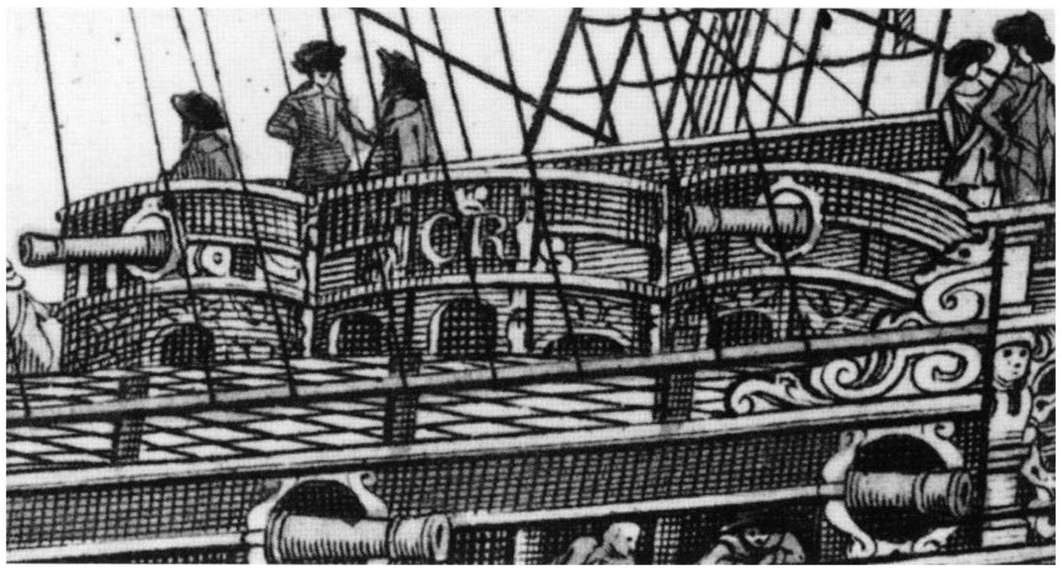


Abb. 83 Das Hüttenschott; Detail. aus Paynes Stich, Abb. 8. (NMM)

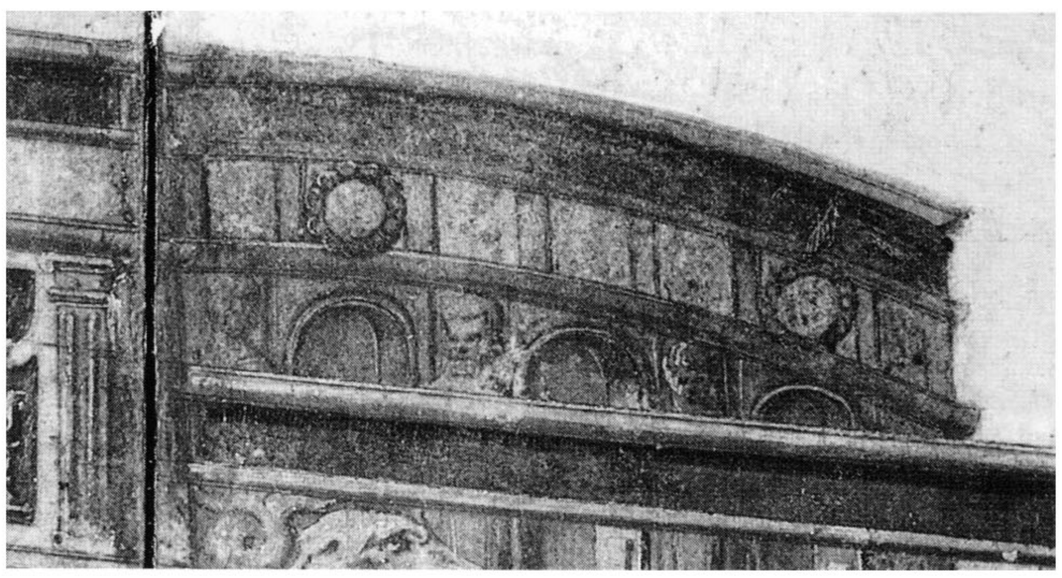


Abb. 84 Das Hüttenschott; Detail aus dem Entwurf, Abb. 6. (MFA)

5. DAS SCHOTT DER HÜTTE

Ähnlich wie vom Schott der Schanz ragt vom Hüttenschott nur der obere Teil mit der Reling über das Grätingdeck hinaus (Abb. 82 und 83). Dennoch kann man auf Paynes Stich erkennen, daß das Schott eine reiche Ausstattung trägt und von mehreren Fenstern durchbrochen wird.[337] Eine zentral gelegene, von Tarmen flankierte Tür sowie zwei Fenster rechts und links davon öff-

336 Eine ähnliche Bemalung scheint auch die im Entwurf noch nicht vorgesehene, auf das Grätingdeck führende Tür getragen zu haben (s. Abb. 80). Man kann davon auf Paynes Stich nur schemenhafte Konturen ausmachen, zumal die Tür dort weitgehend von Gestalten der Schiffsbesatzung verdeckt wird.

337 Die aufwendige Gestaltung erklärt sich aus den in der Hütte untergebrachten Wohnräumen der Schiffsführung. Vgl. dazu die Anlage S. 301ff.

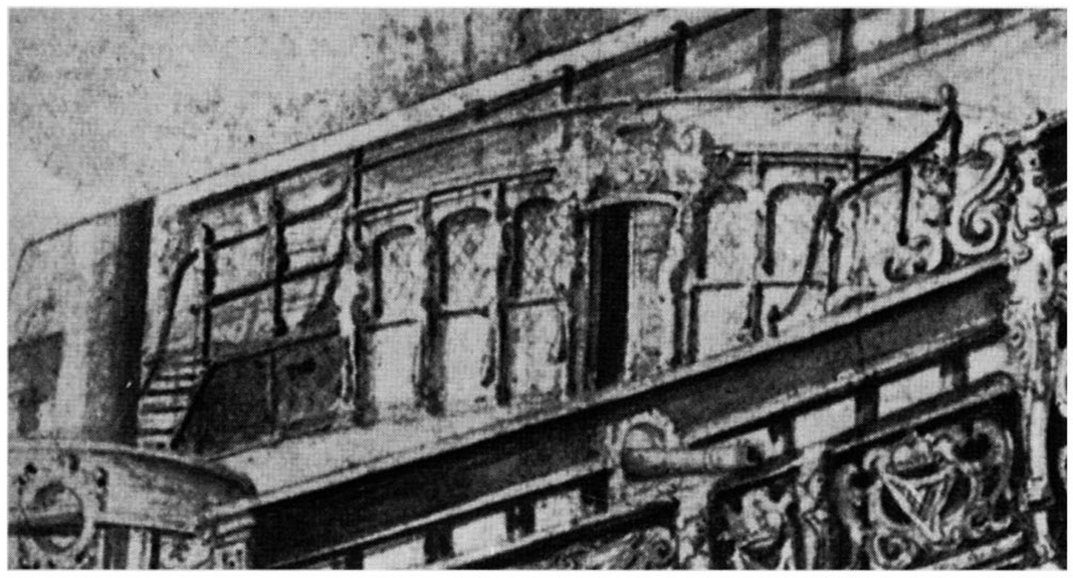


Abb. 85 Das Schott der Obenhütte; Detail aus der Morgan-Zeichnung, Abb. 17. (Foto aus Callender 1930, Taf. V)

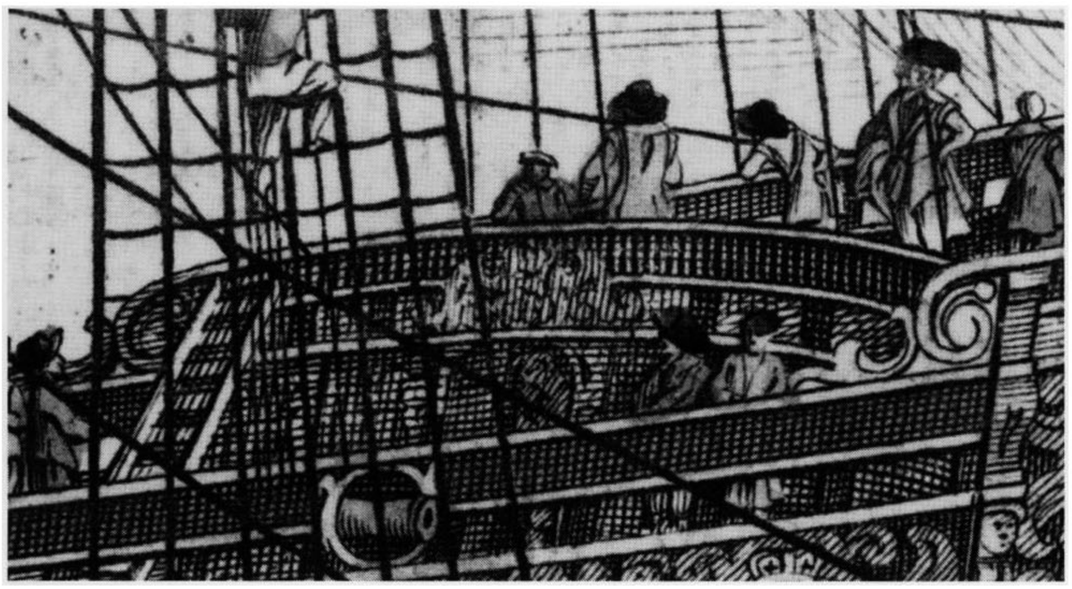


Abb. 86 Das Schott der Obenhütte; Detail aus Paynes Stich, Abb. 8. (NMM)

nen den Mittelteil. In den konvexen, wiederum durch Tarmen abgegrenzten Seitenpartien zeigt Payne jeweils nur ein Fenster. Alle fünf Öffnungen des Schotts schließen mit Flachbögen ab. Über den Bogenscheiteln der Fenster sind figürliche Gebilde angedeutet, die offenbar geflügelte Puttenköpfe darstellen sollen. An den Wandflächen der Seitenpartien erscheinen außerdem einige größere Figuren, die ebenfalls Flügel tragen. Sie lassen sich jedoch wegen der summarischen Wiedergabe nicht näher bestimmen. Dieser Figurenschmuck und auch die Fenster fehlen auf der Morgan-Zeichnung.

Die Relingszone dagegen wird von Payne und Van de Velde übereinstimmend dargestellt. Zwei Tarmen, die unmittelbar über den entsprechenden Tarmen des Schotts sitzen, sorgen für eine analoge Gliederung der Relingsabschnitte. Zwei weitere Tarmen ragen über den Türpfosten empor. Sie begrenzen ein etwa quadratisches Feld, das der Tür als Supraporte dient. In diesem Feld erscheint das überkrönte Königsmonogramm ›CR‹. Die seitlichen Relingsabschnitte werden von zwei Stückpforten durchbrochen, welche die für den Relingsbereich typische Gestalt zeigen. Durch ihre flankierende Anordnung lenken sie – wie im übrigen der gesamte achsensymmetrische Aufbau des Schotts – den Blick auf das zentrale Königsmonogramm.

Der Bostoner Entwurf bietet eine einfachere Version (Abb. 84). Drei gleichgroße Bogenöffnungen, die mit vier Tarmen abwechseln, gliedern dort die einheitlich fluchtende Fassade. Über den beiden seitlichen Bögen erscheinen wieder zwei runde Stückpforten. Doch jeder weitere Schmuck, namentlich die Supraporte in der Mitte der Reling, fehlt.

6. DAS SCHOTT DER OBENHÜTTE[338]

Dieses am höchsten und am weitesten hinten gelegene Schott besitzt eine gerade Front (Abb. 85). Während auf Paynes Stich von seiner Gestalt im einzelnen kaum mehr als die Relingszone zu erkennen ist (Abb. 86), bietet die Morgan-Zeichnung eine recht differenzierte Darstellung[339]:

Zwischen zwei Treppen, die längs der Bordwände auf die Kampanje hinaufführen, öffnet sich die Front in sieben Achsen. Im Zentrum erscheint, wie beim Hüttenschott, eine prachtvoll gerahmte Tür. Rechts und links schließen sich sechs flachbogige Fenster an, die jeweils die obere Hälfte von hochrechteckigen Wandfeldern einnehmen. Die zugehörigen Brüstungspaneele sind schmucklos belassen.[340] Acht bis zum oberen Abschlußsims des Schotts emporragende Tarmen grenzen die Wandfelder voneinander ab und flankieren die zweiflügelige Tür, durch die man zu den Kammern von Schiffer, Maat und Navigator gelangt.

Über dem flachen Türbogen erhebt sich eine aufwendig geschnitzte Bekrönung. Sie zeigt ein großes, bis zur oberen Relingsleiste reichendes Emblem, das von üppigen Rollwerk- und Schweifwerkornamenten umgeben wird. Leider ist die Darstellung zu vage angedeutet, um sie sicher zu identifizieren; doch handelt es sich vermut-

338 Zur Terminologie der hinteren Aufbauten siehe Anlage S. 301ff.

339 Das liegt vor allem daran, daß Van de Velde eine günstigere Perspektive wählte. Doch auch auf dem Stich wären mehr Einzelheiten vom Schott zu sehen, wenn Payne es nicht mit einer dichten Kreuzschraffur überschattet hätte.

340 So zeigt es jedenfalls Van de Velde. Doch in Hinblick auf seine vereinfachende Darstellung des Hüttenschotts darf man vermuten, daß auch diese Paneele dekoriert waren.

lich um die drei Straußenfedern, die das Badge des Kronprinzen bilden.[341] Die Reling zeigt ansonsten keinerlei Schmuck. Auf Paynes Stich läuft sie ohne Unterbrechung von einer Seite zur anderen durch, so daß der Zugang zur Kampanje nur über eine gegen die Reling gelehnte Leiter möglich ist (Abb. 86). Anstelle dieser offenbar provisorischen Lösung[342] zeichnet Van de Velde, wie erwähnt, auf jeder Seite eine zweiläufige Treppe mit einem Podest in Höhe der Fensterbrüstung. Geschweifte Handläufe zwischen gedrechselten Stützen sichern den Aufgang und binden an die Reling des Schotts an.[343]

Der Bostoner Entwurf zeigt nur wenig von der ursprünglich geplanten Gestalt des Schotts (Abb. 64, S. 94). Zwei schlichte Fensterrahmen, die eben noch zwischen den Relingsstützen des Quarterdecks auszumachen sind, und die schmucklose, durchlaufende Reling der Kampanje lassen auf eine recht einfache Version schließen.

DIE SEITENGALERIEN

1. AUFBAU UND GLIEDERUNG

An der imponierenden Wirkung des Achterschiffs haben die Seitengalerien entscheidenden Anteil (Abb. 87 u. 88). Wie mächtige, zweistöckige Erker reichen sie von der Höhe der mittleren Batterie bis zur Hütte empor und greifen zugleich mit offenen Laufgängen weit nach vorn aus.[344] Drei haubenförmige Dachkappen sowie ein engmaschiges Gliederungsnetz aus Tarmen, Leisten und Pilastern schließen den prächtig geschmückten Komplex zu einem einheitlichen Baukörper zusammen. So erhalten die Galerien den Charakter selbständiger architektonischer Kompositionen. Ihre dominante Erscheinung beherrscht die Windvierung[345] und wirkt gegenüber dem weit ausladenden Galion als optisches Pendant.

Konstruktiv gesehen sind die Seitengalerien jedoch keineswegs eigenständig, sondern bilden zusammen mit den Heckgalerien eine bauliche Einheit, welche das Achterschiff zangenartig umgreift.[346] Zwei übereinander angeordnete Galerieläufe stellen das Grundgerüst dar. Sie führen von einer Seite um das Heck herum zur anderen Seite und reichen mit ihren Endstücken als offene Laufgänge, sogenannte *catwalks*, bis zu den Besanwanten vor. Achtern entspricht ihr Niveau dem der Großen Kajüte beziehungsweise der Admiralskajüte[347], doch nach vorne zu fällt es, dem Verlauf der Berghölzer folgend, um fast eine ganze Deckshöhe ab.

Der Komplex ist im gesamten hinteren Bereich überdacht und mit zwischengespannten Fensterbändern zu einem zweistöckigen Erker geschlossen. So entsteht auf jeder Seite eine durchgehende Fassade, der sich die Galerieläufe als Stockwerke unterordnen. In der Gestaltung dieser Fassaden und der abschließenden Bedachung unterscheiden sich die Seitengalerien deutlich von denen am Heck. Durch ihre jeweils achsensymmetrische Gliederung setzen sie sich zudem als selbständige Kompositionen voneinander ab.[348] Daher erscheint es trotz der einheitlichen Konstruktion von Heck- und Seitengalerien sinnvoll, sie jeweils als autonome Bauteile getrennt zu beschreiben.

Die Gliederung der Seitengalerien wird in beträchtlichem Maße von deren Aufgabe bestimmt, zwischen der langgestreckten Gestalt des Schiffskörpers einerseits und der hochragenden Fassade des Hecks andererseits zu vermitteln. Knüpfen die beiden Laufgänge mit ihren ausgeprägten Horizontalen formal an die Friese der Verzäu-

341 Auf Paynes Stich ist die Partie trotz der Schattenschraffur etwas besser zu erkennen als auf der Morgan-Zeichnung. Näheres zu dem Badge s. S. 119.

342 Vgl. dazu S. 46, Anm. 173.

343 Die an manchen Stellen durchschimmernde Vorzeichnung beweist allerdings, daß Van de Velde zunächst Paynes Darstellung übernahm und sie anschließend – wohl nach eigenen Skizzen – korrigierte.

344 Heywood schreibt dazu: »*She* hath two Galleries of a side, and all of most curious carved Worke;« (Heywood 1637, 45).

345 Unter *Windvierung* versteht man die hintere Partie der Schiffsseiten. Sie reicht vom Heck bis zu den Großrüsten.

346 Ihre räumliche Gestalt läßt sich auf den Abbildungen 19 und 22 (S. 51 u. 54) recht gut erkennen.

347 Die Große Kajüte (engl: *King's cabin*, (*lower*) *great cabin*) liegt auf dem oberen Batteriedeck, die Admiralskajüte (engl: *Admiral's cabin*, (*upper*) *great cabin*) darüber auf dem Halbdeck. Vgl. Hist. MSS. Com. XIII, ii, 277; Fox 1980, 196-197 und Lavery 1984, 134.

348 Hier macht sich ein Strukturwandel bemerkbar, in dessen Verlauf sich die Seitengalerien vollständig von den Heckgalerien lösten. Während die hinteren Galerien bald verschwanden bzw. in der Heckfassade aufgingen, entwickelten sich die seitlichen Partien in den folgenden drei Jahrzehnten zu aufstrebenden erkerartigen Gebilden mit flaschenähnlicher Kontur (im Französischen hießen sie bezeichnenderweise *bouteilles*; im Englischen wurden sie *quarter-galleries* genannt). Obwohl ihre Gestalt von nun an kaum mehr an die ursprüngliche namengebende Laufgangkonstruktion erinnerte, hielt man weiterhin an der alten Bezeichnung ›Galerie‹ fest. Selbst im 18. und 19. Jahrhundert, als diese Anbauten zu sogenannten ›Seitentaschen‹ verkümmert waren, blieb der Terminus geläufig. (Vgl. Bobrik 1848, 2348-2349).

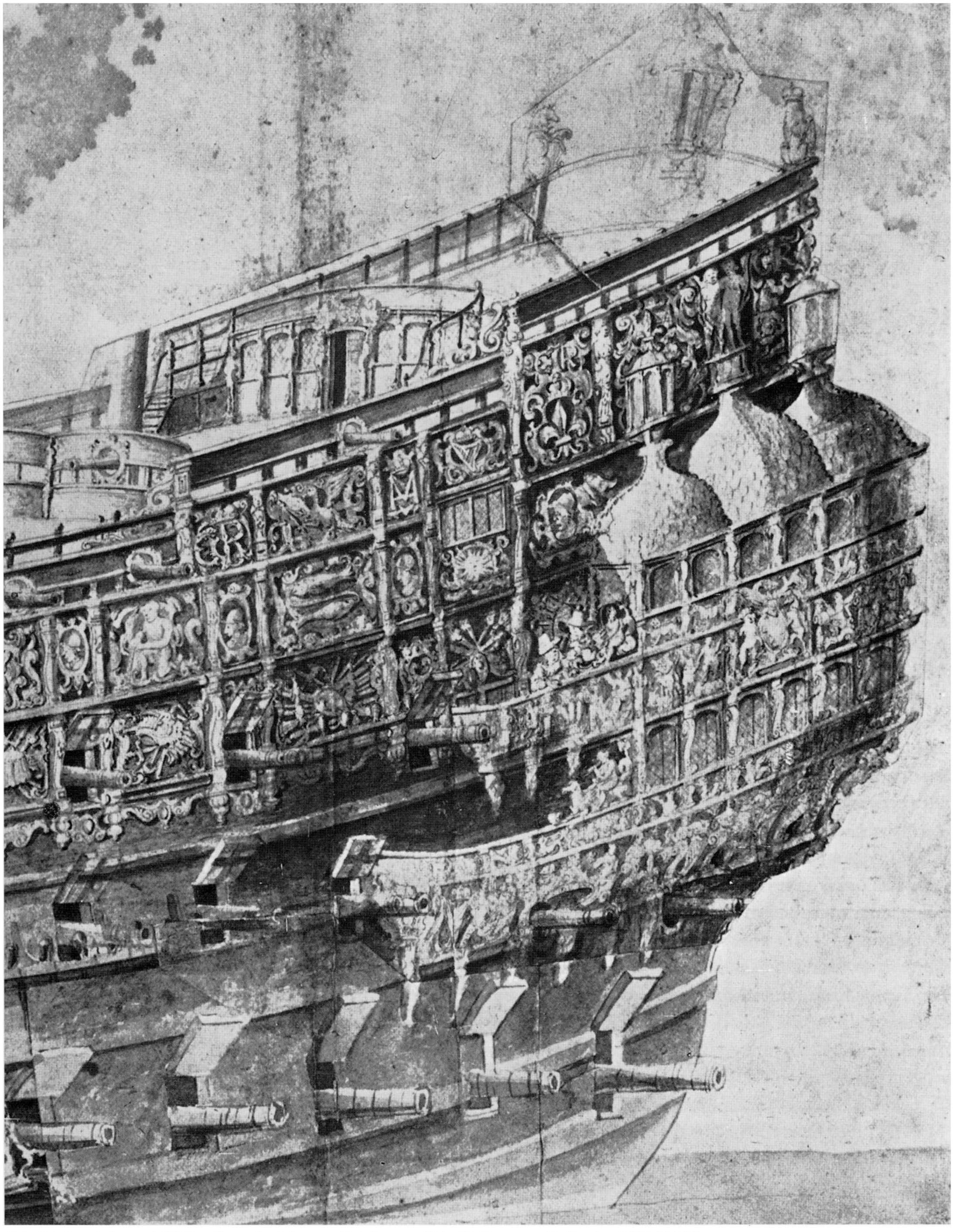


Abb. 87 Das Achterschiff; Detail aus der Morgan-Zeichnung, Abb. 17. (Foto aus Callender 1930, Taf. V)

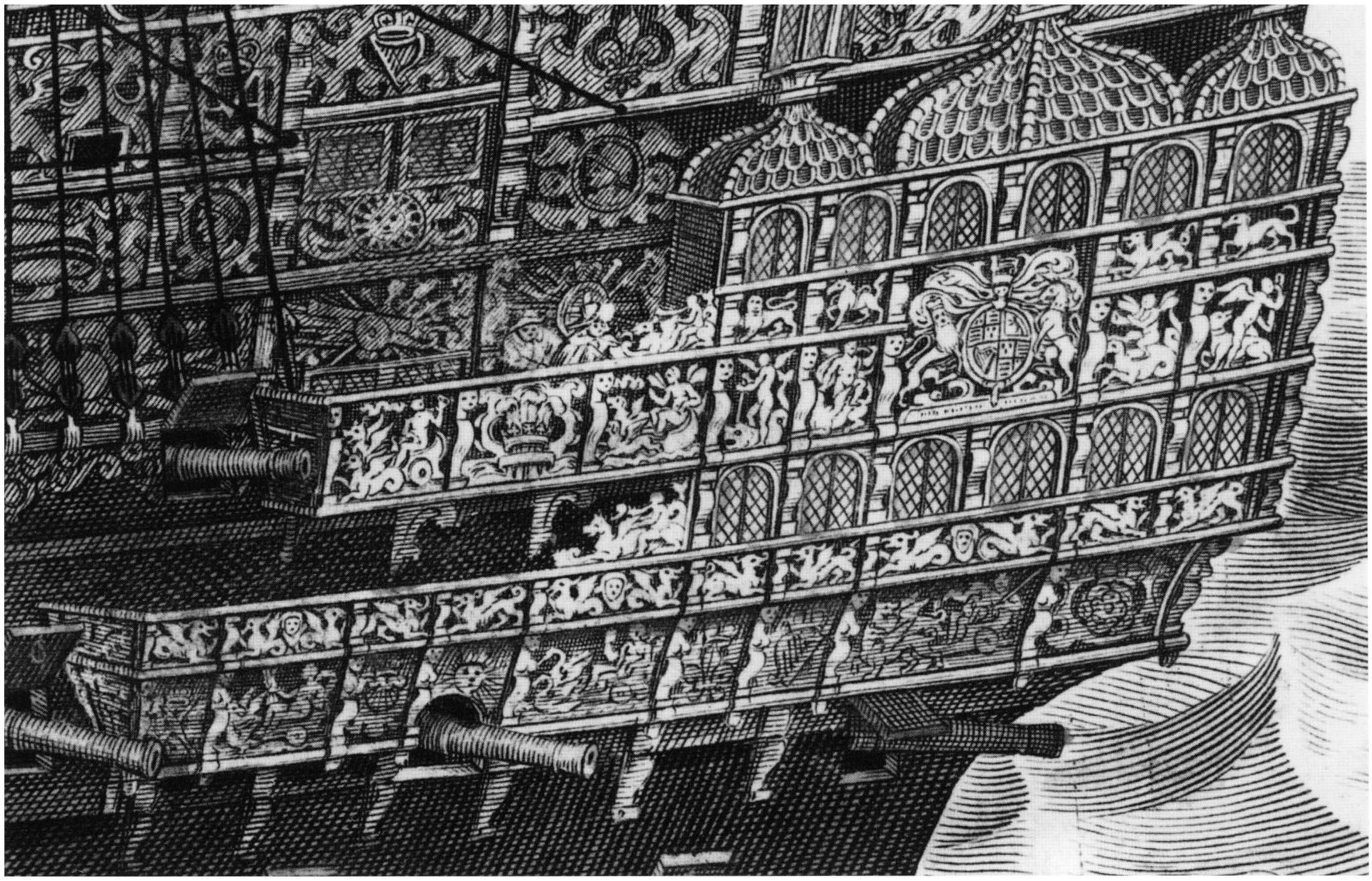


Abb. 88 Die Seitengalerien, Backbord; Detail aus Paynes Stich, Abb. 8. (NMM)

nung und des Galions an, so leiten die in mächtige Bekrönungen turmartig auslaufenden Dachkappen zu den das Heck beherrschenden Vertikalen über. Im Kreuzungsbereich dieser Hauptachsen entwickelt sich die Fassadengliederung der Galerien nach dem Prinzip des Ausgleichs gegensätzlicher ›Kräfte‹. Horizontale und vertikale Elemente durchdringen einander, ergänzen sich ihrer Zahl und Anordnung nach komplementär und bilden dadurch eine harmonische Komposition. Leisten, Tarmen und Pilaster überziehen die Fassade als dichtes Gitterwerk. Ähnlich wie am Galion und an der Verzäunung spannen sie die Brüstungsfelder und Fenster in ein Gliederungsnetz, das zwar den Fensterbändern und den langen, mit Reliefs gefüllten Brüstungszonen ihren friesartigen Charakter beläßt, sie aber in der Vertikalen Feld für Feld miteinander verklammert.

Die Leisten setzen nicht nur die beiden Galerieläufe und deren Fensterbänder voneinander ab, sondern teilen auch die Brüstungen jeweils in einen breiten unteren und einen schmalen oberen Fries. So entstehen sechs waagerechte Zonen, die in zwei rhythmisch gegliederten Sequenzen aufeinander folgen. Den Grundrhythmus (hoch – niedrig – hoch) geben die Leistenabstände vor. Variiert und überlagert wird er von dem augenfälligeren Wechsel zwischen den beiden lebhaft bewegten Figurenfriesen und den gleichförmig aneinandergereihten, vergleichsweise schlichten Flachbogenfenstern.[349] Während sich jene – abgesehen vom obersten Fries – auf den Brüstungen der *catwalks* bis weit nach vorne hinziehen, bestimmen diese in Bändern zu je sechs Stück die Breite der Fassade. Dabei erhöht sich der Kontrast noch dadurch, daß die Paneelfolge im Gegensatz zur uniformen Arkatur der Fenster einen eigenen Rhythmus zeigt, bei dem jeweils ein breites und zwei schmale Felder miteinander abwechseln. Nur der offene Teil des oberen Laufgangs macht mit drei gleichbreiten Paneelen eine Ausnahme.

Auch die verschiedenartigen vertikalen Gliederungselemente betonen den unterschiedlichen Charakter der einzelnen Zonen. Volutenspangen segmentieren die

349 Als Flachbogenfenster stellt Van de Velde sie dar. Nach Payne handelt es sich dagegen um rundbogig abschließende Fenster.

Fensterbänder[350], und miniaturhafte ›Pilaster‹ teilen die kleineren Friese in einzelne Felder, während Tarmen durch ihre figürliche Gestalt die breiteren Friese als Hauptpartien der Galerieläufe hervorheben. So wird der rhythmische Akzent innerhalb der Zonenfolge verschoben, aber zugleich die Gliederung in zwei Dreiersequenzen unterstrichen.

Darüber hinaus jedoch sorgen Tarmen, Pilaster und Volutenspangen für eine einheitliche vertikale Gliederung der Fassade. Zu langen Stäben übereinander angeordnet, durchziehen sie die Galerie vom Fuß bis zur Traufe[351] und verklammern die sechs Zonen zu einem blockhaften Komplex. Die unterschiedlich gegliederten Brüstungsfriese und Fensterbänder stimmen sie aufeinander ab, indem sie den Paneelen, entsprechend deren Größe, jeweils eines beziehungsweise zwei Fenster zuordnen. Auf die sechs Fensterachsen entfallen somit ein breites und vier schmale Brüstungsfelder, wobei gemäß der rhythmischen Sequenz der Paneele das breite die Mitte einnimmt und von den kleineren Feldern paarweise flankiert wird. So erhält die Fassade trotz der geraden Zahl der Fensterachsen eine spiegelsymmetrische vertikale Gliederung, welche die mittlere Bahn als Hauptpartie betont. Gesteigert wird der Effekt noch dadurch, daß die beiden Mittelfelder des oberen Galerielaufs zu einem großen quadratischen Zentralfeld verschmolzen sind. Es bildet gewissermaßen das Herzstück der Seitengalerien und trägt, dem Rang dieses Platzes entsprechend, das Wappen des Königs.

Vor allem in den drei Dachkappen mit ihren hoch aufragenden Bekrönungen zeigt sich die achsensymmetrische Dreiteilung der Fassade und die Dominanz der Mittelpartie. Während die beiden seitlichen Kappen mit siebenkantig gebrochenen Laternen abschließen, gipfelt die doppelt so breite Mittelhaube in einer annähernd lebensgroßen, vollplastischen Zweifigurengruppe[352], die bis unter den Schandeckel der Obenhütte reicht. Auf diese Weise trägt das Dachwerk nicht nur erheblich zur Geschlossenheit und zur imposanten Wirkung der Galerien bei, sondern bildet – wie bereits erwähnt – mit seinen drei Vertikalen auch das kompositorische Gegenstück zu den beiden weit nach vorn vorstoßenden Laufgängen. Die komplementären Hauptzüge der Fassadengliederung, die sich in Gestalt von zwei Stockwerken zu je drei Zonen und drei Bahnen zu je zwei Fensterachsen gegenseitig durchdringen, treten somit an den ›Extremitäten‹ der Seitengalerien wie die Achsen eines Koordinatenkreuzes greifbar hervor.

2. DIE FRIESE DER UNTEREN GALERIE

Ein wesentliches Merkmal der beiden unteren Friese ist die rhythmische Gliederung ihrer Paneelfolge in Dreiersequenzen, bestehend aus je einem breiten querformatigen Kompartiment und zwei schmaleren Feldern (Abb. 89). Auf die Seitenlänge der Galerie entfallen drei solcher Sequenzen (also neun Felder), zu denen am hinteren Ende des niedrigen Relingsfrieses ein weiteres Feld hinzukommt, um die Paneelfolge mit dem achsensymmetrischen Aufbau der Galeriefassade zu koordinieren. Für den darunter gelegenen Hauptfries erübrigt sich ein solches zusätzliches Feld, da die untere Zone auf ihrer gesamten Länge – sowohl an den Seitengalerien als auch am Heck – in gekehlter Form ausgeführt ist und daher beträchtlich nach unten einfällt.[353] Das Eckpaneel zeigt folglich eine nicht nur nach oben, sondern auch achtern sphärisch ausschwingende Kontur.

Vorn reichen beide Friese mit einem zusätzlichen schmalen Feld auf die abschließende Stirnplatte des Laufgangs hinüber. Das verschafft dem niedrigeren Relingsfries einen gewissen Ausgleich in der Verteilung der Paneele und läßt die Gesamtlänge der Friesbänder auf zehn beziehungsweise elf Kompartimente anwachsen. Aus der Einbeziehung der Stirnfelder resultiert außerdem eine zweifache Lesemöglichkeit der Paneelsequenzen: Beginnt man auf der Schmalseite, so wechseln stets zwei kleinere, paarig angeordnete Felder mit einem größeren ab. Orientiert man sich dagegen an der Langseite der Galerie beziehungsweise an der symmetrischen Ordnung der Galeriefassade, dann nehmen jeweils zwei schmale Paneele ein breites in ihre Mitte. Diese Ambiguität wird durch die figürliche Ausstattung noch

350 Im Gegensatz zur Morgan-Zeichnung und dem Bostoner Entwurf zeigt Payne hier pilasterartige Gebilde. Die Abweichung mag, ähnlich wie bei den Fensterformen, auf die im ganzen etwas vereinfachende Darstellungsweise des Stiches zurückgehen.

351 Schiffbaukundlich gesprochen: von der unteren bis zur oberen Stuhlleiste.

352 Die vollplastische Gestaltungsweise ist auf dem Gemälde, das den Kriegsrat vor der zweiten Schooneveld-Schlacht darstellt, deutlich zu erkennen. Vgl. Abb. 19, S. 51.

353 Die Kehlung dient dazu, den Galerien auch ohne weit ausladende Konsolen die nötige Tiefe zu geben. Am Heck wird diese Partie ›*obere Gillung*‹ genannt.

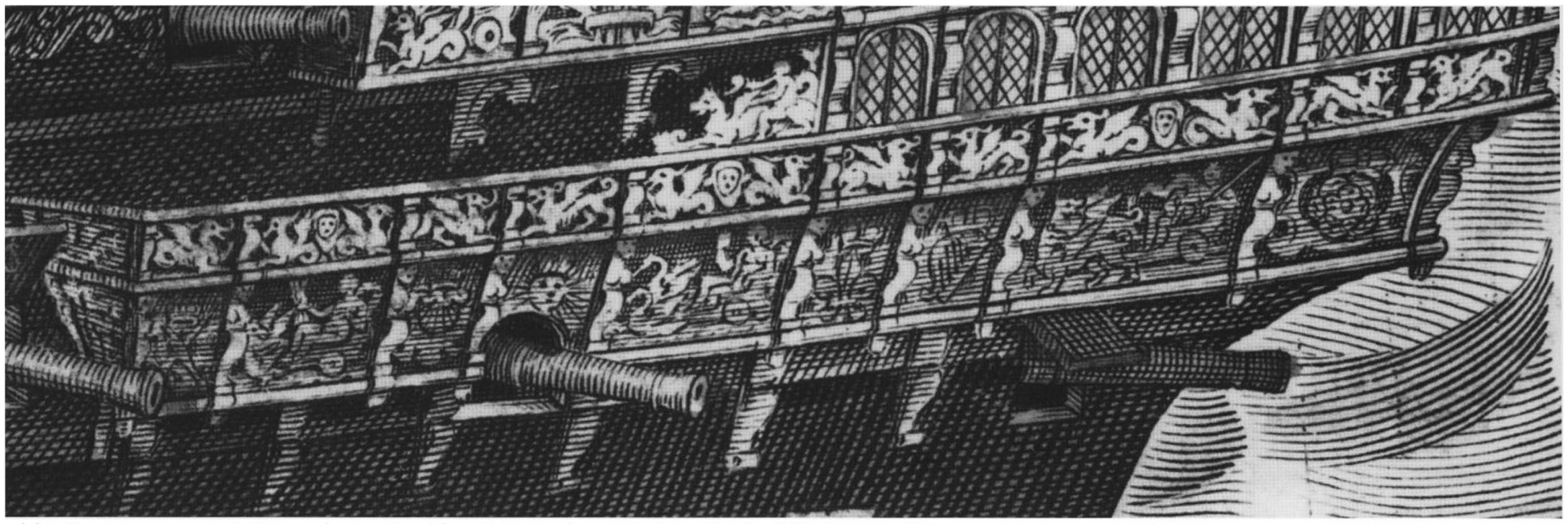


Abb. 89 Die untere Seitengalerie, Backbord; Detail aus Paynes Stich, Abb. 8. (NMM)



Abb. 90 Die untere Seitengalerie, Steuerbord; Detail aus dem Entwurf, Abb. 6. (MFA)

hervorgehoben, indem nämlich die Gestaltung des niedrigen Relingsfrieses die letztgenannte Lesart erfordert, während der dazu quasi komplementär aufgebaute Hauptfries die erstere Sehweise impliziert.

Seinen spezifischen Charakter verdankt der Hauptfries vor allem der Verwendung von zwei verschiedenen Motivgruppen. In den schmalen, hochformatigen Feldern erscheint eine Folge von *Royal Badges*, welche an die Sequenz des Galions anknüpfen. Die Reliefs der breiten querformatigen Paneele dagegen lassen Planetengottheiten auf Wagengespannen erkennen. Alle Gespanne bewegen sich nach vorn, in Fahrtrichtung des Schiffes, während die Bilddevisen (Badges) als symmetrisch aufgebaute Figuren jeweils in sich ruhen. Der daraus erwachsende Kontrast betont den rhythmischen Wechsel der Paneelfolge und verleiht dem Fries eine ähnliche Dynamik, wie es die *Beasts* und *Badges* am Galion tun. Im Gegensatz zu den dortigen Friesen aber verläuft die intendierte Leserichtung an den Galerien offenbar von vorn nach achtern, also der Bewegung der Planetengespanne entgegen. Dafür spricht nicht nur die formale Gestaltung am vorderen Ende der Laufgänge und deren kontinuierlicher Anstieg nach achtern zu, sondern die Richtung ergibt sich auch aus der Reihenfolge der Motive bzw. deren inhaltlicher Verknüpfung mit dem (noch zu besprechenden) Programm der Heckfassade. Die konträre Orientierung der Planetengespanne dient im gegebenen Zusammenhang vor allem dazu, das einheitliche Gesamtbild der Komposition an den Schiffsseiten zu wahren.

Für die entsprechende Partie an Steuerbord sieht der Bostoner Entwurf eine analoge Gestaltung vor (Abb. 90). Die Bilddevisen stimmen im wesentlichen mit denen der Backbordseite überein, während die Planetendarstellungen im Sinne des traditionellen Zyklus[354] fortgesetzt

354 Nach der klassischen, auf die Antike zurückgehenden Sphärenkosmologie umfaßt der Zyklus sieben Planeten. Sie nehmen sieben der insgesamt neun

werden. Aufgrund dieser Anordnung darf man wohl davon ausgehen, daß der Fries so ausgeführt wurde, wie der Entwurf es zeigt. Zudem erlaubt seine detaillierte Darstellungsweise klärende Rückschlüsse auf die in Einzelheiten nur mit Mühe identifizierbaren Motive der Backbordseite.[355] Die folgende Beschreibung wird deshalb neben Paynes Stich zugleich auch den Bostoner Entwurf als Quelle heranziehen.

Alle Impresen erscheinen – wie auch am Galion und an der Verzäunung – vor dem Hintergrund eines paneelfüllenden, kartuschenartig ausgebildeten Rollwerkornaments. Zur Kennzeichnung ihres königlichen Ranges sind sie jeweils mit einer Bügelkrone überkrönt. Der Entwurf weicht nur insofern von diesem Schema ab, als sich dort die Ornamentik auf eine relativ schlichte Rahmenleiste beschränkt, aus der einzelne Voluten hervorwachsen.

Im ersten Feld, an der Stirnseite des Laufgangs, prangt eine aufrecht stehende Straußenfeder. Sie wurde von mehreren Königen des Hauses Plantagenet als *Royal Badge* geführt, so daß sie eher als ein allgemeines Zeichen der Dynastie, denn als Hinweis auf einen bestimmten Monarchen aufzufassen ist.[356] Zu ihrem Ursprung gibt es verschiedene Überlieferungen. Die bekannteste dieser Legenden erzählt, daß Edward von Woodstock, der Schwarze Prinz, die Feder durch seinen Sieg bei Crécy (1346) vom blinden König von Böhmen gewonnen habe. Doch nach einer anderen Version führte bereits König Stephan von Blois, der letzte Normannenkönig auf dem englischen Thron (1135–1154), die Straußenfeder unter seinen Bilddevisen.[357]

Im zweiten Feld sind ein Schwert und ein Zweig zu sehen, die gemeinsam ein liegendes Kreuz bilden. Damit wird offenbar auf König Henry II (1154–1189) angespielt, der die Dynastie der Plantagenet begründete und (unter anderem) das mit einem Ölzweig gekreuzte Schwert als Bilddevise benutzte.[358]

Ein aus Wolken hervorbrechendes Bündel von Sonnenstrahlen füllt das vierte Feld. Dieser *Sunburst*, wie die Impresе in der englischen Heraldik genannt wird, diente König Edward III (1327–1377) als Badge.[359] Paynes Stich und der Bostoner Entwurf zeigen zwei unterschiedliche, jeweils wappenkundlich belegbare Versionen, einmal mit radial verteilten und das andere Mal mit parallelen, senkrecht herabfallenden Strahlen.

Das benachbarte fünfte Feld wird zur Hälfte von einer Stückpforte überschnitten. Im darüberliegenden freien Teil erscheint eine strahlende Sonne mit menschlichem Antlitz unter der Königskrone. Als »*the sun in his splendour*« oder »*the sun in his glory*« führte sie Richard II (1377–1399), der wie Edward III der älteren Plantagenetdynastie angehörte, unter seinen Bilddevisen. Aber auch spätere Könige, so z.B. Henry IV aus dem Hause Lancaster oder Edward IV aus dem Hause York, verwendeten dieses Zeichen.[360]

Die folgenden Badges greifen die bekannte vierteilige Impresenreihe der Stuartkönige auf, die schon mehrfach am Schiff begegnete. Im siebten und achten Feld finden sich die Harfe von Irland und die Lilie von Frankreich. Zwar zeigt der Stich in Leserichtung die Lilie vor der Harfe, während die Plätze auf dem Entwurf umgekehrt, also der Rangfolge entsprechend angeordnet sind, doch dürfte hier weniger die Reihenfolge der Badges als vielmehr ihre Funktion als Hoheitszeichen der Stuarts und insbesondere Charles' I eine Rolle spielen.

Demnach ist es auch nicht gravierend, daß am Ende des Frieses nur noch *ein* weiteres Badge, und zwar die Rose von England, Platz findet. Das betreffende Eckfeld wird nämlich durch die Kehle der Galeriebrüstung am Heck (die sog. *Kleine Gillung*) zu sehr beschnitten, um zwei Impresen dort unterbringen zu können. Möglich wäre nach Darstellung der Heckfassade (Abb. 116, S. 143) zwar auch eine Fortsetzung des Frieses auf der hinteren Stirnseite – analog zum vorderen Ende der Galerie – und somit die Wiedergabe der kompletten Sequenz der *Royal Badges*. Da jedoch die Heckfassade als geschlossene Komposition ihrerseits die Rose im linken und die Distel im rechten Eckfeld der Kleinen Gillung vorgibt, setzte dies voraus, daß an Backbord im letzten Feld der Langseite die

Sphären ein, welche die im Mittelpunkt des Weltalls gedachte Erde konzentrisch umgeben. Von innen nach außen gelesen handelt es sich bei den Planeten um Luna (den Mond), Merkur, Venus, Sol (die Sonne), Mars, Jupiter und Saturn. Man nennt diese Sequenz auch Chaldäische Reihe. Vgl. dazu Lippmann 1895, 1 und Peuckert 1960, 188-193.

355 Bei Paynes Kupferstich (Abb. 89) resultiert die abgekürzte Wiedergabe aus der allgemeinen, maßstabsbedingten Schematisierung. Auf der Morgan-Zeichnung dagegen bleiben gerade im Bereich der perspektivisch stark verkürzten Galeriefriese die Konturen des Schnitzwerks auffallend unklar und verwaschen (Abb. 87).

356 Boutell's Heraldry, 166.

357 Vgl. Camden 1636, 344; Peacham 1612, 164; ferner Boutell's Heraldry, 165-166.

358 Boutell's Heraldry, 209.

359 Auch Richard II und Henry IV benutzten den *Sunburst* als Impresе, doch ließen sie die Sonnenstrahlen nach oben aus den Wolken hervorscheinen. Vgl. Camden 1636, 344; Peacham 1612, 211 sowie Boutell's Heraldry, 83. 165. 210.

360 Boutell's Heraldry, 210.

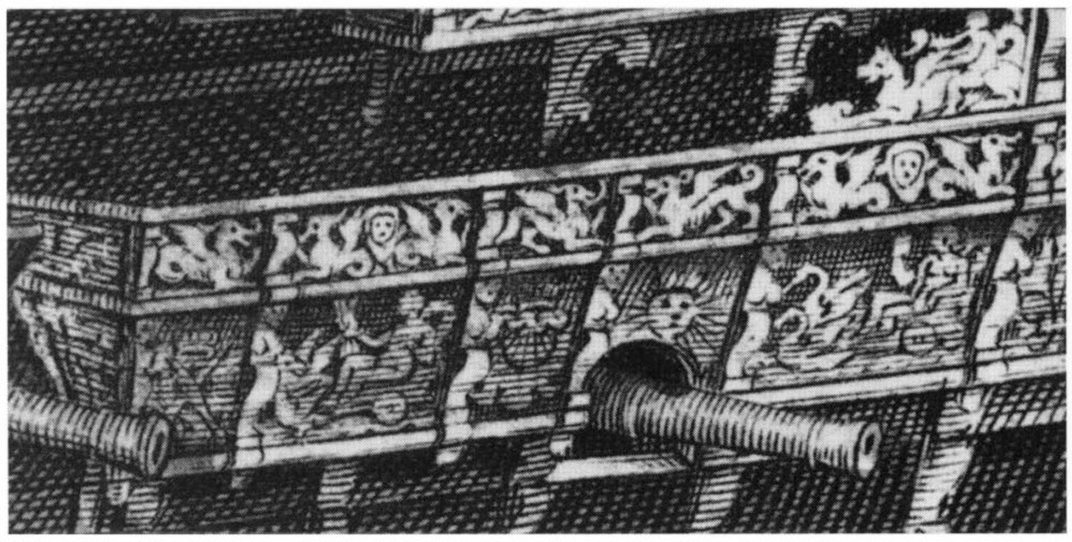


Abb. 91 Die untere Seitengalerie, Backbord, vorderer Teil; Ausschnitt aus Paynes Stich, Abb. 8. (NMM)



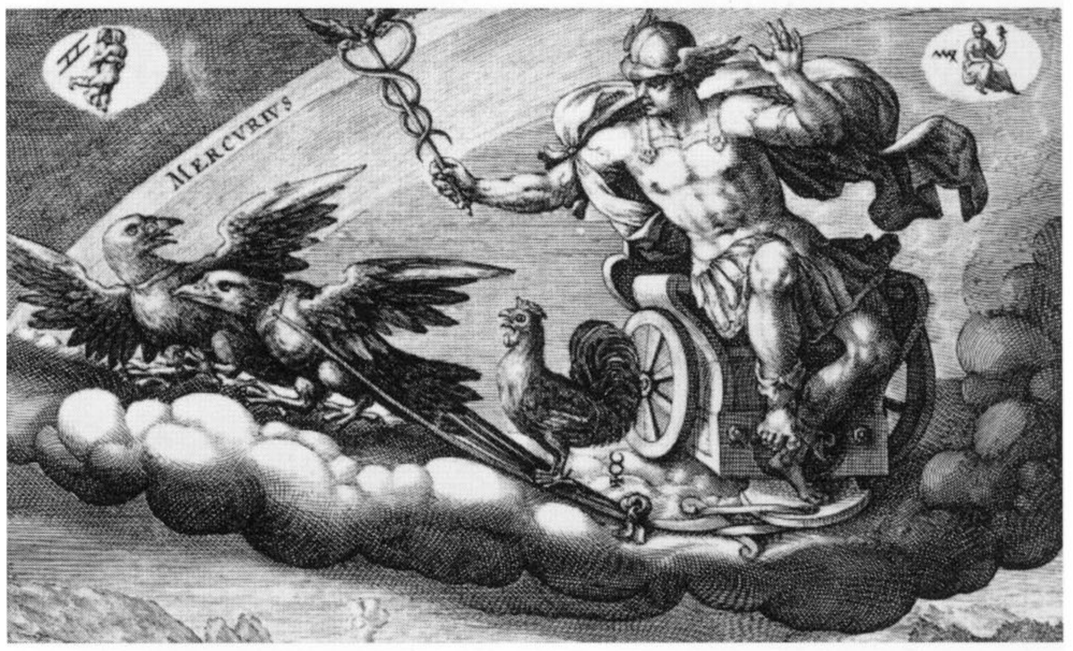




Abb. 92–94 Die Planetengottheiten Jupiter, Merkur und Saturn; Kupferstiche (Details) aus der Serie *Planetengottheiten* von Crispijn de Passe d.Ä. nach Vorlagen von Marten de Vos, wohl frühes 17. Jahrhundert. (Staatliche Kunstsammlungen Dresden, Kupferstichkabinett).

Distel statt der von Payne gezeigten Rose angebracht war (vgl. im übrigen S. 145, Anm. 512).

Die Planetengottheiten in den breiteren Feldern sind jeweils in menschlicher Gestalt gegeben, wie sie auf ihren einachsigen, doppelt bespannten Wagen über Wolkenbänke am Himmel entlangziehen.[361] Ob sie in heroischer Nacktheit erscheinen oder welche Kleidung sie tragen, kann man auf dem Stich wegen der schematischen Darstellungsweise nicht erkennen. Der Entwurf jedenfalls sieht eine antikisierende Tracht vor. Anhand der mitgeführten Attribute und der ihnen geweihten Tiere, die als Zugtiere dienen, lassen sich die einzelnen Personifikationen identifizieren (Abb. 92ff.).

An Backbordseite im vorderen (dritten) Feld ist Jupiter dargestellt. Er hält sein Blitzbündel in der Rechten, während zwei Vögel, die offenbar die ihm zugehörigen Adler vorstellen sollen, den Wagen ziehen.[362] Das mittlere (sechste) Feld wird von Merkur besetzt. Seine Attribute, sogar der signifikante Caduceus (Schlangenstab), sind auf dem Stich so sehr verunklärt, daß die Benennung des Gottes nur anhand der beiden Zugtiere möglich ist. Ihrem langen Hals, dem schmalen Kopf und dem langen spitzen Schnabel zufolge handelt es sich um Störche oder Kraniche. Diese Vögel brachte man mit Merkur (griechisch: Hermes) in Verbindung, weil sie mit dem Ibis verwandt sind und in dessen Heimat Ägypten überwintern. Der Ibis nämlich galt im Altertum als heiliges Tier des ägyptischen Gottes Thot und wurde nach dessen Verschmelzung mit Hermes Trismegistos in hellenistischer Zeit auch Merkur als Symbol beigegeben – eine Verknüpfung, die den hermetischen Analogielehren der Renaissance durchaus geläufig war.[363] Daß die Gestalt des Planetengottes auf dem Relief einen Busen besitzt, widerspricht der Ikonographie Merkurs nicht. Denn wegen seines angeblich wechselhaften Wesens beschrei-

361 Das Motiv der auf Wagen fahrenden Planetengötter fand – von Italien ausgehend – seit der Renaissance in Europa weite Verbreitung. Neben der Druckgraphik als bedeutendstem Medium (Kupferstiche bzw. Holzschnitte von Baldini, Beham, Sadeler, Ferrari, Solis, Flötner u.a.) entstanden vergleichbare Zyklen vor allem an repräsentativen Bauwerken, meist innerhalb eines umfassenderen Programms (z.B. in Perugia: Udienza del Cambio; in Rom: Palazzo Rucellai). Die charakteristische Vorstellung des Fahrens, die zumindest im Falle von Sol und Luna auf antike Vorbilder zurückgeht, ergab sich aus der scheinbaren Eigenbewegung der Wandelsterne gegenüber dem Fixsternhimmel. Da dieses Phänomen nach dem alten geozentrischen Weltbild unerklärbar war, veranlaßte es die Astrologen, den Planeten eigenen Willen und eine besondere Macht zuzuschreiben. (Vgl. Lippmann 1895; Fuchs 1909; Behrendsen 1926, 23-25.45-51; ferner: Warburg 1932, 459-568.627-657; Peuckert 1960, 35-92).

362 Zur Ikonographie Jupiters vgl. Ripa 1603, 53 und Cartari 1647, 87-89. Antike Quellen in RML II.1, 618-762 und VI, 564-759 (s.v. Zeus).



Abb. 95 Die untere Seitengalerie, Backbord, hinterer Teil; Ausschnitt aus Paynes Stich, Abb. 8. (NMM)

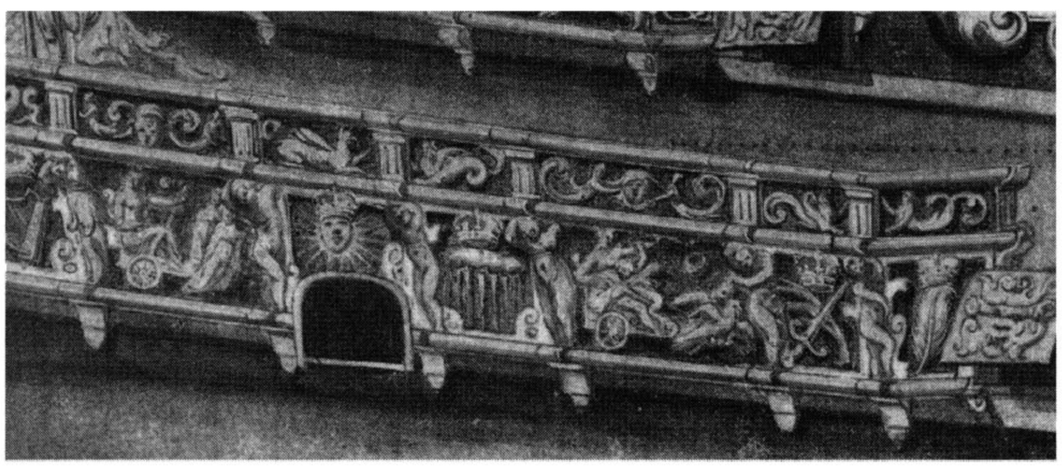


Abb. 96 Die untere Seitengalerie, Steuerbord, vorderer Teil; Ausschnitt aus dem Entwurf, Abb. 6. (MFA)

ben ihn Alchimisten und Astrologen in der Regel als Zwitter.[364]

Im hinteren (neunten) Feld an der Backbordseite erkennt man Saturn. Seine Sense, von der nur der lange Stab zu sehen ist, lehnt in der linken Armbeuge, während er mit der Rechten eines seiner Kinder gepackt hat, um es kopfüber zu verschlingen. Die Attribute haben auch hier nicht eigentlich mit dem römischen Gott (Saturnus) zu tun, sondern sind ihm in späterer Zeit beigegeben worden, da man ihn gemeinhin mit dem griechischen Kronos (bzw. Chronos) gleichsetzte.[365] Den Wagen ziehen zwei geflügelte Drachen. Sie stehen für die Schlangen, welche Chronos/Saturn als Symbol für die zyklisch aufgefaßte Zeit zukommen.[366]

An Steuerbord setzt sich die Reihe der Planetendarstellungen in den jeweils gegenüberliegenden Kompartimenten fort (Abb. 96 ff.). Der Entwurf zeigt keine Wolkenbänke als ›Fahrgrund‹ für die Gespanne, gibt aber auf dem sonst leeren Fond die jeweiligen astronomischen Siglen der Planeten (♂, ☾, ♀) als zusätzlichen Hinweis an. Im vorderen Feld erscheint Venus. Die Göttin sitzt mit übereinandergeschlagenen Beinen auf ihrem Wagen und hält den Bogen Amors in der ausgestreckten Linken. Bekleidet ist sie mit einem kurzärmeligen, unter der Brust gegürteten Chiton. Der kleine geflügelte Cupido klettert seiner Mutter auf den Schoß, um mit der Rechten die ihm vorenthaltene Waffe zu erreichen. Als Gespann dienen zwei weiße Tauben, welche man der Liebesgöttin ihrer Sanftmut wegen gewöhnlich zuordnet.[367]

Das mittlere Feld wird von Luna besetzt. Sie trägt einen langen Peplos und ist durch eine Mondsichel auf ihrem Kopf sowie durch ihren Bogen und den gefüllten Köcher in der ausgestreckten Linken kenntlich gemacht. Ihr Gesicht ist von einem dunklen Tuch verdeckt, um zu zeigen, daß der Mond kein eigenes Licht ausstrahlt und zeitweise verdunkelt ist.[368] Zwei in bodenlange Gewänder gekleidete Frauengestalten ziehen ihren Wagen. Während Mondsichel und Jagdwaffen sich für Luna als nächtlicher Erscheinungsform der jungfräulichen Jagdgöttin Diana schon in der Antike nachweisen lassen[369], sind die beiden Frauen als ihr Wagengespann vermutlich eine Erfindung der Renaissance. Giacomo Zucchi weist in seinem Traktat über die Planetengottheiten darauf hin, daß Jungfrauen und Nymphen Luna geweiht waren. Giorgio Vasari dagegen begründet die Zuordnung mit den »geheimen und natürlichen Gemeinsamkeiten, welche die Frauen mit den Phasen des Mondes haben«, spielt also offenbar auf die Übereinstimmung von Menstruationszyklus und Mondumlaufzeit an.[370]

Im hinteren Feld schließlich findet Mars Platz. Seinen nach antiker Manier gestalteten Muskelpanzer mit dem typischen faltenwerfenden Lederrock kann man auf dem Entwurf nur mit Mühe erkennen. Auch die übrigen Waffen, die er in den Händen hält, sind schwer auszumachen. Es handelt sich wohl um Schwert (oder Zepter?), Rundschild und Helm. Barhäuptig thront der Kriegsgott auf seinem Wagen und führt mit der Rechten zwei Pferde am Zügel, die in fliegendem Galopp mit dem Gefährt dahinjagen. Da diese Tiere von alters her mit dem Kriegs-

363 Vgl. Zucchi 1602, 33; Ripa 1603, 50; Valeriano 1631, 203-215; aber auch Ovid: Met. V, 331. Zur antiken Vorstellung von Merkur bzw. Hermes s. RML II.2, 2805-2828 und I.2, 2342-2432.

364 Dazu Peuckert 1960, 127. Vgl. in diesem Zusammenhang auch die Gestalt der Hermathena (S. 88).

365 Hesiod: Theogonie, 459. Der Titan Kronos, dem verheißen war, daß einer seiner Söhne ihn der Herrschaft berauben werde, suchte dies zu verhindern, indem er seine Kinder jeweils kurz nach ihrer Geburt verschlang. – Die Sense des Chronos (der Zeit, die alles niedermäht) bezeichnete ursprünglich jene Sichel, mit der Kronos seinen Vater Uranos entmannte.

366 Zwischen ›Drachen‹ und ›Schlangen‹ unterscheidet der Mythos im Prinzip nicht. Vgl. Zucchi 1602, 15; Ripa 1603, 54; Cartari 1647, 16-18. Zu den antiken Vorstellungen von Saturn bzw. Kronos s. RML IV, 432-434 und II.1, 1452-1473.

367 Ripa 1603, 51 (mit Verweis auf Apuleius: Met. VI); Cartari 1647, 274 275. Auch Ovid nennt die Tauben des öfteren im Zusammenhang mit Venus (Met. X, 718; XIII, 674 et passim).

368 Vgl. Ripa 1603, 49 und Cartari 1647, 58-59.

369 z.B. Ovid: Met. I, 11; III, 166; XI, 324 et passim.

370 Zucchi 1602, 39. Vasari 1588, 23. Vgl. dazu auch Tervarent 1958, I, 83.

handwerk verbunden sind, findet man sie mitunter vor dem Wagen des Mars dargestellt, auch wenn ihm in der Regel zwei Wölfe als Gespann dienen.[371]

An den Seitengalerien erscheinen somit nur sechs der sieben kanonischen Planeten. Es fehlt Sol (der Sonnengott), der mit Apollo identifiziert wurde. Außerdem stimmt die Reihenfolge der Darstellungen nicht mit der herkömmlichen (chaldäischen) Planetenfolge überein. Dennoch wird eine übergreifende Ordnung erkennbar, wenn man den jeweiligen Charakter beziehungsweise die Einflüsse der Wandelsterne berücksichtigt, die die klassische Astrologie ihnen zuschreibt: Venus und Jupiter gelten als günstig wirkend, Mars und Saturn als ungünstig, Merkur als ambivalent und Luna (sowie die Sonne) als neutral. Venus, Luna und Mars werden als Nachtgestirne betrachtet, Jupiter und Saturn (sowie die Sonne) als Tagesgestirne, während Merkur beidem zugerechnet werden kann.[372]

Demnach sind an Steuerbordseite die Nachtgestirne versammelt und an Backbord die Tagesgestirne. Auf jeder Seite werden ein positiv und ein negativ wirkender Planet von einem neutralen beziehungsweise ambivalenten Wandelstern getrennt, so daß sich Planeten vergleichbarer Wirkungsart jeweils gegenüberstehen und die Gegensätze ausgeglichen sind. Weiterhin fällt auf, daß die Planeten, welche nach Ptolemäus über die Wasserzeichen und die Erdzeichen des Zodiakus herrschen, nämlich Mars, Luna und Venus, mit eben diesen Tierkreiszeichen an der Verzäunung der Steuerbordseite korrespondieren, während Saturn, Merkur und Jupiter als Beherrscher der Luft- und Feuerzeichen gelten, welche an der Backbordseite erscheinen[373] (s. Abb. 101). Falls diese Korrelation beabsichtigt war, wird dies wohl auch zur Änderung des Bostoner Entwurfs beigetragen haben. Denn sie setzt die wechselseitige Anordnung der Sternzeichen voraus, die der Entwurf noch nicht kennt.

In Anbetracht eines solch beziehungsreichen Kontextes kommt dem Fehlen der Sonnendarstellung zweifellos eine besondere Bedeutung zu. Da sie sich aber nicht aus der Konstellation selbst, sondern erst aus dem Zusammenhang des ikonographischen Gesamtprogramms ergibt, soll die nähere Untersuchung dieser Frage auf den Interpretationsteil der Arbeit verschoben werden.

Der obere Fries, der die Brüstung des Galerielaufs begrenzt, zeigt offenbar keine solch hintergründige Verkettung. Er setzt sich aus einer Reihe geflügelter Fabel-





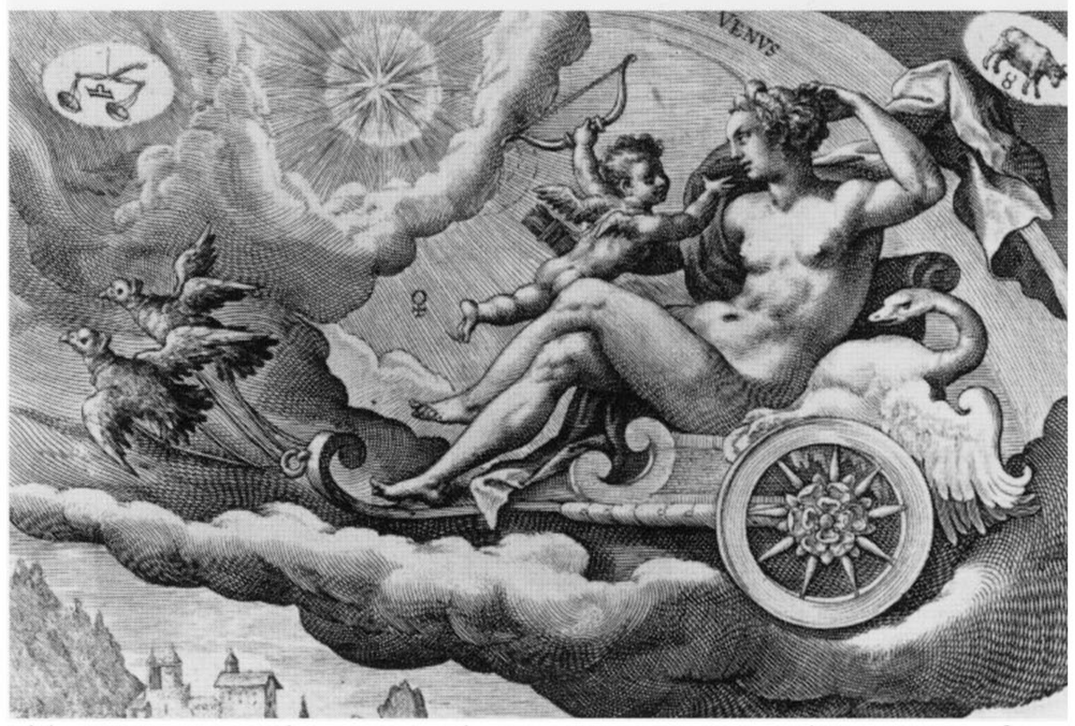


Abb. 97-99 Die Planetengottheiten Mars, Luna und Venus; Kupferstiche (Details) aus der Serie *Planetengottheiten* von Crispijn de Passe d.Ä. nach Vorlagen von Marten de Vos, wohl frühes 17. Jahrhundert. (Staatliche Kunstsammlungen Dresden, Kupferstichkabinett)

wesen und einigen Maskaronen zusammen, deren stereotype Anordnung in der Art eines Rapportmusters die primär schmückende Funktion dieser Figurensequenz

371 Ripa 1603, 53 (mit Verweis auf Homer und Vergil: Georg. III, 83-91); ferner Cartari 1647, 207-208, sowie Valeriano 1631, 44.56 (s.v. Bellum).

372 Diese Klassifizierungen, die im Laufe der Geschichte geringfügige Änderungen erfuhren, gehen im wesentlichen auf Claudius Ptolemäus zurück. Vgl. Peuckert 1960, 265-267; ferner: Manilius, *Astronomica* XCVII-C.

373 Peuckert 1960, 267.

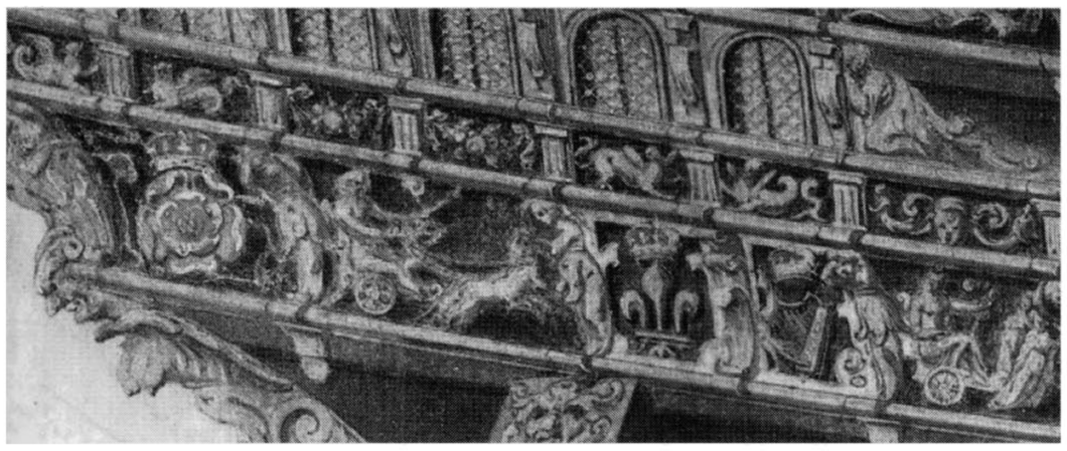


Abb. 100 Die untere Seitengalerie, Steuerbord, hinterer Teil; Ausschnitt aus dem Entwurf, Abb. 6. (MFA)

deutlich macht, einen konkreten ikonographischen Hintergrund jedenfalls nicht erkennen läßt.

Auf den breitformatigen Paneelen sieht man je zwei ›Meerdrachen‹ mit greifenartigem Kopf, zwei Vorderbeinen, an den Schultern ansetzenden Flügeln und einem kräftigen Fischschwanz. Sie sind – voneinander abgewandt – zu beiden Seiten eines en face gegebenen Maskarons plaziert, so daß eine spiegelsymmetrische Figuration entsteht. Rechts und links davon, in den kleineren Feldern, erscheinen jeweils einzelne Drachenwesen, die als Vierbeiner den Landtieren zugehören, im übrigen aber den ›Meerdrachen‹ weitgehend gleichen. Wie jene sind sie im Profil dargestellt und bewegen sich schreitend mit ihnen jeweils vom Zentrum der Komposition fort. Dadurch erweitern sie die symmetrische Figuration der breiten Kompartimente, stehen aber zugleich in je zwei benachbarten kleineren Feldern einander als

Venus, Luna und Mars beherrschen
die Wasser- und die Erdzeichen des Zodiakus

Nacht	Nacht	Nacht
positiv	neutral	negativ
♀ VENUS	☾ LUNA	♂ MARS

Steuerbordseite

Heck

Backbordseite

♃ JUPITER	☿ MERKUR	♄ SATURN
positiv	ambivalent	negativ
Tag	Tag + Nacht	Tag

Jupiter, Merkur und Saturn beherrschen
die Feuer- und die Luftzeichen des Zodiakus

Abb. 101 Verteilungsschema der Planeten an den unteren Seitengalerien

antithetische Paare gegenüber und können ihrerseits als selbständige Gruppen aufgefaßt werden. Die letztgenannte Sehweise, die sowohl in Hinblick auf die Gliederung des angrenzenden Fensterbandes, als auch auf die Gruppierung der Badges naheliegt, ergäbe – formal betrachtet – einen zum unteren Fries analogen Aufbau.

Doch die Bewegung der Tiere und die daraus resultierende rhythmische Dynamik des Reliefbandes stehen dieser Lesart entgegen. Sie erfordern, die Paneelsequenzen als achsensymmetrische Dreierfiguration (mit dem Maskaron im Zentrum) zu begreifen, und bilden zum Rhythmus des unteren Frieses nachgerade das komplementäre Gegenstück. Während nämlich die Bilddevisen als Paare von Ruhepunkten wirken, zwischen denen sich die Planetengespanne bewegen, erscheinen oberhalb der Gespanne die einzelnen Maskarone als ruhende Pole, von denen aus sich je zwei Drachen nach beiden Seiten entfernen, um über den Badges zusammenzutreffen.

Der Bostoner Entwurf zeigt eine dem im Prinzip entsprechende Gestaltungsweise, bietet aber auf Kosten der rapportmusterähnlichen Wirkung eine größere Vielfalt an Einzelformen. Geflügelte ›Meerdrachen‹, ›Seelöwen‹, vierfüßige Fabelwesen sowie groteske Meermänner und -frauen mit floral verfremdeten Fischschwänzen stehen in den kleineren Feldern einander gegenüber. Die beiden im Bereich des offenen Laufgangs gelegenen größeren Felder beherbergen je einen zentral angeordneten Maskaron, flankiert von zwei grotesken Meerwesen, die sich ihm das eine Mal zukehren und das andere Mal von ihm abwenden. Das Feld in der Mittelachse der Fensterfassade ist dagegen in zwei kleinere Paneele aufgeteilt, die Frucht- und Blumenfestons tragen.

3. DIE FRIESE DER OBEREN GALERIE (Abb. 102ff.)

Die Brüstungszone des oberen Galerielaufs zeigt eine Gliederung, die zwar im Prinzip der unteren Galerie entspricht, in Einzelheiten jedoch beträchtlich von deren Gestaltungsweise abweicht. Dadurch erhält das obere Geschoß trotz seiner Einbindung in das allgemeine Gliederungsschema einen eigenen Charakter, durch den es sich deutlich von den anderen Zonen absetzt.

Vor allem fällt auf, daß sich die Reliefbänder nicht



Abb. 102 Die obere Seitengalerie, Backbord; Detail aus Paynes Stich, Abb. 8. (NMM)



Abb. 103 Die obere Seitengalerie, Steuerbord, vorderer Teil; Ausschnitt aus dem Entwurf, Abb. 6. (MFA)



Abb. 104 Das Badge des Kronprinzen; Originalskulptur aus der Heckzier der Prunkbarke von Friedrich, Prince of Wales; ausgeführt 1732 von James Richard. (NMM)

gleichmäßig über die ganze Länge des Laufgangs hinziehen. Im Bereich des offenen *catwalk* fehlt der niedrige Relingsfries; außerdem wechselt dort die Gliederung des Hauptfrieses von der beschriebenen rhythmischen Dreiersequenz zu einer Reihe von drei gleich großen, querformatigen Paneelen, von denen das mittlere die Devise des Kronprinzen zeigt. In der Mitte der durchfensterten Fassade ist die Leiste zwischen den Friesen unterbrochen, so daß dort die beiden breiteren Felder zu einem einzigen, etwa quadratischen Paneel verschmelzen.

Dieses Kompartiment, welches das Wappen des Königs trägt, betont durch seine zentrale Lage und durch den heraldischen Aufbau des Wappens die achsensymmetrische Ordnung der Galeriefassade. Es wirkt daher nicht allein als Unterbrechung der horizontalen Friesbänder, sondern erscheint zugleich als kompositorischer Mittelpunkt, an den sich rechts und links die kleineren Paneele anschließen. Die Ausrichtung der Figuren auf den Paneelen wie auch die Gruppierung der schon von ihrem Format her abgesonderten Kompartimente am *catwalk* verstärken den Effekt noch.

So entsteht zu einem gewissen Grade der Eindruck, daß die Felder der Galeriebrüstung eher als zwei geschlossene, jeweils symmetrisch um ein heraldisches Hoheitszeichen angeordnete Komplexe denn als durchlaufende Friese aufzufassen seien. Da jedoch die Bewegungsrichtung der Figuren – insbesondere die der beigegebenen Tiere – einheitlich nach vorn, in Fahrtrichtung des Schiffes orientiert ist, bleibt der Charakter von zusammengehörigen, wenngleich unterbrochenen Friesbändern bestehen. Deshalb soll im folgenden auch weiterhin von einem ›Hauptfries‹ und einem darübergelegenen ›Relings- oder Brüstungsfries‹ gesprochen werden.

Der Hauptfries umfaßt insgesamt neun Felder, deren Darstellungen, wie aus dem eben Gesagten bereits hervorgeht, thematisch zwei verschiedenen Gruppen angehören. Ähnlich wie am unteren Galerielauf wechseln

heraldische Embleme und figürliche Darstellungen miteinander ab. Doch die Verteilungsproportionen haben sich umgekehrt: statt dreier mythologischer Figuren in größeren Kompartimenten zwischen einer Vielzahl von heraldischen Zeichen dominieren hier drei heraldische Motive, zwischen denen sich sechs figürliche Darstellungen in meist kleineren Feldern verteilen.

Außer dem Wappen des Königs und dem Badge des Kronprinzen erscheint als drittes heraldisches Zeichen das Emblem des Lord High Admiral. Es ist auf der vorderen Stirnplatte des Laufgangs angebracht und zeigt einen Anker, dessen ornamental verschlungenes Kabeltau den Schaft umwindet. Darüber erkennt man eine kleine Krone.[374] Diese Überkrönung gehört gewöhnlich nicht zum Badge des Lord High Admiral, erklärt sich aber in diesem Falle aus dem Umstand, daß das Emblem auf Prinz James, den Duke of York (den jüngeren Sohn von König Charles), zu beziehen ist. Der Monarch ernannte ihn am 18. März 1638, also nur wenige Monate vor Indienststellung der SOVEREIGN OF THE SEAS, zum Lord High Admiral auf Lebenszeit.[375] Da er zu diesem Zeitpunkt kaum viereinhalb Jahre zählte, wurde Algernon Percy, der zehnte Earl of Northumberland, bis auf weiteres zu seinem Stellvertreter bestimmt.[376]

Daß bereits der Bostoner Entwurf, obwohl er mindestens zwei Jahre früher datiert, die Krone über dem Admiralitätsanker zeigt, widerspricht der Zuordnung des Emblems zur Person des Prinzen nicht. Vielmehr bestätigt dies nur den seit längerer Zeit bestehenden, auch anderweitig nachweisbaren Plan des Königs, das begehrte Amt seinem zweiten Sohn zu übertragen.[377]

Im mittleren Feld des Laufgangs erscheint vor einem kartuschenartigen Rollwerkornament das Badge des Kronprinzen. Die streng symmetrisch aufgebaute Komposition besteht aus drei stehenden weißen Straußenfedern, die vom Reif der Prinzenkrone umfaßt werden. Während sich die Spitzen der beiden seitlichen Federn jeweils nach rechts und links neigen, weist die mittlere nach vorn, dem Betrachter entgegen. Ein Schriftband mit dem Wahlspruch »ICH DIEN« (sic) umwindet die drei Federkiele.[378]

In dieser Form wird das Badge seit Edward VI (1547-1553) bis heute benutzt (s. Abb. 104). Seine Hauptkomponenten aber führte bereits Edward von Woodstock, der Schwarze Prinz, in seinem *shield for peace* und auch als Badge.[379] Aus der erwähnten Sage, wonach der Prinz die Federn durch seinen Sieg bei Crécy (1346) von Johann, dem blinden König von Böhmen, gewonnen haben soll, wäre die deutsche Sprachform des Mottos erklärbar, wenn auch die neuere Heraldik zu bedenken gibt, daß zeitgenössische Belege für die Authentizität der Erzählung fehlen.[380]

374 Auf dem Bostoner Entwurf (Abb. 103) ist sie deutlicher zu sehen als auf Paynes Stich, wo zudem ein Geschützrohr die Darstellung teilweise verdeckt.

375 Dies geschah im Rahmen einer Sitzung des Staatsrates (s. Council Register, Vol. 15, Car. I, p. 141 unter dem Datum 18th April 1638). Charles beendete damit die seit dem Mord an Georges Villiers, dem Duke of Buckingham, bestehende zehnjährige Vakanz im höchsten Amt der britischen Marine. Die Verwaltung des Postens hatten inzwischen stellvertretend die *Lords of the Admiralty*, eine vom König eingesetzte Kommission, übernommen. Näheres dazu bei Oppenheim 1896, 279-283.

376 Die Ernennungsurkunde für Northumberland datiert auf den 13. April 1638 (Rot. Pat. 14, Car. I, 38th part).

377 Schon im Dezember 1634, als Prinz James eben das erste Lebensjahr vollendet hatte, war davon die Rede, ihn zum Lord High Admiral zu ernennen (vgl. BM, Add. MS. 27962 [Brief vom 8. 12. 1634] sowie C.S.P. Venice, Vol. 23 (1632-36), 303 [Dokument No. 386 vom 1. 12. 1634 (greg. Kal.)]).

378 Die Aufschrift fehlt sowohl auf Paynes Stich als auch auf dem Bostoner Entwurf. Doch besteht kein Zweifel, daß sie am Schiff angebracht war, da das Motto einen wesentlichen Bestandteil des Emblems ausmacht und das deutlich erkennbare Schriftband sicher nicht leer blieb. (Vgl. Boutell's Heraldry, 219).

379 Der Schild wird beschrieben als: »*Sable, three ostrich feathers, their quills passing through escrolls argent bearing the words ICH DIENE*«. (Boutell's Heraldry, 77, Fig. 196; zur Geschichte des Straußenfeder-Badge: ebd., 165-167).

380 Boutell's Heraldry, 165.



Abb. 105 Die obere Seitengalerie, Steuerbord, hinterer Teil; Ausschnitt aus dem Entwurf, Abb. 6. (MFA)



Abb. 106 Das Wappen der Stuartkönige; hier in einem Exemplar vom Heck des Linienschiffes H.M.S. ASSOCIATION (1697, 90 Geschütze), das 1707 auf den Scillies strandete. (Penwith District Council, Penzance)

Im Zentrum der Galeriefassade prangt, als Höhepunkt der heraldischen Reihe, das Wappen des Königs selbst[381] (vgl. Abb. 106): Der ovale gevierte Schild zeigt das erste und vierte Feld jeweils wieder geviert von Frankreich – drei (2:1) goldene Lilien in Blau – und England – drei goldene Leoparden[382] pfahlweise in Rot –, das zweite Feld Schottland – in Gold ein roter aufgerichteter Löwe, gerahmt von einer doppelten, roten, gegenständig besetzten Lilienbordüre –, das dritte Feld Irland – in Blau eine goldene Harfe silbern besaitet. Den Schild umgibt das blaue, gold-geränderte Band des Hosenbandordens mit dem Wahlspruch: HONI · SOIT · QVI · MAL · Y · PENSE. (Verachtet sei, wer schlecht darüber denkt). Obenauf sitzt der goldene Spangenhelm des Herrschers[383], den eine mächtige, sich rankenartig im oberen Teil des Paneels ausbreitende Helmdecke schmückt. Als Helmzier trägt er die englische Königskrone, auf der zuoberst der gekrönte englische Löwe in stehender, hersehender Positur erscheint.

Gehalten wird der Schild an seiner dextren Seite ebenfalls vom englischen Löwen, an der sinistren Seite dagegen vom schottischen Einhorn. Es trägt eine goldene Krone um seinen Hals, wovon eine Kette ausgeht, die zwischen den Vorderbeinen des Tieres hindurchläuft und über seinen Rücken geschlagen ist.[384] Unterhalb des Ganzen schließt eine langgestreckte, mit Rollwerk gezierte Inschriftleiste die Komposition ab. Auf ihr liest man den Wahlspruch des Monarchen: DIEV ET MON DROIT (Gott und mein Recht).

Der Bostoner Entwurf stimmt in der Gestaltung des Wappens und der Badges praktisch mit Paynes Stich überein. Nur die umgebenden Rollwerkornamente sind

381 Die Einzelheiten der folgenden Beschreibung sind, soweit sie weder auf Paynes Stich noch auf dem Bostoner Entwurf erscheinen, dem zeitgenössischen heraldischen Werk von John Guillim entnommen (Guillim 1638, 425-426). Da die Gestalt des Majestätswappens in allen Punkten festgelegt war, darf man voraussetzen, daß auch seine Ausführung am Schiff der Darstellung Guillims entsprach. Gemäß den traditionellen Gepflogenheiten verwendet der Heraldiker beim Blasonieren dieses Wappens statt der üblichen Farbbezeichnungen Planetennamen. So spricht er von *Sol* statt von *Or* (Gold), von *Luna* statt von *Argent* (Silber), von *Mars* statt von *Gules* (Rot) und von *Jupiter* statt von *Azur* (Blau).

382 In der englischen Heraldik bezeichnet der Begriff *Leopard* einen schreitenden, hersehenden Löwen (*a Lion passant, guardant*) (Boutell's Heraldry, 71).

383 Nach Guillim ist der Helm ein Zeichen der Jurisdiktionsgewalt des Monarchen (Guillim 1638, 426).

384 Der Löwe und das Einhorn begegneten bereits in der Reihe der *Royal Beasts* am Galion des Schiffes. Vgl. S. 70f.

auf dem Entwurf etwas sparsamer verteilt. Damit kann als gesichert gelten, daß die drei Hoheitszeichen an beiden Seiten des Schiffes in der beschriebenen Weise ausgeführt waren.

Offen bleibt allerdings die Frage nach der farbigen Fassung. Während der Entwurf die einzelnen Partien heraldisch korrekt in den genannten Farben wiedergibt, zeigt der kolorierte Stich (und – was die Heckfassade betrifft – auch das Gemälde mit dem Porträt Peter Petts) Wappen und Badges wie alle übrigen Skulpturen einheitlich vergoldet vor schwarzem Fond. Zwar scheint die Anordnung des Königs, außen am Schiff keine anderen Farben als Gold und Schwarz zu verwenden[385], eindeutig für die letztgenannte Version zu sprechen, doch gibt es Grund zu der Annahme, daß das Majestätswappen von dieser Order nicht berührt wurde. In Öl gemalte Schiffsporträts des 17. Jahrhunderts[386] wie auch das erhaltene originale Wappen vom Heck der ROYAL CHARLES von 1660[387] belegen nämlich, daß die Schiffe der britischen Marine, selbst wenn sie – wie es nach der SOVEREIGN OF THE SEAS Mode wurde – einheitlich goldfarbenen Skulpturenschmuck auf schwarzem Grund trugen, das königliche Wappen in seinen heraldischen Farben führten. Ob dies aber auch für die SOVEREIGN galt, die sonst in mancherlei Beziehung von der Norm abwich, läßt sich wohl nicht mehr feststellen.

In den übrigen Feldern, die Wappen und Badges umgeben, erscheinen Figurengruppen, deren eigentümliche Gestaltung sie als Personifikationen oder mythische Wesen kennzeichnet (Abb. 102, S. 118). Diese Figuren gehören zu jenen Darstellungen, deren Deutung die meisten Schwierigkeiten bereitet. Trotz der vergleichsweise detaillierten Wiedergabe auf Paynes Stich ist es bisher nicht gelungen, sie letztlich mit Sicherheit zu identifizieren. Wenn hier dennoch eine Benennung versucht wird, so geschieht das unter Vorbehalt und mit dem Hinweis, daß es sich um Hypothesen handelt.

Dem jeweiligen Feldformat angepaßt zeigen die beiden Reliefs am *catwalk* Wagengespanne, wogegen die vier Kompartimente zu Seiten des Wappens jeweils mit einer menschlichen Figur und einem Tier besetzt sind. Zwar bietet sich an, von dieser formalen Gliederung auf eine entsprechende inhaltliche Aufteilung zu schließen und zwei unterschiedliche Themenkreise anzunehmen, doch gibt es auch signifikante Merkmale, die eine einheitliche, übergreifende Thematik nahelegen. So finden sich bei den meisten Darstellungen – und zwar in der Regel bei den Tieren – Hinweise auf das Element Wasser beziehungsweise auf das Meer, während die anthropomorphen Gestalten fast durchgängig geflügelt sind. Auch zeigen die Tiere in den vier kleineren Feldern ebenso wie die Gespanne auf den größeren Paneelen eine einheitliche Orientierung nach vorn, in Fahrtrichtung des Schiffes, so daß trotz der Unterschiedlichkeit der einzelnen Gruppen der Eindruck eines gemeinschaftlichen Zuges entsteht. Darüber hinaus implizieren Wappen und Badges, die ja – trotz verschiedener Paneelformate und weiträumiger Verteilung am Fries – durch ihren inneren (dynastischen) Zusammenhang eine Einheit bilden, eine thematische Zusammengehörigkeit der gesamten Reihe – und zwar umso mehr, als die den Hoheitszeichen benachbarten Figuren durch ihre Gesten deutlich einen Bezug zu den heraldischen Emblemen signalisieren. Wie bei den zahlreichen anderen Reliefs am Schiff, welche sich stets zu friesartigen Bildfolgen zusammenschließen, wird deshalb den verschiedenen Motiven auch hier eine übergeordnete Idee zugrunde liegen, die sie zu einem kohärenten Gebilde vereint.

Einen deutlichen Hinweis auf dieses gemeinsame Thema gibt der Bostoner Entwurf. Auf vier größeren querformatigen Paneelen, zwei zu Seiten des Wappens und zwei zu Seiten des Kronprinzenbadge, zeigt er jeweils Nereiden und Tritonen, die auf Seeungeheuern reiten (Abb. 103 und 105, S. 118 und 119). Damit ist das klassische Motiv eines Meerthiasos angedeutet, eines Festzuges von Seegottheiten und anderen mythischen Wesen der Tiefe als Ehrengeleit für einen – in der Regel vergöttlichten – Helden bzw. Herrscher.[388] In relativ einfacher Form erscheint solch ein Zug auch an den oberen Seitengalerien der Vorgängerin der SOVEREIGN OF THE SEAS, der 1610 erbauten PRINCE ROYAL, wo er das zentral plazierte Kronprinzenbadge umgibt.[389]

Unter Berücksichtigung dessen und nicht zuletzt auch

385 Vgl. dazu S. 65, Anm. 230.
386 Beispiele bei Fox, Pl. VII, XI, XIII-XVI, XIX.
387 Aufbewahrt im Rijksmuseum, Amsterdam. (Abb. bei Fox 1980, Fig. 69).
388 Dieser Topos, der vor allem an römischen Prunksarkophagen begegnet, ist vermutlich durch eine berühmte monumentale, leider verlorene Skulpturengruppe des Skopas geprägt worden, die Plinius d.Ä. in seiner Naturgeschichte beschreibt (Nat. Hist. 36, 26). Sie zeigte einen Zug von Meergöttern, der nach allgemeiner Auffassung die Apotheose des Achill auf seiner Reise zu den Inseln der Seligen vorstellte.
389 Auf dem großen Gemälde von H. Vroom aus dem Jahre 1623 erkennt man die Einzelheiten recht deutlich. (vgl. dazu Abb. 200, S. 267).

in Hinblick auf den Namen des Schiffes dürfte es sich bei dem Fries, so wie der Stich ihn wiedergibt, um eine elaborierte und erweiterte Variante der Entwurfsidee handeln. Änderungen gegenüber dem Bostoner Blatt ergeben sich vor allem in den Feldern rechts und links des Wappens und zwar sowohl durch Teilung der Paneele in je zwei kleinere hochrechteckige Formate als auch hinsichtlich der Gestaltung der Figuren, die – wie erwähnt – eine eigenständige, gegenüber den Feldern am vorderen Laufgang abgesonderte Gruppe bilden. Daneben besteht der Hauptunterschied zum Entwurf in der größeren Vielfalt der Figuren und der feineren Differenzierung im Detail. Während im ersten Fall die Nereiden und Tritonen kaum mehr als allgemeine Charakteristika ihrer Spezies aufweisen, sind die Gestalten auf Paynes Stich durch individuelle Ausführung und verschiedene Attribute als einzeln benennbare Wesen gekennzeichnet.

Hinweise darauf, wer hier dargestellt sein könnte, geben Heywood und andere unmittelbar die SOVEREIGN betreffende Quellen nur insofern, als sie das Schiff, beziehungsweise die Herrschaft des Monarchen, mit schützenden und glückbringenden Meeresgottheiten in Verbindung bringen.[390] Wenn die Figuren an den oberen Seitengalerien tatsächlich in solchem Zusammenhang stehen – und ihr Kontext im ikonographischen Programm spricht, wie sich zeigen wird, eindeutig dafür –, dann wären zum festlichen Thiasos für den König und seine Söhne vor allem jene Gottheiten prädestiniert, die schon den Helden der Antike auf ihren Seereisen schützend zur Seite standen.

Als Quellen, die Heywood benutzt haben könnte, kommen vornehmlich klassische Heldenepen, wie die Ilias, die Odyssee, die Aeneis und speziell die Argonautica[391], aber auch mystische Texte, wie zum Beispiel die Orphischen Hymnen in Frage. In diesen Werken begegnen helfende Meergottheiten zwar in relativ großer Zahl, doch ist ihre jeweilige Gestalt selten so prägnant beschrieben, daß sie eine charakteristische Umsetzung in Bilder zuließe. Um solchem Mangel so weit wie möglich abzuhelfen, scheint der Dichter nicht nur die im 16. und 17. Jahrhundert gängigen Nachschlagewerke zur Ikonographie und Mythographie, sondern darüber hinaus jede ihm erreichbare Quelle herangezogen zu haben, sofern sie nur einen Hinweis zur Gestaltungsmöglichkeit der mythischen Meerwesen versprach. Offenbar waren auch entlegene Varianten klassischer Erzählungen willkommen, wenn sie zur charakteristischen Erscheinung der Figuren und zur Prägnanz der beigegebenen Attribute beitrugen.

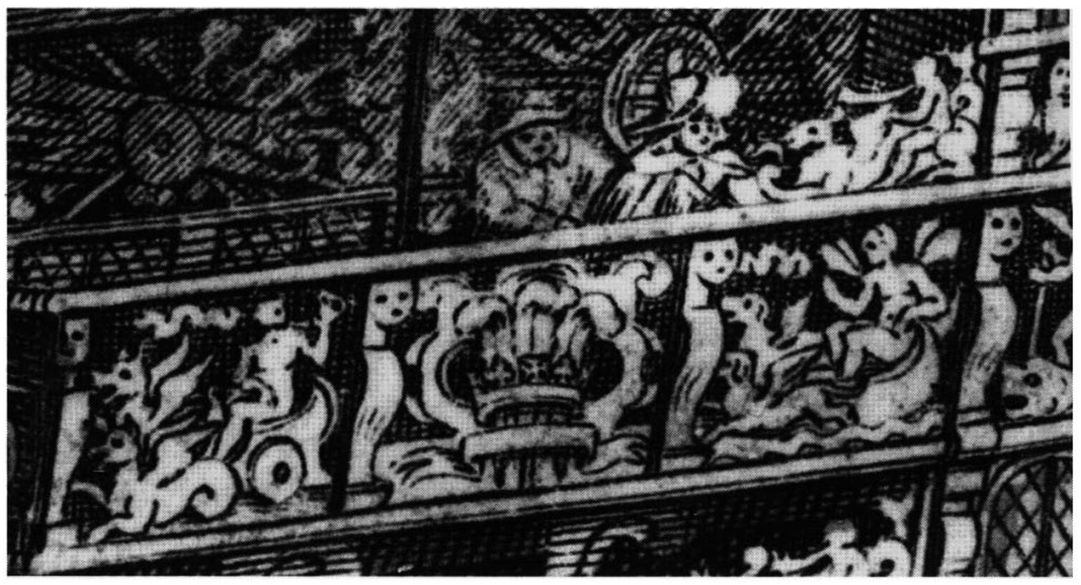


Abb. 107 Die obere Seitengalerie, Backbord, vorderer Teil; Ausschnitt aus Paynes Stich, Abb. 8. (NMM)

Im vordersten Feld auf der Langseite des Frieses erkennt man einen einachsigen Wagen, der von zwei geflügelten Meerdrachen gezogen wird. Auf dem Gefährt sitzt eine männliche Gestalt, die sich zurückwendet und in Richtung des benachbarten Kronprinzen-Badges ein Muschelhorn (?) bläst, das sie mit der Linken emporhält. In der Beuge des rechten Armes ruht ein längliches Gebilde, das offenbar die Zügel andeuten soll. Das Gespann bewegt sich auf ebenem, nicht genauer charakterisiertem ›Fahrgrund‹. Doch darf man – ungeachtet der Räder am Wagen – wegen der beiden Zugtiere wohl davon ausgehen, daß eine glatte Wasserfläche gemeint ist. Über der Komposition erscheint vor einheitlich dunklem Hintergrund ein wellenförmiges Band, auf dem vermutlich die dargestellte Figur benannt war.

Zur Identifizierung dieser Gestalt bieten sich verschiedene Anhaltspunkte. Das Blasen des Muschelhorns läßt

390 Heywood schließt sein panegyrisches ›Epigramm‹ innerhalb der *True Description* mit den Worten: »*Then O you* Marine gods, *who with amaze, / On* this stupendious worke (*emergent*) *gaze, / Take charge of* her, *as being a* choise Jemme, / *That much out-valews* Neptunes *Diadem.*« (Heywood 1637, 28-29). – Das auf Paynes Stich in der rechten oberen Kartusche erscheinende Epigramm von Thomas Cary beginnt mit dem Vers: »**Triton's** *auspicious Sound usher Thy raigne / O're the curl'd billowes Royal* **SOVERAINE**« (vgl. Abb. 10, S. 41). Auch die günstige Voraussage, die Heywood am Ende des ersten Teils seiner *True Description* bezüglich der Meeresherrschaft Charles' I abgibt, zielt in diese Richtung. (vgl. S. 61, Anm. 219).

391 Die Geschichte vom Königssohn Jason, der zusammen mit fünfzig Helden auf der Argo ausfuhr, um das Goldene Vlies zu holen, sollte hier auch deshalb interessieren, weil Heywood und andere zeitgenössische Autoren die SOVEREIGN OF THE SEAS – sogar bis in Einzelheiten – mit der Argo vergleichen und sie als ›britische Argo‹ die griechische übertreffen lassen. So schreibt z.B. Thomas Cary: »*This* **Britain ARGO** *putts down that of* **Greece** / *Be-Deck't with more then one rich Golden* **Fleece**...« (vgl. Abb. 10, S. 41).

zunächst an Triton denken, der mit dem Instrument in Meerthiasoi geradezu kanonisch auftritt.[392] Dafür spräche auch der genannte Gedichtanfang bei Thomas Cary (s. Anm. 391). Doch das Fahren auf dem Wagen steht solcher Deutung entgegen. Als Meergott niederen Ranges – er gilt als Diener Poseidons und Amphitrites – kommt ihm nach antiker Überlieferung solche Ehre nicht zu.[393] Vielmehr erscheint Triton (bzw. mehrere Tritonen) beim Thiasos gewöhnlich im mitziehenden ›Fußvolk‹ unter den Nereiden. Auch seine bekannte Mischgestalt, die in einem doppelten Fischschwanz ausläuft, ist mit der menschlich gegebenen Figur auf dem Relief schlecht vereinbar.

Der antike Mythos verbindet das Muschelhorn aber durchaus nicht nur mit Triton. Andere Meerwesen, wie Nereus, Phorkys und sogar Skylla blasen ebenfalls gelegentlich auf dem weittönenden Instrument.[394] Hier scheint sein glückbringendes Spiel im übrigen eher dem Triumph des Kronprinzen und des Monarchen zu gelten, auf deren Emblem bzw. Wappen es gerichtet ist, als daß es den blasenden Meergott charakterisieren soll.

Konkretere Hinweise auf dessen Identität versprechen dagegen die beiden Zugtiere. Als Meerdrachen mit mächtigem, spitz zulaufendem Schlangenschwanz, zwei Schulterflügeln und pferdeartigem Vorderteil verkörpern sie gewissermaßen den Prototyp von Seeungeheuern. Solche Wesen, Metaphern für das ursprüngliche furchterregende Chaos des Ozeans, ordnet der Mythos den ältesten Meergöttern, insbesondere dem greisen Phorkys zu. In antiken Meerthiasoi erscheint er wiederholt als Führer einer ganzen Schar von Ungeheuern[395], den Phorkyaden, die er nach Hesiod zusammen mit seiner Gemahlin Keto zeugte.[396] Auch die Mythographen des 16. und 17. Jahrhunderts nennen ihn in erster Linie als Stammvater der Schrecken der Tiefe.[397] Da zudem das Blasen auf dem Muschelhorn für ihn gelegentlich bezeugt ist[398], wäre es durchaus denkbar, daß Phorkys den Thiasos anführt. Dem steht aber wiederum die Fahrt auf dem Wagen entgegen. Ebensowenig wie Triton wird Phorkys im antiken Mythos oder seinen späteren Auslegungen jemals als Lenker eines Gespanns erwähnt.

Es gibt allerdings noch eine weitere Deutungsmöglichkeit, die vermutlich eher zutrifft. Sie leitet sich vor allem von der Art des Wagens oder vielmehr aus der Tatsache her, daß er trotz des nassen Elementes, das ihn umgibt, gewöhnliche Räder besitzt. Dieses auffällige Merkmal hat im gegebenen Zusammenhang offenbar kennzeichnenden Charakter. Nach Cartari eignet es speziell Okeanos, der Personifikation des Ozeans; denn das Rund der Räder soll – wie er erklärt – als Sinnbild des Weltmeeres verstanden werden, welches nach alter Vorstellung die Erde ringförmig umschließt und sie in ständigem Flusse umkreist.[399] Da aus dem Weltmeer einst alles Leben entsprang, so heißt es dort weiter, gilt Okeanos in den Mythen als Urvater der Götter, nimmt also eine dem Phorkys und anderen Meergreisen übergeordnete Stellung ein. Sein Wagen wird allerdings nach Cartari nicht von Seedrachen, sondern von ›Walfischen‹ gezogen, weil diese Tiere ähnlich rastlos die See durchstreifen wie Meeresfluten die Erde umrunden.[400] Da man Wale zur damaligen Zeit jedoch ebenso als Ungeheuer (monstra horrenda) ansah wie Seedrachen und auch den lateinischen Begriff für Meeresungetüm, ›*cetos*‹, synonym für ›Wal‹ benutzte, kann der Unterschied nicht gravierend gewesen sein und darf in diesem Fall wohl vernachlässigt werden.

Somit wäre die Gestalt auf dem Wagen aller Wahrscheinlichkeit nach als Okeanos anzusprechen, auch wenn eine eindeutige Identifikation nicht zu erbringen ist. Sicher aber handelt es sich um einen der ältesten und damit würdigsten Götter des Meeres, der hier mit dem glückbringenden Spiel des Muschelhorns den Thiasos anführt und einleitet.

Im nächsten Feld, rechts vom Kronprinzenbadge, sieht man eine offenbar weibliche Figur in einer Muschel sitzen, die von zwei geflügelten Hunden in schnellem Lauf über bewegtes Wasser gezogen wird. Die Gestalt besitzt

392 Abgesehen von zahlreichen Gemälden der Renaissancezeit und römisch-kaiserzeitlichen Bildwerken kommen muschelhornblasende Tritonen mehrfach in der antiken Literatur vor (u.a. bei Vergil, Properz, Ovid, Plinius und Pausanias). So geleitete beispielsweise laut Properz Triton den siegreichen Octavian (Kaiser Augustus) nach der Seeschlacht bei Actium (31 v.Chr.) mit dem ›cantus‹ der Muscheltrompete über das Meer, einstimmend in den Beifall der Meeresgöttinnen (Carmina IV, 6, 61-62). Vgl. auch RML, V, 1150-1207.

393 RML, V, 1155.

394 RML, V, 1157.

395 z.B. bei Vergil: Aeneis V, 824; Valerius Flaccus: Argonautica III, 726-728. Auch zu der berühmten Skulpturengruppe des Skopas, die offenbar die Apotheose des Achill darstellte, gehörte die ›Schar des Phorkys‹ (Plinius: Nat. Hist. 36, 26).

396 Hesiod: Theogonie 270-334. Der Name Keto entspricht übrigens der weiblichen Form von κέτος (=Seeungetüm).

397 z.B. Conti 1588, 848-849. Heywood beschreibt ihn in seinem *Gynaikeion* als »a sea monster« (Heywood 1624, 39).

398 z.B. bei Valerius Flaccus (wie Anm. 395).

399 Cartari 1647, 140 mit Bezug auf Boccaccio: De Gen. Deor. VII, 1; auch in der englischen Cartari-Ausgabe 1599, 103.

400 Ebd., nicht in der engl. Ausgabe von 1599.

einen menschlichen Körper, trägt jedoch doppelte Libellen- oder Schmetterlingsflügel auf dem Rücken. Während sie ihren linken Arm bequem auf dem hochgebogenen Kamm der Muschel ruhen läßt, beugt sie sich leicht vor und erhebt ihre Rechte, vielleicht um die beiden Tiere anzutreiben, oder auch, um dem Kronprinzen, auf dessen Emblem sie sich zubewegt, ihre Reverenz zu erweisen. Vor dem dunklen Hintergrund oberhalb des Gespanns erscheint wieder ein wellenförmiges Band, das möglicherweise den Namen der Figur tragen sollte.

Alle drei so auffälligen Merkmale – die doppelten Flügel, die Muschel als Fahrzeug und die geflügelten Hunde als Zugtiere – gemeinsam einer bestimmten klassischen Gottheit zuzuordnen, fällt schwer. Denn der antike Mythos kennt Meerwesen mit Flügeln in der Regel nicht. Schmetterlingsflügel kommen vielmehr Wesen wie Psyche oder auch den vier Horen zu, denen Leichtigkeit und Wandel eignet, die aber kaum in den gegebenen maritimen Zusammenhang passen. Die Muschel dagegen wird vor allem mit Aphrodite, der aus dem Meerschaum geborenen Liebesgöttin, mit Amphitrite, der Gemahlin Poseidons, und mit der Nymphe Galathea verbunden. Zwar gibt es in der antiken Literatur zahlreiche Belege für die schützende Macht, die man diesen Gottheiten – auch speziell in Hinblick auf glückliche Seefahrt – zuschrieb[401], doch fehlen jegliche Hinweise, die eine Beflügelung rechtfertigen könnten. Auch die einschlägigen Ikonographien und Mythographien des 16. und 17. Jahrhunderts erwähnen keine solche Gestaltungsmöglichkeit.[402]

Es ist daher eher anzunehmen, daß hier ein mythisches Wesen in unkanonischer, aus den klassischen Erzählungen nicht unmittelbar zu erschließender Weise dargestellt wurde, um es in den spezifischen Kontext des Frieses besser einzubinden. Die Muschel wird man demnach wohl weniger im Sinne eines individuell kennzeichnenden Attributes, sondern eher als Charakteristikum für Meeresgottheiten allgemein betrachten müssen. Analog dazu dürften auch die Libellenflügel als Verweis auf etwas ihnen Verwandtes, Allgemeineres, nämlich die Lüfte oder Winde zu begreifen sein, so daß es naheliegt, in der weiblichen Gestalt ein Wesen zu sehen, das mit Wind und Wasser gleichermaßen in Verbindung steht. Dies würde insofern recht gut in den gegebenen Zusammenhang passen, als jedes Segelschiff – mythisch gesprochen – für glückliche Fahrt nicht nur auf wohlwollende Wassergottheiten, sondern ebenso auf günstig gestimmte Windgeister angewiesen ist.

Unter solchen Voraussetzungen bietet sich eine Deutung als Leukothea an, der Meergöttin, die schon Odysseus aus Seenot rettete und die ursprünglich als Ino Gattin des Königs Athamas war. Weil ihre Beziehung zu den Winden aus der Geschichte von Ino und Melikertes hergeleitet wird, sei diese hier kurz in Erinnerung gerufen:

Ino, die Tochter des Thebengründers Kadmos, nahm nach dem Tod ihrer Schwester Semele deren Söhnchen, den Dionysosknaben, in Pflege. Dafür strafte die eifersüchtige Göttin Hera sie und ihren Gatten Athamas mit Wahnsinn. Athamas machte Jagd auf die eigenen Söhne Learchos und Melikertes, packte den älteren Learchos und tötete ihn. Bevor er auch Melikertes umbringen konnte, riß Ino das Kind an sich, rannte – wie von Furien gehetzt – zum Meer und stürzte sich mit dem kleinen Melikertes vom hohen Felsen Moluris hinab in die See. Aphrodite jedoch erbarmte sich der beiden unschuldig Gepeinigten. Sie erwirkte von Poseidon, daß er sie zu Meergöttern machte. Ino wurde zu Leukothea und Melikertes zu Palaimon.[403]

Beide galten im Altertum als Retter der in Not geratenen Schiffe und Seeleute.[404] Sie besaßen jeweils eigene Heiligtümer. Eines von denen, die der Leukothea geweiht waren, befand sich in Megara, wo ihr Leichnam an den Strand trieb. Dem Palaimon aber, dessen Körper ein Delphin bei Isthmia an Land getragen hatte, errichtete König Sisiphos im dortigen Poseidonheiligtum ein Heroon.[405] Später ist Palaimon mit dem römischen Portunus, dem Gott der Häfen und der glücklichen Heimkehr gleichgesetzt worden, Leukothea aber verehrte man in Rom als Mater Matuta, die Göttin des Frühlichts.[406] In dieser Eigenschaft entsprach sie Aurora beziehungsweise Eos, die nach der Göttergenealogie

401 Bei Vergil, Horaz, Orpheus u.a.; im einzelnen siehe RML, I.1, 402 (Aphrodite), 318-321 (Amphitrite) und I.2, 1585-1589 (Galateia).

402 Zu Rate gezogen wurden Gyraldus 1580, 152-184; Conti 1588, 165-176. 381-402. 819-855; Ripa 1603, 354-355 und Cartari 1647, 129-139. 310-312.

403 Nach Ovid: Met. IV, 470-542.

404 Vgl. RML, II.2, 2011-2017; III.1, 1255-1262. Abgesehen von der Rettung des Odysseus (Homer: Odyss. V, 334-353) bietet vor allem der Orphische Hymnus an Leukothea (Nr. 74) ein eindrucksvolles Beispiel für die helfende Macht, die der Göttin zugeschrieben wurde. Man brachte sie auch mit den Samothrakischen Mysterien in Verbindung, deren Eingeweihte angeblich vor jeglichem Unglück auf See geschützt waren (nach Schol. Apollon. Rhod. I, 917).

405 Nach Philostratos: Eikones II, 16; vergleiche auch Pausanias I, 42, 7 und II, 1, 7 bis 2, 1.

406 Ovid: Fasti VI, 482-562; Cicero: Tusc. Disp. I, 28 und De Nat. Deor. III, 48. Vgl. auch RML, II.2, 2462-2464 und III.2, 2785-2788.

Mutter der vier Winde war.[407] Natale Conti gibt folgenden aufschlußreichen Kommentar zu der Geschichte:

> Leukothea, die von den Lateinern Matuta genannt wird, ist die Morgenröte: Palaemon oder Portunus ist die Kraft des Sturmes; denn [griech.] παλλειν bedeutet ›treiben‹, ›hetzen‹, wonach Palaemon seinen Namen bekommen hat. Man nennt ihn den Sohn Matutas, weil die Winde meistens mit der Morgenröte zu wehen anfangen; und weil sie sich dann auf das Meer legen, sagt man, sie hätten sich in das Meer gestürzt, wie es eben der allgemeinen Denkart eher entspricht; denn die sicherste Vorbotin der Winde und Stürme wie auch des nachfolgenden guten Wetters ist die Morgenröte. Sie [d.h. Matuta und Palaimon, Anm. d. Verf.] werden für Gottheiten der Seefahrer gehalten, weil die Winde wahrhaftig für die Seeleute die Hauptsache sind und – wenn sie günstig wehen – die Schiffe mit ihrer Hilfe eine glückliche Reise machen.[408]

Dies erklärt nun auch die Flügel der Leukotheafigur, denn sie kommen ihr als Matuta beziehungsweise als Aurora zu.[409] Zwar gibt man Aurora in der Regel den Pegasos, das Flügelpferd, als Zugtier bei, doch in Hinblick auf Contis Mythendeutung passen die hier vor dem Gefährt dahinjagenden Flügelhunde wohl besser zu ihr, da sie offenbar die Sturmdämonen versinnbildlichen sollen, welche Matuta hervorruft, sie aber als Leukothea zugleich auch im Zaum hält. Demzufolge wären die Hunde mit den (vierfach) geflügelten Harpyien vergleichbar, den Sturmgeistern des griechischen Mythos, die auch »Hunde des großen Zeus« genannt wurden.[410]

Die vier übrigen Gestalten in den hochformatigen Feldern rechts und links des Königswappens sind ebenfalls geflügelt, so daß auch hier Personifikationen aus dem Themenkreis der Windgottheiten vermutet werden dürfen. Analog zu der gegenständigen, auf das Prinzenbadge bezogenen Haltung des Okeanos und der Leukotheafigur wenden sich die beiden innen plazierten Gestalten jeweils unmittelbar dem zentralen Wappen zu, während die äußeren, gewissermaßen in den ›Eckfeldern‹ der Galeriefassade angebrachten Flügelwesen eine nach außen gerichtete, achsensymmetrisch jedoch gleichfalls auf das Wappen bezogene Haltung einnehmen. Da die äußeren Figuren zudem einander ähneln und sich möglicherweise auf der Steuerbordseite zu einer zyklischen Vierergruppe ergänzen lassen, sollen sie gesondert behandelt und hier zunächst zurückgestellt werden.

Von den beiden inneren Reliefs zeigt das rechte eine muschelhornblasende Gestalt, die auf einem Seepferd



Abb. 108 Die obere Seitengalerie, Backbord, hinterer Teil; Ausschnitt aus Paynes Stich, Abb. 8. (NMM)

reitet. Sie trägt doppelte (Libellen-)Flügel an den Schultern, ist ansonsten aber menschlich gegeben, sofern man nicht die eigentümlich langgezogenen Füße als Flossen deuten will. Die gedrungenen Proportionen des Körpers und der relativ große Kopf lassen vermuten, daß die Figur ein Kind vorstellen soll. Auf das maritime Ambiente verweisen der überdimensionale Fischschwanz des Reittieres sowie ein wellenartiges Gebilde im Hintergrund.

Da am Fries die doppelte Beflügelung sonst nur bei Leukothea vorkommt, liegt es nahe, hierin einen Hinweis auf eine besondere Beziehung zwischen den beiden Gestalten zu sehen und die muschelhornblasende Figur – zumal in Hinblick auf die kindlichen Körperproportionen – mit Palaimon zu identifizieren. Dessen Ikonographie sieht allerdings üblicherweise etwas anders aus. In der Regel erscheint er in Anspielung auf seine Rettung aus dem Meer als Knabe auf einem Delphin stehend oder reitend.[411]

Die Gestalt auf dem Seepferd dagegen gleicht eher einem Eros oder Putto. Solche Wesen, die auf Hippokampen oder anderen Fabeltieren des Meeres reiten, treten an antiken Sarkophagreliefs nicht selten im Kontext von Meerthiasoi auf[412] und kommen in Anlehnung an derartige klassische Vorbilder gelegentlich auch in der Kunst der Neuzeit vor.[413] Stets aber werden sie mit gefie-

407 Hesiod: Theogonie 869.
408 Conti 1588, 838 (Übers. Verf.). Die Geschichte mitsamt ihrer Deutung bringt Thomas Heywood im *Gynaikeion* in fast wörtlicher Übersetzung. Vgl. Heywood 1624, 37-38.
409 Vgl. Ripa 1603, 34 und Cartari 1647, 53-55. Dort werden der Göttin die Flügel allerdings wegen der Geschwindigkeit zugeschrieben, mit der die Morgenröte über den Himmel zieht.
410 Nach Apollon. Rhod.: Argonautica II, 289.
411 Zum Beispiel bei Pausanias II, 1, 8; Apuleius: Met. IV, 31, 4 und daran anknüpfend bei Cartari 1647, 135. 313. 314.
412 Vgl. Rumpf 1939, passim.
413 z.B. auf den Reliefs an der Fontaine des Innocents von Jean Goujon (1547/49). Dazu Miller 1968, 270-277.

derten Schwingen dargestellt. Die hier gezeigte doppelte, libellenartige Beflügelung ist – soweit bekannt – bei ihnen nicht nachzuweisen. So muß denn eine Deutung des Seepferdreiters als Eros fragwürdig erscheinen, zumal die Figuren des Frieses (trotz der vereinfachten Wiedergabe auf dem Kupferstich) in diesem Punkte durchaus differenziert ausgearbeitet sind. Auch wäre die Funktion eines solchen Motives im Zusammenhang des Thiasos nicht leicht erklärbar.

Andere Möglichkeiten, die Gestalt zu benennen oder sie mit dem Kreis der bekannten Seegottheiten zu verbinden, fallen angesichts der ungewöhnlichen Merkmalkombination ebenfalls aus. Wenn also eine Identifikation anhand der üblichen Ikonographie mißlingt, liegt die Vermutung nahe, daß hier – ähnlich wie bei Leukothea – die gesuchte mythische Figur vom Künstler in unkanonischer Weise komponiert wurde, um auf diese Weise eine spezielle Auslegung oder Variante des Mythos ins Bild zu setzen.

Unter solcher Prämisse gewinnt die Deutung des Seepferdreiters als Palaimon neue Wahrscheinlichkeit, zeigt er doch kein Merkmal, das mit dem Charakter dieser Gottheit nicht grundsätzlich vereinbar wäre. Obwohl dem Palaimon normalerweise ein Delphin zugeordnet wird, dienen ihm Hippokampen gelegentlich ebenfalls als Reittiere.[414] Gerade diese Fabelwesen, die als Sinnbilder der unter der Gewalt des Sturmes heranbrausenden Meereswogen verstanden werden müssen[415], lassen sich recht gut mit Palaimon in Verbindung bringen, wenn man ihn – wie Conti in dem oben zitierten Kommentar – in erster Linie als Windgott betrachtet. Im gleichen Sinne wäre auch seine Beflügelung zu erklären, die darüber hinaus auch seine Beziehung zu Leukothea andeutet.

Das glückbringende Blasen auf dem Muschelhorn ist zwar sonst nicht für Palaimon überliefert, dürfte hier jedoch – ebenso wie das Spiel des Okeanos – aus dem Kontext des Thiasos erklärbar und als Huldigung an den Monarchen zu verstehen sein. Da die antiken Dichter Palaimon bzw. Melikertes als νεῶν φύλαξ (d.h. Wächter der Schiffe) priesen und ihn als Retter der Menschen und Schiffe auf See besangen[416], unterstreicht seine Anwesenheit im Thiasos und besonders die Ehrenbezeigung vor dem Wappen des Königs den schutzverheißenden Charakter des gesamten Festzuges.[417]

Dem Seepferdreiter gegenüber, auf dem Relief links des Wappens, erkennt man eine männliche Gestalt, die sich anschickt, ein am Boden niederkauerndes geflügeltes Tier zu besteigen. Abgesehen von ihrem chlamysähnlichen Umhang, der wie solch ein griechischer Reitermantel von der linken Schulter auf den Rücken herabweht, erscheint die Figur in heroischer Nacktheit. Hinter dem Umhang ragt ein nicht klar bestimmbares flügelartiges Gebilde hervor, dem auf der anderen Seite des Kopfes in gleicher Höhe eine leicht gekrümmte Linie entspricht, so daß man eine Beflügelung wohl auch beim ›Reiter‹ annehmen darf. Er steht hinter dem Tier und steigt mit angewinkeltem linken Bein über dessen Rücken. Indem er sich dem Königswappen zuwendet, erhebt er zugleich wie zum Gruß die linke Hand, während seine Rechte in die Mähne des Tieres greift. Möglich wäre auch, daß die erwähnte gekrümmte Linie einen Gegenstand bezeichnet, der in der erhobenen Linken geführt und dem Betrachter präsentiert wird, doch ist dies wegen der miniaturhaften Wiedergabe auf dem Stich kaum zu entscheiden.

Auch läßt sich das Tier trotz sonst erkennbarer Einzelheiten nicht eindeutig bestimmen, da sein Kopf von der linken feldbegrenzenden Tarme verdeckt wird. Der Körper gleicht einem geflügelten Pferd, während der hochgebogene Schweif in einer Fischflosse zu enden scheint. Letztgenanntes Detail, das dem Tier einen Zug ins Monströse gibt, wird von der Figur des ›Reiters‹ teilweise überschnitten und bleibt daher unklar. Im Gesamteindruck dominiert vielmehr die Gestalt eines Flügelrosses. Falls ein solches Tier gemeint ist, wäre es im mythischen Kontext als Pegasos zu identifizieren, und demnach läge es nahe, die männliche Figur entweder als Perseus oder als Bellerophon zu benennen.[418]

Perseus spielt vor allem bei der Geburt des Pegasos eine Rolle und reitet ihn wohl auch bei einem Teil seiner Abenteuer in verschiedenen Ländern. Das maritime Sujet erscheint in diesem Zusammenhang jedoch nur insofern, als er an der Küste von Jaffa jenes Seeungeheuer

414 Weizsäcker und Stoll verweisen auf antike Münzbilder (RML II.2, 2634 und III.1, 1255-1262).

415 Dazu Sauer (RML I.2, 2674, s.v. Hippokampos).

416 Belege dafür bieten unter anderem der Orphische Hymnus 75; Vergil: Georgica I, 436-437; Euripides: Iphigenia Taurica 270-275.

417 Die Parallele zu Properz, der den nach der Seeschlacht bei Actium siegreichen Octavian in Begleitung eines Thiasos von Meergottheiten nach Rom zurückkehren läßt, ist offensichtlich (vgl. S. 123, Anm. 392).

418 Das Folgende zur Mythologie nach Kerényi 1983, II, 47-50 und 70-73.

erlegt, dem die Königstochter Andromeda geopfert werden sollte. Von einer Verehrung des Perseus als Schützer der Seeleute oder einer sonstigen Beziehung zur Schifffahrt, die sein Auftreten im Meerthiasos verständlich werden ließe, ist dagegen nichts bekannt.

Etwas anders verhält es sich mit Bellerophontes, der – im Gegensatz zu Perseus – als der eigentliche Pegasosreiter gilt. Er war der Sohn des pferdeliebenden Meergottes Glaukos Potnieus, somit Enkel des korinthischen Königs Sisiphos und Nachkomme des Aiolos. Daneben wurde er auch Sohn des Poseidon genannt. Auf seinen Wunsch hin schenkte ihm Poseidon, der ›Rossebändiger‹, das Flügelpferd. Reiten aber konnte er das Tier erst, nachdem ihm Pallas Athene das Zaumzeug, das bis dahin noch unbekannt war, im Traume gebracht hatte.[419] Auf dem Rücken des Pegasos vollbrachte Bellerophontes schließlich verschiedene Heldentaten, von denen die Vernichtung der dreiköpfigen, feuerschnaubenden Chimaira zu den berühmtesten zählt.

Man verehrte ihn vor allem in seiner Vaterstadt Korinth, wo er an der Quelle Peirene, die unter dem Hufschlag des Flügelrosses entstanden sein soll, ein Heroon besaß. Selbst im nahegelegenen Poseidonheiligtum von Isthmia befand sich unter den Meeresgottheiten der aufwendigen, von Herodes Atticus gestifteten Skulpturengruppe ein Bildwerk des Bellerophon mit dem Pegasos.[420]

Zwar ergibt sich aus dem klassischen Mythos allein keine unmittelbare Zuordnung des Helden zu den Mächten der See oder den Dämonen der Lüfte, aber seine Genealogie, die Herkunft und Charakteristik des Pegasos sowie die Kultbildgruppe im Poseidonheiligtum zeugen doch für eine schon in der Antike bestehende Affinität Bellerophons zum Meer. Noch klarer kommt diese Tendenz in den Schriften der neuzeitlichen Mythographen und Emblematiker zum Ausdruck. Dabei spielt die Metaphorik des Pegasos, der wegen seiner Schnelligkeit mit einem Schiff verglichen wird, eine entscheidende Rolle. Nach Piero Valeriano dienten Pferde allgemein wegen ihrer Schnelläufigkeit als Sinnbilder sowohl für die Dynamik der Meereswellen als auch für die auf dem Wasser segelnden Schiffe. Auf diese Weise erklärt Valeriano nicht nur die enge Beziehung Poseidons zu Pferden, sondern sucht darüber hinaus mit Zitaten aus Vergil und Cicero zu belegen, daß die Analogie zwischen einem schnellen Pferdegespann und einem Segler geradezu topische Qualität besaß.[421] Für den geflügelten Pegasos, sagt er, gelte das natürlich in besonderem Maße.

Entsprechende Passagen in Boccaccios Göttergenealogien und Contis Mythologien bestätigen die Geläufigkeit der Metapher. So weist Boccaccio darauf hin, daß der Ritt auf dem Flügelroß sowohl bei Perseus als auch bei Bellerophon als eine Fahrt mit dem Schiff zu den jeweiligen Orten ihrer Heldentaten gedeutet wird.[422] Natale Conti führt gleich mehrere Interpretationsvarianten an, die den Pegasos in diesem Sinne auffassen: Einmal leite sich der Name *Pegasos* von ἀπὸ τῦυ πήγνυσθαι, dem ›*Zusammenzusetzenden*‹ her, was soviel wie ›Schiff‹ bedeute.[423] Daneben werde die Ansicht vertreten, daß die Chimaira ein lykischer Seeräuberfürst solchen Namens gewesen sei, dessen Schiff am Bug das Bild eines Löwen, am Heck das einer Schlange und in der Mitte dasjenige einer Ziege trug. Bellerophontes habe den Piraten auf einem besonders schnellen und schlagkräftigen Schiff, das *Pegasos* hieß, gejagt und überwältigt.[424]

Ausführlicher aber widmet sich Conti einer dritten Deutungsmöglichkeit, welche auf der den Schiffen und Pferden gemeinsamen Schnelligkeit aufbaut und an die Zäumungsgeschichte mit Pallas Athene anknüpft. Unter Berufung auf einen Interpreten Pindars schreibt er, Bellerophon habe die Chimaira nur deshalb vernichten können, weil er zuvor den Renner und das Zaumzeug erfand. Das lateinische Wort *celes* (= Renner), das sowohl mit *Rennpferd* als auch mit *Schnellsegler* übersetzt werden kann, benutzt Conti hier offenbar mit Absicht, um subtil anzudeuten, daß *fraenum* (= Zaumzeug) sich analog dazu auch auf die Takelage eines Seglers beziehen läßt. Denn Bellerophon, so fährt er fort, habe als erster die Kunst beherrscht, ein Schiff zu führen und es sachgemäß zuzurüsten. Aus diesem Grunde werde das Flügelroß als ein Schiff bezeichnet, denn Segel und Ruder seien ja nichts anderes als die Flügel des Schiffes.[425] Die anschließenden Kämpfe gegen die Solymer und die Ama-

419 Möglicherweise ist es eben dieses Zaumzeug, das die Figur auf dem Relief mit der Linken in die Höhe hält, um es dem Pegasos überzustreifen.
420 Nach Pausanias II, 1, 9.
421 Valeriano 1631, 45 f. (s.v. Celeritas).
422 Boccaccio: De Gen. Deor. 509 (= lib. X, cap. 27).
423 Conti 1588, 964.
424 Conti l.c.; als Quelle gibt er Plutarch (De claris mulieribus) an.
425 Das Bild verwendet bereits Homer (Odyss. XI, 125). Er nennt die Schiffe auch ›Rosse des Meeres‹ (Odyss. IV, 708).

zonen habe Bellerophon demzufolge als Seegefechte bestanden.[426]

Angesichts solcher Auslegung in einer Schrift des 16. Jahrhunderts erscheint es durchaus plausibel, wenn Bellerophon im Thiasos als Schutzherr der Seemannschaft[427] auftritt, um den König auf seiner Meerfahrt zu begleiten. Die Deutung der fraglichen Gestalt als Perseus ist damit zwar nicht ausgeschlossen, aber weniger wahrscheinlich. Wenn Perseus auch durch die Enthauptung der Medusa in besonderer Beziehung zum Pegasos steht und das Flügelpferd als erster geritten hat, so bleibt das hier entscheidende Kriterium doch das metaphorisch umgedeutete Motiv der Bändigung mit Hilfe des Zaumzeugs, das Athena dem Bellerophon brachte.

In den beiden äußeren hochformatigen Feldern schließlich erkennt man zwei nackte männliche Gestalten, deren Schultern ausladende Vogelschwingen entwachsen, so daß auch sie als mythische Wesen aufgefaßt werden müssen. Beide Figuren stehen aufrecht – diejenige im rechten (achteren) Paneel etwas vorgebeugt – und wenden sich nach außen, also vom zentralen Wappen ab. Ihnen zugeordnet erscheint jeweils im unteren Teil des Feldes ein Tier, das auffällig zwischen ihren Beinen plaziert ist und offenbar als kennzeichnendes Attribut dient.

Im linken Kompartiment handelt es sich um ein monströses Seetier (einen großen ›Fisch‹ oder Ketos) mit mächtigem, am seitlichen Paneelrand sich emporschlängelnden Schwanz. Die geflügelte Gestalt stößt ihm mit beiden Händen einen langen Stab oder Speer von oben offenbar auf den Kopf. Im rechten Feld dagegen sitzt ein Hund zwischen den Beinen des dortigen Flügelwesens. Während sein Körper, wie bei den anderen Tieren des Frieses, nach links gerichtet ist, dreht er den Kopf zurück und blickt zu der nach rechts orientierten Gestalt empor. Diese hält mit beiden Händen einen stockähnlichen Gegenstand, der oben in der Art eines Hirtenstabes mit einer Krümme abschließt, aber bei weitem nicht dessen Länge erreicht.

Den ersten Anhaltspunkt für die Deutung der beiden Figuren bietet ihre auffallende Ähnlichkeit. Sie läßt nicht nur eine engere Wesensverwandtschaft untereinander vermuten, sondern legt in Hinblick auf eine entsprechende Ausstattung der gegenüberliegenden Steuerbordseite auch nahe, in ihnen die eine Hälfte eines vierteiligen Zyklus zu sehen. Aufgrund der Beflügelung der Figuren und des maritimen Kontextes könnte es sich wohl um Personifikationen der vier Winde handeln, zumal deren günstiges Wehen für das Königsschiff, wie für jedes Segelfahrzeug, von kardinaler Bedeutung war.

Schon in den antiken Heldenepen, zum Beispiel in der *Argonautica*, werden die ›reißenden‹ Winde unter anderen Gottheiten vor Beginn der Fahrt um wohlwollenden Beistand gebeten.[428] Ihre göttliche Verehrung kommt anschaulich in den Orphischen Hymnen zum Ausdruck, wo man sie einzeln anruft, aber auch gemeinsam unter dem Namen der Kureten, die als Winddämonen bei den Samothrakischen Mysterien eine Rolle spielten.[429]

Hinsichtlich der Ikonographie der personifizierten Winde ist vor allem festzuhalten, daß sie männlich und beflügelt aufgefaßt wurden. Diese beiden Hauptmerkmale finden sich einheitlich sowohl bei Darstellungen aus der Antike wie auch der Neuzeit. Tiere als Attribute zur Unterscheidung der einzelnen Winde sind dagegen im allgemeinen nicht üblich. Die einschlägigen ikonographischen Handbücher der Renaissance (z.B. Ripa und Cartari) geben den Personifikationen in Anknüpfung an literarische Quellen, wie Ovid und Vergil, vielmehr durch individuelle Gestaltung des Körpers die notwendigen Charakteristika.[430] Als wesentliches Kriterium dient dabei nicht so sehr die Himmelsrichtung, aus der der jeweilige Wind weht, sondern eher das Wetter, das er herbeiführt, und die damit zusammenhängenden Auswirkungen auf Mensch und Natur.[431]

426 Im Original lautet die Passage: »Alii dixerunt Bellerophontem à Pegaso alato vectum Chimaeram interemisse, quia is celetem prior invenit & fraenum, ut ait Pindari interpres: sicuti bigarum inventor fuit Castor, quadrigas Erichthonius Atheniensis invenit. Dictus est is equus alatus, ut voluerunt quidam, navigium, cum ille prior omnium invenerit navigare classe, atque ordinem classis instruendae, cum vela & remi alae sint navigiorum. Hic igitur navali praelio Solymis populis bellicosis superatis, quos leonibus similes dixerunt poetae, Amazonibus arma intulit, quas per loca difficilia & montosa peragrantes capras vocarunt...« (Conti 1588, 965).

427 Unter ›Seemannschaft‹ versteht man traditionell die Kunst, ein Schiff aus- und zuzurüsten, es sachgerecht zu handhaben und sicher über See zu führen.

428 Orpheus: Argonautica 342.

429 Orph. Hymn. 80-82 und 38 (Kureten). Dort heißt es unter anderem: »Lebenerweckende Lüfte, mächtige Helfer der Welt, ihr Holden, die ihr das Meer, die Erde, den Himmel bewohnt, und Samothrakes heiliges Land – den meerirrenden Menschen abwendend Gefahr; [...] ihr bewegt den Okeanos, ihr bewegt das gewaltige Meer und schüttelt die schwankenden Bäume; mit flinken Füßen kommt ihr heran und laßt die Erde erdröhnen; die Tiere sich ducken vor den Anstürmenden [...] Unter der Füße Gewühl wirbelt der Staub zu den Wolken, aber es schwillt auch der Blüten Pracht. Unsterbliche, göttliche Wesen, ihr Nährer und wieder Verderber [...] Blüten nährend und Früchte reifend hauchet uns an, ihr Herren!« (Vgl. auch Conti 1588, 983).

430 Eine Ausnahme bildet der singende Schwan, den Ripa dem Westwind zuordnet (Ripa 1603, 497). Die Ikonographie Ripas übernimmt übrigens auch Peacham in seinem Werk *The Gentleman's Exercise*, London ²1634, p.121-123.

Doch so subtile Merkmale, wie die dem kalten Nordwind Boreas zugeschriebenen schneebedeckten Flügel, das vor Nässe triefende Haar des feuchten Südwindes Notos oder das jugendliche, blumengeschmückte Antlitz des milden Westwindes Zephyros[432] eignen sich für die Darstellungen an den Friesen des Schiffes wenig; denn diese sollten sich auch bei einheitlicher Vergoldung genügend deutlich voneinander unterscheiden, um auf größere Entfernung erkennbar zu sein. Es muß daher andere ikonographische Quellen gegeben haben, denen die geflügelten Wesen ihre jeweiligen Attribute verdanken.

Auf deren Spur führt die Beobachtung, daß die Gestalten mit den Gegenständen, die sie in den Händen halten, und ihrer daraus erwachsenden Beziehung zu den Tieren offenbar jeweils auf eine bestimmte Tätigkeit hinweisen. Man kann dies als Indiz für eine erweiterte Auffassung der vier Winde als Repräsentanten eines eher kosmologisch gedachten Zyklus verstehen.

Da die Winde jeweils ihr spezifisches Wetter mitbringen und darüber hinaus in jährlichem Turnus regelmäßig wiederkehren, mithin also den annuellen Lebensrhythmus der Menschen wesentlich prägten, wurden sie schon früh den vier Jahreszeiten zugeordnet. Das manifestiert sich unter anderem in den mittelalterlichen Kosmosschemata, die als symbolische Ausdrucksformen traditioneller Weltauffassung seinerzeit weit verbreitet waren und bis in die Neuzeit nachwirkten. Von ihnen wird noch ausführlicher die Rede sein. Die Wurzeln solcher Korrelation reichen allerdings bis weit in die Antike zurück. Eine grundsätzliche Verwandtschaft zwischen Jahreszeiten und wetterbringenden Winden klingt schon im griechischen Mythos an, wonach die Horen, die die Tore des Olymp bewachen, ihr jeweiliges Wetter aus ihm entsenden.[433] Am berühmten ›Turm der Winde‹ in Athen sind die Personifikationen der Winde durch jeweils jahreszeitlich typische Attribute gekennzeichnet. Aber erst die Kunst der römischen Kaiserzeit, welche die vier Jahreszeiten als geflügelte Genien in nackter männlicher Gestalt wiedergibt, schafft die formalen Voraussetzungen für eine direkte Analogisierung der beiden Naturerscheinungen.

Unter diesem Aspekt ist es bemerkenswert, daß an den prunkvollen Jahreszeitensarkophagen des dritten nachchristlichen Jahrhunderts[434] geflügelte Figuren zu finden sind, die denen vom Schiffsfries in verblüffender Weise ähneln. Sie erscheinen mit einem verhältnismäßig fest begrenzten Repertoir an Attributen, welches auf jeweils typische jahreszeitliche Tätigkeiten anspielt.[435]

Als Genius des Herbstes tritt dort auch die Gestalt mit dem Hund und dem merkwürdigen Krummstab auf, der sich als Lagôbolon herausstellt, ein antikes Wurfholz, das zur Hasenjagd diente.[436] Der Hund wird allerdings meist in schnappender Positur unterhalb einer vom Genius hochgehaltenen Hasenbeute gezeigt. Die am Schiff gegebene Darstellungsweise des Tieres – sitzend, mit erhobenem Kopf – entspricht vielmehr dem Panther des Dionysos, der als Begleiter des Weingottes ebenfalls zu den kanonischen Attributen des Herbstes zählt[437] (s. Abb. 109). Es ist bei der miniaturhaften Wiedergabe auf Paynes Stich durchaus möglich, daß entweder tatsächlich ein Panther dargestellt werden sollte oder ein solcher bereits auf der Vorlage als Jagdhund mißverstanden wurde, zumal an antiken Sarkophagen nachweislich beschädigte Pantherskulpturen fehlerhaft als Hunde ergänzt worden sind.[438] Jedenfalls scheint das Motiv in seinen wesentlichen Elementen antiken Ursprungs zu sein. Darauf verweist auch die merkwürdige Haltung der geflügelten Figur mit ausfallendem Schritt, leicht vorgebeugtem Körper und weit ausgreifenden Armen, die das Lagôbolon demonstrativ zur rechten Seite hin halten. In eben dieser Weise nämlich präsentieren die Jahreszeiten-Genien auf den Sarkophagen gewöhnlich den zentralen Clipeus mit dem Bildnis des Verstorbenen (vgl. Abb. 110).

Daß der entwerfende Künstler Gelegenheit hatte, solche antiken Darstellungen im Original zu studieren, ist recht wahrscheinlich. Denn im ersten Drittel des 17. Jahrhunderts gab es in England bereits bedeutende Antikensammlungen, in denen sich entsprechende Stücke befunden haben dürften.[439] Angesichts der Hochschät-

431 Vgl. Orph. Hymn. 80-82 sowie Ovid: Met. I, 61 ff. 262 ff. et passim; Vergil: Georgica II, 107. 316. 330.
432 So Ripa 1603, 496-498 und Cartari 1647, 140-142.
433 Zu den Horen als personifizierte Jahreszeiten vgl. Rapp in RML I.2, 2729-2738. Nicht zufällig kann der lateinische Begriff *tempestas* sowohl mit ›Zeit‹ als auch mit ›Witterung‹, ›Ungewitter‹ und ›Sturm‹ übersetzt werden.
434 Dazu Hanfmann 1951 und Kranz 1984.
435 Eine detaillierte Ikonographie gibt Kranz 1984, 118-127.
436 Vgl. RE, IX, 573. 583-586 (s.v. Jagd).
437 Kranz 1984, 121.
438 Ebd., z.B. Kat. 67; Taf. 43,1.
439 In Frage kommen vor allem die Sammlungen des Earl of Arundel, des Duke of Buckingham und diejenige von König Charles selbst. Während von den Beständen der beiden zuletzt genannten Kollektionen kaum mehr bekannt ist, als daß sie bedeutsam waren, haben sich Reste der Arundel-Sammlung, welche die älteste und zugleich umfangreichste in England war, bis heute erhalten. Arundel hatte bereits 1613 mit Ausgrabungen in Rom begonnen und ließ



Abb. 109–111 Drei Varianten der Personifikation des Herbstes; Reliefs von römischen Prunksarkophagen des 3. Jahrhunderts n. Chr.; 109: Metropolitan Museum, New York; 110: Campo Santo, Pisa (Foto: P. Kranz); 111: Catacombe di Pretestato, Rom (Foto: Deutsches Archäologisches Institut, Rom)

zung solcher Skulpturen und des außerordentlichen Ranges, den die figürliche Ausstattung des Königsschiffes einnahm, werden antike Bildmotive, die in das ikonographische Programm paßten, als würdige Darstellungsformen bevorzugt rezipiert worden sein. Außer den Originalen boten sich allerdings auch Skizzenbücher mit Studienzeichnungen[440], einschlägige Beschreibungen[441] sowie Münzprägungen mit Jahreszeiten-Genien[442] als Vorlage an.

Man hat für die Skulpturen am Schiff jedoch sicher keinen vollständigen Zyklus nach antikem Muster übernommen, sondern das besagte Motiv offenbar frei mit anderen Darstellungen zu einer neuen Reihe kombiniert. Das Attribut der zweiten Figur nämlich – das monströse Seetier – gehört nicht zum bekannten Repertoir. Ob es sich überhaupt um ein antikes Motiv handelt oder um eine antikisierende Schöpfung der Neuzeit, ist unklar. Offensichtlich wird aber auch hier auf eine jahreszeitlich gebundene Jagdaktion angespielt, denn der auf den Kopf des Tieres gestoßene lange Stab oder Speer soll wohl dessen Tötung anzeigen. Verstärkt wird dieser Eindruck durch das Standmotiv der geflügelten Figur, die ihren Fuß dem monströsen ›Fisch‹ in den Nacken zu setzen scheint und damit den alten, die Überwindung des Gegners bezeichnenden Triumphgestus anklingen läßt.

Um welche Art Wassertier es sich handelt, ob das Speeren eines Delphins mit dem Dreizack[443] oder das Harpunieren eines Wals gemeint ist, mag dahingestellt bleiben. Das Tier zeigt zwar gewisse Ähnlichkeit mit den ›Delphinen‹, die an der Verzäunung des Schiffes die Sternzeichen des Zodiakus flankieren, doch danach die

bis 1633 vier komplette Schiffsladungen antiker Skulpturen bzw. Inschriften nach England bringen. (Freundl. Mitteilung von Herrn Dr. Hansgeorg Oehler, Köln). Wie sehr es damals als Zeichen feiner Bildung galt, sich für Antiken zu interessieren und diese zu sammeln, wie sehr sogar der König diese Haltung förderte und selbst mit gutem Beispiel voranging, das schildert Henry Peacham im zwölften Kapitel seines *Compleat Gentleman*. (Peacham 1634, 104-123).

440 Solche Skizzenbücher dienten damals verschiedenen europäischen Künstlern als Mustervorlagen. Als Beispiel sei der Codex Coburgensis genannt (dazu Wrede/Harprath 1986).

441 Zum Beispiel Aldrovandi, Ulisses: *Delle statue antiche che per tutta Roma, in diversi luoghi, e case si veggono*. In: Mauro, Lucio: *Le antichità della città di Roma*. Roma 1562, p. 115-315.

442 Nach Hanfmann 1951, 221 vor allem aus der zweiten Hälfte des dritten Jahrhunderts.

443 Ulisses Aldrovandi berichtet in seinem umfassenden Werk *De piscibus ... et de cetis ...* (Bononiae 1613, p. 711) von der Jagd auf Delphine sowohl mit dem Zwei- als auch mit dem Dreizack und bezieht sich dabei auf Oppians *Halieutica*.

Jagdszene bestimmen zu wollen, erscheint recht gewagt. Vermutlich wird das Motiv gar nicht zoologisch definierbar, sondern vielmehr in weiterem Sinne als eine Metapher für Fischfang, d.h. für Jagd auf Wassertiere allgemein aufzufassen sein und insofern ein Pendant zur (Hasen-)Jagd auf dem Lande bilden. Den Fang von Wassertieren aber verband man traditionell mit dem Winter, da alljährlich im Februar große Mengen Fisch als Fastenspeise benötigt wurden.[444]

Wenn also jahreszeitliche Tätigkeiten, die für den Herbst und den Winter typisch sind, zur Kennzeichnung der geflügelten Gestalten am Fries der Backbordseite dienen, liegt es nahe, analog dazu für die entsprechenden Figuren an Steuerbord Attribute der Frühlings- bzw. Sommerzeit zu ergänzen und damit den Viererzyklus zu komplettieren. Bei solcher Ausstattung fragt sich allerdings, ob die Gestalten anstatt der vier Winde nicht vielmehr die vier Jahreszeiten selbst repräsentieren. Dagegen spricht jedoch, daß nackte geflügelte Jünglinge in der neuzeitlichen Ikonographie als Personifikationen der vier Jahreszeiten unbekannt, hingegen zur Darstellung der Winde durchaus üblich sind.[445] Auch fiele es schwer, die Jahreszeiten in den Kontext des Meerthiasos einzubinden. Wenn die Figuren aber tatsächlich die vier Winde vorstellen sollen, bleibt zu klären, weshalb sie durch jahreszeitlich determinierte Attribute gekennzeichnet sind. Zu diesem Zweck ist es notwendig, daß man die Motive im Zusammenhang kosmologischer Ordnungen betrachtet.

Wie oben angedeutet, gab es im Mittelalter weit verbreitete Kosmosschemata, die verschiedene Naturerscheinungen, welche sich als Viererzyklen darstellen lassen, als analoge und somit wesensverwandte Phänomene einander zuordneten.[446] Der Sinn solcher Schemata bestand vornehmlich darin, die gegenseitige Entsprechung und Beeinflussung von Mikrokosmos und Makrokosmos – d.h. von Mensch und Welt – zu veranschaulichen. Auf der Grundlage der antiken Lehre von den Komplexionen, also vom Mischungsverhältnis der vier Körpersäfte im menschlichen Individuum, wurden die vier Temperamente definiert und diese anhand der spezifischen Qualitäten, die man den jeweiligen Körpersäften beimaß, mit anderen Tetraden, wie den vier Lebensaltern, den vier Elementen, den vier Tageszeiten, den vier Jahreszeiten und auch den vier Winden in Verbindung gebracht. Das Prinzip wird in folgender Tabelle deutlich[447]:

Qualitäten:	feucht + warm	warm + trocken	trocken + kalt	kalt + feucht
Körpersäfte:	Blut	gelbe Galle	schwarze Galle	Schleim
Temperamente:	Sanguinea	Cholerica	Melancholia	Phlegmatica
Lebensalter:	Jugend (< 20 Jahre)	Mannesalter (20–40 Jahre)	reifes Alter (40–60 Jahre)	Greisenalter (> 60 Jahre)
Elemente:	Luft	Feuer	Erde	Wasser
Tageszeiten:	Morgen	Mittag	Abend	Nacht
Jahreszeiten:	Frühling	Sommer	Herbst	Winter
	feucht	warm	trocken	kalt / feucht

Die vier Winde treten seit dem frühen Mittelalter zwar wiederholt in solchen Schemata auf, doch sind sie in diesem Falle ausgespart, da ihre Zuordnung nicht immer nach den gleichen Kriterien erfolgte. Je nach Entstehungszeit, -ort und Intention der Darstellung bevorzugte man unterschiedliche inhaltliche Verknüpfungen, woraus sich eine jeweils andere Verteilung im Schema

444 Belege für diese Zuordnung finden sich in mittelalterlichen Stundenbüchern und Kalendarien mit Monatsdarstellungen ebenso wie in Jahreszeitenzyklen der Druckgraphik. Bei der Frage, was im einzelnen als ›Fisch‹ anzusehen sei, entschied die Kirche sehr großzügig, sofern das betreffende Tier nur im Wasser lebte (z.B. wurden auch Biber akzeptiert). – Eine deutliche Verknüpfung von Wasser und Winter zeigt sich übrigens schon an den antiken Jahreszeitensarkophagen, wo in der Regel erlegte Enten und Schilfbüschel dem Wintergenius als Attribute beigegeben sind (vgl. Kranz 1984, 125).

445 Vgl. Ripa 1603, 473-477. 495-498 sowie Cartari 1647, 140-142.

446 Dazu ausführlicher: Wickersheimer 1914, 157-177; Beer 1952 sowie Maurmann 1976, 188-199.

447 Für die graphische Darstellung in Handschriften oder die bildnerische Umsetzung in der Kunst wählte man gerne zyklische bzw. zentral angeordnete Kompositionen, in deren Mittelpunkt oft die Begriffe *Mundus* (Welt), *Annus* (Jahr), und *Homo* (Mensch) erscheinen (Abb. bei Wickersheimer, Beer u. Maurmann [wie Anm. 446]).

ergab. Etliche Varianten sind nachgewiesen, von denen drei der häufiger vorkommenden hier genannt werden sollen:

Die erste Art orientiert sich an den Qualitäten, die den Winden in der antiken Literatur zugeschrieben werden, ungeachtet der Jahreszeit, in der die Winde tätsächlich wehen.[448] Die zweite Variante ordnet die Winde je nach ihrer Himmelsrichtung dem Sonnenstand der verschiedenen Tageszeiten zu und analogisiert diese wiederum mit den Jahreszeiten.[449] Die dritte Variante dagegen stellt anhand der natürlichen Eigenschaften der Winde, die ihnen im geographischen Raum der antiken römischen Welt eigneten, eine Verbindung mit den Jahreszeiten her, wie sie wettermäßig in Westeuropa ausgeprägt sind.[450]

Diese letztgenannte Version ist seit der frühen Neuzeit allgemein verbreitet und wird von den einschlägigen ikonographischen und mythographischen Handbüchern übereinstimmend rezipiert.[451] Im Falle der SOVEREIGN OF THE SEAS aber scheint sie keine Anwendung gefunden zu haben. Denn die Motive der herbstlichen Hasenjagd und des winterlichen Fischfangs heben offenbar auf eine Unterscheidung nach den Qualitäten der Elemente (nämlich der trockenen und kalten Erde bzw. des kalten und feuchten Wassers) ab, folgen damit also augenscheinlich der erstgenannten Version und beziehen sich nicht auf das jahreszeitlich typische Wetter. Demnach wäre die Gestalt mit dem großen ›Fisch‹ als Personifikation des Westwindes (Zephyr) anzusprechen und die Figur mit Hund und Lagôbolon mit Boreas, dem Nordwind, in Verbindung zu bringen. Ob dieses Zuordnungsprinzip jedoch tatsächlich bei der Gestaltung des Figurenprogramms angewandt wurde, läßt sich wohl nicht mehr nachweisen. Für das grundsätzliche Verständnis dieser Skulpturensequenz scheint es allerdings auch nur von sekundärer Bedeutung zu sein.

Entscheidend ist vielmehr, daß die geflügelten Gestalten aufgrund der auf Analogie basierenden Wesensverwandtschaft innerhalb der vier Kategorien im Kosmosschema *sowohl die Winde als zugleich auch* die Jahreszeiten, die Elemente, die Tageszeiten, die Lebensalter und die Temperamente repräsentieren. Sie stellen gewissermaßen Genien der weltbewegenden Kräfte dar.

Somit verkörpert die Gestalt mit dem ›Fisch‹ nicht nur den Westwind, sondern ebenso den Winter, das Wasser, die Nacht, das Greisenalter und das phlegmatische Temperament. Und die durch Lagôbolon und Hund gekennzeichnete Figur sollte sowohl als Genius des Nordwindes wie auch des Herbstes, der Erde, des Abends, des reifen Alters und des melancholischen Temperaments begriffen werden. In den maritimen Kontext des Thiasos fügen sich die Genien zwar primär als Personifikationen

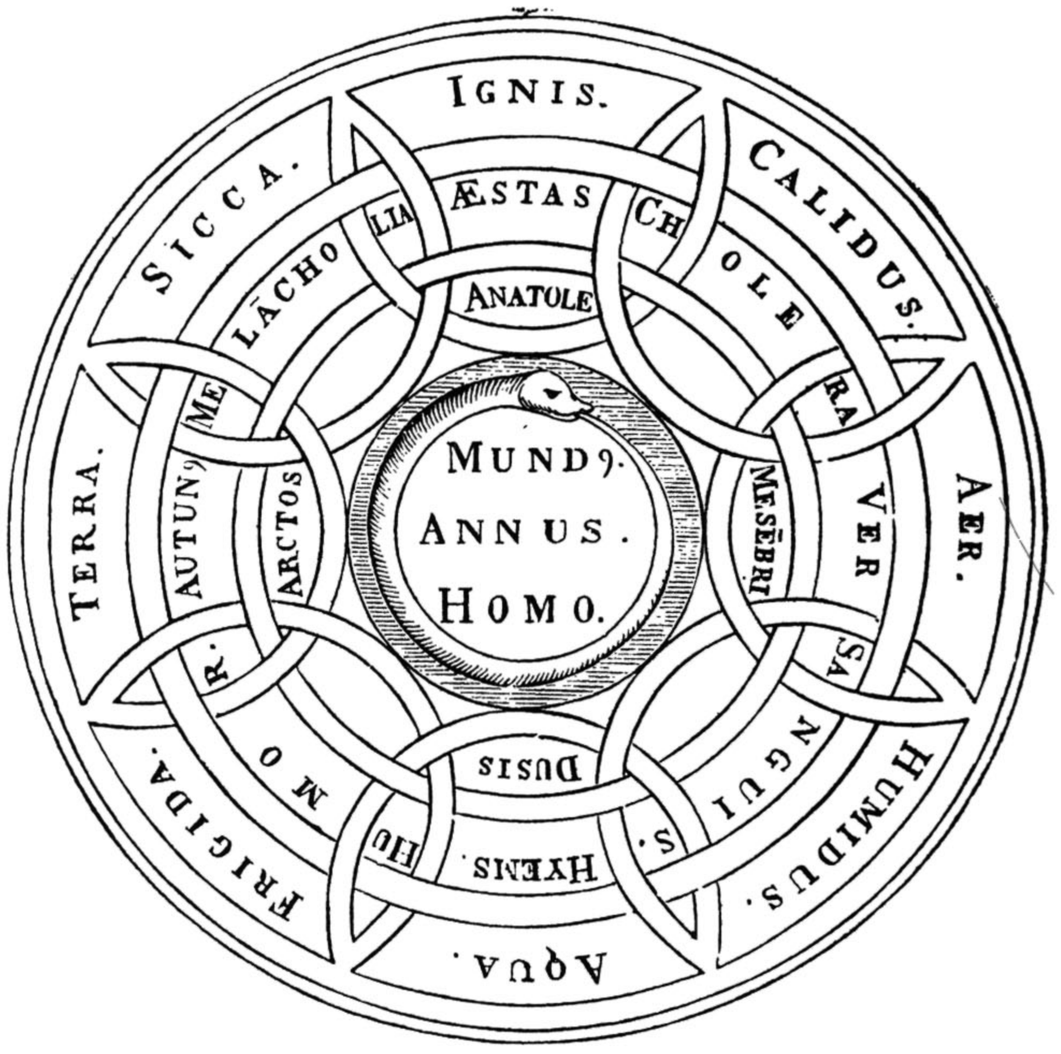


Abb. 112 Mittelalterliches Kosmosschema; hier nach einem Manuskript des 9. Jahrhunderts. Die vier Winde tragen die Bezeichnungen Anatole (Ost), Dusis (West), Arctos (Nord) und Mesembri (Süd), deren Anfangsbuchstaben – in dieser, die Kreuzform nachzeichnenden Reihenfolge gelesen – zusammen das Wort *Adam* ergeben und somit einen vielschichtigen, mikro-makrokosmischen Sinnbezug herstellen. (Aus: J.P. Migne: *Patrologia Latina* I, Bd. 90, 461/462; Foto: USBK)

448 Danach entspricht *Notos*, der Südwind (lat. *Auster*), weil er feucht und warm ist, dem Frühling. *Eurus*, der Ostwind (lat. *Subsolanus*), gilt als warm und trocken und wird daher dem Sommer zugeordnet. Der trocken-kalte *Boreas*, der Nordwind (lat. *Aquilo/Septentrio*) kommt dem Herbst zu. Und *Zephyros*, der Westwind (lat. *Favonius*), wird wegen seiner kalten und feuchten (wenn auch milden) Luft dem Winter zugesprochen. (Illustriert beispielsweise in einem MS des 9. Jh. mit den Schriften des Beda Venerabilis [hier Abb. 112]; vgl. dazu Maurmann 1976).

449 *Eurus*, der Ost, kommt also dem Morgen (Frühling), *Notos*, der Süd, dem Mittag (Sommer), *Zephyros*, der West, dem Abend (Herbst) und *Boreas*, der Nord, der Nacht (Winter) zu. (So zum Beispiel in der *Mappa monde*, Arsenal (13. Jh.); vgl. Beer 1952, 37, Abb. 10).

450 So weht der milde und feuchte *Zephyros* (West) im Frühling, der heiße und trockene *Eurus* (Ost) im Sommer, der stürmische und regenreiche *Notos* (Süd) im Herbst und der eisig-trockene *Boreas* (Nord) im Winter (vgl. Dürers Holzschnitt *Philosophia* als Titelblatt zu Celtes *Libri Amorum*, 1502; Abb. bei Maurmann 1976, Abb. 17).

451 z.B. Ripa und Cartari (wie S. 129, Anm. 432) mit Bezug auf Boccaccio.

der Winde ein, doch heben sie durch ihren polyvalenten Charakter den Festzug als Panegyricus zugleich auf eine höhere, kosmologische Ebene.

Nach diesem Prinzip wird der Zyklus auch an der Steuerbordseite zu ergänzen sein. Vermutlich nahm der feuchtwarme Südwind (Notos) das vordere, dem winterlichen West gegenüberliegende Feld ein, während der trocken-heiße Eurus (Ost) im hinteren Kompartiment Platz fand. Bei solcher Anordnung ständen qualitäts- und richtungsmäßig gegensätzliche Winde einander diagonal gegenüber und – in linearer Folge gelesen – wechselten Extrema mit Moderata ab. Das Gleiche gilt analog für die übrigen Tetraden, da dem feucht-warmen Süd der Frühling, die Luft, der Morgen, die Jugend und das sanguinische Temperament entspricht, während dem heißtrockenen Ost der Sommer, das Feuer, der Mittag, das Mannesalter und das cholerische Temperament zugeordnet wird. Außerdem erscheinen, wenn man den Zyklus – an Steuerbord vorn beginnend und um das Heck herumführend – hintereinander liest, die zeitlich gebundenen Vierergruppen (Lebensalter, Tageszeiten, Jahreszeiten) in chronologisch richtiger Sequenz hintereinander.[452]

Die Genien an Steuerbordseite werden sicher ebenso wie an Backbord als nackte männliche Flügelwesen dargestellt und mit je einem Tier sowie einem Werkzeug als Attributen versehen worden sein. Wie diese kennzeichnenden Beigaben aber im einzelnen aussahen, läßt sich weniger leicht bestimmen.

Da den beiden Darstellungen an Backbord jeweils das Motiv der Jagd, differenziert nach Jahreszeiten und Elementen, zugrunde liegt, mag man hierin eine Art Leitmotiv erkennen und dementsprechend für den Genius des Frühlingswindes Attribute einer auf die Luft bezogenen Jagd, bzw. für den des Sommerwindes solche einer mit dem Feuer in Verbindung stehenden Tierhatz rekonstruieren. Im erstgenannten Fall böte sich die Falkenjagd an, die nach mittelalterlichen Stundenbüchern und Kalendarien im Mai beliebt war. Auch eine mit Pfeil und Bogen ausgetragene Jagd auf Vögel wäre denkbar. – Dagegen ist es schwieriger, eine Jagdart zu nennen, welche im Sommer stattfindet und sich zugleich auf das Feuer bezieht. Weder den Phoenix noch den Feuersalamander, die beide ikonographisch dem heißen Element zugeordnet werden, hat man gejagt oder zur Jagd eingesetzt.[453] In Frage kämen möglicherweise der Löwe, der Tiger oder der Adler, da sie aufgrund ihrer Verknüpfung mit der Sonnensymbolik in gewisser Relation zum Feuer stehen.[454] Der Löwe scheint noch am ehesten in die Sequenz zu passen; denn er tritt in der bildenden Kunst mitunter als Personifikation des Sommers auf, beherrscht als Sternzeichen diese Jahreszeit und wird von den Astrologen mit dem Element Feuer assoziiert.[455] Auf der anderen Seite sind fabulöse Jagdmotive, wie zum Beispiel die Tötung eines feuerspeienden Drachen, ebensowenig auszuschließen, auch wenn derartige Taten nicht an die sommerliche Jahreszeit gebunden waren.

Jedenfalls bleibt die Lösung, wie überhaupt manches am Rekonstruktionsvorschlag, spekulativ. Andere Ergänzungsmöglichkeiten, etwa solche mit Schwerpunkt auf saisonalen Arbeiten aus dem Bauernleben, erscheinen gleichfalls problematisch, ja noch fragwürdiger, weil der Zyklus durch solche Motive weitgehend an Homogenität und mithin an Schlüssigkeit verlöre. Vielmehr spricht einiges für die konsequente Anwendung des Leitmotivs der Jagd. Denn diese Tätigkeit läßt sich als latente Allusion auf den Monarchen verstehen, dessen Privileg von alters her die Jagd der (größeren) Tiere war. Aber nicht nur aus diesem Grund ziemte sich die bevorzugte Verwendung des Motivs am Königsschiff. Es paßte auch recht gut zur offiziellen Aufgabe der SOVEREIGN OF THE SEAS, die darin bestand, die Sicherheit auf den Meeren rings um die Britischen Inseln zu gewährleisten, indem sie Jagd auf Piraten und sonstige den ›friedlichen‹ Handel bedrohende Fahrzeuge machte (vgl. dazu die weiter unten gegebenen Ausführungen zum politischen Hintergrund).[456]

Auf den übrigen Reliefs am Fries der Steuerbordseite waren sicherlich weitere Meeresgottheiten dargestellt, die als schützende Mächte die glückliche Fahrt des Schif-

452 Interessant ist in diesem Zusammenhang, daß auch am Achterschiff der WASA von 1628 rechts und links des Hecks an den unteren Seitengalerien figürliche Schnitzereien angebracht waren, die solche kosmologischen Motive in Vierergruppen zeigen. Allerdings sind die einzelnen Tetraden dort auf verschiedene Skulpturengruppen verteilt und schmücken insgesamt 16 Hermenpilaster (dazu: Soop 1986, 101-110).

453 Valeriano 1631, 196 (Salamandra) und 239 (Phoenix). Vgl. auch RDK IV, 1280 (s.v. Elemente).

454 Valeriano 1631, 14 (Leo) und 134 (Tigris). Zu dem in der zeitgenössischen Emblemliteratur häufiger auftauchenden Motiv des in die Sonne schauenden Adlers vgl. Henkel/Schöne I, 773-775.

455 Dazu Tervarent 1958/59, 247 u. Herderlexikon Symbole 1978, 104.

456 Das klingt nicht zuletzt auch in den beiden Jagdhunden an, die am vorderen Ende der »Halfrails« des Galions in wachsamer, sprungbereiter Haltung nach vorn schauen.

fes garantieren sollten. Von den bedeutenderen Gestalten dieses Genres dürften vor allem jene in Frage kommen, die sich gewissermaßen ergänzend den an Backbord plazierten Figuren gegenüberstellen lassen.

Im ersten Feld, gegenüber dem Gespann des Okeanos, befand sich wohl das Bild eines anderen greisen Meergottes, wahrscheinlich Nereus oder Proteus. Beide wurden vor Beginn der Argonautenfahrt bei der Anrufung der Götter um Schutz gebeten.[457] Auch ist ihnen in den Orphischen Hymnen jeweils ein eigener Gesang gewidmet.[458] Da man glaubte, daß sie die Zukunft ebenso wie die Vergangenheit kennen, verehrten die Seeleute der Antike sie als wohlwollend wahrsagende Ratgeber. Nach den klassischen Erzählungen zu urteilen, galt dies zwar besonders für Proteus[459], doch Thomas Heywood verweist in seinem *Gynaikeion* diesbezüglich vor allem auf Nereus, den er ob seiner Weisheit sogar zum Schutzherrn der Steuermannskunst macht. Er schreibt:

> This *Nereus* is for no other reason said to be the sonne of *Oceanus* and *Thetis*, than to denote unto us the counsell, iudgement and cunning, in guiding and directing ships by sea; and therefore to have many daughters, which are nothing but inventions, new devises, stratagems, and changes belonging to navigation. He is therefore said to be a Prophet, because in all arts and disciplines, there is a kind of knowledge, by which we forsee and divine of things to come: for he is held no skilfull navigator, that cannot foretell by the weather, the changes of winds, and certaine signes of tempests, thereby to use prevention against them before they suddainelie come ...[460]

Demnach darf man annehmen, daß Nereus an der Spitze des Thiasos als Gegenstück zu Okeanos dargestellt war. Wahrscheinlich erschien er auf einem Wagen, der von seinen Töchtern, den Nereiden, über die See gezogen wurde. Denn diese Nymphen waren seine ständigen Begleiter, wie Heywood betont.[461]

Das nächste Relief zeigte vermutlich in Analogie zur gegenüberliegenden Darstellung der Leukothea-Matuta eine weibliche Gottheit auf einem Muschelgefährt. Hierfür käme in erster Linie Venus (bzw. Aphrodite) in Betracht, der man schon aufgrund ihres Geburtsmythos die Muschel häufig als Fahrzeug gab.[462] Abgesehen davon, daß sie als Liebes- und Fruchtbarkeitsgöttin ohnehin mit dem Meer, aus dem alles Leben entstand, aufs engste verbunden war[463], legten Eigenschaften wie Sanftmut und Milde nahe, auch ruhige See und glückliche Fahrt ihrem Einfluß zuzuschreiben.[464] So genoß sie als mächtige Göttin des Meeres und Schützerin der Seeleute unter Namen wie *Venus marina*, *Aphrodite galeneia* (bzw. *pontia*, *pelagia* u.ä.) im Altertum weithin Verehrung.[465]

Darüber hinaus spricht für Venus der Umstand, daß die englischen Monarchen Anlaß hatten, sich ihrer Gunst ganz besonders zu rühmen. Denn weil diese Könige Brutus, den Enkel des Aeneas und legendären Gründer Britanniens, als ihren Stammvater ansahen, konnten sie auf Venus, die Mutter des Aeneas, als auf ihre ›Ur-Ahnin‹ zurückblicken. Stets hatte die Göttin dem trojanischen Helden auf seinen langen Meerfahrten hilfreich zur Seite gestanden, und so hielt sie ihre schützende Hand gewissermaßen über die Keimzelle nicht nur des römischen, sondern auch des britischen Reichs.[466] Als *Venus marina* dürfte sie auf dem Relief in ihrer Muschel sitzend von zwei Schwänen oder Delphinen über das Wasser gezogen worden sein.[467]

Die Darstellungen in den beiden übrigen Feldern rechts und links des Königswappens werden wohl in ähnlicher Weise sinngemäß den Reliefs an Backbord entsprochen haben. Doch welche Figuren im einzelnen jeweils Bellerophon und Palaimon gegenüber plaziert waren, läßt sich bei der ansehnlichen Zahl hilfreicher Meeresgottheiten im antiken Mythos nicht mit Sicherheit sagen. In Frage kommen vor allem der doppelschwän-

457 Orpheus: Argonautica 338 bzw. 341.
458 Orph. Hymn. Nr. 23 bzw. 25.
459 So bei Homer: Odyss. IV, 366-425; Ovid: Met. XI, 221-223; Vergil: Georg. IV, 387-389.
460 Heywood 1624, 37. Die Passage ist eine fast wörtliche Übersetzung aus Contis Mythologien (vgl. Conti 1588, 847).
461 Heywood 1624, 36.
462 Homer: Hymnen VI, 3 ff.
463 Diese Verknüpfung ist sowohl in der Antike als auch in der Neuzeit vielfach belegt. Ausführlich dazu Conti 1588, 383-399.
464 Conti 1588, 385 zitiert dazu Horaz: Carmina I, 3, 1-3.
465 Vgl. Roscher in RML, I.1, 402.
466 Zur Deutung der den Aeneas beschützenden Venus als *Venus marina* vgl. Roscher in RML (s.v. Aphrodite). – Beredte Zeugnisse für den Anspruch der römischen Imperatoren auf göttliche Abstammung liefern unter anderem Vergils *Aeneis* wie auch der von Cäsar gestiftete Tempel der Venus genitrix auf dem Forum Julium in Rom. – Durch Anknüpfung an dieselbe Wurzel erhoben später die britischen Monarchen den gleichen Anspruch und betonten auf diese Weise ihre absolute Souveränität gegenüber anderen Herrschern. Gerade in der frühen Stuartzeit griffen die englischen Königschroniken unter dem Eindruck eines neuen, durch den Zusammenschluß zum *United Kingdom of Great Britain* entfachten Nationalgefühls gerne auf die Brutussage zurück. Als Beispiele seien Thomas Heywoods *Troia Britannica* (1609), John Speeds *History of Great Britaine* (1622) und John Taylors *Memorial of all the English Monarchs* [...] *from Brute to King Charles* (²1630) genannt.
467 So Heywood 1624, 8; und Conti 1588, 399; aber auch schon Horaz: Carmina IV, 1, 10; und Ovid: Met. X, 708.

zige Triton, auf seiner Muscheltrompete blasend[468], und der pontische Glaukos, der – ähnlich wie Nereus – den Seefahrern weissagte. Meist stellte man ihn, umschwirrt von Eisvögeln, die gutes Wetter verkünden, mit einem Kraut in der Hand dar, weil er der Sage nach ursprünglich als Fischer am Strand von Anthedon eine Wunderpflanze aß, wonach er in die See sprang und in einen Meergott verwandelt wurde.[469] Weiterhin bieten sich der wahrsagende Proteus, der als ›Hirte des Meeres‹ die Robbenherde Poseidons zu hüten hatte[470], und die Nereide Thetis an, die gemeinsam mit ihren Schwestern der ARGO bei der Durchfahrt durch die gefährlichen Plankten half. Sie reitet gewöhnlich auf einem Delphin oder einem Seeungeheuer durchs Wasser.[471] Auch Saron, der Gott der Navigation, und Aiolos, den Conti als Erfinder des Segels beschreibt, wären in diesen Feldern denkbar.[472]

Schließlich bleibt noch die Frage, ob nicht Poseidon und Amphitrite (bzw. Neptun und Salacia) eher noch als alle anderen Meeresgottheiten im Thiasos hätten erscheinen müssen. Ihrem Rang nach kämen dem Beherrscher der Meere und seiner Gemahlin prominente Plätze zu – etwa an Steuerbord in den beiden ersten Feldern anstelle von Nereus und Venus.[473] In der Tat läßt sich auch nicht ausschließen, daß sie dort dargestellt waren. Verschiedene Umstände sprechen allerdings gegen ihr Auftreten, legen vielmehr nahe, daß sie im Kontext eher gestört hätten. Die näheren Zusammenhänge sollen jedoch erst im Interpretationsteil erörtert werden, da dies ohne Vorgriff auf die Deutung des Gesamtprogramms nicht möglich wäre.

Im Gegensatz zum Hauptfries, der wegen seiner komplexen Ikonographie und der oft unsicheren Auslegung im Detail eine ausführlichere Behandlung erforderte, bietet der kleinere ›Brüstungsfries‹ kaum Schwierigkeiten (Abb. 108, S. 125). Er besteht aus vier Feldern, die direkt unterhalb des Fensterbandes liegen und paarweise das zentrale Wappen flankieren. In den einzelnen Kompartimenten erscheinen *Royal Beasts*. Ähnlich wie am Galion sind die Tiere aus ihrer heraldisch strengen Positur gelöst und bewegen sich in gemeinsamem Zug nach vorn, auf den Bug des Schiffes zu. Der Löwe von England sowie das Einhorn von Schottland nehmen als *Stuart Beasts* die beiden ersten Felder ein. Dahinter, an der heraldisch linken Seite des Wappens, folgen die *Tudor Beasts*, der Drache von Wales und der Windhund von Richmond.

Die gegenüberliegende Partie an Steuerbord war vermutlich in gleicher Weise gestaltet. Zwar böte sich von der Anzahl der Felder her an, die Sequenz der *Royal Beasts* dort mit den Schildhalterpaaren der Häuser Lancaster und York fortzuführen, aber die sich daraus ergebende Verteilung der Tiere, vor allem das optisch isolierte Auftreten der letztgenannten *Beasts* an *einer* Schiffsseite, widerspräche dem genealogischen Zusammenhang der Embleme. Deshalb werden Löwe, Einhorn, Drache und Windhund wohl auch am Steuerbordfries angebracht worden sein.

Der Bostoner Entwurf sieht dagegen eine andere Ausstattung vor. Er zeigt vier verschiedene Maskarone mit grotesken Zügen, die jeweils zwischen zwei liegenden Volutenspangen bzw. Festons und rankenähnlichen Ornamenten das Zentrum der Felder besetzen (Abb. 105, S. 119).

4. SKULPTUREN AN EINZELNEN BAUTEILEN

Wie am Galion und an der Verzäunung des Schiffes, so finden sich auch an den Seitengalerien etliche Figuren außerhalb der geschlossenen Sequenz der Friese. Sie stellen entweder selbständige, meist vollplastisch gearbeitete Einzelstücke dar, die an kardinalen Punkten des Bauwerks angebracht sind, oder erscheinen als bildnerische Gestaltung exponierter Konstruktionsteile.

Zu der letztgenannten Art gehört eine Reihe von Konsolen, welche die untere Galerie in gleichmäßigen Abständen unterstützen und *Drücker der Galerie* genannt werden (Abb. 87, 88, 116; S. 109f. u. 143).[474] Auch wenn

468 Vgl. dazu S. 123, Anm. 392.

469 So Ovid: Met. XIII, 904-965 und Philostrat: Eikones II, 15. Auch Heywood 1624, 38 und Cartari 1647, 129-130 erzählen die Geschichte.

470 Nach Homer: Odyss. IV, 399-413.

471 Vgl. Ripa 1603, 354-355; Apoll.Rhod.: Argonaut. IV, 833-967; Plinius: Nat.Hist. 36, 26; weitere Quellen in RML III.1, 207-240 und V, 785-799.

472 Zu Saron: Gyraldus 1580, 164; zu Aiolos: Conti 1588, 865-871 (bes. 869). Der sonst selten erwähnte Saron spielt in dem königlichen Maskenspiel *Neptun's Triumph for the Return of Albion*, das Ben Jonson 1624 für James I und den damaligen Kronprinzen Charles schrieb, eine gewisse Rolle.

473 Die Steuerbordseite gilt traditionell als die vornehmere Seite des Schiffes.

474 Auf Paynes Stich und der Morgan-Zeichnung sind jeweils sechs Drücker zu sehen, die sich zwischen dem vorderen Ende des Laufgangs und der hintersten Stückpforte verteilen. Ob im hinteren Drittel des Galerielaufs ein oder zwei weitere Konsolen ergänzt werden müssen, wie die Heckansicht des Schiffes (Abb. 116) und eine spätere Van de Velde Zeichnung (Abb. 21) nahelegen, oder die Konstruktion dort von innenliegenden Balken abgefangen wurde, läßt sich anhand der Bildquellen schwerlich entscheiden, zumal der Bostoner Entwurf überhaupt keine Konsolen vorsieht (Abb. 90, S. 112).

Payne keinerlei figürliche Gestaltung angibt, kann man davon ausgehen, daß sie als teuflische Wesen mit angezogenen Bocksbeinen, fratzenhaften Gesichtern, Hängebrüsten und Flügeln anstelle von Armen geschnitzt waren. Dies ist auf der Heckansicht (Abb. 116) deutlich und in Ansätzen auch auf der Morgan-Zeichnung[475] zu erkennen.

Drei weitere Drücker stützen den *catwalk* des oberen Galerielaufs. Payne zeigt bei zweien vegetabile Formen, die in weit vorkragenden Voluten auslaufen, wogegen Van de Velde, der die Stelle arg verzeichnet hat, wohl eher so etwas wie Meerwesen mit doppelt verschlungenen Fischschwänzen andeuten wollte. Welche Gestalt diese Bauteile tatsächlich besaßen, dürfte ohne zusätzliches detailliertes Quellenmaterial kaum zu klären sein.

Wie bereits erwähnt, werden die beiden Hauptfriese von Tarmen gegliedert, welche mit dazu beitragen, daß die Friese sich gegenüber den anderen Partien des Galeriekomplexes deutlich abheben (Abb. 87 und 88). Am unteren Fries erscheinen die Tarmen als nackte weibliche Halbfiguren, die aus bauchigen Volutenschäften emporwachsen. Der Schaftfuß umgreift jeweils die untere Stuhlleiste und endet in einem Hängezapfen. Am oberen Fries dagegen beschränkt sich der figürliche Anteil auf jeweils eine Büste oder gar nur einen Kopf über einem etwas längeren und schlankeren Volutenschaft.

Interessante Varianten hierzu bietet der Bostoner Entwurf (Abb. 90, 103; S. 112 und 118). Man erkennt dort teils ganzfigurige, teils halbfigurige weibliche wie auch männliche Gestalten, teils bekleidet teils nackt, in unterschiedlichsten Haltungen, oft wie Atlanten den kleineren Brüstungsfries scheinbar emporstemmend, in bunter Folge nebeneinander gesetzt. Rein vegetabile Lösungen kommen ebenfalls vor. Immerhin stimmt der Entwurf insofern mit der späteren Ausführung überein, als er am oberen Fries durchgehend Tarmen, also hermenartige Gestalten (ohne Arme) zeigt, die etwas weniger ins Auge fallen als die phanatasievollen Variationen am unteren Galerielauf.

Weiterhin erkennt man am hinteren Ende der beiden *catwalks* auf der Relingsleiste zwei offenbar vollplastisch gearbeitete Figurengruppen (Abb. 87, 91 und 107). Sie verschleifen den Winkel zwischen der Brüstung und der Vorderkante der senkrecht aufsteigenden Galeriefassade und dienen somit dem gleichen Zweck wie die *hancing pieces* an der Verzäunung. Nach Paynes Stich zeigen beide Skulpturen eine hornblasende Gestalt, die auf einem monströsen, wohl ein Seeungeheuer vorstellenden Wesen reitet. Die untere Gruppe ist etwas größer ausgeführt, gleicht jedoch – wenn man vom Kopf des Monstrums absieht – der oberen ansonsten recht genau.

Die vierfüßigen, mit Stummelflügeln versehenen Tiere, deren Vorderbeine in einer aufwärtsgekrümmten Volute auszulaufen scheinen, ruhen bäuchlings auf der Relingsleiste. Sie haben ihren drachenähnlichen Kopf erhoben und lassen ihren kräftigen Fischschwanz an der Kante der Galeriefassade emporschlängeln. Geritten und gezügelt werden sie von menschlichen Gestalten, die beide ein langes, leicht gebogenes Muschel(?)-Horn blasen. Im übrigen aber fehlen den Reitern spezifische Charakteristika, so daß deren individuelle Benennung kaum möglich sein dürfte (und vielleicht auch gar nicht beabsichtigt war). Vermutlich sollen sie Meermänner oder tritonenähnliche Wesen vorstellen, obwohl ihnen der sonst typische Fischschwanz fehlt. Für eine solche Deutung spricht auch ein Detail der Morgan-Zeichnung, wonach die Figur am oberen Galerielauf auf einem Delphin zu reiten scheint, dabei aber kein Horn bläst. Jedenfalls schließen beide Skulpturen offenbar eng an den Meerthiasos der oberen Galerie an, der ja nach dem Bostoner Entwurf ursprünglich ganz ähnliche Seetierreiter-Motive zeigen sollte.

Dagegen sieht der Entwurf für die *hancing pieces* der Laufgänge eine vollkommen andere Gestaltung vor. Am oberen *catwalk* bietet er nur einen schlichten, abgestuften Volutenbogen zur Füllung des Winkels an; am unteren Galerielauf aber zeigt er eine differenzierte, offenbar zweifigurige Skulptur an der betreffenden Stelle (Abb. 96). Gegen die Fassadenkante gelehnt, erscheint dort eine weibliche(?), engelhafte Gestalt in langem, weitem Gewand. Sie ist im Profil gegeben, trägt offenes lockiges Haar und hält einen fellartigen, teilweise herabhängenden Gegenstand in ihren Armen. Vor ihr erkennt man ein etwas unklares Gebilde, vermutlich eine nackte, am Boden kniende Figur in Rückenansicht, von deren Schulter sich ein ornamental abgestuftes Volutenband – der äußeren Körperkontur folgend – bis zur Reling hinabzieht. Die nackte Gestalt stemmt sich in der Art eines Ringers der Gewandfigur entgegen, schiebt das linke an-

475 Ein großer Teil der betreffenden Partie ist leider im Original verloren und durch eine vereinfachende Nachzeichnung ergänzt (Abb. 87).

gewinkelte Knie vor und versucht zugleich, sie mit Oberkörper und Armen oben links zu umgreifen. Es entsteht der Eindruck eines ungleichen Kampfes, eines Versuchs, mit körperlicher Gewalt etwas ›Geistiges‹ zu bezwingen.

Doch solche und alle weitergehenden Deutungsversuche gleiten leicht ins Spekulative ab, sofern sich nicht nähere Anhaltspunkte zum ikonographischen Kontext der Gruppe finden. Eine umfassende Untersuchung aber würde angesichts der Skizzenhaftigkeit des Entwurfs, der Singularität der Figur im Gesamtprogramm und der schlechten Quellenlage zum Planungskonzept den Rahmen dieser Arbeit sprengen.

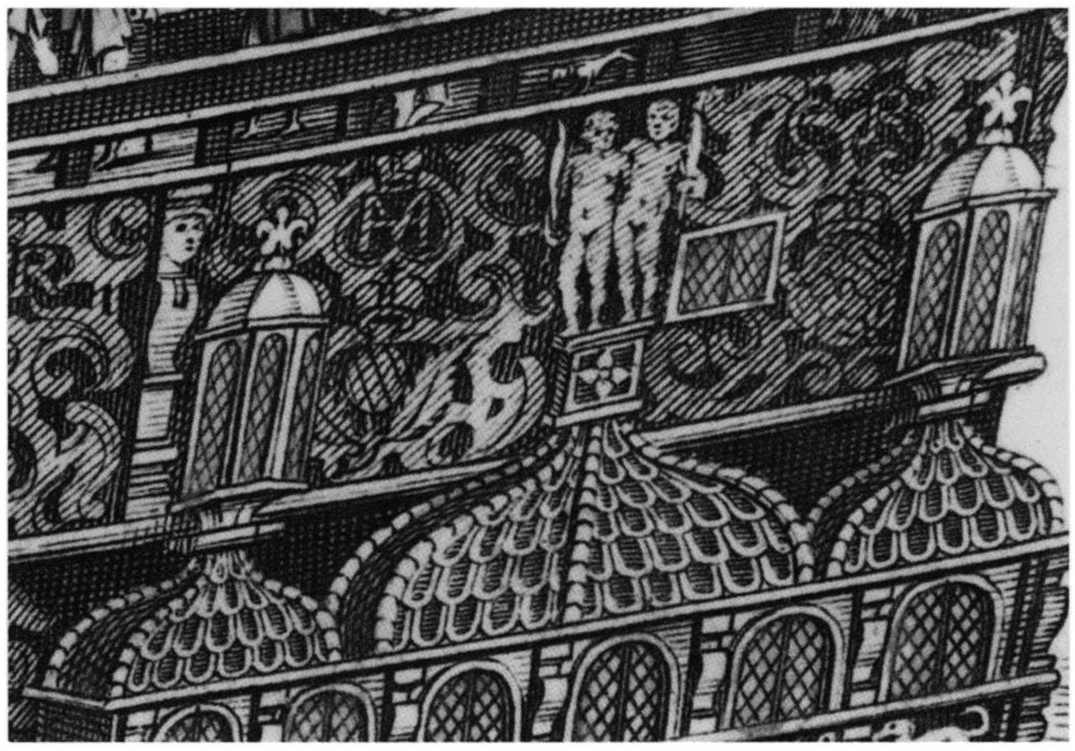


Abb. 113 Das Dachwerk der Seitengalerien, Backbord; Detail aus Paynes Stich, Abb. 8. (NMM)

5. DAS DACHWERK UND SEINE BEKRÖNUNGEN

Den oberen Abschluß der Seitengalerien bilden die drei Dachkappen mit ihren mächtigen Bekrönungen (Abb. 113, 114). Sie sind als geschweifte Hauben ausgeführt, von denen die mittlere etwa die doppelte Breite der beiden seitlichen beansprucht, aber nur wenig höher emporragt. Rückwärtig lehnen sie vollständig gegen die Verzäunung, so daß die Bekrönungen nicht freistehen, sondern an der Bordwand zusätzlichen Halt finden.

Die Dachhaut erscheint schuppenförmig, wie mit Biberschwänzen gedeckt[476], während wulstige Rippen oder Perlreihen die geschwungene Kontur der Grate betonen und auf der Mittelhaube die zentrale Symmetrieachse nachzeichnen.[477] Am oberen Ende münden sie in drei Aufsätzen, von denen die beiden seitlichen in Höhe der Verzäunungsleiste als Konsolen der Seitenlaternen kelchartig ausladen. Der mittlere Aufsatz dagegen ragt in Gestalt eines kubischen Postaments ein gutes Stück in den Hüttenfries hinauf und dient zwei mächtigen, beinahe lebensgroßen Statuen als Sockel.

Wie flankierende Kandelaber heben die Seitenlaternen die zentrale Skulpturengruppe hervor. Sie sind etwas größer als die Figuren, erreichen jedoch wegen des niedrigeren Sockelniveaus nicht ganz deren Höhe. Ihr siebeneckig gebrochenes Gehäuse, das wohl von der Obenhütte her zugänglich war, öffnet sich an den vier nach außen weisenden Seiten in schmalen Rundbogenfenstern.[478] Schlanke Säulchen, die mit den Fenstern alternieren, verstellen die Kanten des Heptagons.[479] Den Abschluß bildet eine siebenkantig gebrochene Haube, auf der in feinsinniger Anspielung auf den Lichtträger eine Lilie – heraldisch auch *flower-de-luce* genannt[480] – ihre Blüte entfaltet.[481]

Zwischen den Laternen ragt vor dem Hintergrund der prächtig geschmückten Verzäunung die zentrale Skulpturengruppe bis zum Schandeckel empor. Es handelt sich um zwei nackte, offenbar vollplastisch gearbeitete Gestalten[482], die – Seite an Seite stehend – jeweils einen Arm um den Rücken des Nachbarn gelegt haben und auf diese Weise einander umfassen. Deutlicher als Paynes Stich läßt die Morgan-Zeichnung erkennen, daß die linke Figur weiblichen Geschlechts, die rechte dagegen männlich ist (Abb. 114).[483] Beide erscheinen nahezu

476 Wie aus dem Pipe Office Declared Account hervorgeht, bestand die Dachhaut im Original aus Weißblechplatten, die überlappend auf eine hölzerne Unterkonstruktion aufgenagelt wurden. Für die Bedachungen der Seitengalerien, der Heckgalerie sowie der fünf Laternen benötigte man insgesamt 4320 Stück (P.R.O.: E 351, 2277).

477 Auf Paynes Stich (Abb. 113) erinnern die Gratwulste an Hohlziegelrippen; auf der Morgan-Zeichnung sehen sie eher wie Perlreihen aus (Abb. 114). Die Heckansicht (Abb. 116, S. 143) zeigt die Grate sogar mit vegetabilen Ornamenten besetzt und in Voluten auslaufend. Dies mag allerdings eine Zutat des Malers sein, der auch andere Details der umgebenden Partien nicht korrekt wiedergibt (vgl. die Beschreibung der Heckfassade).

478 Im Gegensatz zu den Darstellungen von Payne und Van de Velde zeigt die Heckansicht rechteckige, mit einem Sprossenkreuz geteilte Fenster (Abb. 116).

479 Auf Paynes Stich fehlen diese Säulchen.

480 Der Ausdruck findet sich häufig in der damaligen wappenkundlichen Literatur; z.B. bei Bossewell 1597 und Legh 1612.

481 Die Heckansicht (Abb. 116) zeigt statt dessen jeweils einen kugelförmigen Knauf, wie er auch die große Hecklaterne ziert. Außerdem sind dort die Grate der Laternenhauben mit Perlreihen besetzt.

482 Die Plastizität der Skulpturen erkennt man deutlich auf Abb. 19, (S. 51).

483 Dem Stich nach zu urteilen, könnte man die Figuren für gleichgeschlechtlich halten, da Schamteile, Busen und Gesicht zu wenig differenziert und durch die

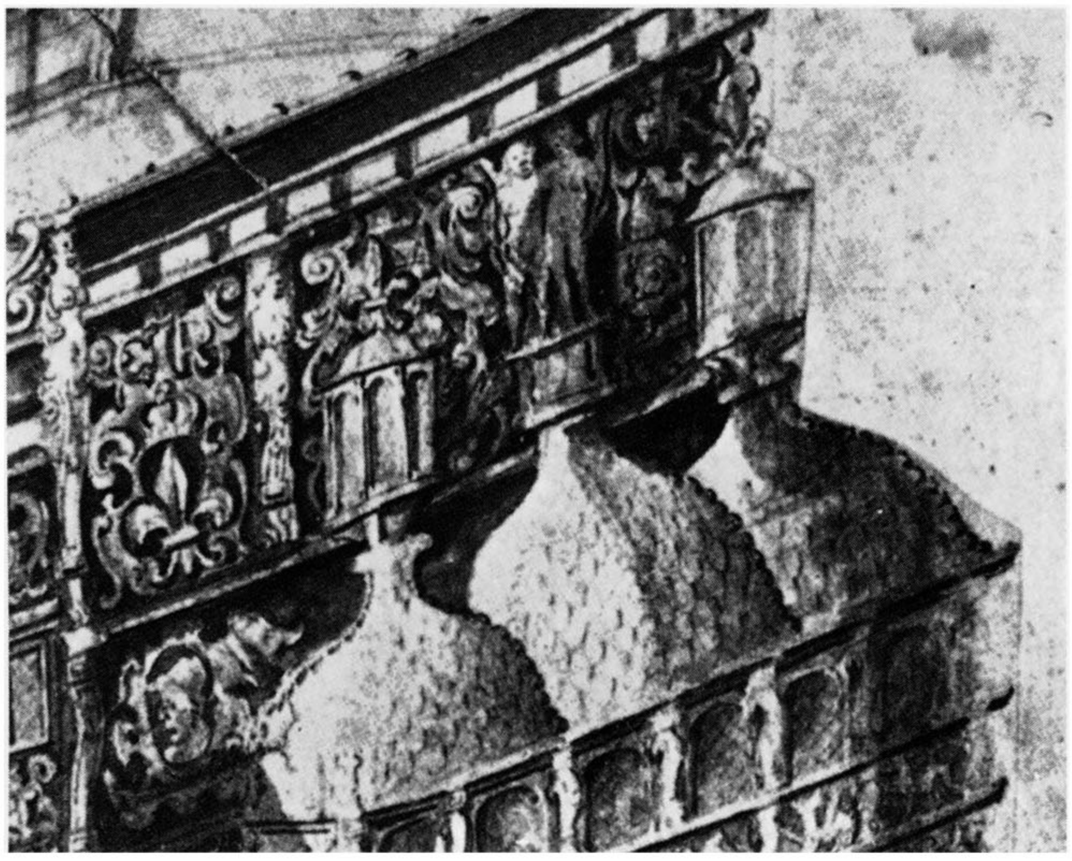


Abb. 114 Das Dachwerk der Seitengalerien, Backbord; Detail aus der Morgan-Zeichnung, Abb. 17. (Foto aus Callender 1930, Taf. V)

frontal, in spiegelsymmetrischer Ponderation den klassischen Kontrapost eben andeutend, mit jeweils außenliegendem Spielbein und einander halb zugewandtem Gesicht. Im freien Arm halten sie je einen langen, leicht gekrümmten Gegenstand, der auf dem vereinfachenden Stich pflanzenähnlich wirkt, auf der Morgan-Zeichnung jedoch klar als jeweils ein Langbogen identifiziert werden kann. Unterhalb des Paares zeigt die Frontplatte des Postaments eine kreuzförmige Darstellung. Sie dürfte als vierblättrige Blüte oder auch als Windrose zu deuten sein.

Die beiden Figuren bilden in ihrem Umfeld den zentralen Bezugspunkt, auf den hin alle wesentlichen Nachbarelemente arrangiert sind. Nicht nur die exponierte Lage, sondern ebenso die reichen, sich rechts und links wie Gobelins ausbreitenden Ornamentfelder mit den königlichen Emblemen[484], die mächtige Breite der mittleren Dachhaube und vor allem die flankierenden Laternen verleihen der Doppelskulptur ihre außerordentlich imposante Wirkung. Auf ihrem altarähnlichen Sockel scheint sie geradezu in eine sakrale Sphäre gehoben zu sein.

Da die Figuren nackt gegeben sind, handelt es sich wohl um mythische Wesen. Ihre einträchtige Umarmung deutet auf ein geschwisterliches Paar, das zudem der beiden Laternen wegen in besonderer Beziehung zum Licht zu stehen scheint. Berücksichtigt man außerdem die beiden Bögen als Attribute, so wird klar, daß Apoll und Diana gemeint sind: der strahlende Gott, der den Drachen Python erlegte, und seine Schwester, die jungfräuliche Göttin der Jagd. Unter ihren Beinamen *Phoebus* und *Cynthia* verehrte man sie auch als Gottheiten der Sonne bzw. des Mondes.[485] Offenbar in dieser Eigenschaft krönen sie hier die Seitengalerien und damit zugleich die Flanken des Schiffes. Ihre kultbildhafte Präsentation legt nahe, in ihnen besondere Schutzgottheiten zu sehen, gewissermaßen ›*Penaten*‹ des Schiffes, deren machtvolle Gegenwart dem Fahrzeug allzeit glückliche Fahrt verspricht.[486]

Angesichts des hervorragenden Stellenwertes dieser Skulpturengruppe verdient die entsprechende Darstellung auf dem Bostoner Entwurf besonderes Interesse (Abb. 115). Dort erscheinen die beiden Figuren als nackte Knaben, die einander innig umarmen. In ihren Händen halten sie große Palmwedel, und über ihren Köpfen leuchten zwei Sterne. Auch die übrige Gestaltung des Dachwerks zeigt gegenüber dem Stich und der Morgan-Zeichnung einige Abweichungen: Die drei Hauben sind in ihren Dimensionen schmaler und niedriger gehalten, so daß zwischen ihnen jeweils ein hockender Putto Platz findet. An den beiden äußeren Kappen rollen sich die Gratwulste mit vegetabilem Dekor zu Voluten ein, während sie an der mittleren Kappe die Gestalt von zwei gegeneinander gerichteten Delphinen angenommen haben. Die Seitenlaternen fehlen auf dem Entwurf. An ihrer Stelle erkennt man zwei Putten, die jeweils einen Feuertopf emporhalten, aus dem Flammen schlagen.

Trotz solch markanter Unterschiede gegenüber den beiden anderen Bildquellen dominieren im Gesamteindruck doch die Gemeinsamkeiten. Als beherrschendes Motiv tritt jeweils die zentrale Doppelstatue mit zwei flankierenden Lichtern hervor. Den Knaben käme demnach ein ähnlich hoher Rang zu, wie ihn Phoebus und Cynthia einnehmen. Die Sterne über ihren Köpfen, die Palmzweige und nicht zuletzt ihre innige Umarmung

Schattenschraffur zusätzlich verunklärt sind. Doch Unterschiede in Einzelheiten wie Hüftproportionen, Nabelhöhe und Brustwarzenlage bestätigen die Darstellung auf der Morgan-Zeichnung.

484 Vgl. S. 93 (Beschreibung der Verzäunung).

485 Vgl. Cartari 1647, 26-55 (Apollo), 55-71 (Diana); und Conti 1588, 253-273. 344-377.

486 Erwähnenswert scheint in diesem Zusammenhang, daß sowohl Phoebus-Apollo als auch Artemis-Cynthia (Diana) in der Argonautensage mehrfach als *Schiffebehüter*, *Schirmer der Seefahrt* und *Schützer der Landenden* besungen werden. (Apoll. Rhod.: I, 359. 404. 570. 966. 1186; II, 927).

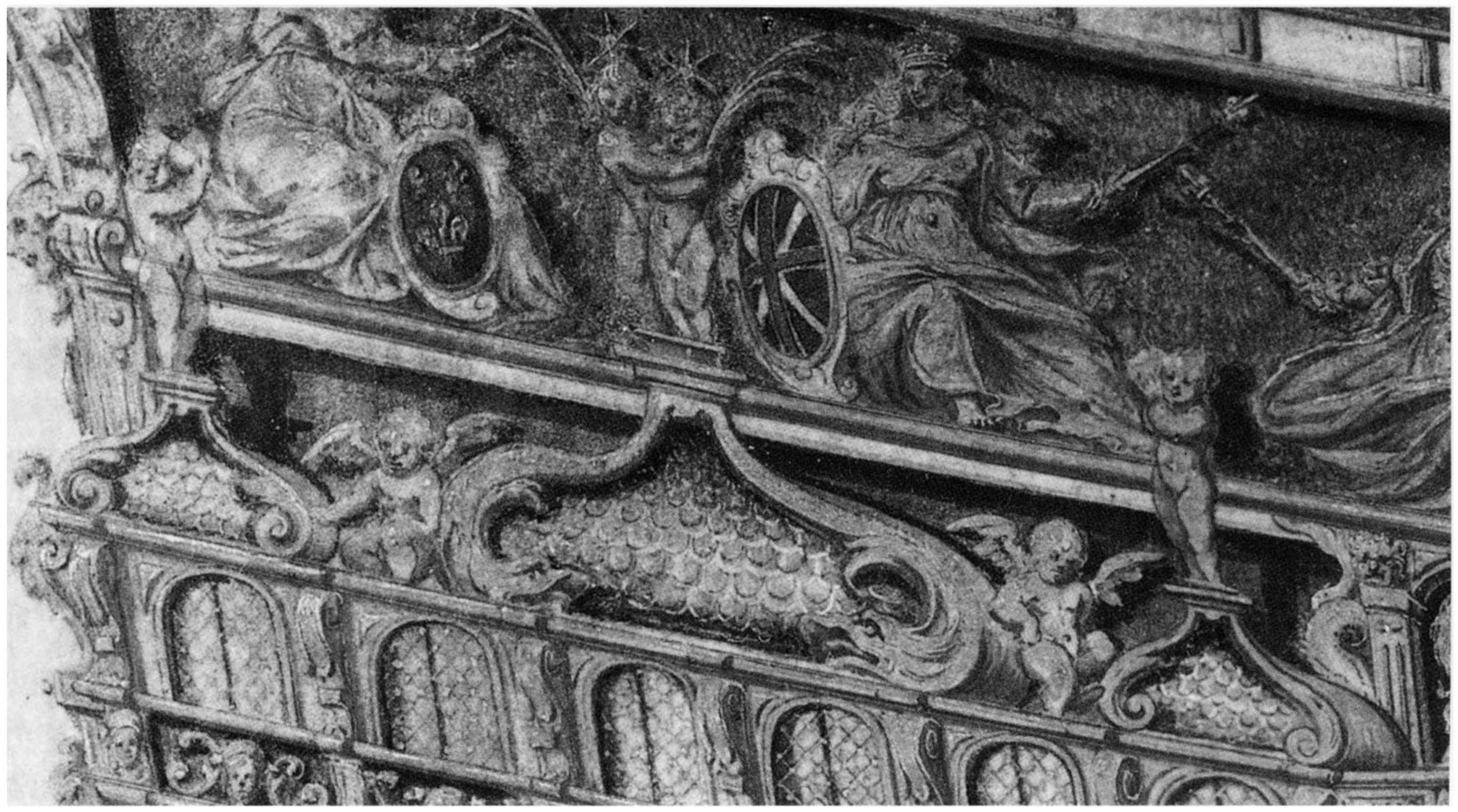


Abb. 115 Das Dachwerk der Seitengalerien, Steuerbord; Detail aus dem Entwurf, Abb. 6. (MFA)

kennzeichnen sie als Castor und Pollux, die beiden Dioskuren.[487]

Kultische Verehrung genossen die göttlichen Zwillinge in der Antike vor allem als Nothelfer und Heilbringer in allen möglichen Gefahren.[488] Den Kranken brachten sie Genesung, den Soldaten erschienen sie als siegverkündende Reiter in der Schlacht, und den Wettkämpfern galten sie als schützende Patrone, deren Beistand ihnen Palmzweig und Lorbeerkranz sicherte. Von überragender Bedeutung aber war die ihnen zugesprochene Macht, Schiffe und Menschen aus Seenot zu retten.[489]

Wenn die Seeleute im Sturm elektrische Entladungen an den Masttoppen oder auf den Rahnocken beobachteten – eine Erscheinung, die heute unter dem Namen *St. Elmsfeuer* bekannt ist – , so schlossen sie aus diesem Phänomen, welches sie als ›Sterne‹ beschrieben, auf die Anwesenheit der Dioskuren und sahen darin ein sicheres Vorzeichen baldigen guten Wetters. Das galt vor allem dann, wenn es sich um *zwei* ›Sterne‹ handelte. Eine einzelne Lichterscheinung dagegen nannte man *Helena*, und sie bedeutete Unheil.[490]

Der Glaube daran war in der Antike so allgemein verbreitet, daß das Motiv der in Sternengestalt rettenden Dioskuren topische Qualität erlangte und als Inbegriff für göttliche Hilfe in auswegloser Not verstanden wurde.[491] Sein Ursprung soll der Sage nach auf ein Ereignis der Argonautenfahrt zurückgehen, an der auch Kastor und Polydeukes[492] teilnahmen:

In einem schweren Sturm nämlich, als Orpheus in verzweifelter Lage die ›Großen Götter‹ von Samothrake um Rettung anflehte, schwebten zwei Sterne auf die Häupter der Zwillinge nieder, und das Unwetter legte sich sofort. Nach dieser wunderbaren Rettung nun, so schreibt Diodor von Sizilien, richteten die in Seenot geratenen Schiffer ihre Gebete immer an die Samothrakischen Gottheiten und erkannten im Erscheinen der Sterne die Anwesenheit der Dioskuren.[493] Mit den ›Großen Göttern‹ von Samothrake sind hier offensichtlich die Kabiren gemeint, deren Identität wegen des mit ihnen verbundenen Mysterienkultes lange Zeit rätselhaft blieb. Sie wurden zunächst wohl unabhängig von den Dioskuren als Schützer der Seefahrer verehrt, später aber mit diesen gleichgesetzt und weitgehend in deren Kult absorbiert, so daß man schließlich die Zwillinge selbst als die ›Großen Götter‹ von Samothrake ansah.[494]

487 Vgl. Cartari 1647, 100-103; dazu auch Bethe in RE, V, 1107-1109.

488 Vgl. Bethe l.c., 1087-1123, ferner Furtwängler in RML I.1, 1154-1177. Zur abendländischen Rezeption: Hubala in RDK IV, 41-50.

489 Eine Fülle von literarischen (und zum Teil auch archäologischen) Quellen belegt dies. Ausführlich zusammengestellt finden sie sich bei Jaisle 1907/08.

490 So zum Beispiel bei Plinius: Nat. Hist. II, 37 und Statius: Theb. VII, 729. In Helena, der Schwester der Dioskuren, deren Raub den Trojanischen Krieg auslöste, sahen die älteren griechischen Autoren jedoch noch keine Unglücksbringerin. Dazu Jaisle 1907/08, 17-21.

491 Zum Beispiel bei Plato Eutyd. 293a; Aristoteles: Eudem. Eth. VII, xii, 19; Lukian: De merc. cond. 1; Plutarch: Moralia 14, 23 et al.; dazu auch Jaisle 1907/08, 11-14.

492 Dies sind die griechischen Namensformen für Castor und Pollux.

493 Diodorus Siculus: Bibl. hist. IV, 43, 1-2.

494 Vgl. Varro: De Ling. Lat. V, 58 und Orph. Hymn. 28; dazu auch Jaisle 1907/08, 22-25. Dionysios von Halikarnassos dagegen identifiziert die ›Großen Götter‹ von Samothrake unter Berufung auf Kallistratos, Satyros und Aretinus mit den Penaten, die Aeneas aus Troja nach Italien brachte. Ihr Kultbild in Gestalt zweier Jünglinge (!) wurde auf der Velia in Rom aufbewahrt (Dionysios: Röm. Altertüm. I, 68-69; ganz ähnlich auch Servius: Ad Aen. Comm. 3, 12).

Bemerkenswert in Hinblick auf die Skulpturen der SOVEREIGN OF THE SEAS aber sind Erzählungen, nach denen die Dioskuren auch außerhalb akuter Gefahr erschienen, um bestimmten Schiffen als Garanten für gute Fahrt beizustehen. Plutarch berichtet von dem Schiff des spartanischen Admirals Lysandros, man habe bei seiner Ausfahrt vor der Schlacht von Notion beobachtet, wie über den Steuerrudern die beiden Sterne der Dioskuren aufleuchteten und dies als ein sicheres Zeichen für den bevorstehenden Sieg erkannt.[495]

So verwundert es nicht, wenn die Seeleute ihr Fahrzeug unter den Schutz der himmlischen Zwillinge zu stellen suchten, indem sie deren Bilder oder Symbole daran anbrachten. Auch das Schiff, mit dem der Apostel Paulus von Malta nach Rom segelte, führte als ›Schiffszeichen‹ die Dioskuren.[496] Selbst heute noch kann man an Fischerbooten des Mittelmeeres aufgemalte oder geschnitzte Sterne als Talisman für gute Fahrt entdecken.[497] Freilich ist dabei nicht mehr bewußt an die Dioskuren gedacht, zumal seit der Spätantike mehr und mehr christliche Heilige sowie die Jungfrau Maria (*stella maris*!) deren schützende Aufgabe übernahmen[498], aber der Brauch und der Glaube an seine Wirksamkeit haben sich erhalten.

Die Lichterscheinung des St.Elmsfeuers wurde noch bis ins 19. Jahrhundert unter dem Namen *St.Elmo* (mit den Abwandlungen *St.Ermo, St.Helmus, St.Thelmus*), *Corpo Sant*, *Friedensfeuer*, *Freudenfeuer* und *Heiliges Feuer* ganz im Sinne des antiken Glaubens von den Seeleuten – auch in Nordeuropa – als Zeichen bevorstehenden guten Wetters und glücklicher Reise verehrt, wenngleich sie sich über den in der Antike noch sprichwörtlichen Bezug zu den Dioskuren wohl kaum im klaren waren.[499]

Die Gelehrten der Renaissancezeit wußten jedoch sehr wohl von diesem Zusammenhang. Sie trugen in mythographischen und ikonographischen Werken eine erstaunliche Fülle von antiken literarischen Quellen zu dem Thema zusammen[500] und verstanden es, dem heilbringenden Zwillingspaar einen adäquaten Platz in den neuplatonisch-orphischen Mysterien zuzuweisen.[501] Wie vertraut damals das Motiv der in Sternengestalt auf See erscheinenden Dioskuren den gebildeten Kreisen gewesen sein muß, zeigt seine Verwendung als Sinnbild sicheren Vertrauens auf nahende Rettung in den zeitgenössischen Emblembüchern.[502]

In Anbetracht solcher Bedeutsamkeit für glückliche Seefahrt wird die überragende Plazierung des Zwillingspaares auf dem Bostoner Entwurf erst in rechtem Umfang verständlich. Auch die Palmwedel als Siegeszeichen sowie die zwei feuertragenden Putten rechts und links erhalten vor dem Hintergrund der antiken Überlieferung ihren Sinn. Es wäre daher kaum einzusehen, warum die Skulptur nicht tatsächlich ausgeführt und an der Steuerbordseite der SOVEREIGN hätte angebracht werden sollen, zumal Thomas Heywood in dem Schlußepigramm seiner *True Description* darauf hinweist, daß das Schiff unter dem Schutz der Dioskuren stehe.[503] Dachkappen, Seitenlaternen und vermutlich auch das Postament für die Figurengruppe wurden dagegen, wie schon aus Symmetriegründen anzunehmen, der Backbordseite entsprechend gestaltet. Die Heckansicht (Abb. 116) und eine spätere Van de Velde Zeichnung (Abb. 22) belegen dies.

So ergeben sich in der optischen Gesamtwirkung auf beiden Seiten übereinstimmende Konfigurationen. Allein die zentralen Zwillingspaare, Phoebus und Cynthia an Backbord[504] und die Dioskuren an Steuerbord, weichen voneinander ab. Man wird sie wohl als einander ergänzende himmlische Mächte auffassen dürfen, die in ihrem Erscheinungsbild (und ihrer Plazierung jeweils zwischen zwei Laternen) der Sonne und dem Mond beziehungsweise den Sternen entsprechen.

495 Plutarch: Lysandros 12. Daß die Steuerruder der antiken Schiffe achtern an den Seiten angebracht waren, eben dort, wo sich bei der SOVEREIGN die Seitengalerien befanden, war im 17. Jahrhundert durchaus bekannt (vgl. Witsen 1671, 39).

496 Act. Apost. 28, 11 (im Original: Παράσημον Διοσκούριον). Heywood 1637, 21-22 erwähnt die Stelle ebenfalls. Ausführlicher dazu Dölger 1950, 276-285.

497 Jaisle 1907/08, 16.

498 L.c., 36-72.

499 Anschauliche Beispiele bei Heims 1965, 120-127 und Kluge 1911, 217-220; ferner Jaisle l.c.

500 Zum Beispiel Perotto 1539, 805 f.; Calcagninus 1544, 570 f.; Gyraldus 1580, 176-181. 586-590; Conti 1588, 855-865; Cartari 1647, 100-103.

501 So in der *Hypnerotomachia Poliphili* des Francesco Colonna. Dazu Wind 1981, 193-197.

502 Alciatus 1621, 224-227 (mit Kommentar von Claude Mignault); in leicht abgewandelten Versionen auch bei Whitney 1586, 137 und Held Nr.68 (nach Henkel/Schöne 1978, 1462). Vgl. auch Yates 1943, 109-110.

503 Heywood 1637, 48. Der Text lautet: »*Navis vade, undae fremitum poscere minacis, / Et Freta Tindaridae spondent secura gemelli, / Dessuetamque iubent pelago decurrere* Puppim, / *Auster & optatas afflabit molliter auras.*« (Segle hinaus, o Schiff, um das Getöse der drohenden Woge herauszufordern, / die Tyndariden-Zwillinge versprechen ja sichere Meere / und heißen es gut, daß das ungewohnte *Fahrzeug* die See durchpflüge, / während der milde Südwind die erwünschte Brise bringt.) – Den Beinamen *Tyndariden* trugen die Dioskuren nach dem spartanischen König Tyndareus, der als Gatte der Leda – im Gegensatz zu Zeus – gewissermaßen ihr sterblicher Vater war. Ausführlich dazu Bethe in RE V, 1087-1123 (auch bei Gyraldus 1580, 177).

504 Der Sage nach waren auch Apoll und Diana Zwillingsgeschwister.

DIE HECKFASSADE

1. AUFBAU UND GLIEDERUNG

Den Abschluß und zugleich Höhepunkt des Figurenprogramms bildet die steil aufragende, mächtige Heckfassade (Abb. 116). Hier auf der Hauptschauseite des Schiffes steigert sich das an den Rumpfseiten von vorn nach achtern allmählich auflaufende Crescendo der Skulpturen zum Paradestück herrscherlicher Prachtentfaltung.

Die Komposition ist streng achsensymmetrisch aufgebaut und gliedert sich, der Architektur des Achterschiffes folgend, im wesentlichen in drei übereinander liegende Abschnitte. Oberhalb des Heckbalkens, der über den unteren Batteriepforten den Spiegel an seiner breitesten Stelle durchläuft, kragt zunächst die *Große Gillung* in Gestalt einer geschoßhohen Kehle weit nach achtern über. Auf dieser Basis erheben sich die *Heckgalerien*, welche das eigentliche Herzstück der Fassade darstellen. Sie sind wie die rechts und links anschließenden Seitengalerien als zweigeschossiger erkerartiger Baukörper mit Fensterreihen und Brüstungsfriesen ausgestattet und besitzen eine eigene Bedachung. Überragt werden sie von dem etwas zurückspringenden *Tafereel*, einer großformatigen, nahezu den ganzen oberen Teil des Hecks einnehmenden Bildtafel mit überlebensgroßen Relieffiguren.[505] Es dient als Rückfront der Obenhütte und schließt an seiner Oberkante mit dem Hackbord und der Heckreling ab. Eine gewaltige Laterne in der Mitte des Hackbordes sowie zwei Akroterfiguren auf den Ecken bekrönen das Werk.

Die vertikale Gliederung der Fassade orientiert sich konsequent an der Mittelachse. Jede der übereinandergestaffelten Zonen zeigt in dieser Achse ein zentrales Bildmotiv, dem alle übrigen rechts und links davon angebrachten Darstellungen symmetrisch zugeordnet sind. So entsteht in Verlängerung des Steuerruders ein über die Fassadenmitte bis hinauf zur Hecklaterne reichendes ›Rückgrat‹, das die programmatisch zentralen Skulpturen umfaßt und die einzelnen vor- und zurückspringenden Baukörper miteinander verklammert.

Ganz ähnlich zusammenschließend wirkt auch die geschwungene Kontur der Fassade. Ihre durch den Rumpfquerschnitt bedingte vasenartige Grundform öffnet sich am unteren Ansatzpunkt zunächst mit relativ starker Krümmung, um dann oberhalb des Heckbalkens in langgezogener, leicht S-förmiger Linie langsam zu konvergieren. Im mittleren Bereich wird sie rechts und links von den schmalen Rückfronten der Seitengalerien begleitet, deren Laternenaufsätze gemeinsam mit der krönenden Hecklaterne und den Akroterfiguren die strenge Kontur der Vasenform auflockern. So erweckt die Silhouette des Achterschiffs den Eindruck einer auf dem Wasser schwimmenden Blütenknospe, welche aus dem Ruder bzw. dem Achtersteven gleichsam wie aus einem Stengel emporzuwachsen scheint.

Eingefügt in diesen Rahmen aus umgebender Kontur und zentraler Längsachse, der durch begleitende, zu langen Stäben übereinander angeordnete Tarmen auch optisch hervorgehoben ist, entwickeln die drei Hauptsektionen *Gillung*, *Heckgalerien* und *Tafereel* jeweils ihr eigenes Gestaltungskonzept. Das erfordert sowohl die sich nach oben verjüngende Rumpfform, die von Geschoß zu Geschoß weniger Platz bietet, als auch die Tatsache, daß die genannten Sektionen als eigene, voneinander abgegrenzte Baukörper unterschiedlich weit nach achtern vorkragen.

Die Gillung zeigt zwei großflächige, spiegelsymmetrisch gestaltete Felder beiderseits eines hochrechteckigen Kompartimentes, in dessen Zentrum sich das Hennegat (der Durchlaß für die Ruderpinne) befindet. Die beiden Felder tragen jeweils eine groteske Figurenkomposition zwischen zwei runden, mit Perlkränzen besetzten Stückpforten. Sie werden von kräftigen, geschoßhohen Tarmen flankiert. Auf diese Weise umschließt die großzügige Dreiteilung der Fläche zugleich eine feinere, insgesamt sieben Achsen umfassende Gliederungsstruktur.

Die Heckgalerien dagegen sind mit einem dichten Netz aus Leisten und Tarmen überzogen, das die Fassade – den Seitengalerien entsprechend – in Fensterreihen und Brüstungsfriese teilt. Doch wird das vertikale Gliederungsgerüst nicht von senkrecht durchlaufenden Fen-

505 Der niederländische Begriff *Tafereel*, der soviel wie Bild oder Szene bedeutet, wird hier anstelle des sonst üblichen Terminus *Spiegel* verwendet. Ausführlich dazu in der Anlage, S. 301ff.

sterachsen, sondern von den Rückfronten der Seitengalerien im Verein mit der dominanten Mittelachse gebildet. Zwischen diesen drei nach oben konvergierenden Bahnen finden im unteren Geschoß jeweils drei, im oberen aber nur je zwei Rundbogenfenster und Brüstungspaneele Platz. Die Gesamtzahl der Achsen reduziert sich somit von neun an der unteren Galerie auf sieben an der oberen (bzw. von sieben auf fünf, wenn man die angefügten Rückfronten unberücksichtigt läßt). Im übrigen besitzt die obere Galerie nur *einen*, dafür aber verhältnismäßig hohen Figurenfries, während sich die Brüstung der unteren Galerie – wie an den Seiten – in einen gekehlten Hauptfries, die sogenannte *Kleine Gillung*, und einen darüber liegenden schmalen Brüstungsfries teilt.

Optisch wird die ganze Sektion von der Mittelbahn beherrscht. Sie fällt nicht nur wegen der begleitenden langen Tarmenstäbe und der größeren Breite der Felder ins Auge, sondern dominiert vor allem durch die beiden hochformatigen Kompartimente, welche die Fensterleisten der Galerien jeweils unterbrechen. Das obere Feld ist zudem als Ädikula ausgebildet, wodurch es der Bahn eine gewisse eigenständige Räumlichkeit verleiht, die an einen flachen Mittelrisalit erinnert. Dagegen treten die Stirnwände der Seitengalerien, deren Gliederung mit den Fenster- und Frieszonen übereinstimmt, weniger hervor. Weil sie aber vollständig mit Paneelen geschlossen sind, behalten sie dennoch den Charakter vertikaler flankierender Bauglieder.

Das Tafereel schließlich ist verhältnismäßig einfach aufgebaut. Es zeigt eine spiegelsymmetrisch angeordnete Dreifigurengruppe, deren Hauptgestalt die Mittelachse einnimmt. Zwei weitere Figuren vor begleitenden ›Pilastern‹[506] flankieren das Bild. So entsteht eine insgesamt fünfachsige Komposition, deren Mitte und Flanken betont sind. In ihr spiegelt sich das Gliederungskonzept der Galerien verkleinert und leicht modifiziert wider. Das dreiachsige Grundgerüst reicht in der Konfiguration von Laterne und Akroterfiguren sogar bis zur Heckbekrönung hinauf.

Ein ähnlicher struktureller Zusammenhang besteht zwischen der Großen Gillung und der unteren Galerie, deren sechs Fensterachsen unmittelbar an die Gliederungsachsen der Gillungsfelder anschließen. Diese Verbindung wird durch die auffällige triadische Anordnung der Stückpforten noch zusätzlich hervorgehoben. Zwei runde Pforten unterbrechen nämlich die Kleine Gillung jeweils über der Mitte der großen Gillungsfelder und bilden zusammen mit den unteren Pfortenpaaren gleichschenklige Dreiecke. Auch die Heck- und Seitenlaternen wirken bei frontaler Sicht von achtern als eine solche Triade, die den oberen Teil der Fassade mit den Galerien verklammert.

Es gibt also trotz unterschiedlicher Gestaltung der einzelnen Sektionen vielfache Übereinstimmungen und verbindende Elemente in der Gliederungsstruktur. Sie sichern ebenso wie die zentrale Mittelachse den Zusammenschluß der Fassade zu einer organischen Einheit.

2. DIE GROSSE GILLUNG
(Abb. 117)

Die querrechteckigen Kompartimente rechts und links des Hennegats zeigen – wie schon erwähnt – Grotesken in jeweils übereinstimmender ornamentaler Anordnung. Es handelt sich um eine spiegelsymmetrische, stundenglasähnliche Konfiguration, welche die Mittelachse des Feldes einnimmt und vom Heckbalken bis zur unteren Gillungsleiste hinaufreicht. Sie umgreift die perlkranzbesetzten Stückpforten der Konstapelskammer jeweils halbseitig und bindet sie dadurch zwanglos in die Komposition mit ein. Die figürlichen Motive, aus denen sich die Groteske zusammensetzt, lassen sich auf ornamentalen Vorlageblättern der Zeit in verschiedenen Variationen wiederfinden.[507]

Zwischen den Pforten, im Zentrum des Ornaments, erkennt man ein sirenenähnliches nacktes Wesen, das mit gespreizten Schenkeln auf einem blockförmigen Sockel hockt. Es ist en face gegeben und besitzt anstelle von Armen zwei kleine ausgebreitete Flügel. Das Exemplar im linken Feld scheint männlichen Geschlechts, das rechte dagegen weiblich zu sein. Der Sockel auf dem es sitzt, zeigt eine querrechteckige, seitlich von Voluten eingefaßte Frontplatte mit profiliertem Abschlußsims. Flankiert wird er von zwei nach außen gewandten Del-

506 Bei den flachen Wandvorlagen, die sich bis zur Heckreling hinaufziehen, handelt es sich im strengen Sinn der heutigen kunsthistorischen Terminologie nicht um Pilaster. Doch weil diese für britische Schiffe typischen Gliederungselemente in den zeitgenössischen Quellen übereinstimmend *pylasters* genannt werden, soll der Ausdruck hier beibehalten werden (vgl. S. 303f.).

507 Vgl. Berliner 1925, Taf. 33. 50. 210. 239 et passim, oder auch Warncke 1979.

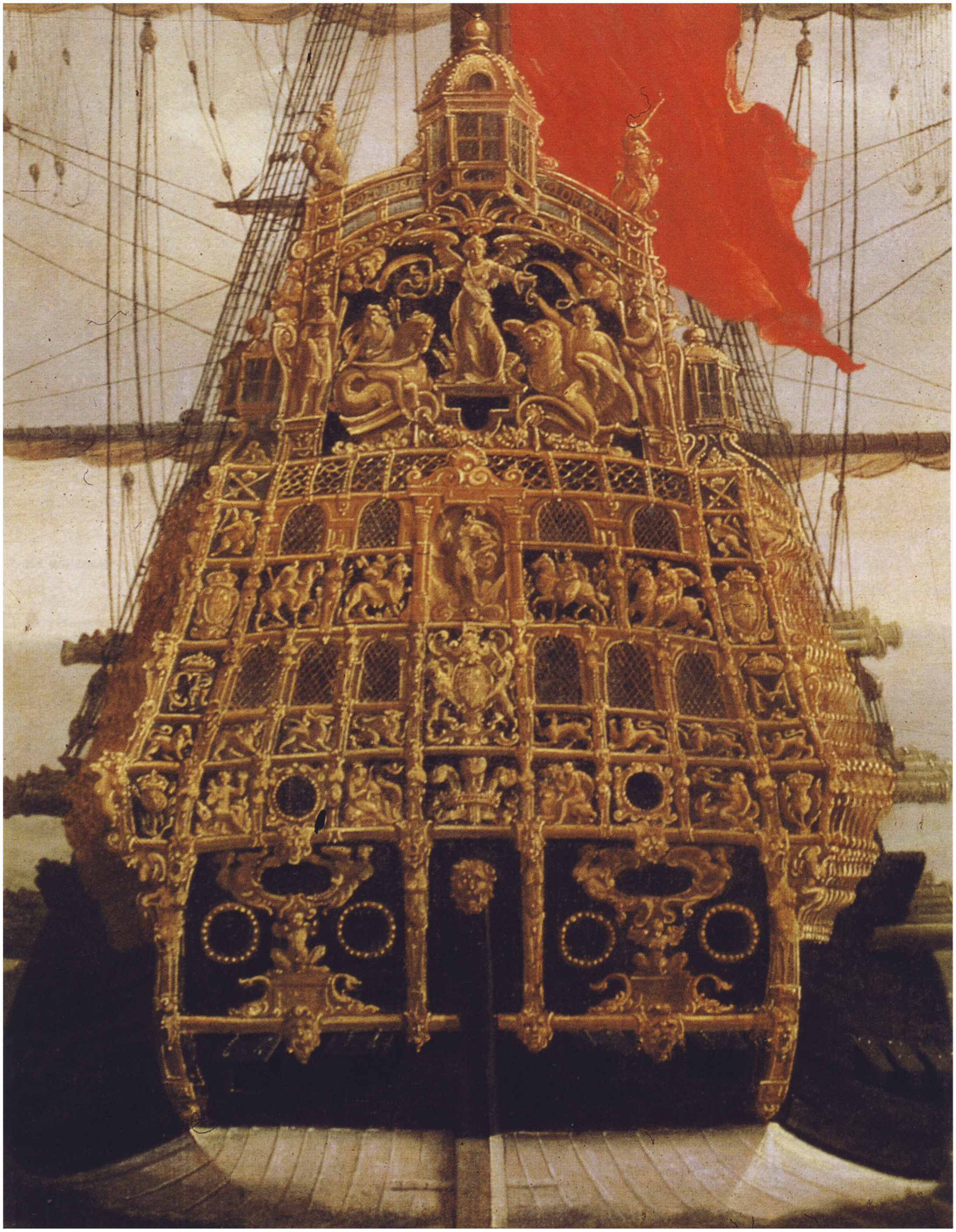


Abb. 116 Die Heckfassade; Detail aus dem Porträt mit Peter Pett, Abb. 18. (NMM)

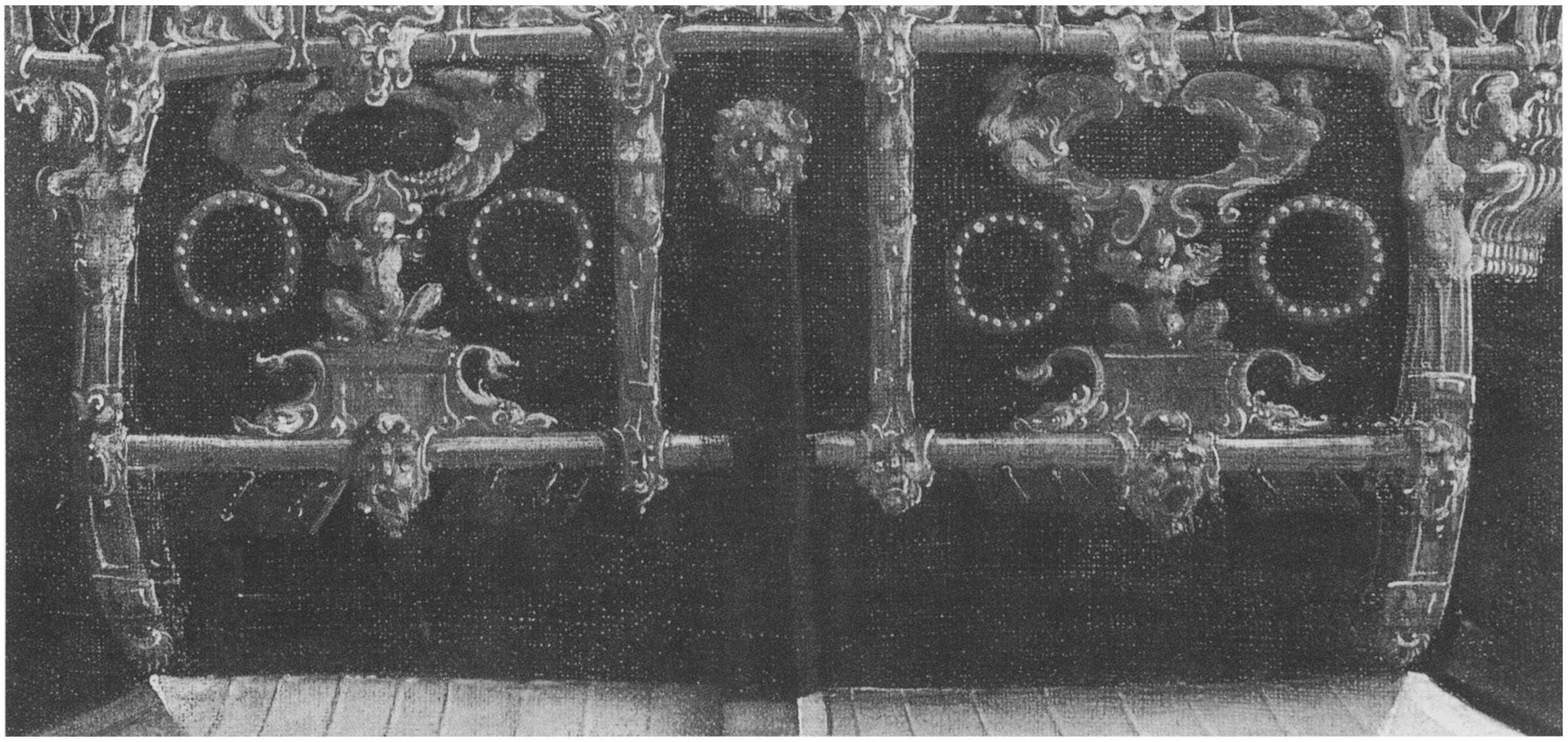


Abb. 117 Die Große Gillung; Detail aus dem Porträt mit Peter Pett, Abb. 18. (NMM)

phinen, deren Körper jeweils in konkaver Krümmung an den Seiten hinabgleiten, so daß ihr Kopf auf dem Heckbalken aufliegt, während der hochstehende Schwanz in weitem Bogen nach vorn überfällt.

Oberhalb der hockenden Gestalt erweitert sich die Komposition zu einer großen querovalen Kartusche, die von zwei harpyienähnlichen Halbfiguren gebildet wird. Mit gefiedertem bzw. (im rechten Feld) vegetabil anmutendem Unterleib entwachsen die Mischwesen einem als Kwabornament modellierten Stamm, schwingen seitlich weit aus, biegen sich dann, indem ihre Gestalt in nackte weibliche Oberkörper übergeht, senkrecht auf und umgreifen mit hochgeschlagenen Flügeln den oberen Teil des Kartuschenschildes, wobei sie den Kopf jeweils zur Mitte zurückwenden. Ihre plastisch hervortretende konvexe Krümmung steht in reizvollem Kontrast zur gegenläufigen Kontur des Delphinsockels.

Im Scheitelpunkt wird das Ornament von einem grotesken Maskaron abgeschlossen, der an der unteren Gillungsleiste befestigt ist. Ihm entspricht am Heckbalken direkt unterhalb des Sockels ein ähnliches, etwas größeres Stück. Es stellt gewissermaßen den Fußpunkt der Komposition dar und betont, wie das obere, durch seine zentrale Plazierung deren Achsensymmetrie.

Auch die vier mächtigen Tarmen, welche die Felder rechts und links begrenzen, zeigen solche Maskarone an Gillungsleiste und Heckbalken. Die oberen dienen den Figuren zugleich als fratzenhafte Köpfe. Obwohl jeweils individuell differenziert, vermitteln sie – nicht zuletzt wegen ihres furchterregend aufgerissenen Maules – durchgehend einen dämonischen Eindruck. Dazu passen die abstoßend wirkenden Leiber mit ihren großen Hängebrüsten. Solche Gestalten müssen wohl, analog zu den benachbarten Drückern unter den Seitengalerien, als Inkarnationen dunkler Mächte aufgefaßt werden. Recht deutlich kommt das Teuflische jedenfalls auf dem Bostoner Entwurf zum Ausdruck, wo die Steuerbordtarme im Profil erscheint (Abb. 100, S. 117). Allerdings bietet sie mit einem um den Hermenschaft geschlungenen Fruchtfeston und Bocksfüßen am unteren Ende auch eine üppigere Version als die Heckansicht.

Das Steuerruder schließlich wird von einem großen, en face gegebenen Löwenkopf gekrönt. Er prangt allein in dem hochrechteckigen Mittelfeld, denn das Hennegat, das sich für eine dekorative Ausstattung anböte, bleibt schmucklos. So zeigt es jedenfalls das Gemälde mit dem Porträt Peter Petts. Die reiche Dekoration des Hennegats, die man auf einer späteren Van de Velde Zeichnung findet (s. Abb. 25, S. 57), ist wohl erst nachträglich am Schiff angebracht worden, zumal das Blatt eine ganze Reihe späterer Veränderungen in der Gillungszone erkennen läßt.[508] Ob sie auf den Umbau von 1659/60 oder den von 1684/85 zurückgehen, muß offen bleiben. Andere Bildquellen, wie das Kriegsratgemälde von 1673

(Abb. 19, S. 51), eignen sich kaum zur Überprüfung, da sie die betreffende Partie recht undifferenziert wiedergeben.

Thomas Heywood schreibt zwar nichts über den Skulpturenschmuck der Großen Gillung, erwähnt statt dessen aber eine Inschrift, die dort zu lesen war:

> In the lower Counter of the *Sterne* on either side of the *Helme* is this Inscription,
>
> *Qui mare, qui fluctus, ventos, navesque gubernat,*
> *Sospitet hanc Arcam* Carole magne *tuam*.
>
> Thus Englisht:
>
> He who Seas, Windes, and Navies doth protect,
> *Great Charles*, thy great *Ship* in her course direct.[509]

Ins Deutsche übertragen lautet der lateinische Spruch: »Er (d.i. Gott), welcher das Meer, welcher die Gezeiten, die Winde und die Schiffe lenkt, schütze diese Deine Arche, o *großer Charles*.« Da Heywood sagt, die Inschrift befinde sich beiderseits des Ruders, ist anzunehmen, daß sie auf die beiden querovalen Kartuschen verteilt war. Vermutlich stand der erste Teil in der linken und der zweite in der rechten Kartusche. Die beiden Delphin-gerahmten Sockel bieten jedenfalls zu wenig Platz.

Solche Segenssprüche am Heck scheinen bei größeren Schiffen des öfteren angebracht worden zu sein; denn Pater Georges Fournier berichtet aus Frankreich ähnliches. Als Beispiel nennt er ein Fahrzeug mit dem Namen *Saint George*, das das Bild des Heiligen am Tafereel führte und darunter die Inschrift trug : *Dieu conduise le saint George*.[510]

3. DIE HECKGALERIEN
(Abb. 118)

Die über dem Ruder aufsteigende Mittelbahn, die als durchlaufende Vertikale die Heckgalerien beherrscht, zeigt drei zentrale Motive: Zu unterst in der Kleinen Gillung erkennt man das Badge des Kronprinzen, darauf folgt in Höhe der Großen Kajüte das Königswappen; und an der oberen Galerie, der Rückfront der Admiralskajüte, erscheint das lebensgroße vollplastische Bildnis des Monarchen selbst.

Diesen drei Darstellungen wenden sich die Figuren der rechts und links anschließenden Brüstungsfriese jeweils zu. An den äußeren Schmalseiten dagegen sind vorwiegend heraldische Motive angebracht, die als achsensymmetrische Kompositionen in sich ruhen und deshalb eigenständiger wirken. Doch sind sie durch ihre spezifische Thematik wie auch optisch durch ihre paarige Anordnung nicht weniger eng an das gemeinsame Zentrum gebunden. Sie bilden gewissermaßen einen zusammenfassenden Rahmen, der die Komposition inhaltlich ergänzt und bereichert.

Tarmen grenzen die einzelnen Felder voneinander ab. Wie an den Seitengalerien und an den anderen Partien des Schiffes richten sich ihre Größe und die Art ihrer Ausführung nach Höhe und Lage der jeweiligen Zone. An der Kleinen Gillung, den Fensterreihen und der Brüstung der oberen Galerien erscheinen sie als vollbusige nackte Halbfiguren. Am kleineren Brüstungsfries der unteren Galerie dagegen bleibt ihr figürlicher Anteil auf fratzenhafte Maskarone beschränkt. Stets aber sind die Gesichter der Skulpturen so plaziert, daß sie die kreuzenden horizontalen Leisten überdecken und damit die aufstrebenden Vertikalen hervortreten lassen.

a) *Die Kleine Gillung*
(Abb. 118 u. 123)

Das Prinzenbadge im Zentrum der Kleinen Gillung kombiniert Straußenfedern, Krone und Spruchband in der üblichen Weise.[511] Zu beiden Seiten schließen sich die Darstellungen der vier Elemente sowie in den Eckpaneelen Rose und Distel, die überkrönten Impresen des Königs von England und Schottland an.[512] Zwei runde, mit Rollwerkkartuschen geschmückte Stückpforten nehmen zwischen den Elementendarstellungen die mittleren Felder über den großen Gillungsgrotesken ein. Die vier Elemente erscheinen als Personifikationen, welche jeweils auf einem ihnen sinnbildhaft zugeordneten

508 Beispielsweise sitzt dort statt des Löwenkopfes ein kauernder, als Halbfigur rundplastisch gearbeiteter Löwe auf dem Ruder. Auch tragen die Kartuschenschilde und Stückpforten abweichende Ornamentrahmungen.
509 Heywood 1637, 43-44.
510 Fournier 1643, 44.
511 Vgl. die Beschreibung im Kontext der oberen Seitengalerien (S. 119).
512 Denkbar wäre auch, daß die beiden Bilddevisen zugleich den Abschluß der benachbarten, an den Seitengalerien beginnenden Sequenz der *Royal Badges* bilden. Doch ist eine direkte Zugehörigkeit wenig wahrscheinlich, da ihre paarige Anordnung der Reihenfolge der Impresen an den Seiten entgegensteht und zudem ihre Ausführung mit Stiel und Blättern, jedoch ohne ornamentalen Rahmen, deutlich von jener abweicht. (Vgl. dazu die Beschreibung auf S. 113 sowie Abb. 95 [S. 115], 100 [S. 117] und 118).

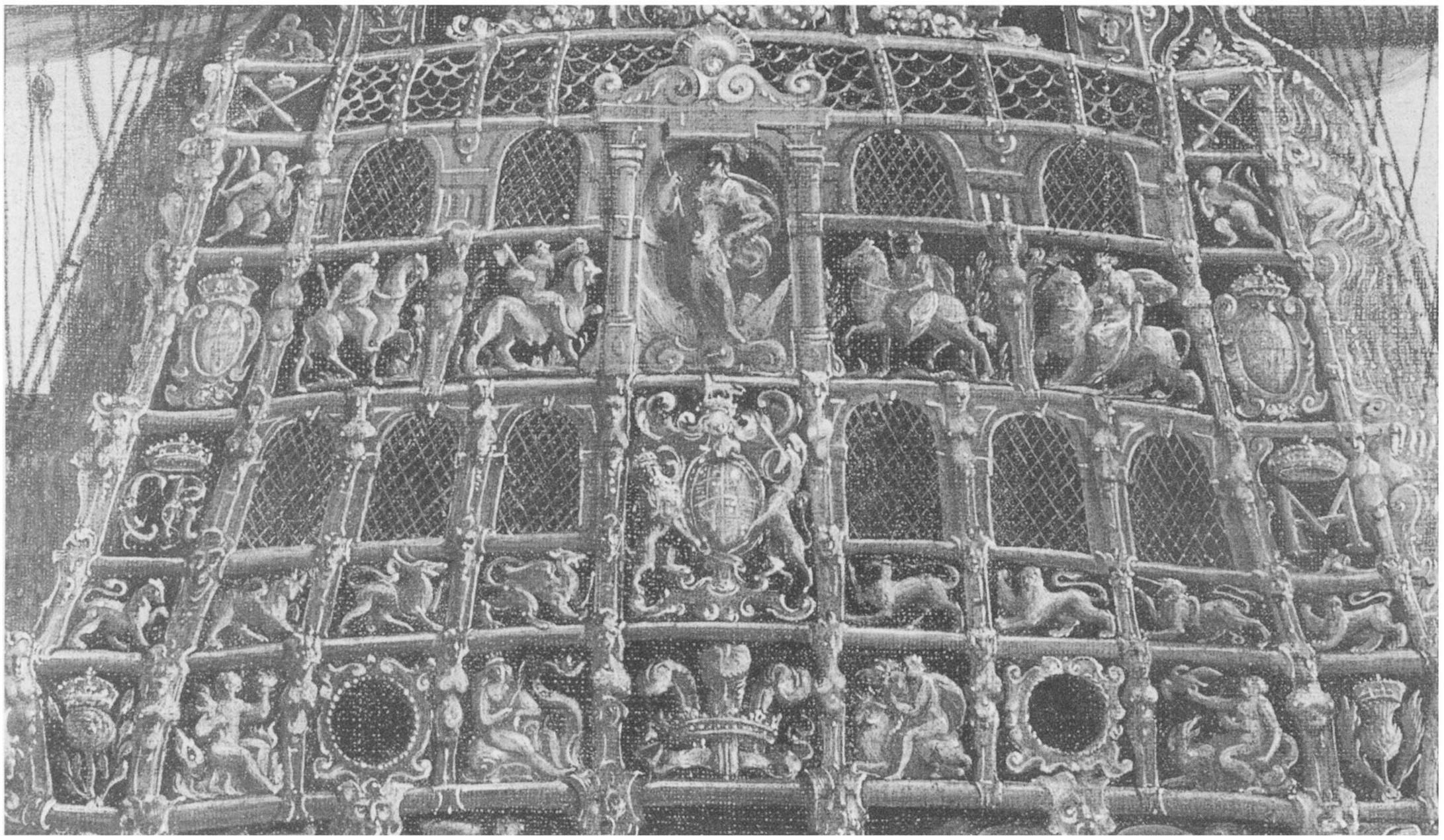


Abb. 118 Die Heckgalerien; Detail aus dem Porträt mit Peter Pett, Abb. 18. (NMM)

Tier reiten. Während sie sich dem Prinzenbadge in der Mittelachse der Komposition zuwenden, sind die Tiere durchgehend nach links orientiert, was eine von links nach rechts fortschreitende Leserichtung nahelegt.

Auf der linken Seite außen, in dem Feld neben der englischen Rose, erkennt man die Personifikation des Feuers. Es handelt sich um eine nackte männliche Gestalt, die auf einem von Flammen umzüngelten Tier sitzt, das wohl einen Feuersalamander darstellen soll.[513] Ihrer Körperhaltung nach ist die Figur zwar nach rechts zum Prinzenbadge orientiert, Kopf und Oberkörper aber wendet sie dem Betrachter zu. In der erhobenen Linken hält sie eine brennende Fackel und in der Beuge ihres rechten Armes ein großes Blitzbündel. Beide Gegenstände gehören zu den geläufigen Attributen des Feuers.[514]

Weiter innen, links neben dem Mittelfeld, erscheint die Personifikation des Wassers. Als weibliche, nur spärlich bekleidete Gestalt mit schulterlangem Haar hat sie auf einem Delphin Platz genommen, dessen mächtiger Schwanz an der rechten Seite des Paneels emporschlängelt. Ihre Haltung gleicht der des ›Feuers‹, doch trägt sie im Gegensatz zu diesem eine Krone auf dem Kopf. Ihre Rechte hält einen langen schmalen Gegenstand, vermutlich einen Schilfstengel, während sie sich mit dem linken Arm auf die hochstehende Rückenflosse des Delphins stützt.[515]

Dem ›Wasser‹ gegenüber auf der rechten Seite ist die Erde dargestellt. In Gestalt einer fast nackten, nur mit einem von der Schulter herabwehenden Umhang bekleideten Figur sitzt sie rittlings auf einem Stier. Obgleich sie im Profil gegeben ist, läßt sich ihr Geschlecht nicht eindeutig bestimmen. Der Eindruck des Maskulinen dominiert jedoch.[516] Auf ihrem Kopf erkennt man Andeutungen einer Mauerkrone. In der Linken hält die Gestalt ein großes Füllhorn, und hinter ihr auf dem dunklen Fond breiten sich die Zweige eines

513 Vom Salamander glaubte man, er könne aufgrund seiner großen Kälte im Feuer leben und es sogar auslöschen. Vgl. Ripa 1603, 120 (s.v. Fuoco), der sich auf Aristoteles beruft. Dazu auch Valeriano 1631, 196.

514 Vgl. Ripa 1603, 120. 123. 124; ferner den Artikel *Elemente* von Frey, Beer und Wirth in RDK IV, 1256-1288 (bes. 1280).

515 Ganz ähnlich beschreibt Ripa die Personifikation. Er gibt ihr neben der Krone wahlweise auch eine Girlande aus Schilfrohr als Kopfschmuck und dafür ein Zepter in die rechte Hand. Die Herrscherinsignien sollen – wie er erklärt – das Wasser als das vornehmste unter den Elementen kennzeichnen, da es die Erde abträgt, das Feuer löscht, sich in die Luft erhebt und vor allem das Leben hervorbringt (Ripa 1603, 121). Vgl. auch Frey, l.c.

516 Üblich war es eher, die Personifikation der Erde weiblich aufzufassen. Vgl. Ripa 1603, 121. 122. 124; auch Frey, l.c.



Abb. 119 Allegorie des Feuers



Abb. 120 Allegorie des Wassers



Abb. 121 Allegorie der Erde



Abb. 122 Allegorie der Luft

Abb. 119–122 Serie ornamentaler Vorlageblätter mit allegorischen Darstellungen der vier Elemente; Radierungen nach Marcus Geeraerts d.Ä., ca. 1570. Einzelne Motive aus dieser oder einer ähnlichen druckgraphischen Folge sind offenbar in die Komposition der Elementardarstellungen am Heck der SOVEREIGN OF THE SEAS eingeflossen. (Wallraf-Richartz-Museum, Köln)

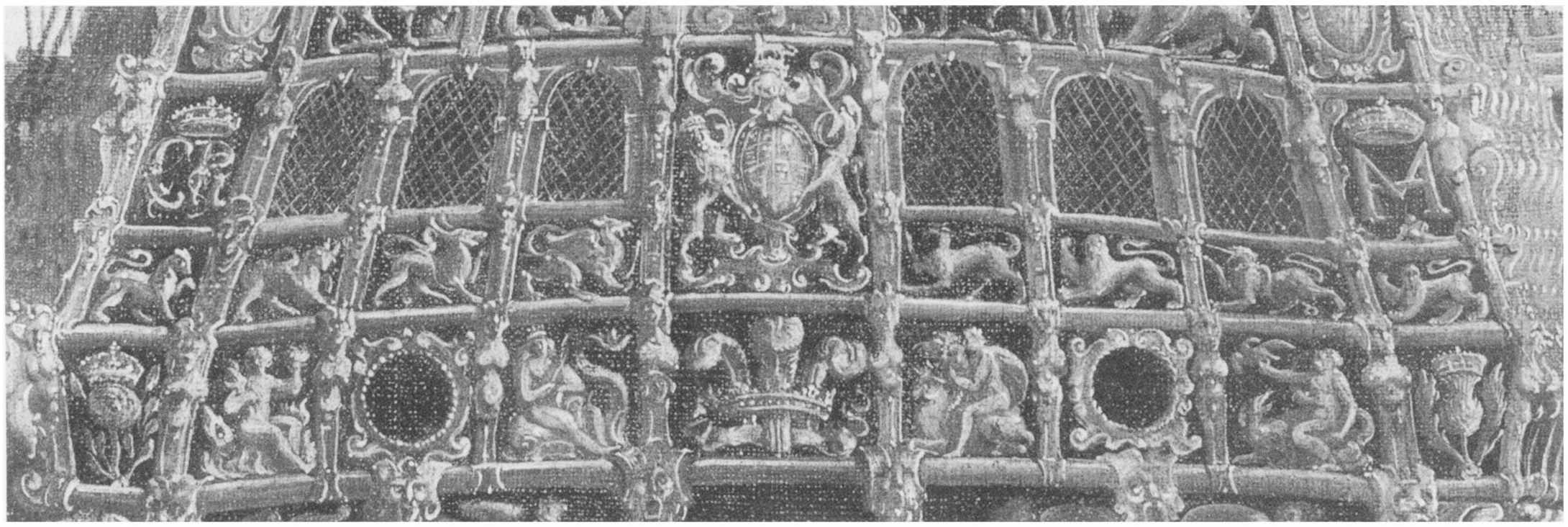


Abb. 123 Die untere Heckgalerie; Detail aus dem Porträt mit Peter Pett, Abb. 18. (NMM)

palmähnlichen Baumes oder Busches aus. Diese Attribute, einschließlich des Stieres, verweisen auf die Fruchtbarkeit der Erde. Die Mauerkrone dagegen soll offenbar die Bedeutung des festen Elements als Heimat und Wohnstatt der Menschen versinnbildlichen.[517]

Das vierte, rechts außen liegende Feld zeigt die Personifikation der Luft. Auch sie erscheint im Profil und reitet auf einem Tier, das wohl ein Chamäleon vorstellt.[518] Die Figur ist offenbar weiblich gegeben, obgleich in Hinblick auf den lateinischen Begriff *Aer* eher eine männliche Gestalt zu erwarten wäre. Sie trägt ein kurzes, fast durchsichtiges Gewand und hält auf ihrem weit vorgestreckten Arm einen Vogel, der seine Schwingen zum Fluge ausgebreitet hat. Sowohl der Vogel als auch das Chamäleon wenden ihren Kopf zurück zur Personifikation, hinter deren Leib sich der lange Ringelschwanz des Reptils S-förmig emporschlängelt.[519]

b) *Der Brüstungsfries und die Fensterzone der unteren Galerie* (Abb. 123)

Oberhalb des Prinzenbadges im Zentrum der unteren Galerie prangt das große Wappen des Königs. Als mächtige hochrechteckige Komposition, welche die Brüstung durchbricht und das Fensterband in zwei Hälften teilt, dominiert es deutlich gegenüber der Imprese. Die Gestaltung seiner Einzelheiten entspricht im wesentlichen dem Wappen an den Seitengalerien[520]; nur die Ornamentik der Helmdecke und der Fußleiste sowie die Proportionen der beiden Schildhaltertiere sind leicht modifiziert, um sie dem Paneelformat anzupassen.

Auf dem niedrigen Brüstungsfries schreiten acht heraldische Tiere dem Wappen entgegen. Da jedes von ihnen ein Paneel füllt, reicht die Sequenz rechts und links auf die flankierenden Seitenbahnen hinaus. Das Fensterband dagegen wird von zwei einzelnen Feldern eingefaßt, welche die überkrönten Monogramme des Herrscherpaares zeigen. Links erscheint das Signet ›CR‹ für *Carolus Rex* und rechts die ineinander verschränkten Buchstaben ›H‹ und ›M‹ für *Henrietta Maria*.

Bei den Tieren handelt es sich um *Royal Beasts*, die zum Teil bereits am Galion begegneten. Auch hier sind sie aus ihrer heraldischen Steifheit gelöst und bewegen sich auf das zentrale Wappen zu, als seien sie natürliche Geschöpfe. Die meisten von ihnen lassen sich problemlos benennen; der Rest kann mit Hilfe der englischen Königsheraldik identifiziert werden.

Je zwei *Beasts* verweisen auf die Herrscherhäuser Stuart, Tudor und Plantagenet mit den Linien Lancaster und York, beziehungsweise auf jeweils einen bedeutenden Monarchen aus diesen Dynastien, so daß die Gruppe in ihrer Gesamtheit als genealogische Reihe erscheint, die sinnbildhaft den legitimen Anspruch Charles' I auf den britischen Thron dokumentiert.[521] Angesichts der

517 Vgl. Ripa 1603, l.c. sowie Frey, l.c. Zum Stier als Symbol der *terra frugifera* siehe Valeriano 1631, 34-35.

518 Das Chamäleon wählte man oft als Symbol der Luft, weil man glaubte, es ernähre sich von diesem Element. (Ripa 1603, 121. 123, auch Heywood 1637, 41). Bei den Gillungsfiguren in der Kuhl des Schiffes kommt es als Attribut des Windgottes Aeolus vor (vgl. S. 97).

519 Verschiedene Varianten zu dieser Art, die Luft sinnbildlich darzustellen, bietet Ripa an (l.c.). Vgl. auch Frey, RDK, IV, 1279.

520 Vgl. die Beschreibung auf S. 120.

521 Näheres zur Charakteristik und Funktion der *Royal Beasts* sowie zu vergleichbaren Gruppen an anderen Bauten bei: London 1956, passim. Vgl. auch oben S. 70 und S. 104.

paarigen Kombination, in der die Tiere als Schildhalter üblicherweise auftreten, und der symmetrischen Anordnung beiderseits des Wappens könnte man erwarten, daß sich die *Beasts* jeweils eines Hauses gegenüberstehen. Doch mit Ausnahme der beiden innen neben dem Wappen plazierten Wesen sind sie bunt durcheinander gemischt. Dies unterstreicht die relative Eigenständigkeit der einzelnen Tiere als Vertreter der verschiedenen genealogischen Zweige[522] und betont zugleich den Gruppencharakter der *Royal Beasts* als geschlossenes Ensemble. Daß die gemischte Reihenfolge auf einen Fehler des Künstlers, der das Schiff porträtierte, zurückgeht, ist zwar nicht auszuschließen, doch wegen der markanten Silhouette der meisten Tiere wenig wahrscheinlich.

Links neben dem Wappen erscheint der Drache von Wales. Ihm gegenüber auf der rechten Seite befindet sich der Windhund von Richmond. Beide gelten als typische *Tudor Beasts* und dienten Henry VII (1485-1509), dem ersten König aus diesem Hause, als Schildhalterpaar.[523]

Auf den Drachen folgt im nächst äußeren Feld die Antilope von Bohun, die an ihrem Gehörn und an der über ihren Rücken geschlagenen Kette zu erkennen ist. Sie wurde von allen drei Regenten des Hauses Lancaster als Schildhalter und als Bilddevise benutzt, dürfte jedoch im gegebenen Zusammenhang auf Henry VI (1422–1461) zu beziehen sein; denn im äußersten Feld erscheint als weiteres *Lancastrian Beast* ein katzenähnliches Tier, das offenbar den gefleckten Panther vorstellt, der speziell diesem Monarchen zukommt.[524]

An dritter Stelle – zwischen Antilope und Panther – findet der Stier von Clarence Platz. Er verweist auf Edward IV (1461-1483), den ersten König aus dem Hause York. Den Wappenschild des Herrschers hält er gewöhnlich gemeinsam mit dem Löwen von March, welcher auf der gegenüberliegenden rechten Seite das zweite Feld einnimmt.[525] Eine andere Deutung scheint jedenfalls für das dortige Tier nicht in Frage zu kommen, zumal der Löwe von England ausgeschlossen werden kann, da er stets eine Krone trägt.

Auf den Löwen folgt das Einhorn von Schottland. Als *Stuart Beast* führte es James I (1603–1625) in die Heraldik des britischen Königshauses ein.[526] Die Tatsache, daß es an dieser Stelle auftritt, obwohl das Einhorn bereits im Zentralfeld als Schildhalter des königlichen Wappens vertreten ist, zwingt dazu, es auf den Vater von Charles I zu beziehen, und indiziert mithin die genealogische Repräsentationsaufgabe der *Royal Beasts*.

Aus eben dieser Funktion heraus ist auch verständlich, daß der englische Löwe, der dextre Schildhalter der Stuartkönige, in der Reihe fehlt. Seine häufige Verwendung unter den Monarchen verschiedener Dynastien gab ihm einen zu allgemeinen Charakter, als daß er sich zur Kennzeichnung bestimmter Herrscherpersönlichkeiten eignete. An seine Stelle tritt im letzten, rechts außen plazierten Feld der ›Leopard‹ – beziehungsweise Löwe –, welcher als Badge Henry I (1100–1135) zugeschrieben wird und seit den Normannenkönigen das Kernstück des englischen Königswappens ausmacht.[527] Er stellt eine ältere Vorstufe des englischen Löwen dar, was auch die selten für ihn benutzte Blasonierung »a lion of England« nahelegt.[528]

So reicht der Bogen heraldisch dokumentierter Verwandtschaftsgeschichte von James, dem ersten Stuartkönig, über Henry VII Tudor sowie Edward IV und Henry VI, den Vertretern der Häuser York und Lancaster im Plantagenet-Geschlecht, bis in die Frühzeit der englischen Monarchie.

c) *Die obere Galerie*
(Abb. 124 und 126)

Im Zentrum der oberen Heckgalerie, dem eigentlichen Scheitelpunkt der Galeriezone, erhebt sich die etwa lebensgroße, vollplastische Statue des Potentaten selbst. Eingestellt in eine rundbogige Nische, die von prachtvoller Ädikula umrahmt wird, beherrscht sie gleichermaßen die Horizontale des rechts und links anschließenden Frieses wie auch die Vertikale der domi-

522 Tatsächlich dienten sie den Königen oftmals auch einzeln als Badges. Vgl. Boutell's Heraldry, 210-213.
523 Näheres zur Geschichte der Tiere s. S. 71.
524 Vgl. Holland 1618 (s.v. Henry VI) sowie Banners, 64; ferner: London 1956, 58. 63. 65, und Boutell's Heraldry, 210-211. Hier muß daran erinnert werden, daß die Begriffe *Antilope* und *Panther* in der älteren Heraldik Fabelwesen meinen, deren Gestalt von den realen Tieren dieses Namens zum Teil erheblich abweichen kann. Dazu: Boutell's Heraldry, 82.
525 Nähere Angaben zum Löwen von March und zum Stier von Clarence auf S. 72. Vgl. auch Holland 1618 (s.v. Edward IV) und London 1956, 25-32.
526 Vgl. auch S. 71. Näheres zur Geschichte bei London 1956, 47-50.
527 Boutell's Heraldry, 205-207; vgl. auch Holland 1618. Die ältere Heraldik verwendet den Begriff *Leopard* synonym für »a lion passant guardant« (Boutell's Heraldry, 71).
528 Boutell's Heraldry, 66.



Abb. 125 Charles I als Imperator Albanactus; Kostümentwurf (lavierte Federzeichnung) von Inigo Jones für das Maskenspiel *Albion's Triumph,* 1632. Dieser Entwurf scheint die Komposition der Triumphatorfigur am Heck der SOVEREIGN OF THE SEAS vorbildhaft beeinflußt zu haben. (Collection of the Duke of Devonshire, Foto: Courtauld Institute of Art, London)

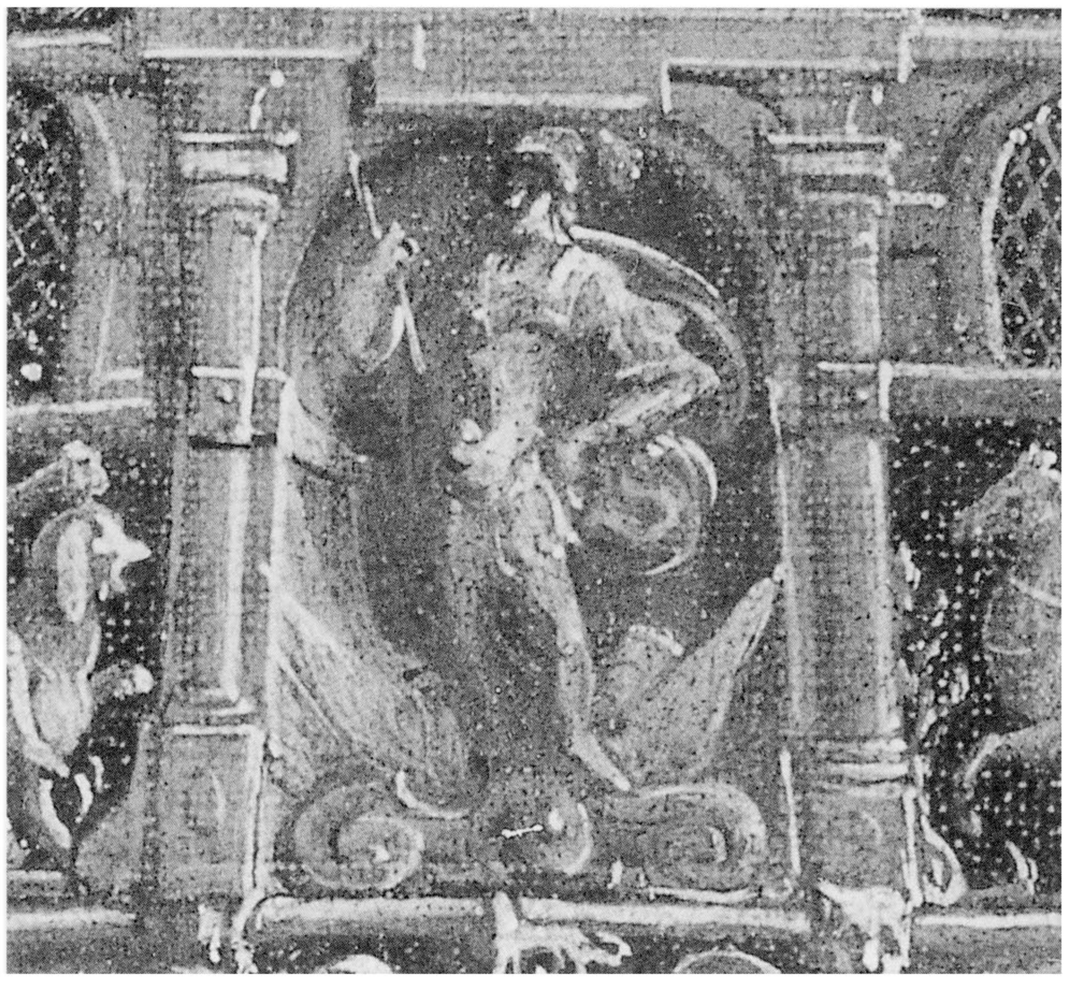


Abb. 124 Der Triumphator in der Ädikula; Detail aus dem Porträt mit Peter Pett, Abb. 18. (NMM)

nierenden Mittelbahn. Auf den Brüstungspaneelen unterhalb der Fenster ziehen ihr vier Reiterfiguren entgegen. Weiter außen auf den flankierenden Seitenbahnen schließen sich – symmetrisch verteilt – Wappenkartuschen, Putten und Herrscherinsignien an.

Der Monarch erscheint als glorreicher Triumphator in antikisierender Feldherrnrüstung. Über der Lorica trägt er einen blanken Muskelpanzer sowie das Paludamentum, den weiten Feldherrnmantel, den er lose über seine rechte Schulter geworfen hat und in malerischen Windungen auf den Rücken herabwehen läßt. Als Kopfbedeckung dient ihm ein zur Rüstung passender Federbuschhelm. Seine Haltung entspricht der traditionellen, dem Habit angemessenen Siegerpose: Erhöht auf einem Volutensockel stehend und von verschiedenen Trophäen wie Fahnen, Helmen und Waffenteilen umgeben, setzt er aus der Diagonalen heraus sein linkes, unbelastetes Bein vor, als wolle er den Fuß auf jene Sphaira oder Weltkugel stellen, die direkt unter ihm vor der Mitte des Sockels plaziert ist.[529] Den Oberkörper dreht er ein wenig der Frontalen entgegen, stemmt den leicht zurückgenommenen linken Arm in die Hüfte und präsentiert mit der erhobenen Rechten den Herrscherstab, das Zeichen seiner Macht. Sein unter dem Helm großenteils verschattetes Gesicht erscheint im Dreiviertelprofil. Der Blick ist geradeaus gerichtet und trägt ebenso wie die stolze Haltung der Figur zum heroischen Charakter des Bildwerkes bei.

Das hierzu passende Decorum bietet die Ädikula, deren Architektur sich als Kopfstück der Mittelbahn in das Gliederungsnetz der Galerien einpaßt. Anstelle von Tarmen flankieren zwei Halbsäulen toskanischer oder römisch-dorischer Ordnung[530] die nicht ganz geschoß-

529 Vergleiche dazu die späteren Porträts des Schiffes (Abb. 19 u. 25, [S. 51 u. 57]), wonach die 1660 dort angebrachte Figur, die vermutlich Charles II darstellte, unmittelbar auf der Kugel stand.

530 Anhand des Gemäldes ist eine klare Bestimmung der Gattung nicht möglich, zumal in der Renaissancezeit die formalen Unterschiede zwischen den Säulen dieser beiden Ordnungen sehr gering sein konnten (vgl. Irmscher 1984, 29. T73). Vom ikonographischen Kontext her wäre jedoch die Dorica ange-

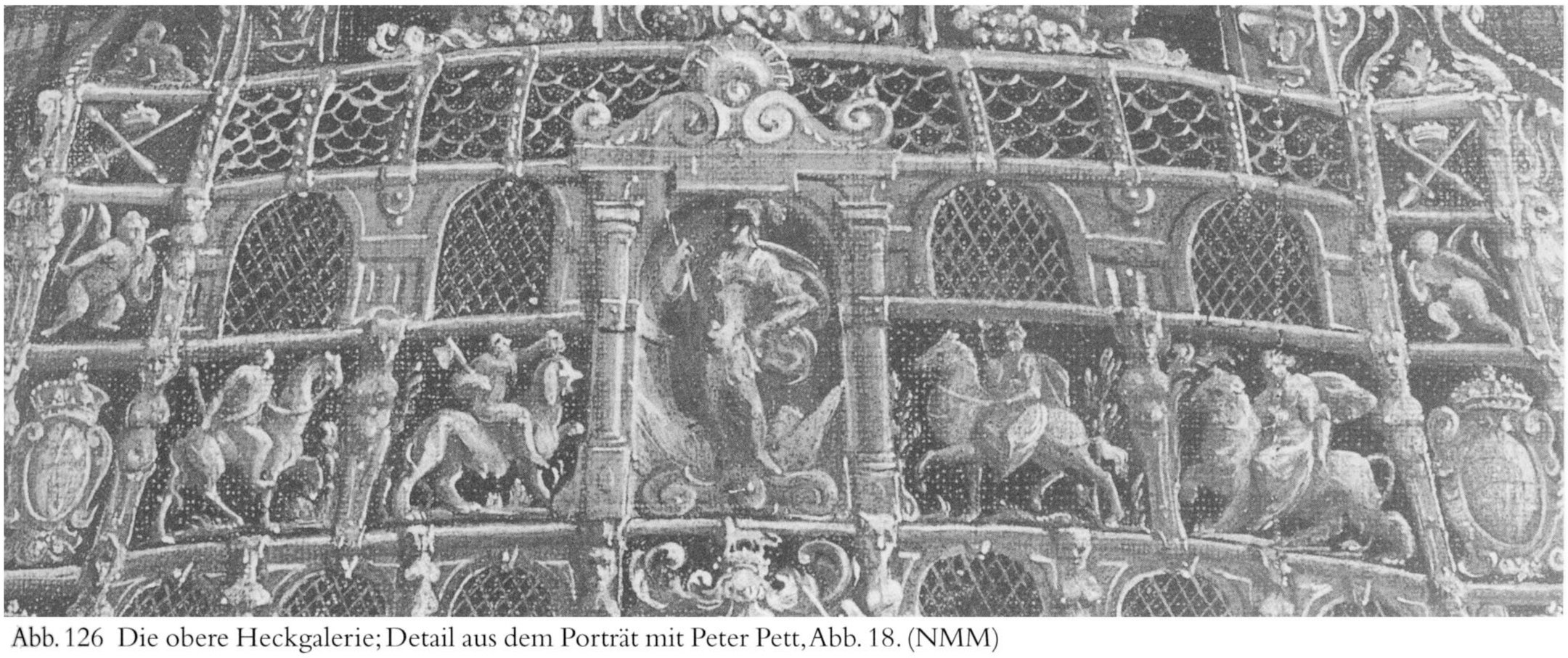


Abb. 126 Die obere Heckgalerie; Detail aus dem Porträt mit Peter Pett, Abb. 18. (NMM)

hohe Nische. Sie stehen auf schlichten Postamenten und tragen zu Blöcken verkümmerte, aus flachem architrav- und kelchförmigem Friessegment zusammengesetzte Gebälkstücke, über denen in Höhe der oberen Stuhlleiste (= Traufleiste) das vorspringende Sims des Voluten-giebels den Rahmen der Nische schließt. Diese an ›Schreinerarchitekturen‹ der Zeit erinnernde Reduktion des Gebälks erlaubt es, den breiten Nischenbogen in voller Höhe auszuführen, ohne auf die Einbindung der Ädikula in das Gliederungsgerüst der Galerien verzichten zu müssen. Die Kapitelle liegen nämlich auf der Kämpferlinie der benachbarten Fensterbögen, mit denen sie durch kurze waagerechte Stege verbunden sind. Die Nischenkalotte aber setzt auf Brüstungsniveau an, so daß die Fensterleiste, die in Gestalt eines flachen Bandes die Säulenschäfte umkröpft, innerhalb der Nische als Kämpfersims durchlaufen kann. Bei relativ hoher Brüstung und gedrungenen Fenstern reicht folglich der breite Nischenbogen ein gutes Stück in die Gebälkzone hinein und läßt die mächtige Herrscherstatue mit ihrem Haupt die Kapitelle der flankierenden Säulen überragen. Der Bogenscheitel berührt dabei eine querrechteckige, als Erweiterung des Giebelsimses gebildete Tafel, die in der Mittelachse direkt über der Statue angebracht ist. Sie trug vermutlich eine auf den Monarchen bezogene Inschrift, von der man auf dem Gemälde allerdings nichts erkennen kann.

Der abschließende Ziergiebel erhebt sich als freistehender Aufsatz vor dem Pultdach der Galerie. Er besteht aus zwei gegenständigen Volutenspangen mit vegetabilem Schmuck und wird von einer konzentrischen, an der Peripherie radial aufgefächerten Rosette gekrönt, die aus dem Zwickel hinter den beiden mittleren Helices aufsteigt.

Rechts und links der Ädikula schließen sich die Brüstungsfelder der oberen Galerie an. Bei etwa quadratischem Format sind sie größer als die Paneele der unteren Galerie, da sich ihre Zahl auf vier beschränkt, ohne daß der Einfall der Bordwände dieser Reduktion im Verhältnis gleichkäme. Außerdem fehlt trotz entsprechender Brüstungshöhe der begleitende Nebenfries.[531]

Die beiden zwischengeschalteten Tarmen fußen über dem jeweils mittleren Bogen der unteren Fenstersektionen und liegen somit in den Symmetrieachsen der großen Gillungsgrotesken. Nach oben hin aber finden sie keine Fortsetzung. Dort binden statt dessen kurze waagerechte Stege die Fensterbögen zu arkadenähnlichen Formationen aneinander, wobei rechteckige, triglyphenartig geschlitzte Felder als Zwischenglieder dienen. Diese parallel zur Traufleiste verlaufende Sequenz dämpft die aufstrebenden Vertikalen der Tarmen, so daß die Ädikula zwischen ihnen umso glanzvoller emporragt.

Auf den großen Brüstungspaneelen erscheinen vier Reiterfiguren, die der Statue des Monarchen entgegen-

messen, da man mit ihrem Genus Eigenschaften wie Tapferkeit, Edelmut und Heldentum verband und sie deshalb auch zur Ausstattung von Herrscherpalästen empfahl (so z.B. der Architekturtheoretiker Sebastiano Serlio; dazu: Forssman 1956, 68-69 und Forssman 1961, 51-57).

531 Die tatsächlichen Proportionen sind auf der Heckansicht etwas verzerrt; besser gibt das Kriegsratgemälde von 1673 sie wieder (vgl. Abb. 19 [S. 51]).

ziehen. Ihre Attribute – insbesondere aber die Reittiere – kennzeichnen sie als Personifikationen der vier Erdteile. Überdies sind die Figuren in ein knapp bemessenes landschaftliches Ambiente eingebunden, dessen Pflanzenwuchs weitere charakterisierende Hinweise liefert. Ähnlich wie bei der Darstellung der vier Elemente handelt es sich offenbar um freie, für den spezifischen Kontext geschaffene Kompositionen, deren Bestandteile jedoch weitgehend aus dem Fundus der damals gängigen Erdteilikonographie entnommen wurden.[532]

Demnach bezeichnet die Gestalt im linken äußeren Feld Asien (s. Abb. 127). Sie reitet auf einem mit Halfter, Sattel und Schabracke prächtig aufgezäumten Dromedar, das durch seinen merkwürdig langen Hals auffällt.[533] Die offenbar männliche Figur ist mit einem diagonal um den Oberkörper geschlungenen antikisierenden Gewand bekleidet und hält in der zurückgenommenen Rechten einen zepterartigen Stab – vielleicht einen Marschallstab.[534] Mit solcher Ausstattung sollte auf den souveränen politischen und kulturellen Rang des Orients hingewiesen werden.

Im benachbarten Feld, links neben der Ädikula, erscheint die Personifikation Amerikas. Repräsentiert wird sie durch eine von der Kleidung her nicht näher charakterisierte Gestalt, die mit der ausgestreckten Linken dem Monarchen einen abgeschlagenen Kopf entgegenhält. In der Beuge ihres rechten Armes trägt sie eine große Axt. Beide Attribute finden sich häufig in der frühen Ikonographie des neuentdeckten Kontinents.[535]

Bei dem Reittier, dem als einzigem der vier Tiere Zügel und Zaumzeug fehlen, handelt es sich dagegen um ein sonst unbekanntes Phantasiewesen, das offensichtlich aus Teilen verschiedener real existierender Geschöpfe zusammengesetzt ist. Als Quelle dienten möglicherweise die beiden wunderlichen Säugetierdarstellungen auf dem

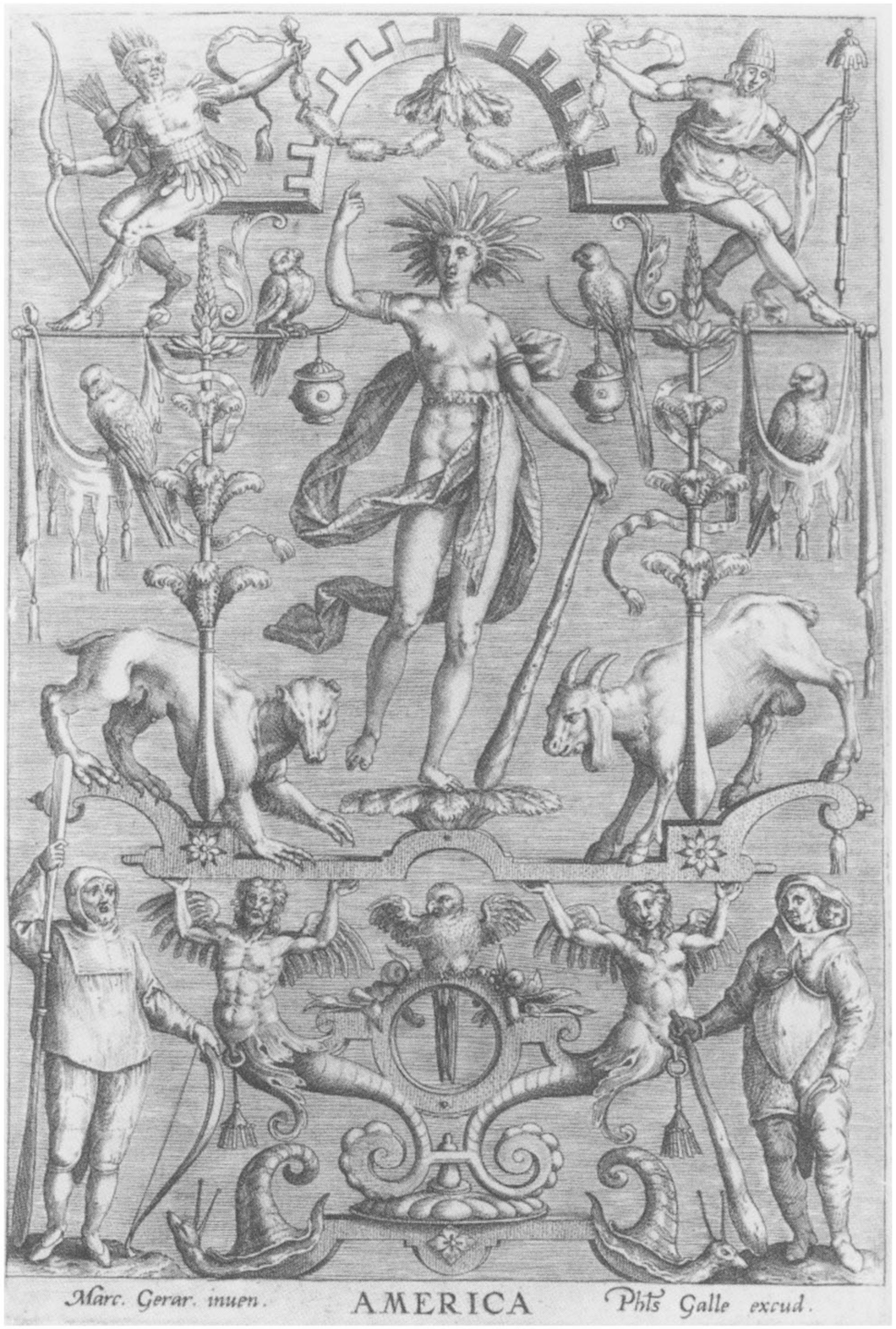


Abb. 128 Allegorische Darstellung des Erdteils Amerika; Radierung aus einer Serie der vier Erdteile von Philipp Galle nach Vorlagen von Marcus Geeraerts d.Ä., ca. 1570–75. (Wallraf-Richartz-Museum, Köln)

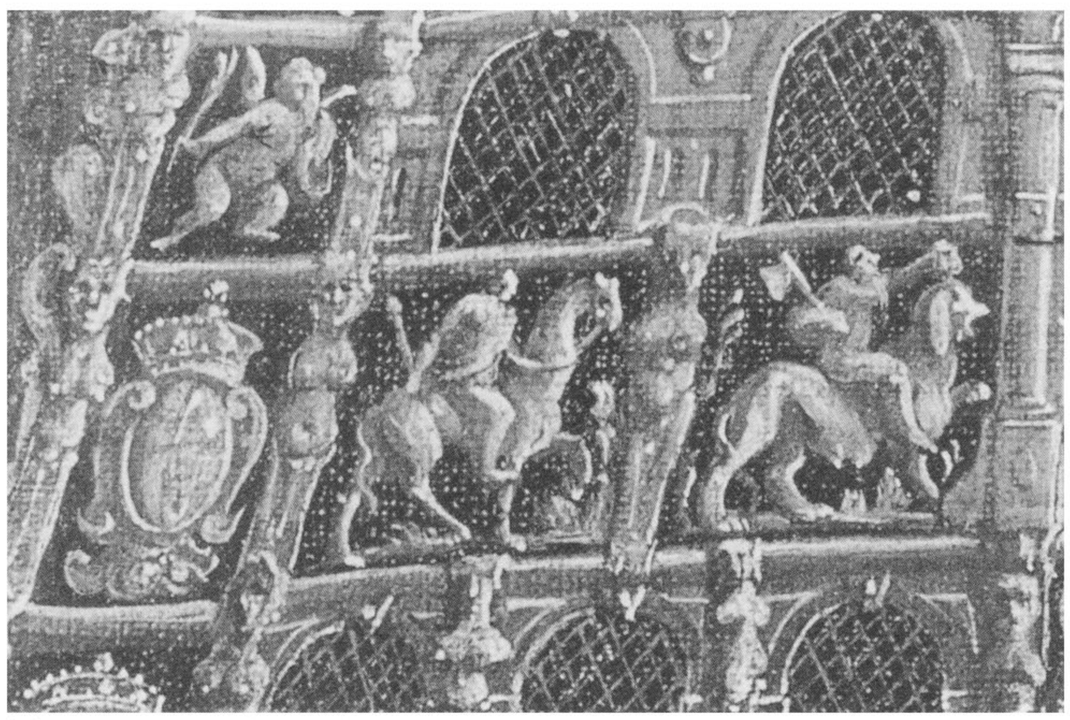


Abb. 127 Die linke Hälfte der oberen Heckgalerie; Detail aus dem Porträt mit Peter Pett, Abb. 18. (NMM)

532 Es gab zwar keinen strengen ikonographischen Kanon für die Darstellung der vier Kontinente, doch hatte sich ein gewisses Repertoir an Standardattributen herausgebildet. Prägend wirkten hierbei vor allem einzelne Kupferstichserien, wie z.B. diejenigen von J. Sadeler d.Ä., A. Collaert d.J. und Ph. Galle; aber auch die von C. Mariotti entworfenen Illustrationen zu Ripas *Ikonologia*. Ausführlich dazu Poeschel 1985, außerdem Köllmann und Wirth in RDK, V, 1105-1202 (bes. 1168-1182). Vgl. auch Ripa 1603, 332-339.

533 Von den Proportionen her wäre eher an eine Giraffe zu denken, doch eine solche Deutung kommt wohl nicht in Frage; denn die Giraffe fand in der Erdteilikonographie jener Zeit kaum Verwendung, wogegen das für Asien typische Dromedar oft mit überlangem Hals dargestellt wurde.

534 Zepter bzw. Marschallstab kommen auch sonst als Attribute Asiens vor. Vgl. Poeschel 1985, 170-171 und Köllmann in RDK, Bd. V, 1167-1168.

535 Abgeschlagene Köpfe und andere menschliche Körperteile spielen auf die Kannibalen der brasilianischen Urwälder an. Die Axt aber wurde meist den Einwohnern Perus beigegeben. Vgl. Köllmann in RDK, V, 1177-1180; ferner Poeschel 1985, 194-195.

Amerika-Blatt der Radierungen der vier Erdteile von Philipp Galle nach Vorlagen von Marcus Geeraerts d.Ä.[536], die ihrerseits auf (teilweise mißverstandene) Reiseberichte bzw. davon abhängige Landkartenillustrationen zurückgehen.[537] Auch einige Illustrationen aus Edward Topsells großem Tierbuch von 1607 mögen hier Pate gestanden haben.[538] So verschmelzen in dem mit raubkatzenähnlichem Körper, großen Zitzen, spitzer Schnauze und auffallenden Schlappohren versehenen Fabelwesen Merkmale von Faultier, Beutelratte, Lama und Indischer Ziege. – Die spärlich angedeutete Vegetation im Hintergrund läßt sich, wie bei dem vorherigen Paneel, zu schlecht erkennen, als daß man einzelne Pflanzen identifizieren könnte.

Das dritte, rechts neben der Ädikula gelegene Feld wird von der Personifikation Europas eingenommen (s. Abb. 129). Im Gegensatz zu ›Asien‹ und ›Amerika‹ ist sie weiblich gegeben und mit einem bodenlangen Gewand sowie auf den Rücken herabwehenden Mantel ausgesprochen reich gekleidet. Krone und Zepter kennzeichnen die Figur als Herrscherin unter den Erdteilen, so wie es die Ikonographie jener Zeit vorsieht. Auch ihr attributives Tier, ein stattlich aufgezäumtes Pferd, auf dem sie im Damensattel reitet, wird traditionsgemäß Europa zugeordnet.[539] Laubbäume und andere Gewächse dieses Kontinents ragen an den Seiten des Bildes auf.

Das vierte, rechts außen plazierte Feld schließlich zeigt die Personifikation Afrikas. Sie erscheint ebenfalls in weiblicher Gestalt, ähnlich gekleidet wie ›Europa‹[540], doch trägt sie keinerlei Herrscherinsignien. Als Reittier dient ihr der für Afrika typische Löwe, den sie mit der rechten Hand am kurzen Zügel hält. Eine links neben dem Tier erkennbare Palme malt den Topos weiter aus. Das aufgelöste Haar der Figur und ihre leicht nach vorn gebeugte Haltung erwecken den Eindruck einer ehrerbietigen, fast demutsvollen Attitüde gegenüber dem zentralen Bildnis des Monarchen, etwa so, wie auch die Gestalten Asiens und Amerikas sie vermitteln. Jedenfalls unterscheidet sie sich merklich von der stolzen aufrechten Haltung der ›Europa‹, was wiederum deren Sonderstatus betont.

Auffallend ist auch die sonst nicht übliche Darstellung der Erdteilrepräsentanten teils als männliche, teils als weibliche Figuren und deren entsprechende Gruppierung auf der linken bzw. rechten Seite der Ädikula. Nach

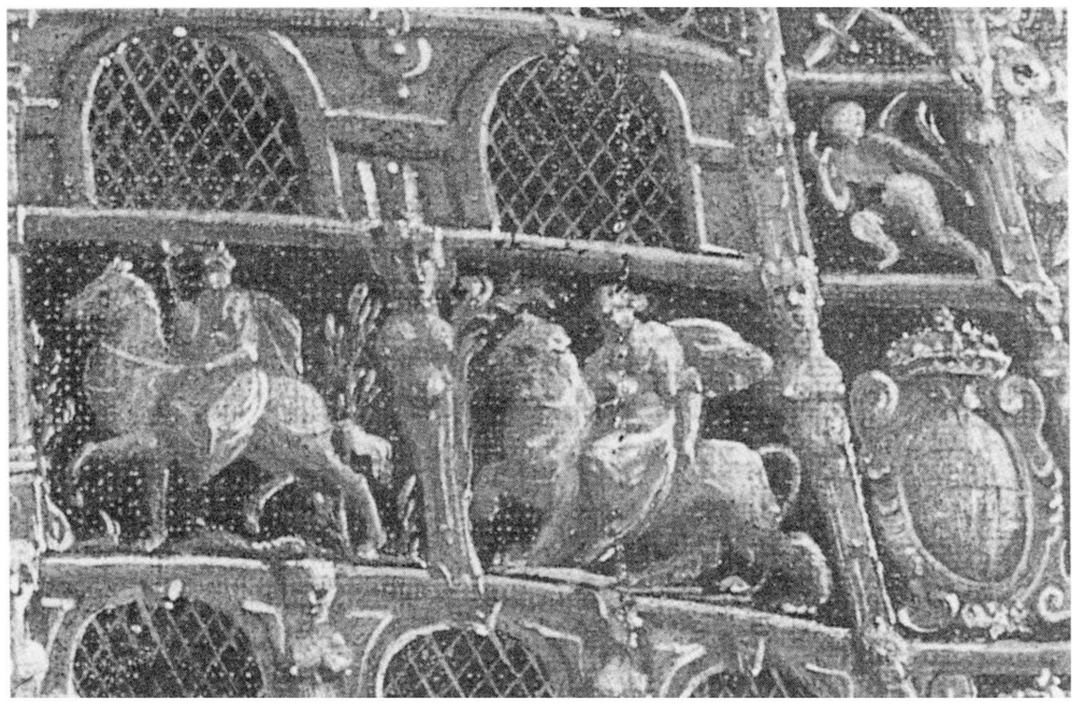


Abb. 129 Die rechte Hälfte der oberen Heckgalerie; Detail aus dem Porträt mit Peter Pett, Abb. 18. (NMM)

welchem Kriterium diese Unterscheidung vorgenommen wurde und ob sich, darüber hinaus, die Reihenfolge der Figuren am Fries nach einem bestimmten, vorgegebenen Prinzip richtet, konnte nicht geklärt werden.

Möglich wäre zum Beispiel eine geographische Ordnung, wonach die im Osten und Westen einander gegenüberliegenden Erdteile Asien und Amerika (= Ostindien und Westindien) eine Gruppe bilden, während die komplementäre Nord-Süd-Achse Europa und Afrika aneinander bindet. Denkbar wäre außerdem eine Relation der Erdteile zu den vier Elementen, die an der unteren Galerie erscheinen. So könnte man das Morgenland, in dem die Sonne aufgeht, mit dem Feuer verbinden; Amerika, in Übersee gelegen, ist allein über das Wasser zu erreichen, und Europa ließe sich ohne Schwierigkeiten mit dem Begriff der heimatlichen Erde koppeln. In welcher Beziehung jedoch Afrika zu der Luft stehen soll, ist weniger leicht einzusehen. Doch selbst wenn diese Zuordnungen belegbar wären, würde das noch nicht die Frage nach der Verteilung der Geschlechter beantworten. Hier können, wenn überhaupt ein besonderes Kon-

536 Der 1604 verstorbene Geeraerts lebte seit 1568 in England und war Hofmaler Königin Elizabeths I.

537 s. Abb. 128. Für das links auf dem Blatt plazierte Wesen, das von Poeschel als »übergroßes Opossum« beschrieben wird, diente übrigens die Brasilienkarte Martin Waldseemüllers im Anhang der Ptolemäus-Ausgaben von 1516 ff. als Vorbild.

538 Topsell, Edward: *The historie of the foure-footid beastes collected out of all the volumes of C. Gesner and all other writers to this present day*. London 1607. In Frage kommen die Abbildungen auf den Seiten 19 (*Apish Foxe*), 235 (*Indian Goat*) und 660 (*Su*).

539 Vgl. Poeschel 1985, 158 und Köllmann in RDK, V, 1168. 1169-1171.

540 Dieser für die Personifikation Afrikas ungewöhnliche Habitus geht vermutlich auf niederländische Vorbilder zurück. Vgl. dazu Köllmann in RDK, V, 1173-1177.

zept zugrunde liegt, wohl nur zeitgenössische Quellen weiterhelfen.

Rechts und links auf den Seitenbahnen wird die Sequenz der Erdteile von zwei überkrönten Wappenkartuschen flankiert. Gemeinsam mit der zentralen Herrscherstatue bilden sie eine triadische Konfiguration, welche die Brüstungszone der oberen Galerie zur Einheit zusammenschließt. Obwohl die Wappen auf dem Gemälde nicht ausgeführt sind, kann man doch jeweils eine Viertung des Schildes und weitere Viertungen im ersten und vierten Wappenfeld erkennen.[541] Diese übereinstimmende Gliederung deutet darauf hin, daß beide Kartuschen das Wappen des Königs trugen, auch wenn auf dem Gemälde die abschließenden Kronen sowie das umrahmende Rollwerk eine jeweils unterschiedliche Gestaltung der Einzelformen zeigen. Die Wappen am Originalschiff waren vermutlich detailliert geschnitzt, aber vollständig vergoldet und deshalb weniger gut lesbar als das große, wohl farbig gefaßte Exemplar in der Mitte der unteren Galerie (vgl. Abb. 118, S. 146).

Eben dieses große zentrale Wappen bildet zusammen mit den beiden in den Außenfeldern plazierten Monogrammen ›CR‹ und ›HM‹ eine Konfiguration, die der Triade der oberen Galerie in komplementärer Weise entspricht. Denn so, wie die beiden Kartuschenwappen das Bildnis des Königs näher bestimmen, stellen die Monogramme des Herrscherpaares eine personale Konkretisierung des zentralen Wappens dar. Aufgrund der benachbarten Lage dieser Gruppen lassen sich die Felder aber auch vertikal einander zuordnen. Demnach wäre die Statue in der Mittelachse auf das große Wappen und an den Seiten die linke Kartusche auf den König (Carolus Rex) sowie die rechte auf seine Gemahlin (Henrietta Maria) zu beziehen, wozu auch die unterschiedliche Gestaltung der Kartuschenrahmen passen würde. Daß die Wappen selbst übereinstimmen, widerspricht solcher Lesart nicht, weil die Dame gewöhnlich mit der Hochzeit das Wappen ihres Gemahls übernahm.

Oberhalb der Kartuschen schließen sich auf jeder Seite noch zwei weitere Felder an, von denen die unteren je einen geflügelten Putto zeigen. Beide Figuren tragen Palmzweig und Lorbeerkranz in den Händen und wenden sich huldigend dem zentralen Bildnis des triumphierenden Potentaten zu. Darüber erscheinen jeweils die Herrscherinsignien, bestehend aus gekreuztem Zepter und Schwert sowie der abschließenden Krone.

Auf dem Gemälde liegt das letzte Feld bereits in Höhe des leicht gewölbten Pultdaches, als ob dieses von den Dachhauben der Seitengalerien getrennt wäre und die obere Stuhlleiste am Heck niedriger läge als an den Seiten. Tatsächlich aber lief die obere Stuhlleiste wie die übrigen Stuhl- und Fensterleisten des Galeriekomplexes auf allen drei Seiten als einheitliches Sims durch. Dementsprechend schloß auch die Bedachung der Heckpartie unmittelbar an die hinteren Dachhauben der Seitengalerien an, wobei nicht nur deren Wölbung, sondern auch die Biberschwanzstruktur der Dachhaut und die Segmentierung durch aufgesetzte Perlreihen beibehalten wurde (vgl. Abb. 19, S. 51). Wie die Heckansicht zeigt, sind diese Perlreihen auf schmale Bänder montiert, welche die Dachfläche vertikal gliedern und die obere Stuhlleiste jeweils im Scheitel der Galeriefenster wie auch auf halber Strecke dazwischen beschlagwerkartig umgreifen. Die beiden zwischen den Fenstern gelegenen Bänder reichen mit ihren Zungen sogar noch weiter hinab, um die Zwickelfelder zwischen den Bögen zu füllen.

Wenn also konstatiert werden muß, daß auf dem Gemälde die beiden obersten Felder der Seitenbahnen offensichtlich falsch plaziert sind, so liegt die Ursache hierfür wahrscheinlich nicht in zu großer Anzahl der Felder als vielmehr in ihrer Proportionierung und ihrem Verhältnis zur Fensterzone begründet. Diese nämlich müßte, wie ein Vergleich mit dem unteren Geschoß und mit den Seitengalerien lehrt, höher gestreckt erscheinen, während die flankierenden Paneele vermutlich mehr ins Querformat tendierten. Dann wären sowohl die Putten als auch die Herrscherinsignien im Bereich der Fensterzone unterzubringen, wobei die trennende Leiste zwischen ihnen als Verlängerung der waagerechten Stege auf das Niveau der Bogenansätze zu liegen käme.

4. DAS TAFEREEL
(Abb. 130)

Weitaus großzügiger als die dicht gegliederten Galerien präsentiert sich die imposante fünffigurige Bildkompo-

541 Eine Untersuchung am Original (im National Maritime Museum, Greenwich) bestätigte den Sachverhalt, brachte darüber hinaus jedoch keine weiteren Erkenntnisse.



Abb. 130 Das Tafereel; Detail aus dem Porträt mit Peter Pett, Abb. 18. (NMM)

sition des Tafereels.[542] Hierzu schreibt Thomas Heywood recht ausführlich in seiner *True Description*:

> I come now to the Stearne, where you may perceive upon the upright of the upper Counter, standeth *Victory* in the middle of a Frontispiece, with this generall Motto, *Validis incumbite remis*: It is so plaine, that I shall not need to give it any *English interpretation* : Her wings are equally display'd; on one Arme she weareth a *Crowne*, on the other a *Laurell*, which imply *Riches* and *Honour* : in her two hands she holdeth two Mottoes; her *right hand*, which pointeth to *Jason*, beares this Inscription, *Nava*, ... [es folgt ein längerer Einschub über die ungerechtfertigte Kritik, der sich Heywood aufgrund solcher lateinischen Beischriften ausgesetzt sah] ... that is, *to imploy with all ones power, to act, to ayde, to helpe, to indeavour with all diligence and industry; and therefore not unproperly may* Victory *point to* Jason, *being figured with his Oare in his hand, as being the prime* Argonaut, *and say* Nava, *or more plainely,* Operam nava; *for in those Emblematicall Mottoes* quod subintelligitur, non deest. *Shee pointeth to* Hercules *on the sinister side, with his* club *in his hand, with this Motto,* Clava; *as if she should say* , O *Hercules,* be thou as valiant with thy Club upon the Land, as *Jason* is industrious with his Oare upon the Water. Hercules *againe pointing to* Æolus, *the god of* Windes, *saith* Flato; *who answereth him againe,* Flo : Iason *pointing to* Neptune, *the god of the Seas,* (*riding upon a* Sea-horse) *saith* Faveto; *to whome* Neptune *answereth,* No : *These words* Flo, *and* No, *were also much excepted at, as if there had beene no such Latine words, till some better examining their* Grammar Rules *found out* Flo, flas, flavi, *proper to* Æolus, *and* No, nas navi, *to* Neptune, *&c.*[543]

Diese Beschreibung stimmt weitgehend mit dem Gemälde überein: Im Zentrum des Tafereels, erhöht auf der breiten Deckplatte eines giebelartigen Sockelbaues (*Frontispiece*) stehend, erscheint die monumentale, weit überlebensgroße Gestalt der Victoria. Flankiert wird sie von Neptun und Äolus, die mit ihren Tieren – einem Seepferd und einem Adler – die geschweiften Schrägen seitlich abschwingender, reich profilierter Voluten besetzen. Die Heroen Jason und Herkules begrenzen als ›Pilasterfiguren‹ die Komposition an den Außenkanten.[544]

Victoria ist in frontaler Stellung gegeben und reicht mit ihren ausgebreiteten Flügeln bis an die Unterkante des Hackbords heran (Abb. 131). Ihre Kleidung besteht aus einem bodenlangen, nach antiker Manier doppelt gegürteten Gewand, dessen Stoffreichtum die Ponderation etwas verunklärt. Man kann immerhin erkennen, daß die Figur ihr rechtes Bein belastet und im Begriff ist, das linke leicht angewinkelt vorzuziehen, als ob sie dem Betrachter entgegenschreiten wollte. Über die seitlich ausgestreckten Arme hat sie links den Lorbeerkranz und rechts die Krone gestreift, während aus ihren Händen zwei Spruchbänder in raumfüllenden Windungen den beiden Heroen entgegenwehen. Die äußeren Enden dieser Bänder führen zu den Mündern zweier Windsköpfe, die mit aufgeblasenen Backen zwischen Wolken in den

542 Zum Begriff *Tafereel* vgl. S. 141, Anm. 505.

543 Heywood 1637, 41-43.

544 Eine solche figürliche Gestaltung des Tafereels war für ein Schiff der Royal Navy damals höchst ungewöhnlich, denn in der Regel nahm das große königliche Wappen diese prominente Stelle ein. Da das Wappen in diesem Fall jedoch sowohl an den Heck- als auch an den Seitengalerien angebracht war, stand der Platz für eine speziell auf das Skulpturenprogramm des Regalschiffes zugeschnittene Darstellung zur Verfügung. Erst im letzten Viertel des 17. Jahrhunderts wurde es üblich, das Tafereel bzw. Hackbord der kapitalen Dreidecker der britischen Marine mit ähnlich vielfigurigen Kompositionen auszustatten.



Abb. 131 Die Victoria-Gestalt; Detail aus dem Porträt mit Peter Pett, Abb. 18. (NMM)

beiden oberen Ecken des Tafereels erscheinen. Die Bänder sind auf dem Gemälde nicht beschriftet, trugen aber sicherlich die von Heywood genannten Aufforderungen »*Nava*« (Sei emsig!), an Jason gerichtet, und »*Clava*« (Schlage [mit der Keule]!), auf Herkules bezogen.

Zu Füßen der Siegesgöttin erkennt man einen Trophäenhaufen mit verschiedenen Waffen und Panzerteilen, aus denen links ein länglicher, von der Figur teilweise verdeckter Gegenstand senkrecht emporzuragen scheint. Offenbar handelt es sich um einen mächtigen Schild, der gegen ihre Seite lehnt.[545] Vielleicht gehört das Teil aber auch zu einem Gehänge, das sich auf dem Rücken der Figur verbirgt und von ihrem weiten Gewand umspielt wird. Auf solch ein verdecktes Attribut weist jedenfalls ein Tragriemen hin, der von der rechten Schulter der Victoria schräg über ihre Brust hinabläuft. Welcher Gegenstand daran befestigt ist, läßt sich jedoch nicht sicher bestimmen. Die der Göttin in der Neuzeit gewöhnlich beigegebenen Attribute eignen sich für eine solche Tragweise kaum.[546] Am ehesten wird man eine Salpinx (Fanfare) ergänzen dürfen, wie sie von antiken Nike-Darstellungen her bekannt ist[547], auch wenn dieses Instrument der neuzeitlichen Ikonographie zufolge eher Fama als Victoria zukommt.

Direkt unterhalb der Plinthe der Figur, im Zentrum des giebelartigen Sockelbaues, prangt eine gerahmte Tafel mit halbkreisförmiger, nach unten weisender Ausbuchtung. Auf dem Gemälde ist sie leer geblieben, doch das Original trug vermutlich das von Heywood erwähnte allgemeine Motto »*Validis incumbite remis*«.[548] Die Tafel paßt genau zwischen die Helices der flankierenden Voluten, von deren rosettengeschmückten Wirbeln schwere Festons auf die Fußleiste des Tafereels herabhängen. Indem diese Frucht- und Blumengebinde die Basis des Sockelbaues verdecken, geben sie ihm einen statisch unbestimmten, beinahe schwebenden Charakter. Das gilt vor allem für die zentrale Tafel, deren Fußpunkt scheinbar ohne jeden Halt hinter dem mittleren Feston verschwindet. Durch die labile Form des nach unten weisenden Halbkreises wird somit der Eindruck erweckt, als ob die Figur der Victoria sich trotz ihrer mächtigen Dimensionen mit Leichtigkeit über die begleitenden Gestalten erhebe.

Zudem ergibt die zentrale Kreisform zwischen den flankierenden Voluten eine Konstellation, die sowohl in der Giebelbekrönung der darunter gelegenen Ädikula als auch am Sockel der Königsstatue verkleinert wiederkehrt – ganz ähnlich, wie auch die Ponderation des Monarchen vor den Kriegstrophäen wohl nicht zufällig mit dem Standmotiv der Victoria vor dem Waffenhaufen korrespondiert (vgl. Abb. 116, S. 143).

Links und rechts auf den Volutenschrägen erscheinen Neptun und Äolus in Gestalt alter, langbärtiger Männer (Abb. 132 und 133). Beide reiten auf ihren antithetisch plazierten Tieren der zentralen Victoriafigur entgegen, wenden Oberkörper und Gesicht jedoch dem Betrachter zu. Ihre Kleidung beschränkt sich auf einen weiten, schärpenähnlichen Umhang, der schräg über die Brust laufend die jeweils außenliegende Schulter freiläßt

545 Vgl. Cartari 1647, 214. Ganz ähnlich auch Peacham 1634 (*Exercise*), 102. Das Motiv geht auf antike Vorbilder zurück, welche Victoria mit einem großen Schild darstellen, auf dem sie die Ruhmestaten des Herrschers schriftlich für die Nachwelt festhält (vgl. RML, III.1, 355-357).

546 Dazu Ripa 1603, 515. 518 und Cartari 1647, 212-214.

547 Vgl. RE, VIII.A2, 2501-2542.

548 Zu deutsch etwa: »Werft euch in die kräftigen Ruder!«. Der Spruch stammt aus dem zehnten Buch der Aeneis (Vers 294), wo Tarchon, der Etruskerfürst und Bundesgenosse des Aeneas, angesichts der bevorstehenden Schlacht um Neu-Troja seine Gefährten mit diesen Worten antreibt.

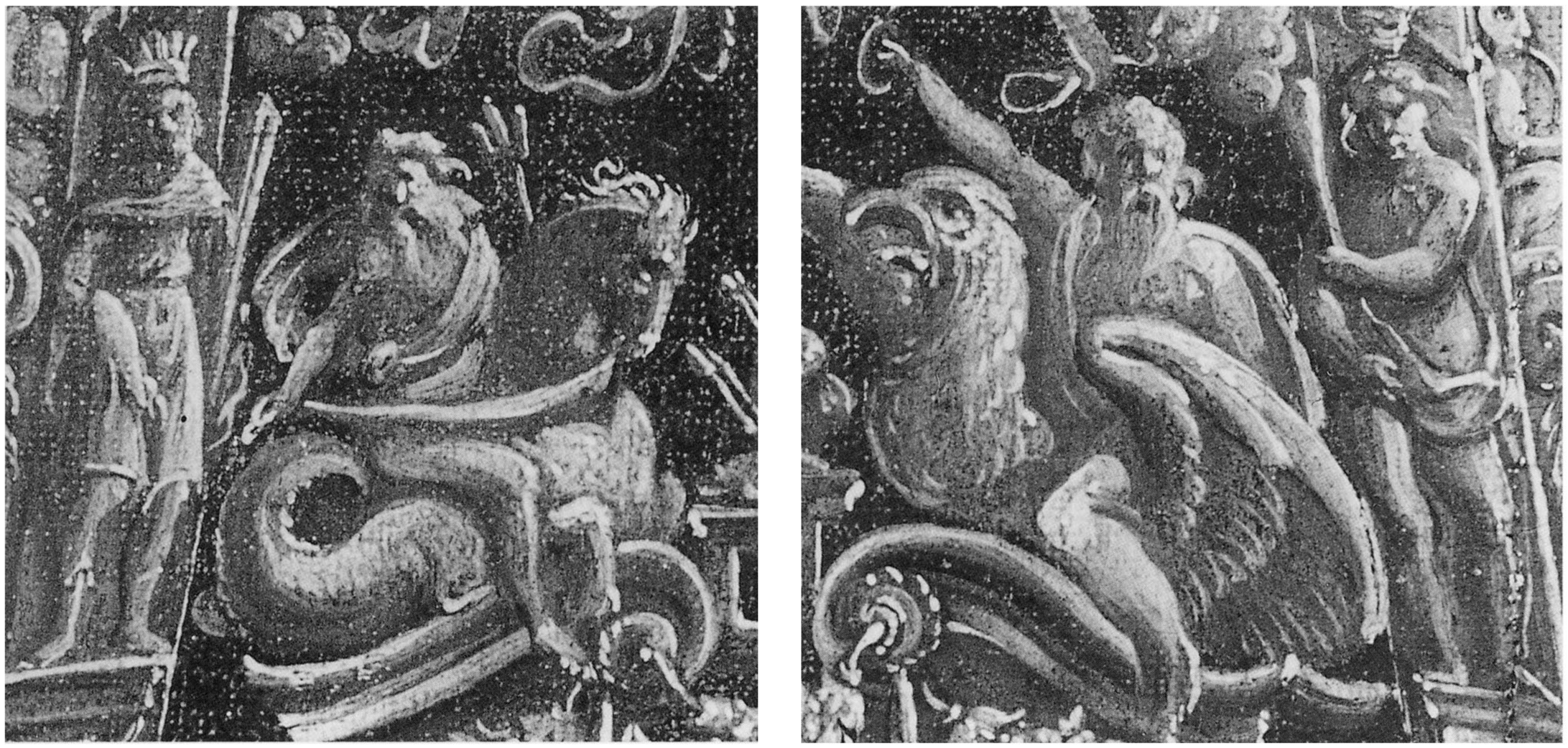


Abb. 132–133 Die linke und die rechte Hälfte des Tafereels; Detail aus dem Porträt mit Peter Pett, Abb. 18. (NMM)

und sich auf ihrem Rücken im Winde bauscht. Neptun, auf der linken Seite, zügelt seinen vorwärtsstrebenden Hippokampen mit weit nach hinten ausholender rechter Hand, während er in der Linken den obligatorischen Dreizack hält. Äolus dagegen zeigt mit der ausgestreckten Rechten zur Siegesgöttin hinauf und unterstreicht damit die kraftvolle Dynamik des ihn tragenden Adlers, der auf seinen gewaltigen Schwingen der Bildmitte zustrebt. So wird durch angemessene Variation der Einzelfiguren jegliche Steifheit oder Strenge innerhalb der wirkungsvollen symmetrischen Gesamtkomposition vermieden.

Wo und auf welche Weise die bei Heywood erwähnten Beischriften – »*No*« (ich fließe, ich schwimme) und »*Flo*« (ich blase) – angebracht waren, kann nur vermutet werden. Da sie sich auf die Gottheiten selbst beziehen, hielten diese möglicherweise kurze Spruchbänder in den Händen; aber auch auf den schärpenartigen Umhängen könnten die Worte gestanden haben.

An den Seiten des Tafereels vor den rahmenden ›Pilastern‹ schließen die weniger mächtigen, jedoch ebenfalls überlebensgroßen Figuren von Jason und Herkules an. Sie stehen auf kräftigen, mit Blattwerk geschmückten Konsolen und reichen bis knapp unter groteske Maskarone, die den ›Pilastern‹ als Kapitell dienen. Vom Standniveau her entsprechen sie den reitenden Elementargottheiten, denen sie sich mit leichter Drehung des Oberkörpers andeutungsweise zuwenden. Ihre Gestalt scheint deutlicher hervorzutreten als die der übrigen Tafereelfiguren, doch werden sie aus praktischen Gründen wohl kaum freiplastisch ausgeführt worden sein.[549]

Jason, auf der linken Seite, trägt eine knielange, einfach gegürtete Tunika, kurze enganliegende Stiefel und einen weiten Mantel, den er um seine Schulter drapiert hat. Eine offene fünfzackige Reifenkrone auf seinem Kopf zeichnet ihn als König von Iolkos aus. Seine hauptsächlichen Attribute aber, das Goldene Vlies und einen Riemen (Ruder), der ihn laut Heywood als Argonautenführer kenntlich machen soll, hält er in den Händen. Herkules dagegen erscheint in heroischer Nacktheit, nur mit dem Fell des Nemäischen Löwen bekleidet, das ihm vom Kopf auf den Rücken herabhängt. Mit der Rechten hat er einen Teil des Felles ergriffen, um seine Scham zu bedecken, während er mit der erhobenen Linken sein Hauptattribut, die Keule, emporhält.

Auch bei diesen Figuren fehlen die Beischriften, die Heywood ihnen zuordnet. Die Helden werden sie vermutlich auf Spruchbändern in der jeweils nach innen

549 An dem nur schwer zugänglichen Tafereel wäre es problematisch gewesen, Leinen, die sich bei Segelmanövern dort verfangen konnten, hinter freistehenden Figuren wieder klarzubekommen. So verwundert es nicht, daß der Skulpturenschmuck in diesem Bereich allgemein – auch in späterer Zeit – vorzugsweise im Relief ausgeführt wurde.

weisenden Hand getragen haben, so daß man ohne Schwierigkeiten Jasons »*Faveto*« (Du sollst begünstigen!) auf Neptun und Herkules' »*Flato*« (Du sollst blasen!) auf Äolus beziehen konnte.

An der Außenseite der ›Pilaster‹ erkennt man im Profil noch zwei weitere Figuren, die anstelle von Hukmannen[550] achtern die Verzäunung der Obenhütte abschließen. Paynes Stich zeigt sie vereinfachend als volutenähnliche Gebilde, während der Bostoner Entwurf für die betreffende Partie Ecktarmen vorsieht (vgl. Abb. 63 und 66, S. 93 und 95). Nach dem Gemälde aber handelt es sich um ganzfigurige, wenn auch relativ kleine groteske Mischwesen, welche auf schlanken Volutenschäften hocken und jeweils ein S-förmig geschwungenes Horn blasen. Sie reichen bis unmittelbar unter den Schandeckel der Obenhütte, so daß ihre Köpfe mit den Kapitell-Maskaronen der ›Pilaster‹ auf gleicher Höhe liegen.

5. DAS HACKBORD UND DIE BEKRÖNUNG (Abb. 134–137)

Oberhalb des Tafereels bildet das Hackbord den Abschluß des eigentlichen Hecks. In Gestalt eines schmalen, bogenförmigen Frieses verbindet es die Kapitell-Maskarone der ›Pilaster‹ und gibt der aufgesetzten Reling mitsamt ihrem Schanzkleid die Krümmung vor.[551] Im mittleren Bereich wird der Verlauf der Leisten und Friese allerdings durch die gewaltige Hecklaterne unterbrochen, die als eigenständiger, zentral plazierter Baukörper die Relingszone in zwei gleiche Hälften teilt. So zeigt der Hackbordfries beiderseits der weit ausladenden Laternenkonsole je ein Paar gegenständige, vegetabil bereicherte Volutenspangen, während man links und rechts des Lichterhauses auf dem Schanzkleid die Worte »SOLI DEO GLORIAM« (Gott allein den Ruhm) lesen kann.[552]

Als kompositorischer Ausgleich zur beherrschenden Mitte sind die Eckpartien mit breiten vertikalen Vorlagen besetzt, die sich in Verlängerung der ›Pilaster‹ bis zur oberen Relingsleiste hinaufziehen und in den vollplastischen Akroterfiguren gipfeln. In Gestalt flacher Bänder um-

550 Unter *Hukmannen* versteht man mächtige, in ihrer Größe den ›Pilasterfiguren‹ entsprechende, aber querschiffs orientierte Statuen. Zusammen mit diesen flankieren sie zu beiden Seiten die Kanten des Hecks und verkleiden die dort als Rahmenkonstruktion aufragenden Windvierungsstützen.

551 Die Krümmung des Bogens ist auf dem Pett-Porträt etwas übertrieben dargestellt. Vgl. dazu die anderen Bildquellen (Abb. 135–137).

552 Es fällt auf, daß dieses Motto, das Heywood nicht erwähnt, das jedoch an repräsentativen Bauten seit der Renaissancezeit nicht selten zu finden ist, an so prominenter Stelle erscheint, wogegen alle sonstigen in der *True Description* genannten Beischriften konsequent fortgelassen sind. Ob hier eine bewußte Abwandlung gegenüber dem Original vorliegt, was angesichts der politischen Lage zur vermutlichen Entstehungszeit des Gemäldes (vgl. S. 48) durchaus verständlich wäre, oder aber der Spruch tatsächlich ursprünglich am Schiff angebracht war, wie Young (1990, xxvi) annimmt, dürfte schwerlich zu entscheiden sein.

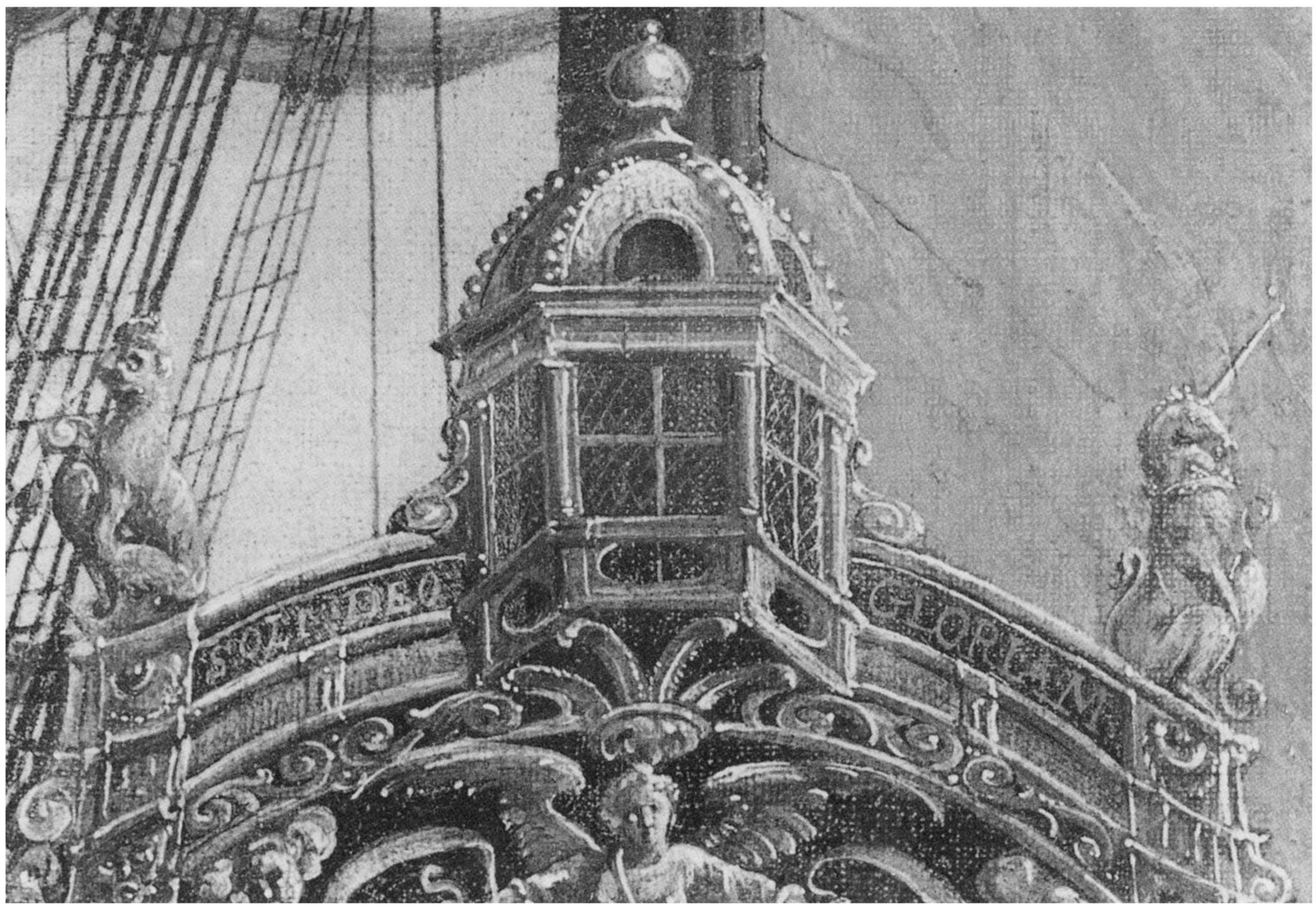
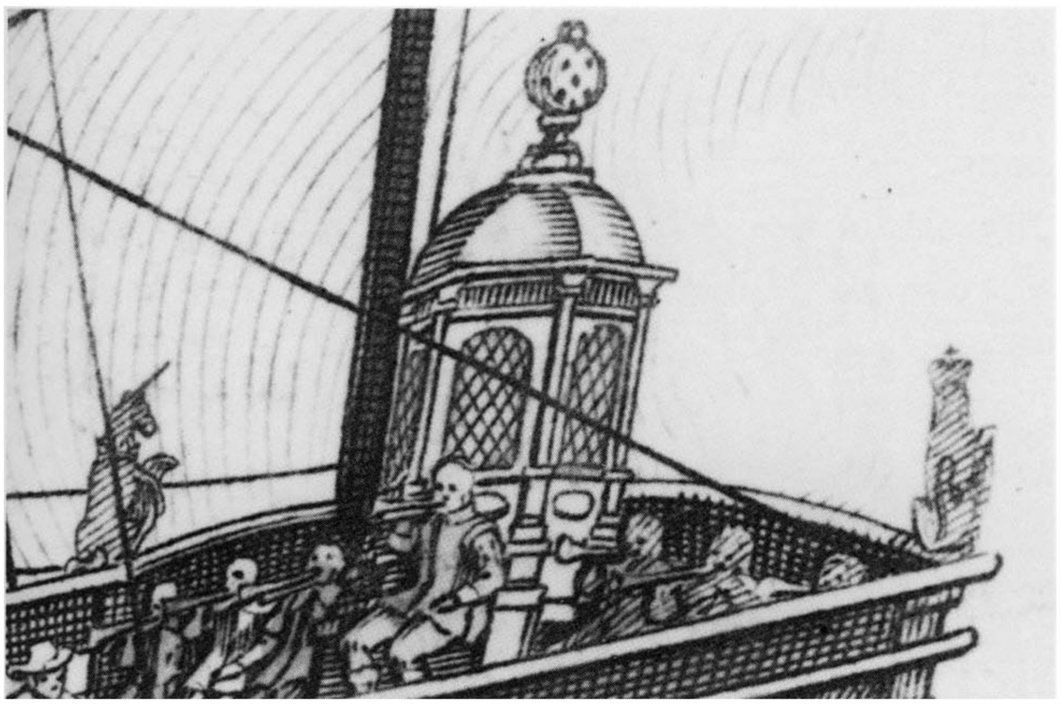


Abb. 134 Das Hackbord und die Bekrönung; Detail aus dem Porträt mit Peter Pett, Abb. 18. (NMM)



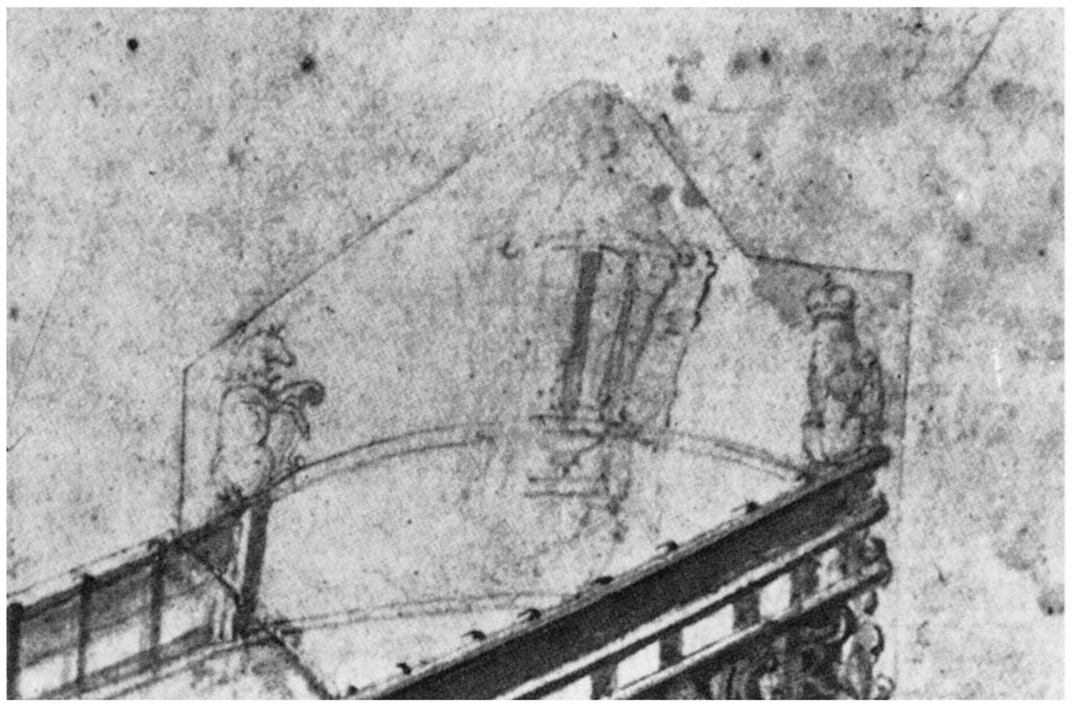


Abb. 135–136 Das Hackbord und die Bekrönung; links: Detail aus Paynes Stich (NMM), rechts: Detail aus der Morgan-Zeichnung. (Foto aus Callender 1930, Taf. V)

greifen sie die waagerechten Leisten, so daß über den Kapitell-Maskaronen jeweils zwei rechteckige Felder entstehen, von denen das untere eine triglyphenähnlich geschlitzte Applikation und das obere eine halbkreisförmige, nach unten weisende Rosette trägt, ähnlich wie sie vice versa bereits an der Ädikula begegnete.

Die monumentale Laterne krönt das Heck des Schiffes und bildet mit ihren außergewöhnlichen Dimensionen ein angemessenes Pendant zu der mächtigen Galionsfigur.[553] Sie erhebt sich über siebeneckigem Grundriß nach prinzipiell demselben Muster, dem auch die kleineren Seitenlaternen folgen, zeigt jedoch in den Einzelheiten eine reichere und komplexere Ausführung. Auf dem Hackbord und über der Kampanje auf schweren Postamenten ruhend, ist sie so plaziert, daß drei der sieben Seiten außerhalb der Heckreling zu liegen kommen (vgl. Abb. 134 und 135). Dabei neigt sich das Aufgehende des Gehäuses in dem vom Heck vorgegebenen Winkel nach achtern über, während der Laternenboden sowie alle horizontalen Gliederungselemente in waagerechter Lage verbleiben.[554]

Außen am Hackbord wird der Überhang von einer stark gekehlten, dreiseitig gebrochenen Konsole abgefangen, deren Kanten mit Straußenfedern belegt sind. Die Federn entwachsen einer hängenden, direkt über dem Haupt der Victoriafigur angebrachten Blütenrosette und erscheinen auf diese Weise wie ein sich beschirmend über die Siegesgöttin neigender Fächerwedel.

Das Laternenhaus selbst besteht aus einer kräftigen Sockelpartie und einer hochragenden Fensterzone, die mit reich profiliertem Kranzgesims abschließt. Gedeckt wird es von einer heptagonalen Haube, deren Spitze ein kugelförmiger Aufsatz ziert. Die Sockelzone reicht bis zur oberen Relingsleiste empor.[555] Ein breites Fußgesims und ein etwas zierlicheres Fenstersims begrenzen sie in der Horizontalen. Mehrfach abgestufte Vorlagen an den Ecken gliedern die Abschnitte der sieben Seiten in rechteckige, von querovalen Öffnungen durchbrochene Felder. Die Öffnungen sind mit Klappen versehen und dienten vermutlich zur Regulierung des Luftzuges.

Oberhalb des Sockels wechseln schlanke, die Kanten des Heptagons verstellende Säulchen mit den weitgehend flächenfüllenden Fenstern ab. Während Payne und der Bostoner Entwurf den bleigefaßten Scheiben[556] rundbogige Rahmen geben, zeigen die Morgan-Zeich-

553 Wie sehr die enorme Größe der Laterne die Menschen des 17. Jahrhunderts faszinierte, kommt in den erhaltenen Beschreibungen des Schiffes zum Ausdruck. Kaum eine von ihnen unterläßt es, darauf hinzuweisen, daß etliche Personen zugleich – die Angaben schwanken zwischen 6 und 10 – im Laternenhaus aufrecht nebeneinander stehen konnten. (Vgl. dazu Heywood 1637, 28; Howell (1645) I, 338; Pepys (1661) II, 15.69; Magalotti (1669) 358 und Baskerville (um 1670), 277).

554 Dieses auf dem Pett-Porträt schlecht erkennbare Merkmal kann man auf Paynes Stich (Abb. 135) und dem Kriegsratgemälde von 1673 (Abb. 19) besser betrachten. Die Morgan-Zeichnung (Abb. 136) deutet es zwar an, skizziert die Laterne jedoch nur mit schwachen, vielfach bis zur Unkenntlichkeit korrigierten Strichen, so daß das Blatt diesbezüglich kaum brauchbare Informationen liefert. Der Bostoner Entwurf dagegen sieht bei entsprechender Neigung der Laterne nach achtern ein gleichzeitiges Abkippen der horizontalen Simse nach vorn vor, offenbar um sie dem Sprung der Relingsleisten und Berghölzer anzugleichen (Abb. 137).

555 Auf dem Pett-Porträt endet sie bereits an der Unterkante des Schanzkleides. Dies, wie auch andere Merkmale der dortigen Laternendarstellung – vor allem die breiten, gedrungenen Proportionen – stehen im Widerspruch zu den übrigen Bildquellen und sind offensichtlich fehlerhaft wiedergegeben.

556 Wie aus den Rechnungsbüchern des Marineschatzamtes hervorgeht, benutzte man für die Fensterscheiben der Laternen kein Glas, sondern dünngebrochene, durchscheinende Glimmerplatten, die rautenförmig geschnitten und in Blei gefaßt wurden. Diese Technik erfreute sich im 17. Jahrhundert allgemeiner Beliebtheit. Erst nach 1690 ging man dazu über, den aus Rußland importierten Glimmer durch Glas zu ersetzen. (Vgl. dazu Franklin 1989, 32-33).

nung und das Pett-Porträt sie in rechteckigen, mit einem einfachen bzw. mehrsprossigen Fensterkreuz verstärkten Rahmen.[557] Das umlaufende Kranzgesims wird von einem schmalen Fries begleitet. Auf dem Pett-Porträt erscheint es recht detailliert, wogegen Payne diese Partie vereinfacht wiedergibt und sogar die Ecksäulchen mit ihren Kapitellen hineinragen läßt.

Darüber auf dem Dach zieren schmale, mit Perlreihen besetzte Bänder die Grate der abschließenden Haube, ähnlich wie sie auch die Dachflächen der Galerien gliedern. Nach Payne fehlt dieser Schmuck, während der Bostoner Entwurf eine noch reichere Version mit Flammendarstellungen auf den Ecken des Kranzgesimses vorsieht. Das Pett-Porträt zeigt außerdem halbrunde Öffnungen in den Haubensegmenten, die wohl dem Rauchabzug dienen, allerdings auf keiner der anderen Bildquellen wiederkehren. Für den Abzug war offenbar zunächst der bekrönende kugelförmige Aufsatz vorgesehen, der nach dem Stich in Gestalt eines Granatapfels ausgeführt und mit kleinen Löchern perforiert zu sein scheint. Dem Gemälde zufolge handelt es sich bei der Bekrönung dagegen um einen glattpolierten, von kelchartigem Sockel getragenen Knauf mit einem winzigen Globulus auf der Spitze.[558] Der Bostoner Entwurf stellt eine große geflügelte Figur auf diesen Platz. Sie bläst eine Fanfare und darf deshalb wohl als Fama gedeutet werden.

Außerdem sieht der Entwurf zwei weitere geflügelte Gestalten vor, welche rechts und links neben der Laterne auf der Reling sitzen. Ausgeführt wurden an ihrer Stelle jedoch zwei Doppelvoluten, die den Winkel zwischen Reling und Ecksäulchen verschleifen (vgl. Abb. 134 und 137).

Als flankierende Akroterfiguren thronen die königlichen Schildhaltertiere auf den Ecken der Heckreling. Sie bilden den kompositorischen Ausgleich zu der mächtigen Laterne und schließen die in der Flucht der ›Pilaster‹ nach oben sich fortsetzenden Flanken des Hecks wirkungsvoll ab.[559] An Backbord erkennt man den Löwen von England und an Steuerbord das Einhorn von Schottland. Beide sitzen aufrecht auf ihren Hinterläufen und halten jeweils einen volutengeschmückten Wappenschild frontal vor ihre Brust. Das Pett-Porträt läßt die Tiere sich nach außen wenden, so daß sie im Profil erscheinen. Dagegen zeigen Paynes Stich wie auch die Morgan-Zeichnung beide Figuren nach achtern orientiert (vgl. Abb. 134–136). Welche Version dem Original am nächsten kommt, kann man kaum entscheiden. Möglicherweise nahmen die Tiere eine Mittelstellung zwischen den beiden angegebenen Positionen ein, indem sie schräg nach achtern ausgerichtet, also in die Diagonale gesetzt waren.



Abb. 137 Das Hackbord und die Bekrönung; Detail aus dem Entwurf, Abb. 6. (MFA)

Auch zu der Frage, welche Darstellungen die Schilde trugen, kann man nur Vorschläge anbieten, die sich aus der Heraldik der Zeit und dem Vergleich mit anderen Gruppen von *Royal Beasts* ergeben. So mag analog zu der in Westminster Abbey aufgestellten Serie der Löwe das Wappen des Königs von England und das Einhorn das königlich schottische Wappen gehalten haben.[560] Doch ist es in Hinblick auf die am Schiff vorherrschende Emblemsprache wahrscheinlicher, daß die entsprechenden *Royal Badges*, nämlich die Tudorrose bzw. die schottische Distel, auf den Schilden angebracht waren. Eine

557 Dem Pett-Porträt zufolge trugen auch die Seitenlaternen solche rechteckigen Rahmen. Möglicherweise hatten sich die ungeteilten Rundbogenfenster nach Indienststellung des Schiffes als nicht genügend windfest erwiesen und waren deshalb durch sprossenverstärkte Exemplare ersetzt worden.

558 Auch die Bekrönungen der Seitenlaternen, die nach Payne und Van de Velde in Form von Lilien gestaltet waren, sind auf dem Gemälde in dieser Art wiedergegeben.

559 Die aus Harmoniegründen erwachsende Notwendigkeit, abschließende Pole an diesen exponierten Stellen zu gestalten, zeigt sich auch im Bostoner Entwurf, demzufolge ursprünglich zwei kleinere Laternen diese Funktion übernehmen sollten (vgl. Abb. 137), sowie in der Tatsache, daß später, als die Akroterien entfernt worden waren, zwei kugelförmige Laternen an ihrer Stelle montiert wurden (Abb. 19-25, S. 51 bis 57).

560 Vgl. London 1956, 10. 48. Zur Gestalt dieser Wappen siehe S. 120.

dritte Möglichkeit bieten die *Royal Crests*, die Helmzierden der jeweiligen Königswappen, die bei Payne auf den Schiffsflaggen im Vor- und im Kreuztopp zu erkennen sind. Beide zeigen einen Löwen auf der Königskrone; derjenige von England wird als »*a lion statant guardant regally crowned or*« blasoniert, der schottische Löwe aber als »*sejant erect affronté gules crowned or, in the dexter paw a sword and in the sinister a sceptre erect proper*« beschrieben.[561]

561 Boutell's Heraldry, 66. Vgl. auch Peacham 1612, 107.

ZUSAMMENFASSENDE ÜBERSICHT DER SKULPTURENVERTEILUNG

Ort	Darstellung(en)
GALION	
Galionsfigur:	König Edgar zu Pferde überreitet sieben Kleinkönige
Sideboards und Kamm:	*oberer Fries*: die Monogramme der Königsfamilie (Charles, Henrietta Maria und die beiden Prinzen), hinterlegt mit Schweifwerkornamenten; (an Stb. u. Bb. identisch).
	mittlerer und unterer Fries: alternierende Folge von *Beasts* und *Badges* der vier Dynastien (Stuart, Tudor, York, Lancaster) vor Ornamentgittern aus Beschlag- und Rollwerk; (an Stb. u. Bb. identisch)
	vertikale Gliederung des mittleren Frieses durch Tarmenfiguren.
Gillungen der *Halfrails*:	je ein kauernder Jagdhund
Fockhalsklampe am Scheg:	eine sich ringelnde Schlange
Klüsbacken:	je ein monströses geflügeltes Meerwesen (Proteus?)
Stevenkopf:	Putto auf einem Löwen reitend

Ort	Darstellung(en)
BORDWÄNDE (Verzäunung)	
Fußbordüre:	rhythmische Folge von Ornamentkompositionen aus Schweifwerk, Medaillons und Hängeknäufen; (an Stb. u. Bb. identisch).
unterer Fries:	alternierende Sequenz von Waffentrophäen und Stückpforten, jeweils flankiert von Vogelgrotesken (an Stb. u. Bb. wohl nicht identisch). Stückpfortendeckel vermutlich mit Löwenmaskaronen.
oberer Fries:	alternierende Sequenz von 14 Kriegerporträtbüsten in Medaillonkartuschen und den zwölf Tierkreiszeichen vor Ornamentgittern aus Schweif- und Rollwerk, jeweils flankiert von Delphinen; Einleitung der Folge: Erdglobus zwischen Nereiden Abschluß der Folge: Sonnendarstellung (Stb.- u. Bb.-Seite ergänzen einander).
Hüttenfries:	Monogramme von Charles und Henrietta Maria im Wechsel mit den vier *Royal Badges* sowie dem Falkenbadge von Elizabeth I; in den drei größeren Feldern je ein Badge und ein Monogramm übereinander, im vorde-

Ort	Darstellung(en)
	ren Teil alternierende Sequenz, (an Stb. u. Bb. identisch); die Darstellungen jeweils in ornamentale Schweifwerk-gitterkompositionen eingebunden; vertikale Gliederung durch Tarmen.
Hancing pieces an Hütte und Obenhütte:	ornamentale Volutenkompositionen (an Stb. u. Bb. identisch)
Hancing pieces in der Kuhl:	*Bb. vorn*: Äolus mit blasenden Winden und Chamäleon *Bb. achtern*: Neptun mit Dreizack, Seepferd und Delphin *Stb. vorn*: Jupiter mit Donnerkeil und Adler *Stb. achtern*: Mars mit Schwert, Schild und Fuchs
›Eckpfosten‹ an Back und Schanz:	Tarmenfiguren
Kranbalken:	Beschlagwerk; an den Außenflanken je eine Schlange
Drücker der Kranbalken:	je ein satyrhaftes, teuflisches Wesen
Fallreepspforte:	*Flankierung*: Tarmenfiguren *Bekrönung*: zwei geflügelte Gestalten (Genien?, Engel?) halten die Königskrone über einen runden Gegenstand (Tudorrose?).

SCHOTTEN

Frontschott der Back:	*Sockelfries*: groteske Löwenmaskarone *Hauptzone*: sechs weibliche Personifikationen (Consilium, Cura, Conamen an Stb. und Vis, Virtus, Victoria an Bb.) alternieren mit vier kartuschen-

Ort	Darstellung(en)
	gerahmten Stückpforten, die von den vier *Royal Badges* überkrönt werden; über der Mitteltür das Königsmonogramm.
Henneschott der Back:	Ausstattung weitgehend unbekannt (vermutl. vertikale Gliederung durch Tarmen); zentraler Glockenstuhl flankiert von je zwei schildhaltenden *Royal Beasts*: Löwe von England und Antilope von Bohun an Stb.-Seite, Windhund von Richmond (?) und Stier von Clarence (?) an Bb.-Seite.
Schott der Schanz:	Ausstattung weitgehend unbekannt (vertikale Gliederung durch Tarmen, in den Seitenfeldern geflügelte Gestalten); die zentrale obere Tür zum Grätingdeck bekrönt von zwei geflügelten Figuren (Genien?), welche die Königskrone über die französische Lilie (*Royal Badge*) halten.
Schott der Hütte:	Ausstattung weitgehend unbekannt (vertikale Gliederung durch Tarmen, in den Seitenfeldern geflügelte Gestalten, ›Amorini‹ über den Scheiteln der Fensteröffnungen); überkröntes Königsmonogramm als Supraporte der Mitteltür.
Schott der Obenhütte:	vertikale Gliederung durch acht geschoßhohe Tarmenfiguren; Supraporte der Mitteltür: Bilddevise des Kronprinzen (?), umgeben von einer Komposition aus Roll- und Schweifwerk.

Ort	Darstellung(en)
SEITENGALERIEN	
untere Galerie:	*Hauptfries*: rhythmische Sequenz (2:1) von *Royal Badges* und auf Wagen fahrenden Planetengottheiten; Badges (Plantagenet u. Stuart) an Stb. u. Bb. identisch, Planeten an Stb. u. Bb. einander ergänzend; vertikale Gliederung durch Tarmenfiguren.
	Brüstungsfries: rhythmische Sequenz von paarweise antithetisch plazierten Fabelwesen (Drachen und Seeungeheuer) sowie grotesken Maskaronen in den Mittelachsen der drei größeren Felder (an Stb. u. Bb. identisch).
Drücker:	geflügelte teuflische Wesen (an Stb. u. Bb. identisch).
obere Galerie:	*Hauptfries*: Thiasos von See- und Windgottheiten, worin das Wappen des Königs sowie die Bilddevisen des Kronprinzen und des Lord High Admiral eingebunden sind; heraldische Zeichen an Stb. u. Bb. identisch, mythische Wesen höchstwahrscheinlich an Stb. u. Bb. einander ergänzend; vertikale Gliederung durch Tarmen *Brüstungsfries*: die *Royal Beasts* der Häuser Stuart und Tudor (an Stb. u. Bb. wohl identisch).
am hinteren Ende der *Catwalks* auf der Reling sowohl der unteren als auch der oberen Galerie:	je ein kauerndes Seeungeheuer, das von einer muschelhornblasenden menschlichen Gestalt geritten wird (an Stb. u. Bb. wahrscheinlich identisch).

Ort	Darstellung(en)
Bekrönung der Mittelhaube:	*Bb.*: Apoll und Diana als lebensgroße Zweifigurengruppe *Stb.*: (vermutl.) Castor und Pollux als lebensgroße Zweifigurengruppe
Bekrönung der Seitenlaternen:	je eine französische Lilie (an Stb. u. Bb. identisch)
HECKFASSADE	
Große Gillung:	an Stb. u. Bb. je eine groteske achsensymmetrische Figurenkomposition, flankiert von geschoßhohen Tarmen; fratzenhafte Maskarone an Heckbalken und unterer Gillungsleiste.
Ruderkopf:	groteskes Löwenhaupt
untere Galerie:	*Kleine Gillung*: Personifikationen der vier Elemente beidseitig der zentral plazierten Bilddevise des Kronprinzen; in den Eckfeldern zwei *Royal Badges* (Rose u. Distel); vertikale Gliederung durch Tarmen *Brüstungsfries*: die *Royal Beasts* der vier Dynastien (Stuart, Tudor, York, Lancaster) beidseitig des zentralen Königswappens; fratzenhafte Maskarone auf der Fensterleiste *Fensterzone*: in den Eckfeldern rechts und links die überkrönten Monogramme von Charles und Henrietta Maria; vertikale Gliederung durch Tarmen.
obere Galerie:	*Brüstungsfries*: Personifikationen der vier Erdteile beidseitig einer ädikulagerahmten Nische mit der vollplastischen, lebensgroßen Statue des Monarchen (als triumphierender Imperator); in den seitlichen Eckfeldern

Ort	Darstellung(en)
	jeweils das überkrönte Königswappen; vertikale Gliederung durch Tarmen *Fensterzone*: in den Eckfeldern rechts und links jeweils ein huldigender Putto unterhalb von Herrscherinsignien (Krone, Zepter, Schwert).
Tafereel:	Personifikation der Victoria (überlebensgroß, vor einem Waffenhaufen stehend) flankiert von Neptun und Äolus, die auf einem Seepferd bzw. einem Adler reiten;

Ort	Darstellung(en)
	›*Pilasterfiguren*‹: an Bb. (neben Neptun) Jason mit Krone, Ruder und Goldenem Vlies; an Stb. (neben Äolus) Herkules mit Löwenfell und Keule; in den oberen Paneelzwickeln: blasende Winde am unteren Paneelrand: Frucht- und Blumenfestons.
Bekrönung:	Löwe und Einhorn (*Royal Beasts*), jeweils sitzend und einen Schild haltend, flankieren als Akroterfiguren die Hecklaterne.

VI
VORAUSSETZUNGEN ZUR INTERPRETATION

VORBEMERKUNGEN

Der außergewöhnliche Reichtum an figürlichem Schmuck, den die SOVEREIGN OF THE SEAS vor den Augen des Betrachters entfaltet, hat wohl kaum jemals seine beeindruckende Wirkung verfehlt. Gerade heute, in unserer von Vernunft- und Profitdenken geprägten Zeit, ruft die überwältigende Fülle vergoldeter Skulpturen Erstaunen und Verwunderung hervor. Man fragt sich, welcher Zweck mit solch enormem Aufwand verfolgt wurde, welche Aufgaben derart prunkvollem Bildwerk an einem Segelschiff zugedacht waren.

Da die SOVEREIGN als Regalschiff in direktem Bezug zum Monarchen stand, liegt es auf der Hand, daß sie vor allen Dingen der Repräsentation königlicher Macht und Herrlichkeit dienen sollte. Wie auch bei anderen Staatsschiffen jener Epoche zielt die künstlerische Ausstattung darauf ab, die Größe und Erhabenheit des Herrschers zu preisen, seinen Ruhm aller Welt kundzutun und so die Majestät des Souveräns zu festigen.[562] Doch auf welche Weise diese Panegyrik funktionierte, welche Vorstellungen und Ideen man mit den einzelnen Skulpturen verband, wie sie zusammenwirken und welche Bedeutung ihnen im Kontext der damaligen historischen Situation zukommt, das alles ist für den heutigen Betrachter nicht ohne weiteres einsehbar. Ihm erscheint der reiche Figurenschmuck eher als eine verwirrende Akkumulation verschiedenster Bildwerke, die keinerlei tieferen Zusammenhang erkennen lassen.

Daß die Skulpturen jedoch nicht einfach als prunkvolle Staffage beziehungslos aneinandergereiht sind, daß dem Ganzen vielmehr ein differenziertes, geistig anspruchsvolles Konzept zugrunde liegt, welches die unterschiedlichen Darstellungen zu einem komplexen ikonographischen Programm vereint, dafür gibt es eindeutige Belege. Schon die Anordnung der meisten Figuren in Sequenzen bzw. Zyklen spricht für einen inhaltlichen Zusammenhang; aber auch die allgemeinen Gepflogenheiten barocker Panegyrik setzen dies üblicherweise voraus. Außerdem legen zeitgenössische Schriften, die sich auf das Königsschiff beziehen[563], und nicht zuletzt die programmatische Ausstattung vergleichbarer Fahrzeuge, wie zum Beispiel die der schwedischen WASA von 1628, eine feinsinnige Verknüpfung der Skulpturen nahe.

Wenn es dennoch Schwierigkeiten bereitet, ein solches ikonographisches Programm zu erkennen und kunstgerecht zu ›lesen‹, so liegt das Problem in der Zeitgebundenheit der Bildwerke begründet, das heißt, in der Tatsache, daß sie von Menschen einer vergangenen Epoche geschaffen wurden und folglich manche Kenntnisse als selbstverständlich voraussetzen, die uns heute fehlen.

562 Vgl. Heywoods *True Description* (Heywood 1637, 29-44). Im übrigen sei auf den oben (S. 12f.) zitierten Ausspruch Colberts und auf die Ausführungen Soops zu diesem Thema verwiesen (Soop 1986).

563 Vor allem wäre hier die *True Description* von Thomas Heywood zu nennen. Des weiteren gibt Thomas Cary in seinem Epigramm auf die SOVEREIGN OF THE SEAS einen entsprechenden Hinweis, indem er von ihren Vergoldungen schreibt: »*Wrought into* **Sculptures**, *which Emblematize / Pregnant Conceipt to the more Curious eyes.*« (vgl. Abb. 10).

Wie weit der kulturelle und soziale Wandel uns den Auffassungen jener Epoche entfremdet hat, zeigt nicht zuletzt der Umstand, daß so grundsätzliche Begriffe wie *Schmuck, Dekoration* und *Zierat* heute wesentlich anders verstanden werden als vor dreihundert Jahren.[564] Geprägt durch unsere rational-merkantil orientierte Lebens- und Denkweise, sehen wir darin nurmehr hinzugefügtes, allein der Verschönerung dienendes Beiwerk, also etwas, das prinzipiell sekundären Stellenwert besitzt. Dementsprechend erscheint Skulpturenschmuck aus heutiger Sicht nicht wirklich notwendig und speziell an Seeschiffen, deren Qualität ja vorwiegend nach technisch-funktionalen Kriterien beurteilt wird, geradezu überflüssig.[565] Heutzutage ist kaum noch nachzuvollziehen, welche Bedeutsamkeit der Zierat für die Herrscherrepräsentation des Barock gehabt haben muß, daß man seinerzeit an den Schiffen des Königs derart hohen Aufwand trieb.[566]

Es wäre deshalb verfehlt, aus heutiger Perspektive zu urteilen und den Monarchen des 17. und 18. Jahrhunderts angesichts solcher Gepflogenheiten Prunksucht und Verschwendung vorzuwerfen. Wenn sich manche Autoren dennoch dazu verleiten lassen, so übersehen sie offenbar ihre Befangenheit in den Kategorien moderner Wertmaßstäbe, lassen die spezifischen Bedingungen und Erfordernisse der absolutistischen Epoche unberücksichtigt und verstellen sich damit jegliche Einsicht in die Hintergründe des historischen Phänomens. Ähnlich fragwürdig erscheint der Versuch, das Aufblühen maritimen Skulpturenschmucks allein mit einer zeittypischen Sucht nach Prestige zu erklären (wie z.B. Lavery 1984, 47). Auch dies verkürzt das Problem in unzulässiger Weise.

Verständnismöglichkeiten eröffnen sich erst dann, wenn man sich so weit wie möglich mit den damaligen Denkgewohnheiten und Anschauungsweisen vertraut macht. Nur aus dem Studium der historischen und psychologischen Realitäten jener Zeit läßt sich der Sinn der Skulpturen und das Spektrum ihrer Konnotationen erschließen. Das gilt im Falle der SOVEREIGN OF THE SEAS umso mehr, als ein beträchtlicher Teil ihres Schmucks aus Emblemen besteht, sein ikonographischer Gehalt also bewußt verschlüsselt wurde und selbst für den zeitgenössischen Betrachter nicht auf den ersten Blick erkennbar war.[567]

Eine zentrale Rolle spielen zweifellos die politischen Umstände, die zum Bau des Schiffes führten, bzw. die militärischen und propagandistischen Absichten, die der König mit diesem Projekt verfolgte. Doch die Bedeutung solcher Fakten für die Gestaltung des Bildprogramms gewinnt erst dann schärfere Konturen, wenn diese vor dem Hintergrund der Ideen, Auffassungen und Meinungen betrachtet werden, die man am Hof der Stuarts mit dem Königtum im allgemeinen und mit Charles I im besonderen verband. Erst aus dem Spannungsfeld zwischen dem Selbstverständnis des Monarchen, seinen Herrschaftsansprüchen und den politischen Realitäten der damaligen Zeit, erklären sich die Themen, welche das ikonographische Programm bestimmen, erst aus diesem Kontext erhalten die Skulpturen ihren spezifischen Sinn.

Nicht zuletzt gehört zum rechten Verständnis auch die Kenntnis der zeitgenössischen künstlerischen Ausdrucksweise, d.h. der Regeln und Konventionen, vorgegebene abstrakte Inhalte in Bildwerke umzusetzen.

Bevor mit der eigentlichen Interpretation des Figurenschmucks begonnen werden kann, empfiehlt es sich daher, zumindest folgende Aspekte etwas eingehender zu betrachten: den politischen Hintergrund, die Ideologie absolutistischen Königtums unter den Stuarts und die vorherrschende Kunsttheorie der Zeit. Das soll hier in drei Exkursen geschehen.

564 In der vorliegenden Arbeit werden sie als *Termini technici* dennoch benutzt, da es an treffenderen, d.h. weniger mißverständlichen Ausdrücken mangelt.

565 Diese Einstellung hat den großen Regalschiffen in der schiffbaukundlichen Literatur neuerer Zeit nicht selten abfällige Beurteilungen, wie zum Beispiel: »in typisch barocker Manier mit Schnitzwerk überladen« und ähnliche Umschreibungen eingetragen. Der geistige Wandel, der zu solcher Haltung führte, setzt bereits im Laufe des 18. Jahrhunderts ein. Er läßt sich recht gut anhand der damaligen Schiffbaurichtlinien dokumentieren, die nach und nach eine immer weitergehende Reduzierung des Skulpturenschmucks vorschrieben. (Vgl. dazu Lavery 1984, 60. 68-70; Laughton 1925, 20-30; MM 3 (1913), 20-21).

566 Die Tatsache, daß die künstlerische Ausstattung der SOVEREIGN mehr kostete als der Neubau eines kompletten Kriegsschiffes von 40 – 50 Geschützen, spricht für sich. (Vgl. Oppenheim 1896, 260 und hier S. 24).

567 So Heywood 1637, 29.

KUNST UND RHETORIK

Macht man sich klar, daß die Wahrnehmungsweise des Menschen in hohem Maße von seinem Weltbild abhängt, also von der Modellvorstellung, nach welcher er sich selbst und seine Umwelt in einem Ordnungssystem begreift, dann leuchtet ein, daß die Auffassung vom Sinn und den Aufgaben der Kunst in der hierarchisch strukturierten höfischen Gesellschaft der frühen Neuzeit gegenüber der heutigen Vorstellung erheblich differieren mußte.[568] Während *wir* Kunst vorwiegend unter dem Gesichtspunkt einer ›idealistischen‹ Ästhetik betrachten, lag der Kunsttheorie jener Epoche eine ›normative‹ Ästhetik zugrunde, deren Werteskala sich an den hierarchischen Strukturen der damaligen Gesellschaft orientierte. Kunst genügte sich nicht selbst, sondern diente als Medium der Kommunikation innerhalb einer festgefügten sozialen Ordnung. Der Künstler wandte sich an einen spezifischen Adressatenkreis, suchte eine konkrete Botschaft zu vermitteln, wollte überzeugen. Statt absolute Werte wie das Wahre und das Schöne zu erstreben, ging es ihm darum, das in bezug auf den Gegenstand seiner Aussage Wahrscheinliche und Angemessene zu finden. Zur Darstellung benutzte er verabredete Zeichen in Gestalt einer ›Bildsprache‹, deren Struktur den Regeln der antiken Redekunst folgt.

Ausführungen darüber sind in den kunsttheoretischen Schriften seit dem 16. Jahrhundert allenthalben zu finden[569], zumal die Grundsätze bereits von Leon Battista Alberti (1404–1472) in seinem Architekturtraktat exemplarisch dargelegt wurden. Der italienische Humanist erkannte, daß sich die klassische Rhetorik nicht nur, wie üblich, in der Politik und bei der Rechtsprechung sinnvoll anwenden ließ, sondern auch für die bildenden Künste außerordentlich nützlich sein konnte – wie sie überhaupt für all jene Medien Bedeutung besitzt, bei denen es darauf ankommt, bestimmte Auffassungen überzeugend zu vermitteln. Als Konsequenz daraus übertrug er die Lehren der antiken Rhetoriker (Aristoteles, Cicero, Quintilian) systematisch auf seine Architekturtheorie.

Der rhetorisch arbeitende Künstler sucht demnach in seiner Darstellung eine größtmögliche Annäherung an die Wahrheit. Er verfolgt dabei das Ziel, das im Leben sich ausbildende Besondere in die in Normen gefaßte allgemeine Ordnungsvorstellung einzufügen, es somit zu erklären, ihm gewissermaßen einen ›Platz‹ zu geben. Dies geschieht durch Vergleiche mit anerkannten Beispielen aus dem Schatz der Tradition. Einen entsprechenden Fundus an Exempla und deren Bewertung stellt die Lehre der Topik bereit. Als Ausgangsbasis dient jeweils der *Sensus communis*, die Summe der Erfahrungen und Meinungen über die Dinge des täglichen Lebens, die der Künstler bzw. Rhetor mit seinem Publikum gemein hat.

Um eine treffende Argumentation aufzubauen, gilt es, passende Exempla zu finden, die dem zu behandelnden Gegenstand möglichst ähnlich sind und zugleich durch Alter und Glaubwürdigkeit allgemeine Anerkennung genießen, also *Auctoritas* besitzen. Mithin sollte der Künstler ein Gelehrter (*Pictor doctus*), jedenfalls ein möglichst umfassend gebildeter Mann sein, damit seine Darstellung überzeugen kann.

In Hinblick auf die beabsichtigte Wirkung ist es für ihn allerdings ebenso wichtig, seine Rhetorik auf den jeweiligen Adressatenkreis abzustimmen. Das Publikum muß die angeführten Argumente nicht nur verstehen, sondern soll durch die Art und Weise ihres Vortrages auch für die vertretene Position eingenommen werden. Ein gutes Kunstwerk wird deshalb so gestaltet sein, daß es beim Betrachter Affekte auslöst. Es wird sowohl durch seine formalen Kriterien das Auge erfreuen (*delectare*) als auch durch die Art der Darstellung emotional bewegen (*movere*). Die vom Künstler evozierten Affekte sollten allerdings dem Gegenstand angemessen sein. Sie müssen dessen sozialem und ethischem Rang entsprechen.

Dieser Aspekt, die Angemessenheit der Mittel, das Schickliche, welches einer Sache zukommt, – *Aptum* genannt –, spielt in der Rhetorik eine zentrale Rolle. Gemäß der Einteilung des gesellschaftlichen Lebens in sakrale und profane sowie jeweils öffentliche und private Sphären wird jedem Gegenstand ein Aptum hohen, mittleren oder niederen Ranges zugewiesen. Hieraus ergibt sich dann die grundsätzliche Vorgehensweise der Argumentation, beziehungsweise der Stil der künstlerischen Darstellung. Der höchsten Form des Aptum, dem Sakralen, entspricht die Erhabenheit (*Sublimitas*). Sie strahlt

568 Diese Gedanken und das Folgende zur Kunsttheorie vor allem nach Mühlmann 1981 und Mildner-Flesch 1983. Zur Sozialstruktur der höfischen Gesellschaft vgl. Elias 1969.

569 Das gilt in erster Linie für die sogenannten ›Säulenbücher‹ der Renaissance. Dazu Forssman 1956.

sinngebend auf alle weiteren, hierarchisch gestaffelten Sphären aus. Am unteren Ende der Reihe schließlich steht das Gewöhnliche, Derbe, worin sich die kreatürlichen Bedürfnisse des Menschen manifestieren.

Wie nun einem spezifischen Gegenstand sein Aptum zugeordnet und sinnfällig zum Ausdruck gebracht wird, woran man also seinen Rang und seine Würde erkennen kann, das ist durch das *Decorum* festgelegt. Es koordiniert Inhalt und Form unter dem Postulat der Angemessenheit der künstlerischen Mittel. Die Gestaltung im einzelnen geschieht mit Hilfe des *Ornamentum*, was nicht einfach ›schmückendes Beiwerk‹ darstellt, sondern jegliche Ausdrucksform umfaßt, die dem Aptum der fraglichen Sache entspricht. So wird durch das Decorum das ethische Ordnungssystem der Dinge mit dem ästhetischen zur Deckung gebracht. Das Decorum eines Bauwerks beispielsweise bezeichnet demnach *Honor* und *Utilitas* des dort Wohnenden.

Daß diese Theorie in der künstlerischen Praxis des 16. bis 18. Jahrhunderts verbreitete Anwendung fand, ist mehrfach nachgewiesen worden.[570] Zwar läßt sie sich gewiß nicht an jedem Werk belegen, doch steht ihre prägende Wirkung auf die grundsätzliche Kunstauffassung, die bis zum Ende des *Ancien Régime* herrschte, außer Zweifel.

Für die SOVEREIGN OF THE SEAS bedeutet dies, daß wesentliche Aspekte der künstlerischen Ausstattung bereits im vorhinein durch ihre Funktion als Regalschiff festgelegt sind. Der überragende Rang des Monarchen verleiht dem königlichen Fahrzeug ein entsprechend hohes Aptum, woraus unter Berücksichtigung der panegyrischen Aufgaben der spezifische Modus der Darstellung – die angemessene äußere Form – resultiert. Wie hoch das Aptum tatsächlich eingestuft werden muß, ist in etwa abzuschätzen, wenn man die Erscheinung des Schiffes, seine Wirkung auf den Betrachter, mit dem vergleicht, was Alberti vom Erscheinungsbild des Tempels (Sakralbaues) fordert, dem als Ort göttlicher Gerechtigkeit *Sublimitas* (Erhabenheit) zukommt. Im siebten Buch von *»De re aedificatoria«* (3.Kap.) schreibt er, kein Bauwerk solle mehr Ornamentum tragen als der Tempel. Er solle beim Menschen äußerste Erregung, Überraschung und Überwältigung auslösen.[571] Zudem werden große, kaum übersehbare Dimensionen empfohlen, um die Größe der göttlichen Gerechtigkeit zu veranschaulichen – durchweg Merkmale, welche auch die SOVEREIGN auszeichnen. Im übrigen läßt die Pracht der vergoldeten Skulpturen am Regalschiff wohl nicht von ungefähr Assoziationen zu literarischen Beschreibungen (fiktiver) antiker Sakralbauten aufkommen. Als Beispiele seien hier nur der Tempel des Sonnengottes Sol im zweiten Buch der *Metamorphosen* des Ovid und jener Tempel genannt, den Vergil im dritten Buch der *Georgica* dem vergöttlichten Caesar (sc. Kaiser Augustus) zu bauen gelobt.

In die gleiche Richtung, nämlich in den Bereich des Sakralen, weisen schließlich auch die Ausdrucksformen der Allegorie bzw. des Emblems, die das Skulpturenprogramm über weite Strecken beherrschen. Ihre indirekte, verschleiernde Darstellungsweise soll Ehrfurcht vor dem Gegenstand erwecken und zugleich verhindern, daß er durch Unbefugte profanisiert und somit entwürdigt wird. Daher bieten sie sich für Themen höchsten Ranges, für alles, was als heilig gilt, in besonderer Weise an. Sie fungieren gewissermaßen als eine Art ›Geheimsprache‹, deren tiefere Bedeutung nur Eingeweihten, d.h. den entsprechend vorgebildeten Gesellschaftskreisen verständlich ist.[572]

Wenn also verschiedene Merkmale, durch die sich die SOVEREIGN OF THE SEAS vor anderen Schiffen ihrer Zeit auszeichnet, einem *Decorum* zuzuordnen sind, das Erhabenheit und eine Ehrfurcht gebietende sakrale Aura vermittelt, dann wirft dies die Frage nach der Rolle des Monarchen im Weltbild der damaligen Gesellschaft auf, denn dessen *Honor* und *Utilitas* sollen ja zum Ausdruck gebracht werden.

570 Vgl. Mildner-Flesch 1983, Mühlmann 1981, Horn-Oncken 1967, Forssman 1956.

571 Auf eben diesen Topos spielt offenbar Thomas Heywood an, wenn er in der *True Description* – unmittelbar vor der zentralen Lobeshymne auf das Schiff – von seinen eigenen Affekten sagt: »at my first view of her bulke onely, being yet unperfected, it compelled me to breake out suddenly into this Epigrammatical rapture which followeth.« (Heywood 1637, 26).

572 Vgl. dazu Thomas Cary's Epigramm (S. 165, Anm. 563). Diese verschlüsselte ›Sprache‹ weiteren Kreisen nahezubringen und damit letztlich die Größe der königlichen Majestät zu veranschaulichen, unternimmt Thomas Heywood mit seiner *True Description*. Am Anfang der eigentlichen Schiffsbeschreibung bekennt er: »it is necessary that I make some satisfaction to the world concerning those Decorements which *beautifie* and *adorne her*, and to render a faire account of mine owne invention and fancy concerning the *carving worke*, the *figures*, and *Mottoes* upon them, which some perhaps have too liberally taxed: Thus therefore to any who have formerly either doubted of their property, or are at this present desirous to understand their imagined obscurity, I thus freely deliver my selfe.« (Heywood 1637, 29).

VON DER IDEOLOGIE ABSOLUTISTISCHEN KÖNIGTUMS

In unserer heutigen Zeit ist es schwer nachvollziehbar, welche Bedeutung man damals, als sich der Absolutismus in Großbritannien mehr und mehr zu behaupten begann[573], dem König als souveränem Monarchen beimaß. Wir neigen dazu, den Herrscher als *Menschen* zu betrachten, ihn nach seinen Vorzügen und seinen Schwächen zu beurteilen; wir sehen in ihm auch den Staatsmann, der innen- und außenpolitisch um die Behauptung bzw. den Ausbau seiner Machtposition kämpft. Doch solche Aspekte tragen wenig zu der hier interessierenden Frage bei, verbauen sogar eher den Blick auf die weltanschaulichen Grundvorstellungen absolutistischen Königtums. Solange wir von unserer heutigen, rational und merkantil geprägten Denkweise her den goldblitzenden Pomp und Prunk jener Zeit als maßlose Übertreibung ansehen, solange wir geneigt sind, barocke Panegyrik als raffinierte Schmeichelei oder plumpe Speichelleckerei und die königliche Prachtentfaltung als geradezu lächerliche Großmannssucht bzw. als Verschwendung der Staatsfinanzen abzutun, solange wird uns auch tiefere Einsicht in die Bedeutung der Skulpturen der SOVEREIGN OF THE SEAS verwehrt bleiben.[574]

Entscheidend für das rechte Verständnis sind vielmehr jene *Vorstellungen* und *Meinungen*, die *damals* bei Hofe über das Wesen der Monarchie im allgemeinen und über die Eigenschaften des Souveräns im besonderen verbreitet waren. Gefragt ist danach, wie Charles I sich selbst als Monarch verstand, welches Bild er in den verschiedenen, ihm zu Gebote stehenden Medien von sich verbreiten ließ.

Persönliche Äußerungen des Königs zu diesem Thema sind leider nicht bekannt. Doch gibt es eine Vielzahl von Quellen, die mehr oder weniger konkret darüber Auskunft geben.[575] In erster Linie handelt es sich um panegyrische Kunstwerke, welche im Auftrag des Potentaten entstanden, sowie um Berichte über entsprechend inszenierte Ereignisse, bei denen der Herrscher selbst auftrat.

Eine außerordentlich bedeutsame Stellung nehmen in diesem Rahmen die höfischen Maskenspiele (*Royal Masques*) ein. Diese dramatischen, als Vorläufer der Oper mit Gesang und Tanz überaus prunkvoll inszenierten Bühnenstücke ließ Charles I zwischen 1631 und 1640 ziemlich regelmäßig zur Weihnachtszeit und zur Fastnacht in erlesenem Kreise aufführen, wobei abwechselnd er selbst und seine Gemahlin Henrietta Maria die Hauptrolle übernahmen.[576]

Reiches Material liefern außerdem Berichte über Festlichkeiten anläßlich offizieller Besuche des Monarchen – so zum Beispiel eine detaillierte Beschreibung der triumphalen Festspiele, die 1633 in Edinburgh veranstaltet wurden.[577] Weiterhin gehören zahlreiche panegyrische Gedichte der Hofpoeten[578], allegorische Gemälde, die sich auf den König beziehen[579], und schließlich auch schriftliche Äußerungen hochrangiger loyaler Untertanen[580] in diese Quellengruppe.

Zusammengenommen vermitteln die Zeugnisse ein bunt schillerndes, in seiner Vielfalt beinahe verwirrendes Bild von Charles I. Was sich allerdings deutlich abzeichnet, ist die Vorstellung, der König sei eine Art übermenschliches Wesen, das alle nur denkbaren Vorzüge und Tugenden in höchstem Maße in sich vereint. So bizarr diese Ansicht heute erscheint, so ernsthaft wurde sie damals von vielen Menschen vertreten. Sie erwuchs aus der Doktrin vom gottgleichen Rang des Monarchen, einer Lehre, die an sich schon seit dem Mittelalter

573 Ansätze zur absolutistischen Regierung zeigte bereits König James I, der 1603 den englischen Thron bestieg. Doch erst mit der Auflösung des Parlaments durch Charles I im Jahre 1629 zeichneten sich die Bestrebungen, alle Staatsgewalt in einer Hand zu konzentrieren, deutlicher ab.

574 Eine solche Auffassung stände übrigens auch im Widerspruch zu den oben erläuterten Prinzipien von der Angemessenheit der Mittel.

575 Die meisten findet man zusammengestellt bei Strong 1970, 89-94, an dessen Ausführungen sich dieses Kapitel weitgehend orientiert.

576 Die Texte stammen vorwiegend von den Dramatikern Ben Jonson, Aurelian Townshend, James Shirley, Thomas Carew und Sir William D'avenant. Sie wurden jeweils veröffentlicht (s. Quellenverzeichnis). Die Inszenierung und Ausstattung besorgte in allen Fällen Inigo Jones (ausführlich dazu Orgel 1973 und Harris 1973). – Auch schon unter James I und in den ersten Regierungsjahren von König Charles wurden Maskenspiele aufgeführt, doch geschah das seltener, nicht so regelmäßig und ohne Mitwirkung der Königin. Zur allgemeinen Entwicklung des Genres s. Strong 1984.

577 Der Titel der anonymen Schrift lautet: »THE / ENTERTAINMENT / OF THE HIGH AND / MIGHTY MONARCH / CHARLES / KING of *Great Britaine*, / *France*, and *Ireland*, / Into his auncient and royall City of / EDINBURGH, the fifteenth / of *Iune*, 1633. / – Printed at EDINBURGH by *Iohn Wreittsun*. 1633«.

578 Vor allem die Werke von Abraham Cowler, Sir William D'avenant, Sir John Denham und Edmund Waller sind ergiebig. Deren Auswertung zusammenfassend bei Nevo 1963.

579 Als Beispiele seien genannt: Gerard van Honthorst: *Die Künste und Wissenschaften, angeführt von Merkur, bezeigen Apoll und Diana ihre Ehrerbietung* (Hampton Court); Peter Paul Rubens: *Themselandschaft mit St. Georg und dem Drachen* (Buckingham Palace); Simon Vouet: *Die Vereinigung von Rose und Lilie* (Deckengemälde in Oatlands, dem Palast der Königin, – nicht erhalten, aber durch Kupferstich überliefert). Vgl. im übrigen Millar 1972 sowie Crelly 1962.

580 Dazu zählen unter anderem die royalistischen *Epistolae Ho-Elianae* von James Howell und die Predigten von Bischof Lancelot Andrewes.

bestand[581] und die Charles' Vater, König James I, zum Grundsatz seiner Staatsphilosophie erhoben hatte.[582]

Wenn auch Charles selbst – soweit bekannt – zu dieser Doktrin niemals ausdrücklich Stellung nahm, so steht doch außer Zweifel, daß er bereits in jungen Jahren von ihr geprägt wurde. König James hatte nämlich zur Erziehung seines Sohnes ein eigenes Buch mit dem Titel ΒΑΣΙΛΙΚΟΝ ΔΩΡΟΝ (*Basilikon Dôron,* deutsch: Königliches Geschenk) verfaßt, welches den Kronprinzen in der Art eines Fürstenspiegels auf das Herrscheramt vorbereiten sollte.[583] Gleich zu Beginn des einleitenden Sonetts heißt es darin:

> God giues not Kings the stile of *Gods* in vaine,
> For on his Throne his Scepter doe they swey:
> And as their subiects ought them to obey,
> So Kings should feare and serue their God againe ...[584]

Und einige Seiten weiter:

> Therefore (my Sonne) first of all things, learne to know and loue that God, whom-to ye haue a double obligation; first, for that he made you a man; and next, for that he made you a little GOD to sit on his Throne, & rule ouer other men.[585]

Die hinter solchen Worten stehende Auffassung vom Wesen absolutistischer Monarchie übte fraglos großen Einfluß auf das Herrscherbild der carolinischen Epoche aus. Da sie im weiteren Sinne den geistigen Boden bildet, aus dem auch das Skulpturenprogramm der SOVEREIGN OF THE SEAS erwuchs, soll etwas ausführlicher darauf eingegangen werden.[586]

Der Grundgedanke besteht darin, daß alle Macht auf Erden letztlich von Gott ausgeht und somit der Souverän in seiner Machtfülle als Emanation Gottes schlechthin verstanden werden muß. Er selbst sah sich so und wurde – ungeachtet seiner tatsächlichen, naturgegebenen Eigenschaften – auch von seinen Zeitgenossen als solcher angesehen. Niemals erscheint er *propria persona* (als Person an sich), sondern stets als Werkzeug des Herrn. Alles, was er ist und was er tut, ist ihm durch Gottes Gnade ›infundiert‹.[587] Überhaupt regieren Könige, wie Bischof Andrewes predigte, allein durch sein Wort, durch seine Tat, »given by Him, sent by Him, placed in their throne by Him, vested with their robes by Him, girt with their swords by Him, anointed by Him, crowned by Him«.[588]

Diese Lehre vom Gottesgnadentum war in ihren wesentlichen Zügen bereits im Mittelalter verbreitet[589],

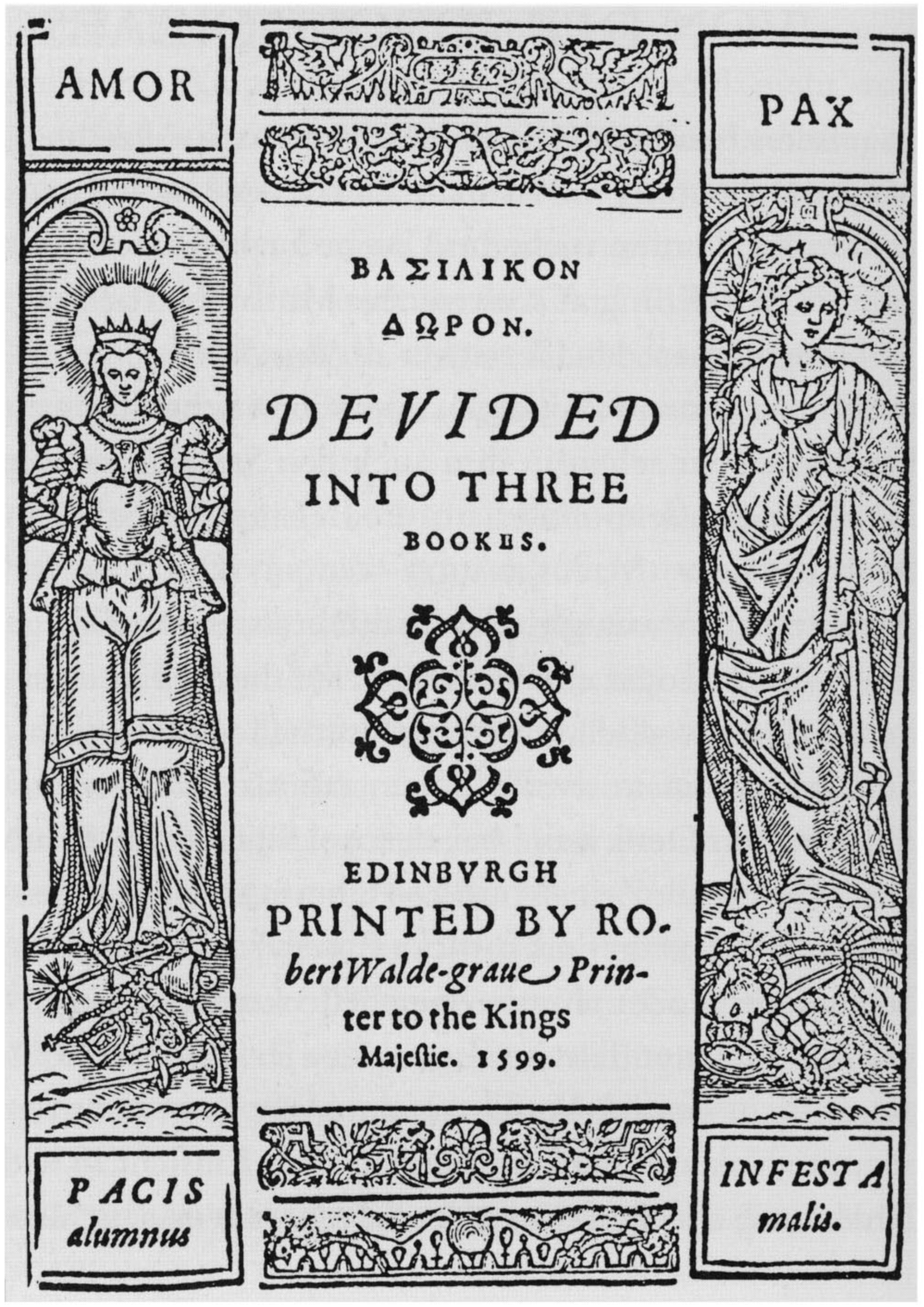


Abb. 138 Titelblatt zum *Basilikon Dôron* von König James VI von Schottland (später James I von Großbritannien), Edinburgh 1599. (Foto: USBK)

581 Dazu Kantorowicz 1957.

582 Vgl. die politischen Schriften des Potentaten (James I. 1616). Näheres dazu in den folgenden Abschnitten.

583 Das Buch war zwar ursprünglich (1599) für den älteren Sohn, Prinz Henry, entstanden; doch nach dessen vorzeitigem Tod im Jahre 1612 nahm Charles die Stelle des Thronfolgers ein und wurde so zum eigentlichen Adressaten. James bekräftigte sein Anliegen daraufhin noch einmal, indem er das *Basilikon Doron* 1616 zusammen mit zahlreichen anderen politischen Schriften aus seiner Feder unter dem Titel *The Workes of* [...] *James* [...] *Kinge of Great Brittaine* [...] erneut herausgeben ließ und es Prinz Charles mit dem ausdrücklichen Hinweis widmete, daß es ihm »as a patterne« bei seiner zukünftigen Regierung dienen solle. (vgl. Abb. 139).

584 James I. 1616, 137. Die erste Zeile des Sonetts spielt auf Psalm 82, 6 an: »Götter seid ihr geheißen / und Söhne des Höchsten ihr alle.«

585 James I. 1616, 148.

586 Die folgenden Ausführungen im wesentlichen nach Borch 1934, Welsby 1955 und Watter 1957.

587 So schon Aegidius Romanus im 13. Jahrhundert (vgl. Watter 1957, 223).

588 Aus dem Sermon über das Bibelwort »Durch mich regieren die Könige« (Sprüche 8, 15), gehalten am 05. 11. 1623 (Sermons IV, 277 ff.), hier zitiert nach Welsby 1955, 402.

589 Vgl. z.B. Aegidius Romanus : *De regimine principum*, sowie Dante Alighieri: *De monarchia*, (dazu Watter 1957, 220-223); ferner Borch 1934. Zur frühen Verwendung des Königstitels »*Dei gratia*« in England s. Birch 1879, 2-3.

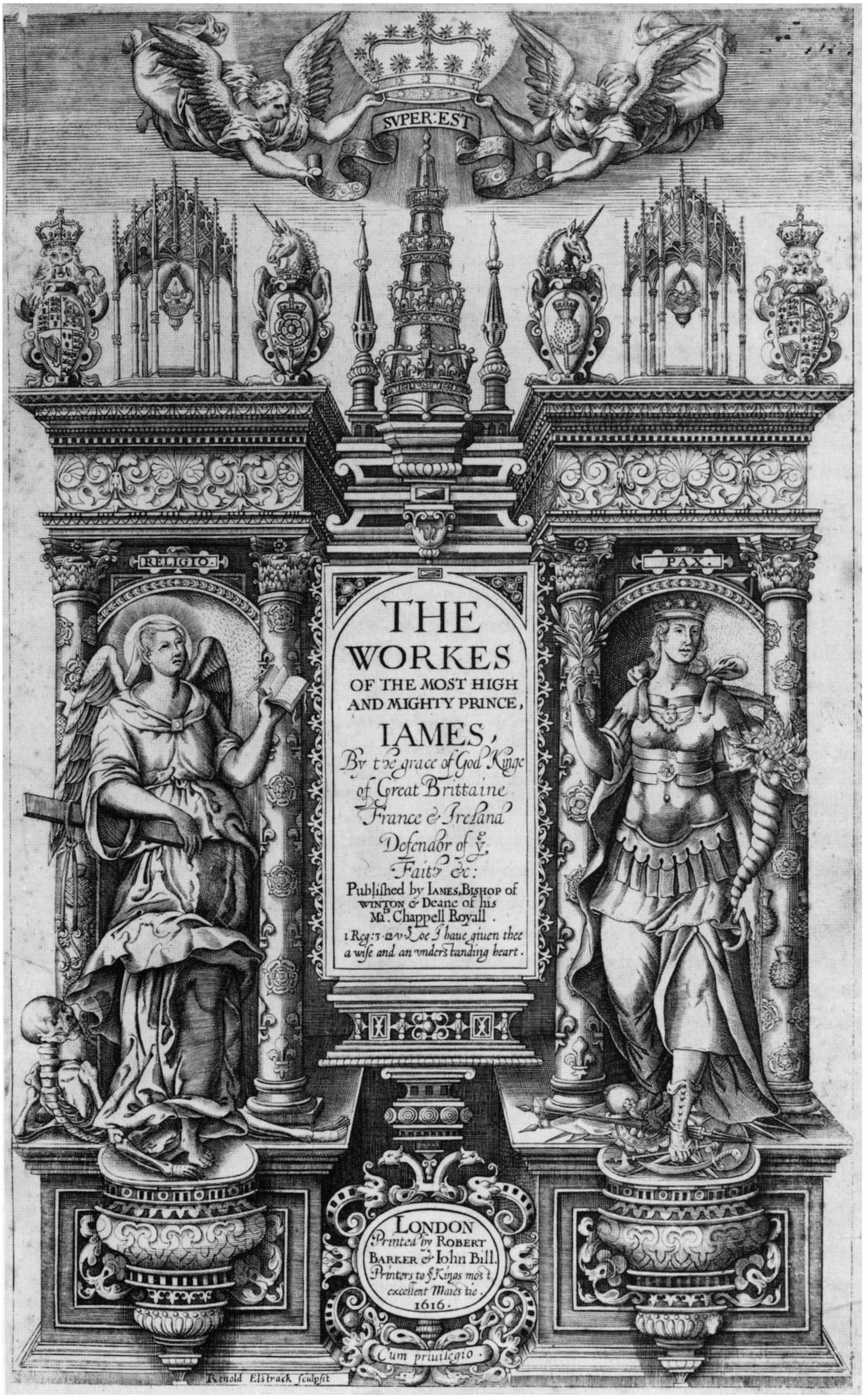


Abb. 139 Titelblatt zu der 1616 erschienenen Gesamtausgabe der Werke von König James I. Die Schrift war Kronprinz Charles gewidmet, um ihm die darin vertretenen Grundsätze *»as a patterne«* für seine zukünftige Regierung zu geben. (Shelfmark C.70.h.2, by Permission of the British Library)

doch setzte der Gnadenstand des Potentaten damals die päpstliche Herrscherweihe voraus, so daß die Macht des Fürsten in gewissem Grade von der Kirche abhängig und zugleich in den Rahmen einer universalen, gottgelenkten Weltordnung eingebunden blieb. Erst nachdem die anglikanische Staatskirche sich von Rom losgesagt und den englischen Monarchen als ihr Oberhaupt anerkannt hatte (1531), ihm somit neben der weltlichen auch die geistliche Regierungsgewalt zubilligte, konnte auf den Britischen Inseln die Gnadenlehre mit dem Grundsatz der Erblegitimität verbunden und als Doktrin vom *Divine Right of Kings* zum dynastisch-religiösen Legitimitätsprinzip absolutistischer Herrschaft erhoben werden.[590]

Der entscheidende Schritt dieser Lehre besteht in der Verschmelzung von Gottesgnadentum und Erbcharisma. Das heißt, daß die Legitimation des Herrschers ihm nicht von außen zukommt, sondern bereits von Geburt an innewohnt. Allein aufgrund seiner Zugehörigkeit zu einem Geschlecht, das Gott auserwählt hat, ist er zur Herrschaft berufen. Denn durch die Qualität und Kontinuität seines Blutes hat er teil an der fortwirkenden Göttlichkeit, die vom Ursprung seines Stammes ausgeht[591] und ihm außergewöhnliche Kraft sowie besondere Glückhaftigkeit verleiht.[592]

Die gottgegebene Prädestination des Monarchen verbietet es folglich, daß seine Herrschaft von Menschen angezweifelt wird. Sie bedarf weder der Zustimmung des Volkes noch der des Papstes, denn auch der Papst ist ein Mensch.[593] Sogar der König selbst kann sich seiner Berufung nicht entziehen; er kann sein Amt niemals verwirken, selbst wenn er sich als Tyrann erweisen sollte. Die notwendige Loyalität ihm gegenüber gründet sich demgemäß auch keineswegs auf seine menschlichen Eigenschaften oder die Art und Weise seiner Regierung, sondern allein auf die Tatsache, daß er *Christus Domini* (d.h. der Gesalbte des Herrn) ist.[594] Kraft solcher Gnade können die Entscheidungen und Taten des Souveräns keine Willkür sein, sie sind vielmehr Ausdruck göttlichen Willens:

> *The possession of the crowne purgeth all defects, and maketh good the actes of him that is in authoritie, although he wanteth both capacitie and right,*

schrieb der Historiograph Sir John Hayward 1603 anläßlich der Thronbesteigung James' I.[595] Besondere Ausprägung erfuhr die Lehre seit der Wende zum 17. Jahrhundert als Reaktion auf die antianglikanischen Theorien der Papisten bzw. Puritaner, welche zunehmend politische und religiöse Unruhen heraufbeschworen und die königliche Autorität zu untergraben drohten.[596] James I verfocht die Doktrin vom *Divine Right of Kings* denn auch mit aller Konsequenz, um seine Untertanen zu bedingungsloser Loyalität zu erziehen und Andersdenkende rigoros auszuschalten. In seinen politischen Schriften kommt das wiederholt zum Ausdruck. Für ihn waren Monarchen »*the breathing Images of God vpon earth*« und »*the Maiestie of GOD* [is] *in their person and Royall Maiestie*«.[597] Besonders eindrucksvoll erläuterte er seine Auffassung in einer Rede, die er am 21. März 1609/1610 vor beiden Häusern des Parlaments in Whitehall hielt. Dort heißt es:

> The State of MONARCHIE is the supremest thing vpon earth: For Kings are not onely GODS Lieutenants vpon earth, and sit vpon GODS throne, but euen by GOD himselfe they are called Gods. There bee three principall similitudes that illustrates the state of MONARCHIE: One taken out of the word of GOD; and the two other out of the grounds of Policie and Philosophie. In the Scriptures Kings are called Gods, and so their power after a certaine relation compared to the Diuine power. Kings are also compared to Fathers of families: for a King is trewly *Parens patriæ*, the politique father of his people. And lastly, Kings are compared to the head of this Microcosme of the body of man.[598]

590 Borch 1934, 139.145.146.

591 Ein bezeichnendes Licht auf diese Zusammenhänge wirft der Umstand, daß James I einigen Wert auf die lückenlose Rekonstruktion der Genealogie des britischen Königshauses legte. Er ließ sie bis hin zum legendären Stammvater Brutus, dem Enkel des trojanischen Helden Aeneas (und zugleich mythischen Ahnherrn der Römer) verfolgen, der wiederum – wie Homer und Vergil berichten – ein Sohn der Göttin Venus (bzw. Aphrodite) war. Als im Jahre 1610 der Genealoge Thomas Lyte nach mehrjähriger Arbeit den vollständigen Stammbaum vorlegen konnte, erhielt er vom König dessen in Gold gefaßtes und mit Diamanten besetztes Miniaturporträt, das sog. »Lyte-Juwel«, als Dankesgeschenk (vgl. DNB, s.v. Lyte).

592 Nach Borch 1934, 139-140.

593 So Andrewes in Sermons IV, 51.53.79 (nach Welsby 1955, 405).

594 Ebd. (Sermons IV, 56-59).

595 Hayward 1603, fol. K iii^{v}.

596 Welsby 1955, 400-401. Abgesehen von dem Anspruch des Papstes, die christlichen Untertanen eines vom Glauben ›abgefallenen‹ Fürsten von ihrer Loyalitätspflicht entbinden zu können, mußten die gegenreformatorische Mission der Jesuiten, das 1599 erschienene Werk *De rege et regis institutione* von Juan Mariana und nicht zuletzt die Pulververschwörung der Katholiken (1605) alarmierende Signale für den Monarchen sein.

597 Aus der Rede *A Remonstrance for the Right of Kings, and the Independence of their Crownes; Against an Oration of the most Illustrious Cardinall of Perron...* vom 15. Januar 1615/1616; James I. 1616, 464.

598 James I. 1616, 529.



Abb. 140 König James I von Großbritannien; Ölgemälde von Daniel Mytens, 1621. (By Courtesy of the National Portrait Gallery, London)

Es folgt eine ausführliche Erörterung der drei Metaphern, die darauf hinausläuft, daß der Souverän absolute Macht besitzt, über Reichtum und Armut, Recht und Unrecht sowie Leben und Tod seiner Untertanen zu entscheiden. Das aber sollte stets im Sinne Gottes und zum Heil des ganzen Volkes – »*ad aedificationem, non ad destructionem*« – geschehen.[599]

Die Pflichten, die sich aus derart überragender Stellung für den Herrscher ergeben, behandelt das *Basilikon Doron*, nach dem Charles I erzogen wurde. Seinen Inhalt faßte Bischof Andrewes im *Patterne of Catechisticall Doctrine* zusammen. Danach muß der Monarch vor allem erkennen, daß seine Macht von Gott kommt, und daher so regieren, wie Gott es tun würde. Er ist dazu berufen, sein Volk vor äußeren Feinden zu schützen und interne Zwistigkeiten zu schlichten. Der Regent wird deshalb bei seiner Herrschaft aufrichtig sein; Irrglaube wird ihm mißfallen. Er wird sich weder unbilligen Vergnügungen hingeben, noch Streit suchen, und auf diese Weise wird er den Untertanen als Vorbild dienen.[600]

Behält man im Sinn, daß König Charles von solcher Lehre geprägt war, dann begreift man auch die Art und Weise, in der er sich glorifizieren ließ, – dann offenbart sich angesichts der realen politischen Probleme auch die tragische Zwangsläufigkeit, mit der er letzten Endes scheitern mußte. Sein gottgleiches Wesen konnte ja nur dadurch veranschaulicht werden, daß man ihm außerordentliche, geradezu übermenschliche Fähigkeiten zuschrieb.

Vor allem die panegyrischen Kunstwerke, die Maskenspiele und allegorischen Gemälde führen das explizit vor Augen. Ob er in *Britannia triumphans* als »*Britannocles, the Glory of the Western World*« oder in *Salmacida Spolia* als »*the wise Philogenes*«, der Heilbringer seines Volkes auftritt[601], ob er sich von Honthorst als Phoebus Apollo oder von Rubens als Sankt Georg malen läßt, der den Drachen tötet und die Königstochter rettet, stets erscheint er als strahlender Held und idealer Herrscher. Die dabei verwendeten Topoi gehen großenteils auf die Tradition mittelalterlicher bzw. frühneuzeitlicher Fürstenspiegel zurück. Klassische Tugenden wie Gerechtigkeit, Gottesfurcht, Klugheit, Tapferkeit und Selbstbeherrschung kennzeichnen den heldenhaften Regenten, dessen Herrschaft Frieden und Wohlstand garantiert, so daß sein Ruhm bis in alle Ewigkeit fortdauern wird.

Doch im Gegensatz zu den Fürsten der Renaissancezeit, welche berühmten *Exempla Virtutis* wie dem »pius Aeneas« oder dem »fortis Achilles« im Sinne erstrebenswerter Vorbilder nachzueifern suchten, zeichnet sich der absolute Monarch dadurch aus, daß er all diese Eigenschaften bereits in höchstem Maße besitzt! Aufgrund seines gottgleichen Wesens *ist* er die personifizierte Tapferkeit, die Verkörperung der Gottesfurcht, der Weisheit, des Mutes etc. jeweils selbst.[602] Und somit konnte Jean Louis Guez de Balzac 1631 in seinem Buch *Le Prince* schreiben:

599 Ebd., 307-309.

600 So in: *A Patterne of Catechisticall Doctrine* (1630 anonym veröffentlicht), 315-320. (nach Welsby 1955, 403).

601 Diese Masques wurden 1638 bzw. 1640 aufgeführt; beide stammen aus der Feder von Sir William D'avenant.

602 So in *Salmacida Spolia* (D'avenant II, 308. 322-323); vgl. auch Strong 1970, 91.

> Es ist nicht mehr nötig, das Ideal des Fürsten in der Cyropädie[603] zu suchen, oder nach Rom zu gehen, um die Standbilder von Konsuln und Kaisern zu bewundern, oder die Toten zum Nachteil der Lebenden zu loben. Es gibt keinen einzigen Alten unter diesem ganzen Volk aus Stein und Bronze, der unserem Helden gleichkommt. Wir besitzen, wonach sich unsere Vorväter sehnten, und wir können uns an nichts entsinnen, das dem an Wert entspräche, was wir mit eigenen Augen sehen.[604]

Obgleich sich diese Zeilen auf den französischen König Louis XIII beziehen, stimmen sie inhaltlich mit den englischen Panegyriken überein.[605] Die unvergleichliche Größe der königlichen Majestät manifestiert sich hier wie dort in Gestalt des idealen Helden, dessen Göttlichkeit im Übermaß seiner Tugenden zum Ausdruck kommt.

Daß auch diese Art der Herrscherverherrlichung auf einen altehrwürdigen Topos zurückgreift, sich also tradierter Ausdrucksformen bedient, macht eine Erklärung von Inigo Jones zum Maskenspiel *Tempe Restor'd* deutlich, wo es heißt:

> In Heiroicke vertue is figured the Kings Maiestie, who therein transcends as farre common men, as they are aboue *Beasts*, he truly being the prototipe to all the Kingdomes vnder his Monarchie, of Religion, Iustice, and all the *Vertues* ioyned together.[606]

Was dem Souverän hier an konkreten Eigenschaften zugeschrieben wird, entspricht recht genau dem Heldenideal der Renaissance, wie es an klassischer Stelle, im siebten Buch der Nikomachischen Ethik, definiert ist.[607] So übertrumpft der absolutistische Monarch alle bisherigen Potentaten, einschließlich derer des Altertums, indem er ihre unerreichten Ideale in seiner Person erstmalig wirklich und gegenwärtig werden läßt.[608]

Ein auf diese Weise konsequent propagiertes Herrscherbild mußte in einer Zeit zunehmender innenpolitischer Probleme den König für seine loyalen Untertanen mehr und mehr zum Hoffnungsträger werden lassen. Je schärfer sich der Konflikt zwischen Krone und Parlament zuspitzte, je offensichtlicher die Spaltung des Volkes und damit der Bürgerkrieg drohte, desto höher stieg bei den Royalisten die Erwartung, daß der Souverän letztlich alles zum Guten wenden würde, desto stärker wuchs zugleich auch die Bereitschaft, ihn zu deifizieren.[609]

Charles seinerseits förderte solche Erwartungshaltung, indem er sich von den einschlägigen Medien als Heilbringer und Friedensfürst feiern ließ, der es versteht, die irdischen Gegensätze zu göttlicher Harmonie zu vereinen.[610] Seit seiner Hochzeit mit Henrietta Maria (1625), einem Ereignis, das den Friedensschluß mit Frankreich anbahnte und von den Dichtern als Vereinigung von Rose und Lilie besungen wurde[611], hatte er dieses ›Image‹ sorgfältig zu pflegen gewußt. Mit Bezug auf den alten, in der Renaissance so beliebten Lehrsatz »*Harmonia ex discordia concors*« pries man ihn als einen Fürsten, der einander widerstrebende Eigenschaften, wie Stärke und Schönheit, Tapferkeit und Klugheit, Strenge und Sanftmut etc. in seiner Person vereine und zum Ausgleich bringe und auf diese Weise zum Quell jeglicher Harmonie werde.[612]

Solche Fähigkeit, gepaart mit der Abundanz seiner Tugend und der Gnade Gottes, die sein ganzes Denken und Handeln durchdringt, machte den König zum Garanten für Wohlstand, Frieden und Gerechtigkeit. Deshalb werde – so verkündeten die Poeten – unter sei-

603 Gemeint ist der von Xenophon verfaßte antike Fürstenspiegel, der das Thema am Beispiel des persischen Königs Cyrus II (559-529 v.Chr.) abhandelt.

604 Im Original lautet die Passage: »*Il ne faut plus chercher l'Idée du Prince dans l'Institution de Cyrus; Il ne faut plus aller admirer à Rome les Statuës des Consuls & des Empereurs, ny loüer les morts au prejudice de ceux qui viuent. Il n'y a point d'Antique en tout ce Peuple de pierre & de bronze, qui represente vn Heros pareil au nostre. Nous possedons ce que nos Peres ont souhaitté, & ne sçaurions nous souuenir de rien qui vaille ce que nous voyons.*« (zitiert nach der zweiten Auflage: Balzac 1634, 515-516; Übers.Verf.).

605 Das trifft großenteils auch auf das übrige Werk zu und ist angesichts der prinzipiellen Kongruenz der damaligen Herrscherideologien Großbritanniens und Frankreichs (wie auch anderer europäischer Staaten) durchaus verständlich. Außerdem hat wohl die enge Verwandtschaft zwischen den beiden Königshäusern – Henrietta Maria war die Schwester von Louis XIII – einiges zur Ähnlichkeit der jeweiligen Panegyriken beigetragen.

606 Im Anhang zu *Tempe Restor'd*, 1632 (Townshend, 99).

607 Nach Strong 1970, 92. Bei Aristoteles lautet die betreffende Passage: »Das Gegenteil der tierischen Roheit würde am passendsten eine übermenschliche, gewissermaßen heroische und göttliche Tugend heißen können, wie schon Homer den Priamos von Hektor wegen seiner hohen Vortrefflichkeit sagen läßt: »- schien er doch nimmer / Wie einem sterblichen Mann, nein, wie einem Gotte entsprossen.« [Homer, Ilias XXIV, 258]. Wenn daher, wie man sagt, aus Menschen durch ein Übermaß der Tugend Götter werden, so wäre offenbar der der tierischen Roheit entgegengesetzte Habitus gleichsam von solcher Art.« (Aristoteles, Eth. Nikom. VII, i, 19-25, Übersetzung Eugen Rolfes). Vgl. dazu auch Steadman 1959, 88-89.

608 Zur Rezeptionsgeschichte dieses panegyrischen Topos vgl. Curtius 1969, 171-175. Bezeichnenderweise benutzt Thomas Heywood in seiner *True Description* das gleiche Stilmittel, wenn er die SOVEREIGN OF THE SEAS als *non plus ultra* der gesamten bisherigen Schiffbaugeschichte gegenüberstellt. Vgl. oben S. 61.

609 Dazu Nevo 1963, 24-25.

610 So in den zwischen 1632 und 1640 aufgeführten Maskenspielen, wie auch in der panegyrischen Lyrik der Zeit. Dazu Nevo 1963, 30-34.

611 z.B. James Howell im *Poem-Royal* (Howell, 10); vgl. oben S. 94.

612 Ein anschauliches Beispiel bietet Sir John Denhams Gedicht *Coopers Hill* (Denham 1642, 125-127). Die damals allgemeine Verbreitung der Lehre, daß Harmonie aus der Vereinigung von Gegensätzen entstehe, kann angesichts der Pflege neoplatonischen Gedankenguts am Stuarthof nicht überraschen. Zur weiteren Rezeptionsgeschichte s. Wind 1981, 103-105. 250-269 et passim.

ner Herrschaft ein neues Goldenes Zeitalter anbrechen. Wie einst die *Pax augusta* in römischer Zeit, werde eine *Pax britannica* das Vereinigte Königreich erfüllen; und selbst die Meere würden dank seiner starken Flotte nun endlich friedliche und sichere Gewässer werden.[613]

Die Aufgabe der panegyrischen Künste bestand vor allem darin, solche Botschaften überzeugend zu vermitteln. Mit Hilfe der Rhetorik, wie sie oben angesprochen wurde, führten sie die Macht und Herrlichkeit des Souveräns in einem fortwährenden triumphalen ›Spektakel‹ aus Malerei, Dichtung, Skulptur, Musik, Architektur, Tanz und Theaterspiel der Welt sinnfällig vor Augen. Sie verkündeten den Ruhm des Monarchen ohne Unterlaß, um seinen Namen unsterblich zu machen – wie beispielsweise im Finale des Maskenspiels *Chloridia* (1631), wo die Personifikationen der Künste und Wissenschaften als Begleiterinnen der Fama vor Charles I bekannten:

Poesy: We sustain thee, learnèd Poesy,
History: And I, her sister, severe History,
Architecture: With Architecture, who will raise thee high,
Sculpture: And Sculpture, that can keep thee from to die;
Chorus: All help to lift thee to eternity.[614]

Der Sinn dieses eindrucksvollen multimedialen ›Concerto‹, als dessen Teil auch die SOVEREIGN OF THE SEAS mit ihren Skulpturen verstanden werden muß, erschöpfte sich jedoch keineswegs in der Glorifizierung des Herrschers. Die ganze Pracht wurde zugleich als eine Möglichkeit der erzieherischen Einflußnahme angesehen, da die überwältigende Tugendfülle des Königs auf die Untertanen vorbildhaft wirke, sie zwangsläufig zur Nachahmung anrege und somit zur allgemeinen Verbreitung moralischen Verhaltens und zur Festigung von Disziplin und Ordnung im Königreich beitrage. Charles' Vater betrachtete diesen Effekt sogar als den eigentlichen Zweck herrscherlicher Prachtentfaltung, wie er im *Basilikon Doron* seinem Sohn zu verstehen gab:

> Remember then, that this glistering worldly glorie of Kings, is giuen them by God, to teach them to preasse so to glister and shine before their people, in all workes of sanctification and righteousnesse, that their persons as bright lampes of godlinesse and vertue, may, going in and out before their people, giue light to all their steps.[615]

Und ganz in diesem Sinne schrieb Sir William D'avenant:

> From the Monarch's vertue *Subjects* take,
> Th'ingredient which does publick vertue make.
> At his bright beam they all their Tapers light,
> And by his Diall set their motion right.[616]

Solch vorbildhafte, geradezu heilspendende Ausstrahlung des Monarchen fügt sich glänzend in das Mosaik des propagierten Herrscherbildes ein. Wo immer der König in Erscheinung tritt, sei es *in persona* oder *in effigie*, bei Maskenspielen, Triumphzügen, auf Gemälden, in Bildwerken oder in der Poesie, stets spielt der Gesichtspunkt der ethisch-moralischen Prägewirkung auf den Untertan eine Rolle.[617] So merkwürdig diese Auffassung heute anmutet, so verbreitet scheint sie seinerzeit gewesen zu sein. Selbst der gelehrte Staatsphilosoph Thomas Hobbes konstatierte:

> There is in Princes, and men of conspicious power (anciently called *Heroes*) a lustre and influence upon the rest of men, resembling that of the Heavens ...[618]

Derartige Ansichten über die Wirkungskraft des Monarchen und den damit verknüpften Zweck königlicher Prachtentfaltung müssen in Betracht gezogen werden, wenn man den Skulpturenschmuck der SOVEREIGN OF THE SEAS nach dem Verständnis der damaligen Zeit deuten will. Im Verein mit der gottgleichen Stellung des Souveräns, seiner heldenhaften Tugend und der himmlischen Harmonie, die der besonderen Qualität seiner Persönlichkeit entspringt, bestimmen sie den Tenor des Programms. Sie fordern den unerhörten Aufwand an vergoldeten Schnitzereien, das spezifische *Decorum*, welches Erhabenheit und eine ehrfurchtgebietende, sakrale Aura vermittelt, als eine dem übermenschlichen Wesen des Potentaten angemessene äußere Form. In gleicher Weise ist auch die Kernaussage des Skulpturenprogramms durch die genannten Wesenszüge vorgezeichnet: Der König erscheint als siegreicher Monarch nicht nur zu Lande, sondern auch auf den Meeren. Seine Herrschaft auf der Basis uralten gottgegebenen Rechts steht in Har-

613 So in den Maskenspielen *Triumph of Peace* (1634) von James Shirley und *Britannia Triumphans* (1638) von Sir William D'avenant.
614 Jonson, 471.
615 James I. 1616, 149. Dort mit der Marginalie: *The new glorie of Kings.*
616 Aus dem Gedicht *Upon His Sacred Majesty's Most Happy Return* (1660, bezogen auf die Restauration Charles' II); zitiert nach Nevo 1963, 145.
617 Nach Strong 1970, 94.
618 Aus Hobbes' Antwort auf D'avenants Vorwort zu *Gondibert*. Abgedruckt bei D'avenant 1650, 45.

monie mit der Weltordnung und garantiert allgemeinen Frieden und Wohlstand.

Dies alles sind wichtige, für die Interpretation unerläßliche Aspekte. Sie geben jedoch keine Auskunft über die konkreten historischen Umstände, die zum Bau des Schiffes führten. Da daraus allerdings wesentliche, für eine angemessene Deutung der Skulpturen ebenfalls unverzichtbare Informationen zu gewinnen sind, soll im Folgenden der politische Hintergrund des Geschehens näher beleuchtet werden.

DER POLITISCHE HINTERGRUND
(THE SOVEREIGNTY OF THE SEAS)

Der hauptsächliche Zweck eines so großen Schiffes wie der SOVEREIGN OF THE SEAS bestand fraglos in der Repräsentation königlicher Macht und Herrlichkeit. Doch die Idee, dieses Fahrzeug zu bauen, ergab sich noch nicht per se aus dem Selbstverständnis absolutistischen Herrschertums. Sie erwuchs vielmehr aus dem Zusammenwirken solcher weltanschaulichen Haltung mit verschiedenen anderen Faktoren, unter denen die spezielle maritime Situation Englands in jener Zeit und die diesbezüglichen politischen Pläne Charles' I an erster Stelle zu nennen wären.

Die SOVEREIGN OF THE SEAS entstand nämlich im Rahmen eines umfangreichen Flottenbauprogramms, das zur Sicherung der Herrschaft Großbritanniens über die Meere rings um das Vereinigte Königreich dienen sollte.[619] Als Flaggschiff der Royal Navy stellte sie nicht nur eine schlagkräftige Waffe, sondern zugleich – wie ihr Name erkennen läßt – ein Sinnbild und Wahrzeichen dieses Herrschaftsanspruches dar. Von daher erscheint es angebracht, den historischen Hintergrund etwas genauer zu betrachten, um die mit dem Regalschiff verknüpften Intentionen besser verstehen zu können.

Prinzipielle Bedeutung kommt dabei der Frage zu, wie der Begriff der Meeresherrschaft, der *Sovereignty of the Sea*s, konkret aufgefaßt wurde und welche Auswirkungen dies auf die praktische Politik hatte.[620]

Gemeinhin versteht man unter *Seeherrschaft* die militärische Macht, jeglichen Schiffsverkehr in einem bestimmten Seegebiet zu kontrollieren. Im eigentlichen Sinne aber ist mit dem Begriff eine politische Herrschaft gemeint, der ein rechtlicher, allgemein anerkannter Souveränitätsanspruch zugrunde liegt, unabhängig davon, ob eine militärische Überlegenheit tatsächlich besteht oder nicht. Ursprünglich gründeten solche Ansprüche in dem vitalen Interesse des jeweiligen Landesherrn, die eigenen Küsten als Staatsgrenzen vor Überfällen zu schützen und in den umliegenden Gewässern die Sicherheit von Handel und Seefahrt zu gewährleisten. Nicht selten aber verband man den Aspekt der Sicherheit mit wirtschaftlichen Interessen, die vor allem die Protektion von Kauffahrtei und Fischerei betrafen. Denn zwischen konsequentem Küstenschutz und dem Nutzungsanspruch auf die angrenzenden Gewässer lag nur ein Schritt.

So wurden, obgleich die See nach Römischem Recht Allgemeingut und frei für alle war, bereits im Mittelalter gewisse Meere bzw. Meeresteile einzelnen Seestaaten zuerkannt und deren Hoheitsansprüche als verbrieft akzeptiert. Dabei bestand in der Regel zunächst nur eine (oft mit Gewalt erzwungene) militärische Oberhoheit, die erst nachträglich legalisiert wurde. Das beanspruchte Seegebiet beschränkte sich meist auf die Küstengewässer, konnte im Einzelfall jedoch stark variieren. Meerengen oder Seestraßen, deren beide Ufer unter der Herrschaft ein und desselben Fürsten standen, schloß man oft ganz in das betreffende Hoheitsgebiet mit ein, da sie es quasi wie ein Fluß durchschnitten. Sonst verlief die Grenze meist in der Gewässermitte.

Venedig beispielsweise nannte mit päpstlicher Sanktion die gesamte Adria sein eigen. Genua herrschte über das ligurische Meer, und Dänemark kontrollierte Belte und Sund. Auch Schweden sowie Norwegen machten jeweils Hoheitsrechte auf angrenzende Seegebiete gel-

619 Ausführlich zum Flottenbau Oppenheim 1896, 251-301 sowie zu den Aktivitäten der Flotte Manwaring 1920, 226-294.

620 Die folgenden Ausführungen stützen sich vor allem auf die umfangreichen Untersuchungen von Thomas W. Fulton zu diesem Thema (Fulton 1911) sowie auf das Werk Samuel R. Gardiners (Gardiner 1883/84).



Abb. 141 Medaille mit Zepter und Dreizack sowie der Umschrift *REGIT VNVS VTROQVE* (Einer regiert beides) als Sinnbild für den Anspruch Charles' I, sowohl zu Lande als auch auf dem Wasser zu herrschen; geprägt 1628 in Gold, Silber, Kupfer und Messing, Ø 28 mm. (British Museum, London)

tend. Angesichts der neuentdeckten reichen Ländereien in Übersee teilten Spanien und Portugal sogar die Weltmeere unter sich auf (Verträge von Tordesillas 1494 und Zaragoza 1529). Diese Vereinbarung, der eine Bulle Papst Alexanders VI aus dem Jahre 1493 zugrunde lag, wurde allerdings von anderen Seefahrt betreibenden Staaten nicht anerkannt. Infolgedessen kam es zu militärischen Auseinandersetzungen – wie denn ganz allgemein monopolistische Nutzungsansprüche auf bestimmte Seegebiete, wenn sie den Interessen anderer Nationen zuwiderliefen, in der Regel bewaffnete Konflikte heraufbeschworen und nicht selten erbitterte Kriege um die Meeresherrschaft auslösten.

England war wegen seiner Insellage von jeher an einer Kontrolle der umgebenden Gewässer interessiert. Ihre sorgsame Überwachung wurde sowohl von Staatsmännern als auch von der Bevölkerung stets als ein nationales Anliegen betrachtet und unter der Devise »*the sea must be kept*« immer wieder gefordert. Diese Aufgabe nahm seit dem Mittelalter die *Royal Navy* wahr, deren Großadmiral (*Lord High Admiral*) im Auftrag des Monarchen, d.h. als dessen Stellvertreter handelte.

Es gibt jedoch keine Anzeichen dafür, daß die englischen Seeherrschaftsansprüche bis zum Beginn des 17. Jahrhunderts in irgend einer Weise außergewöhnlich oder besonders weitreichend gewesen seien. Der Hauptakzent lag mehr auf dem Schutz der Küsten und der Sicherung des freien Handels als auf der Beherrschung der See im Sinne eines Hoheitsgebietes. Es wurden weder Passagezölle erhoben, noch wurde die ausländische Fischerei in englischen Gewässern eingeschränkt.

Auch ist – soweit bekannt – das beanspruchte, als »*the English Seas*« umschriebene Seegebiet niemals genau definiert worden. Offensichtlich umfaßte es im Mittelalter kaum mehr als die engeren Küstengewässer, wozu allerdings, nachdem die Plantagenetkönige im 14. Jahrhundert Teile von Frankreich dem englischen Kronbesitz einverleibt hatten, die Straße von Dover und vielleicht noch weitere Teile des Ärmelkanals hinzukamen – ein Gebiet, das man (in erweiterten Grenzen) später als »*the Narrow Seas*« bezeichnete.[621] Wenn sich die Könige von England in dieser Zeit *Lord of the Seas* nannten, was nicht selten vorkam[622], und ihre *Supremacy of the Seas of England* betonten, so geschah das offenbar als Ausdruck einer tatsächlich bestehenden militärischen Überlegenheit und nicht zur Bezeichnung politischer Oberhoheit. Jedenfalls fehlen, wie Fulton gezeigt hat, jegliche charakteristischen Merkmale für solche Ansprüche.[623] Auch die Epoche der Tudor brachte in dieser Beziehung nichts wesentlich Neues.[624] Mit den Stuartkönigen aber änderte sich die Situation grundlegend. Sie vertraten den Anspruch der Krone auf Seeherrschaft im Sinne uneingeschränkter Souveränität. Unter ihrer Dynastie erlangte die Frage der maritimen Ausdehnung des britischen Hoheitsgebietes erstmals konkrete politische Bedeutung, und mit ihr verblaßte sie schließlich auch wieder.[625]

Den Höhepunkt dieser Periode bildeten die uns heute anmaßend erscheinenden Prätentionen Charles' I. Nach seiner Auffassung standen die vier Meere, die das Vereinigte Königreich umgeben, nämlich der Ärmelkanal, die

621 Zu den variierenden Definitionen des Begriffs vgl. Fulton 1911, 18.
622 Ebd., 8.
623 Ebd., 29-43.
624 Ebd., 86-117.
625 Ebd., 9.

Nordsee, die Irische See und der Nordatlantik, unstreitig britischer Herrschaft zu.[626] Kriegsschiffen fremder Nationen sprach er grundsätzlich das Recht ab, in diesen Gewässern eigenmächtig zu agieren, ›Schutzfunktionen‹ auszuüben, Prisen zu nehmen oder in irgend einer Weise Gewalt anzuwenden.[627] Jegliche Schiffahrt in dem besagten Gebiet, den sogenannten *Four British Seas*, sollte »*in pace Domini Regis*« stattfinden, also unter dem Schutz des Königs von Großbritannien stehen, der als Herr dieser Meere über sie wie über jeden anderen Teil seines Reiches gebot und dafür Sorge trug, daß der rechtmäßige Handelsverkehr dort nicht gestört werde.[628]

Um das zu gewährleisten, brauchte Charles eine starke Flotte. Realisiert wurde sie in Gestalt der berühmtberüchtigten *Shipmoney Fleet*, die ab 1635 jährlich ausgerüstet wurde und vorzugsweise im Kanal sowie an der englischen Ostküste zum Einsatz kam. Die SOVEREIGN OF THE SEAS sollte als mächtigstes Fahrzeug der Royal Navy dieses Unternehmen krönen, und zwar sowohl in Hinblick auf ihre Größe und Kampfkraft als auch auf höherer Ebene, nämlich als eine Art Wahrzeichen für die Seeherrschaft des Monarchen. Das zeigt bereits der Name des Schiffes an, das kommt aber – unabhängig davon – auch in der *True Description* von Thomas Heywood zum Ausdruck.[629]

Offizieller Anlaß für die kostspieligen Aufrüstungsmaßnahmen waren die immer häufiger vorkommenden Raubüberfälle auf englische Fischerdörfer und Fangflotten wie auch zahlreiche andere Übergriffe innerhalb des britischen Hoheitsbereiches durch Holländer, Dünkirchener und maurische Piraten.[630] Der Umfang des Flottenbauprogramms ging freilich weit über das hinaus, was zur Behebung solcher Mißstände notwendig und angemessen gewesen wäre. Gerechtfertigt wurde die Maßnahme aber mit dem Argument, daß es nur mit Hilfe einer solch starken Flotte dem König möglich sei, seine Nachbarn zu dem nötigen Respekt zu zwingen und auf diese Weise die Sicherheit des Reiches zu garantieren. Denn wer sich anmaße, in die königlichen Rechte auf See einzugreifen, so hieß es, der werde auch nicht davor zurückschrecken, das Gleiche an Land zu tun, sobald er nur Gelegenheit dazu bekäme.[631]

Die eigentlichen Ursachen für die Flottenaufrüstung wie auch für den außerordentlichen Herrschaftsanspruch zur See standen in Zusammenhang mit der damaligen machtpolitischen Entwicklung in Europa: Durch die Erschließung der reichen Länder West- und Ostindiens war der europäische Überseehandel in rasantem Tempo gewachsen und seit dem Anfang des 17. Jahrhunderts mehr und mehr zum entscheidenden Faktor für wirtschaftliche Prosperität geworden. Im Kampf der expandierenden Nationalstaaten um die europäische Vormachtstellung gewann daher eine leistungsstarke Marine zunehmend an Bedeutung. Sie war das geeignete Instrument, sich der neuentdeckten Quellen des Wohlstands zu bedienen sowie ihren Fluß zu kontrollieren.

Vor allem die Niederlande mit ihren großen West- und Ostindischen Handelskompagnien taten sich in dieser Beziehung hervor. Hatte es in der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts angesichts der Übermacht Spaniens noch eine Allianz zwischen England und Holland gegeben, so wich diese mit dem wirtschaftlichen Aufstieg der Vereinigten Provinzen bald einer erbitterten Konkurrenz im Seehandelsverkehr. Die Geschäftstüchtigkeit der Niederländer sowie ihre nicht immer fairen Methoden beim Ausbau der Märkte machten den Briten schwer zu schaffen.[632] Die Niederlande waren es deshalb auch, gegen die sich die britischen Seeherrschaftsbestrebungen in erster Linie richteten.

Hinzu kam der Umstand, daß Kardinal Richelieu seit Mitte der zwanziger Jahre für den französischen König in erstaunlich kurzer Zeit eine mächtige Kriegsflotte aufrüsten ließ.[633] Dies brachte einen neuen Machtfaktor ins

626 Solcher Anspruch wurde freilich nicht ›über Nacht‹ erhoben, sondern entwickelte sich in der ersten Hälfte der dreißiger Jahre in mehreren Stufen (dazu Fulton 1911, 251-269). Ein frühes Dokument, worin er anklingt, ist das *Reglement for Preventing Abuses in and about the Narrow Seas and Ports* vom März 1633 (abgedruckt bei Fulton 1911, 759-761). Wo genau die Grenzen des als *the four British Seas* bezeichneten Gebietes verlaufen sollten, ist allerdings weder hier noch in anderen offiziellen Verlautbarungen festgelegt worden (vgl. Fulton 1911, 19). Den einzigen konkreten Versuch, es zu definieren, machte John Selden in seinem Werk *Mare Clausum* (Selden 1635, 119-123).

627 So in den persönlichen Instruktionen des Königs an den Earl of Lindsey, den Admiral der Flotte (1635), wie auch sehr deutlich in Staatssekretär Coke's Antwort auf Lindsey's Nachfrage (Fulton 1911, 264-265).

628 Vgl. die offiziellen Anweisungen, die Lindsey am 02. 05. 1635 von der Admiralität erhielt. Darin wird er – als Repräsentant des Monarchen auf See – zum »*Admiral, Custos Maris, Captain-General and Governor*« bestellt (Fulton 1911, 259-261. 266).

629 Heywood 1637, 33 (vgl. dazu unten S. 193). Schon auf dem Titelblatt, in den beiden ersten Zeilen des vorangestellten lateinischen Epigramms, führt er den Herrschaftsanspruch des Königs als Grundlage für das ganze Schiffbauprojekt an: »*Quae freta jam Circum Cingunt regalia Regna / Deberi Sceptris* CAROLE *scito tuis* [...]« (Vgl. Abb. 26; S. 59).

630 Vgl. den ersten Schiffsgeld-Erlaß vom 20. 10. 1634 (abgedruckt bei Gardiner 1883, VII, 369-371).

631 So Staatssekretär Sir John Coke in einer ausführlichen Depesche vom 16. 04. 1635 an Sir William Boswell, den britischen Gesandten im Haag (s. Fulton 1911, 257-258).

632 Fulton 1911, 10.

633 Zwischen 1626 und 1631 wuchs die französische Flotte (zum Teil mit niederländischer Hilfe) von ein paar unbedeutenden Fahrzeugen auf die stattliche

Spiel, dem es von englischer Seite her zu begegnen galt.

Die Entwicklung mußte für König Charles umso bedrohlicher erscheinen, als sich der Zustand der britischen Marine in eben jener Zeit als äußerst desolat herausstellte. Zwar hatte sein Vater James ihm eine Flotte von etwa dreißig Schiffen hinterlassen (davon 22 Schiffe mit 500 Tonnen und mehr), doch waren die Segler teilweise überaltert (einige stammten noch aus der Ära Elizabeths I), und selbst die neueren Einheiten zeigten sich aufgrund mangelhaften Baumaterials oft so rott und leck, daß insgesamt nur ein Drittel der Fahrzeuge als seetauglich eingestuft werden konnte.[634] Wie schlecht es um die Royal Navy bestellt war, wie sehr außerdem Fehlorganisation und Korruption die Marine durchsetzt hatten, brachten die Desaster der Expeditionen nach Cadiz (1625) und zur Ile de Rhé (1627) bzw. die daraufhin einberufenen Untersuchungskommissionen ans Licht.[635]

Infolge solch trostlosen Zustandes hatte es erst zu den erwähnten Piratenüberfällen und Kaperungen ganzer Fischereiflotten kommen können; denn die britische Marine zeigte sich nicht in der Lage, wirksam dagegen vorzugehen. Holländer und Dünkirchener wagten es sogar, ihre Streitigkeiten in englischen Häfen wie auch auf der Insel selbst auszutragen, wo sie sich gegenseitig Gefechte lieferten und die unbeteiligte Bevölkerung in Mitleidenschaft zogen.[636]

Diese drei Aspekte, die miserable Verteidigungsbereitschaft der eigenen Flotte, die schnelle Aufrüstung der französischen Marine sowie die beängstigend wachsende Seemacht der Niederlande brachten König Charles in Zugzwang. Wenn Großbritannien im Kräftespiel der europäischen Großmächte nicht ernstlich an Bedeutung verlieren sollte, mußte er die britische Seemacht wiederherstellen und durch weitreichende Herrschaftsansprüche untermauern.

In Bezug auf den letztgenannten Punkt konnte Charles an die Prätentionen seines Vaters anknüpfen. James I hatte bereits 1604 die sogenannten *King's Chambers* festlegen lassen[637] und fünf Jahre später eine Fischereiverordnung ins Leben gerufen, die fremden Fischfang in britischen Gewässern zum Schutz der einheimischen Fischerei an den Erwerb von königlichen Lizenzen band, also mit Abgaben belegte.[638]

Charles erneuerte diese Ansprüche 1633 im *Reglement for Preventing Abuses in and about the Narrow Seas and Ports*. Doch bestand er nicht nur auf der Unverletzlichkeit der britischen Küstengewässer, sondern erklärte sich darüber hinaus für berechtigt, in den gesamten *Four English Seas* den Handelsverkehr zu schützen und jegliche Gewaltanwendung fremder Mächte zu verbieten.[639] Zu seiner Legitimation verwies er auf die Herrschaft, die englische Könige, wie er behauptete, seit undenklichen Zeiten über diese Meere ausübten und die von den Fürsten benachbarter Staaten stets als verbrieftes Recht anerkannt worden sei.

Um das nachzuweisen, ließ Charles die im Tower zu London aufbewahrten historischen Dokumente nach einschlägigen Quellen durchsuchen und jede geeignete Urkunde, die man fand, im weitestmöglichen Sinne auslegen. Das Ergebnis faßte Sir John Boroughs, der Verwalter des Staatsarchivs, in Form eines Traktates mit dem Titel *The Soveraignty of the British Seas* zusammen.[640] Darin griff er vor allem auf Dokumente aus der Zeit der Plantagenets zurück, als England militärische Überlegenheit zur See besaß und die englischen Könige sich mit entsprechend eindrucksvollen Titeln schmückten. Seine Ausführungen liefern den Schlüssel zum Verständnis mancher Impresen an der SOVEREIGN OF THE SEAS.[641] Sie gipfeln – wie zu erwarten – in der Bestätigung briti-

Anzahl von neununddreißig Kriegsschiffen, von denen achtzehn mit 500 Tonnen oder mehr vermessen waren, also nach den damaligen Verhältnissen als große Segler galten. Der von Charles I argwöhnisch verfolgte Ausbau der Flotte setzte sich während der dreißiger Jahre weiter fort (vgl. Oppenheim 1896, 264-266).

634 Manwaring 1920, 154.

635 Ausführlich dazu Manwaring 1920, 130-204 sowie Oppenheim 1896, 216-233. 251-254.

636 Der permanente Streit zwischen Holländern und Dünkirchenern, die ihre Fahrzeuge gegenseitig kaperten und sich bekriegten, stand in Zusammenhang mit dem Krieg zwischen Spanien und den Vereinigten Niederlanden. Er war 1623 wieder ausgebrochen und dauerte bis 1648 an. Zu den Vorkommnissen im einzelnen, wie auch zur Piraterie s. Fulton 1911, 247-251 und Oppenheim 1896, 274-278.

637 Die *King's Chambers* stellten eine für fremde Kriegsschiffe gesperrte Sicherheitszone dar, die im unmittelbaren Küstenbereich lag und vor allem Buchten, Flußmündungen, Reeden sowie vorgelagerte Inseln umfaßte. Die Maßnahme bezog sich in erster Linie auf den spanisch-niederländischen Krieg, aus dem sich König James zurückgezogen hatte.

638 Betroffen war davon vor allem der florierende holländische Heringsfang, der neben dem Überseehandel eine der Hauptquellen für den zunehmenden Wohlstand der Vereinigten Provinzen bildete. In dieser Fischereiverordnung manifestiert sich – wenn auch nur indirekt – erstmals jene bis gegen Ende des 17. Jahrhunderts andauernde Rivalität der beiden Nationen, die 1651 die Navigationsakte hervorbrachte und schließlich in den drei blutigen englisch-holländischen Seekriegen kulminierte (Fulton 1911, 9-10).

639 British Museum, Add. MSS. 30221, fol. 44 sowie S.P.Dom., Vol. 260, Nos. 127.128; Vol. 279, No. 18. Abgedruckt bei Fulton 1911, 759-761.

640 Gardiner 1883, VIII, 358. Das auf 1633 datierte lateinische Originalmanuskript befindet sich im Britischen Museum (Harl. MS. 4314). Gedruckt und veröffentlicht wurde das Werk jedoch in englischer Sprache, und zwar erst 1651, als sich der erste englisch-holländische Seekrieg anbahnte. (Titelblatt s. Abb. 142).

641 Im Vorwort der Ausgabe von 1651 wird übrigens die Vermutung geäußert, Boroughs habe mit dieser Schrift als erster auf den Bau des großen Königs-

scher Seeherrschaft als ein der Krone erwiesenermaßen von jeher zukommendes Recht.

Doch Traktate und Proklamationen allein reichten nicht aus, derart gewichtige Ansprüche durchzusetzen. Das hatte die zurückhaltende Politik James' I, der in diesem Punkt an der überlegenen Diplomatie der Generalstaaten gescheitert war, deutlich gezeigt. Not tat vielmehr der Aufbau einer starken Kriegsflotte. Nur mit einem solchen Instrument konnte Charles sich auf See Respekt verschaffen und seine Hoheitsansprüche realisieren. Allerdings mußte die Royal Navy zu diesem Zweck grundlegend erneuert werden.

In der Öffentlichkeit durfte der König mit breiter Zustimmung für ein solches Projekt rechnen, zumal etliche Hafenstädte und sogar verschiedene Behörden bereits wiederholt den Einsatz einer kampfkräftigen Flotte gefordert hatten, damit die verheerenden Überfälle auf englische Fischer und Handelsfahrer endlich unterbunden würden.[642] Ein schwerwiegendes Problem stellte jedoch die Finanzierung des Vorhabens dar. Die Krone litt seit Jahren so sehr an Geldmangel, daß Arbeitslöhne bzw. Seemannsheuern in der Marine entweder nur mit großer Verspätung oder überhaupt nicht ausbezahlt wurden und jegliche Arbeit deshalb überaus schleppend vonstatten ging.[643] Immerhin entstanden nach einigen kleineren Seglern in den Jahren 1632 und 1633 vier größere Kriegsschiffe (jeweils zwischen 800 und 900 Tonnen vermessen) auf den königlichen Werften.[644] Aber eine grundsätzliche Änderung der Lage wurde dadurch nicht erreicht.

Die Situation verschärfte sich vielmehr noch weiter, als Charles im Frühsommer 1634 erfuhr, daß die Vereinigten Niederlande, die vom französischen König Louis XIII umfangreiche Zahlungen zur Finanzierung ihres Krieges gegen Spanien erhielten, intensiv darum bemüht waren, Frankreich zum aktiven Eingreifen in diesen Konflikt zu bewegen. Die südlichen Niederlande (einschließlich Dünkirchen) sollten den Spaniern entrissen und damit zugleich einer möglichen Kontrolle des Ärmelkanals durch alliierte spanisch-englische Streitkräfte vorgebeugt werden.[645] Zwar gab es damals kein offizielles Bündnis zwischen diesen beiden Staaten, doch waren in der Tat seit Ende 1633 geheime Verhandlungen mit dem spanischen Gesandten am englischen Hof, Necolalde, zu solchem Zweck geführt worden. Jetzt, wo sich eine militärische Allianz zwischen Holland und

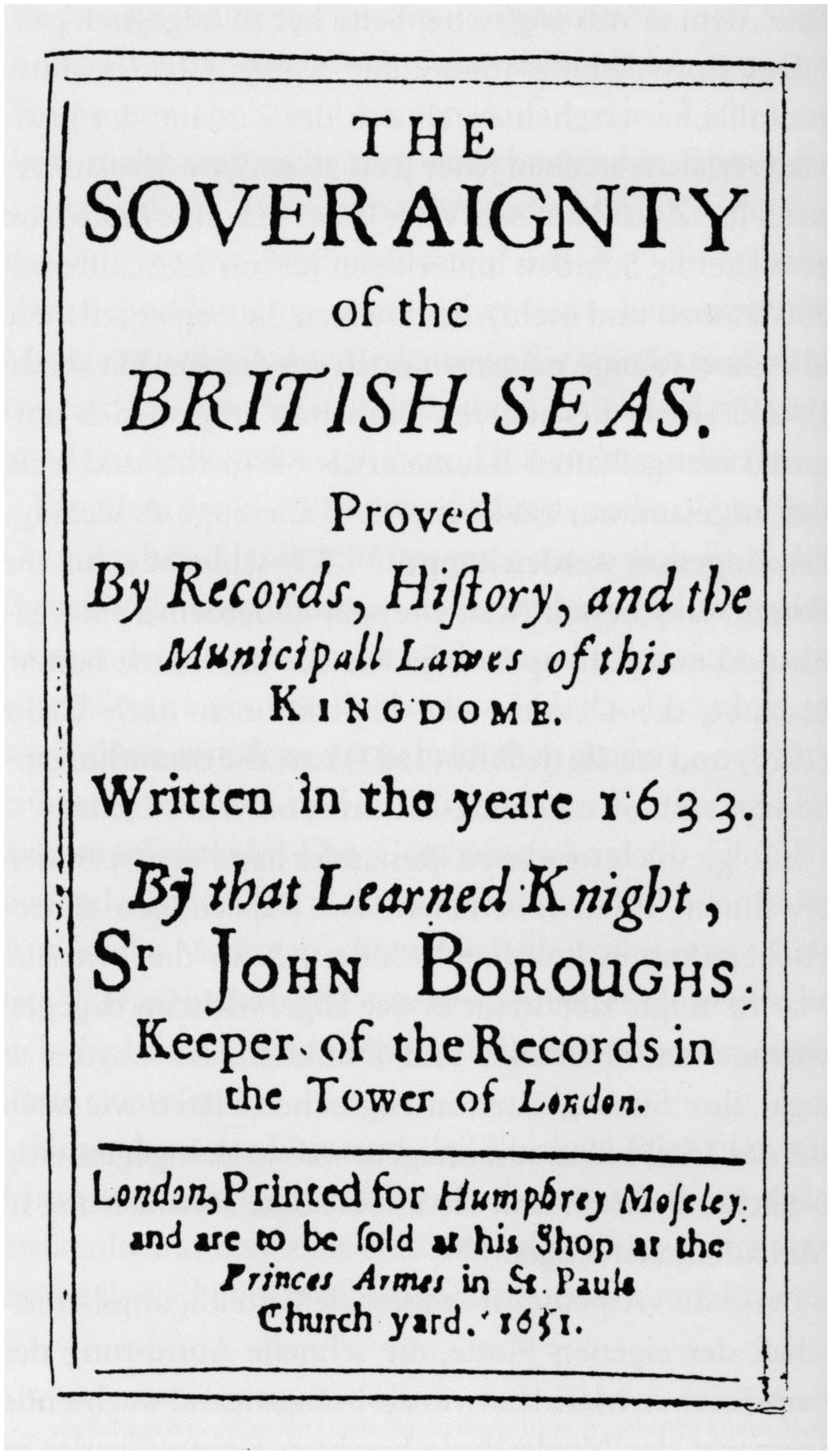

THE
SOVERAIGNTY
of the
BRITISH SEAS.
Proved
By Records, Hiſtory, and the
Municipall Lawes of this
KINGDOME.
Written in the yeare 1633.
By that Learned Knight,
Sr JOHN BOROUGHS.
Keeper of the Records in
the Tower of *London.*
London, Printed for *Humphrey Moſeley*:
and are to be ſold at his Shop at the
Princes Armes in St. Pauls
Church yard. 1651.

Abb. 142 Titelbild zu John Boroughs: *The Soveraignty of the British Seas.* London 1651. (Mikrofilm, Foto: USBK)

schiffes hingewirkt: «*one of the greatest* Ships *of the World was call'd by the same name; and (if some knowing Persons bee not deceiv'd) our* Author *was the first that hinted it, having written this Discourse three yeares before that famous Vessell was built.*« (Boroughs 1651, fol. A 4).

642 Dazu Fulton 1911, 252-253.

643 Die Zahlungsrückstände der Royal Navy beliefen sich Ende 1627 auf 251 361,- £. Außerdem waren Ausrüstung und Verproviantierung der Schiffe auf ein Niveau gesunken, das sich kaum mehr beschreiben ließ. (Vgl. Oppenheim 1896, 226-239 sowie Fulton 1911, 252).

644 Oppenheim 1896, 257-258.

645 In einem abgefangenen und König Charles hinterbrachten Brief des niederländischen Staatsmannes Aerssens an Kardinal Richelieu heißt es: »Die Einnahme von Dünkirchen wird die Staatsgrenze Frankreichs bis zu jenem Punkt ausdehnen, an dem allein sich Spanien und England die Hände reichen können. Sobald dieser Hafen geschlossen wird, hat Frankreich nichts mehr von ihrer Allianz zu befürchten. Die See wird dann zwischen Euch und uns aufgeteilt.« (Frei übersetzt nach Gardiner 1883, VII, 366-367; dort mit ausführlicher Quellenangabe).

Frankreich zu Ungunsten Englands anbahnte, hielt Charles die Zeit für gekommen, dem massiv entgegenzuwirken.

Unverzüglich wurde der Entwurf eines Geheimvertrages mit Spanien ausgearbeitet, worin der König sich trotz seiner finanziellen Schwierigkeiten bereiterklärte, eine Flotte von zwanzig Kriegsschiffen auszurüsten, um die von Holland betriebene Seeblockade flandrischer Häfen (insbesondere Dünkirchens) zu brechen und Spanien auf diese Weise den freien Zugang zu seinen stark gefährdeten niederländischen Provinzen zu ermöglichen. Für die Kosten von fünf der genannten Schiffe sollte König Philipp IV aufkommen und als Beitrag zur Finanzierung der übrigen Fahrzeuge außerdem 50 000,– £ im voraus zahlen. Darüber hinaus machte Charles zur Bedingung, daß Philipp sich (als Habsburger) erfolgreich für die Wiederherstellung der vollen Souveränität der Kurpfalz unter der Regentschaft seines Neffen Karl Ludwig einsetzte.[646]

Diese Befreiungsaktion flandrischer Häfen war allerdings nur als Auftakt zu wesentlich weiter reichenden Unternehmungen geplant, die letztlich der Vernichtung der Seemacht Holland galten. Wie aus Verhandlungen mit Necolalde hervorgeht, strebte man längerfristig einen Überfall auf die niederländische Republik, die Auflösung des Staates und die Teilung seines Territoriums in britisches und spanisches Hoheitsgebiet an.[647]

Wenn es auch aus mehreren Gründen nicht dazu kam, so muß doch die von Charles veranlaßte, von nun an verstärkt einsetzende Bautätigkeit auf den britischen Werften in Zusammenhang mit solchen Zielen gesehen werden. Daß der König gerade in diesen Monaten bei Phineas Pett die SOVEREIGN OF THE SEAS in Auftrag gab, scheint demnach kein Zufall zu sein, wirft vielmehr ein bezeichnendes Licht auf die offenbar hinter dem Bau des Regalschiffes steckenden Motive.

Die wahren Gründe für die plötzlich forcierte Flottenaufrüstung durften freilich nicht an die Öffentlichkeit gelangen. Denn ein Bündnis mit dem katholischen Spanien gegen die protestantischen Niederlande war in hohem Maße unpopulär, und sein Bekanntwerden hätte zu massiven Protesten und offener Opposition geführt. Deshalb trieb der König die Verhandlungen mit Necolalde unter strenger Geheimhaltung voran.[648] Ein solches Vorgehen war umso wichtiger, als Charles zur Finanzierung des Projektes – ungeachtet der von Philipp IV zu zahlenden Beiträge – die breite Unterstützung der Öffentlichkeit benötigte.

Das Parlament, welches etwaige Sonderabgaben hätte bewilligen können, hatte er bereits 1629 aufgelöst und war somit darauf angewiesen, die fehlenden Mittel allein durch Ausschöpfung der gegebenen rechtlichen Möglichkeiten zu beschaffen. Charles löste das Problem, indem er sich auf ein altes, aus der Zeit der Plantagenets stammendes Gesetz berief, wonach der König in Fällen akuter nationaler Gefahr zum Aufbau einer Kriegsflotte von den Küstenstädten geeignete Schiffe bzw. entsprechende Geldsummen, das sogenannte *Ship-money*, requirieren durfte.[649]

Um eine solche akute Bedrohung des Königreichs der Allgemeinheit glaubhaft zu machen, mußten die erwähnten Piratenüberfälle und sonstigen Verletzungen des britischen Hoheitsgebietes herhalten. Sie dienten als willkommener Vorwand zur Rechtfertigung des Schiffsgeldes und Begründung der umfangreichen Flottenaufrüstung.[650] Geschickt verstand es Charles, sowohl den Geheimen Rat als auch die bedeutendsten Juristen des Landes von der unbedingten Notwendigkeit dieser ›Verteidigungsmaßnahme‹ zu überzeugen. Dazu bediente er sich redegewandter einflußreicher Persönlichkeiten, die einerseits als Spaniengegner unverdächtig waren (und natürlich von den wahren Hintergründen nichts ahnten), andererseits aber die britischen Seeherrschaftsinteressen mit innerster Überzeugung vertraten.[651]

Erst als das Vorhaben rechtlich abgesichert war, veröffentlichte der König am 20. Oktober 1634 – vier Tage nach Absendung des geheimen Vertragsangebotes an Spanien – den ersten Schiffsgeld-Erlaß.[652] Darin wurden die Bereitstellung von Kriegsschiffen zum März nächsten Jahres bzw. als Ersatz entsprechende Zahlungen an die Krone gefordert. Die verlangte Größe der Fahrzeuge war aber so enorm, daß kaum eine britische Hafenstadt derartige Segler liefern konnte und folglich fast alle

646 Nach Gardiner 1883,VII, 367-369 und Fulton 1911, 253. Zum historischen Hintergrund für die letztgenannte Forderung s. Gardiner 1883,VII, 342-355.
647 Gardiner 1883,VII, 368-369.
648 Gardiner 1883,VII, 367-368 sowie Fulton 1911, 253.
649 Der Vorschlag, dieses Gesetz anzuwenden, war Charles von Generalstaatsanwalt Noy unterbreitet worden (Gardiner 1883,VII, 356).
650 In einem vertraulichen Schreiben heißt es ausdrücklich: »*The pretext of this arming shall be to secure the coasts of Great Britain and Ireland, and to free them from pirates and others that commit hostilities and insolencies there.*« (Zitiert nach Gardiner 1883,VII, 368; dort ohne Quellenangabe).
651 Gardiner 1883,VII, 357-358 und Fulton 1911, 255.
652 Abgedruckt bei Gardiner 1883,VII, 369-371.

Beiträge, wie beabsichtigt, in harter Münze entrichtet werden mußten.[653]

Im Frühjahr 1635 rüstete man denn auch eine Flotte von vierundzwanzig Kriegsschiffen aus[654], deren Präsenz vor der englischen Küste umso notwendiger schien, als ein französisches Geschwader just zu dieser Zeit im Kanal auftauchte, um sich mit der holländischen Flotte zu vereinen. Philipp IV, der bislang gezögert hatte, den von Charles angebotenen Geheimvertrag abzuschließen, willigte angesichts der für die südniederländischen Provinzen immer bedrohlicher werdenden Lage am 1. Mai – quasi in letzter Minute – in das Bündnis ein, sah sich allerdings außerstande, die vereinbarten Summen pünktlich zu zahlen, da Frankreich bereits am 9. Mai Spanien den Krieg erklärte und seine Truppen nach Flandern einmarschieren ließ.

Dennoch stach Anfang Juni die britische Flotte unter dem Kommando des Earl of Lindsey, den König Charles zum *»Admiral, Custos Maris, Captain-General and Governor«* bestellt hatte[655], in See und geleitete spanische Transportschiffe sicher nach Dünkirchen. Lindsey hatte Anweisung, keinerlei Feindseligkeiten zwischen Schiffen, welcher Nation sie auch immer angehören mochten, in den *Narrow Seas* zu dulden. Jedes Fahrzeug, das ihm begegnete, mußte zum Zeichen der Anerkennung britischer Seeherrschaft in diesen Gewässern ihm *»the due homage of the sea«* erweisen, d.h. seine Flagge dippen, die Marssegel streichen und die Schiffe des Königs in Luv passieren lassen.[656] Verweigerte es das, so sei es dazu zu zwingen und anschließend nach England einzubringen, damit sein Kommandant vor dem Gerichtshof der Admiralität wegen solcher Anmaßung und Mißachtung königlicher Rechte zur Verantwortung gezogen werde. Vor allem aber sollte Lindsey mit der Flotte über den allgemeinen Frieden auf den ›vier Meeren seiner Majestät‹ wachen, damit der freie Handel dort nicht gefährdet werde.[657]

Richelieu, der auf keinen Fall zulassen wollte, daß die französischen Lilien vor der St.Georgs-Flagge gesenkt würden, dem zugleich aber auch daran lag, eine unnötige Ausweitung des Konflikts zu vermeiden, zog die vereinigte holländisch-französische Flotte unverzüglich in die Biscaya zurück, als er erfuhr, daß der spanische Transport Dünkirchen bereits erreicht hatte.[658]

Lindsey bekam deshalb keinen Gegner zu Gesicht. Er patrouillierte bis zum Herbst vornehmlich im Kanal und an der englischen Ostküste und mußte sich damit begnügen, einzelnen Überfällen von holländischen bzw. Dünkirchener Kaperfahrern nachzugehen. Immerhin machte allein die Anwesenheit der mächtigen Flotte in diesen Gewässern auf das Ausland so viel Eindruck, daß Sir Kenelm Digby, ein britischer Diplomat, am 29. September 1635 aus Paris an Staatssekretär Coke schrieb:

> If he [sc. der König] keep a fleet at sea and his navy in that reputation it now is in – for I assure your Honour that is very great – and although my Lord of Lindsey do no more than sail up and down, yet the very setting of our best fleet out to sea is the greatest service that I believe hath been done the King these many years.[659]

Charles' Konzept, sich durch eine starke Flotte auf See Respekt zu verschaffen, schien also aufzugehen; und so beschloß er, unabhängig von der sich ständig wandelnden politischen Lage auf dem Kontinent, die Demonstration seiner maritimen Macht weiter zu steigern und

653 Gardiner 1883,VII, 375. – An diesem Beispiel zeigt sich deutlich das für Charles typische Bestreben, seine Zwangsmaßnahmen unter allen Umständen mit Hilfe bestehender, wenn auch oft weit hergeholter Gesetze zu legalisieren und damit jeglicher Opposition gegen seine absolutistische Regierung von Anfang an die Grundlagen zu entziehen. Sogar die Kosten für das Schiffbauholz umging der Monarch mit derartigen Methoden, indem er nämlich durch seine Staatsanwälte, welche hierzu mittelalterliche, längst vergessene Nutzungsrechte der Krone geltend machten, ganze Wälder für sich beschlagnahmen ließ. (Ausführlich bei Gardiner 1883,VII, 362-366).

654 Neunzehn Fahrzeuge waren Schiffe des Königs; bei den übrigen fünf handelte es sich um bewaffnete Kauffahrer, welche die Stadt London gestellt hatte. (Fulton 1911, 259 sowie Manwaring 1920, 230-231).

655 Fulton 1911, 259.

656 Solcher, auch *»the custom of the sea«* genannter Brauch hatte in England eine lange Tradition. Wie aus Dokumenten der Admiralität hervorgeht, wurde er bereits um das Jahr 1200 geübt, war damals allerdings auf das Streichen der Segel beschränkt als ein Bereitschaftszeichen fremder Schiffe, in englischen Küstengewässern ihre Fahrt zu stoppen, um sich von der Royal Navy gegebenenfalls auf Unbedenklichkeit überprüfen zu lassen (Quellen abgedruckt bei Fulton 1911, 40). Im Laufe der Zeit entwickelte sich daraus das beschriebene Ritual, das man jedoch selbst noch unter Elizabeth I eher als eine Art Ehrenbezeigung und Form der Höflichkeit, denn als Anerkennung politischer Oberhoheit zur See betrachtete. Mit den Stuarts aber erhielt der Brauch, bedingt durch die erweiterten Seeherrschaftsansprüche, einen neuen Stellenwert. Etliche Kommandanten der Königlichen Marine bestanden mit äußerster Arroganz darauf, daß *»the honour of the flag«* in jedem Fall gewahrt blieb, und nötigten ganze Flotten fremder Schiffe dazu, vor ihren (zum Teil recht kleinen) Fahrzeugen dem *»custom of the sea«* Genüge zu tun (Fulton 1911, 12).

657 In den offiziellen Instruktionen der Admiralität an Lindsey heißt es:
»In this your Lordship's employment you are not to permit or suffer any men-of-war to fight with each other, or men-of-war with merchant, or merchant with merchant, in the presence of his Majesty's ships in any part of the Narrow Seas. But you are to do your best to keep peace in those seas for the freer and better maintenance of trade and commerce through the same, so that all men trading or sailing within those his Majesty's seas do justly take themselves to be in pace Domini Regis. *And therefore his Majesty in honour and justice is to protect them from injury and violence.«*
(Zitiert nach Fulton 1911, 260-261). Vgl. auch den von Staatssekretär Coke angefertigten Vorentwurf hierzu (abgedruckt in Hist. MSS. Com. XII, ii, 104-105).

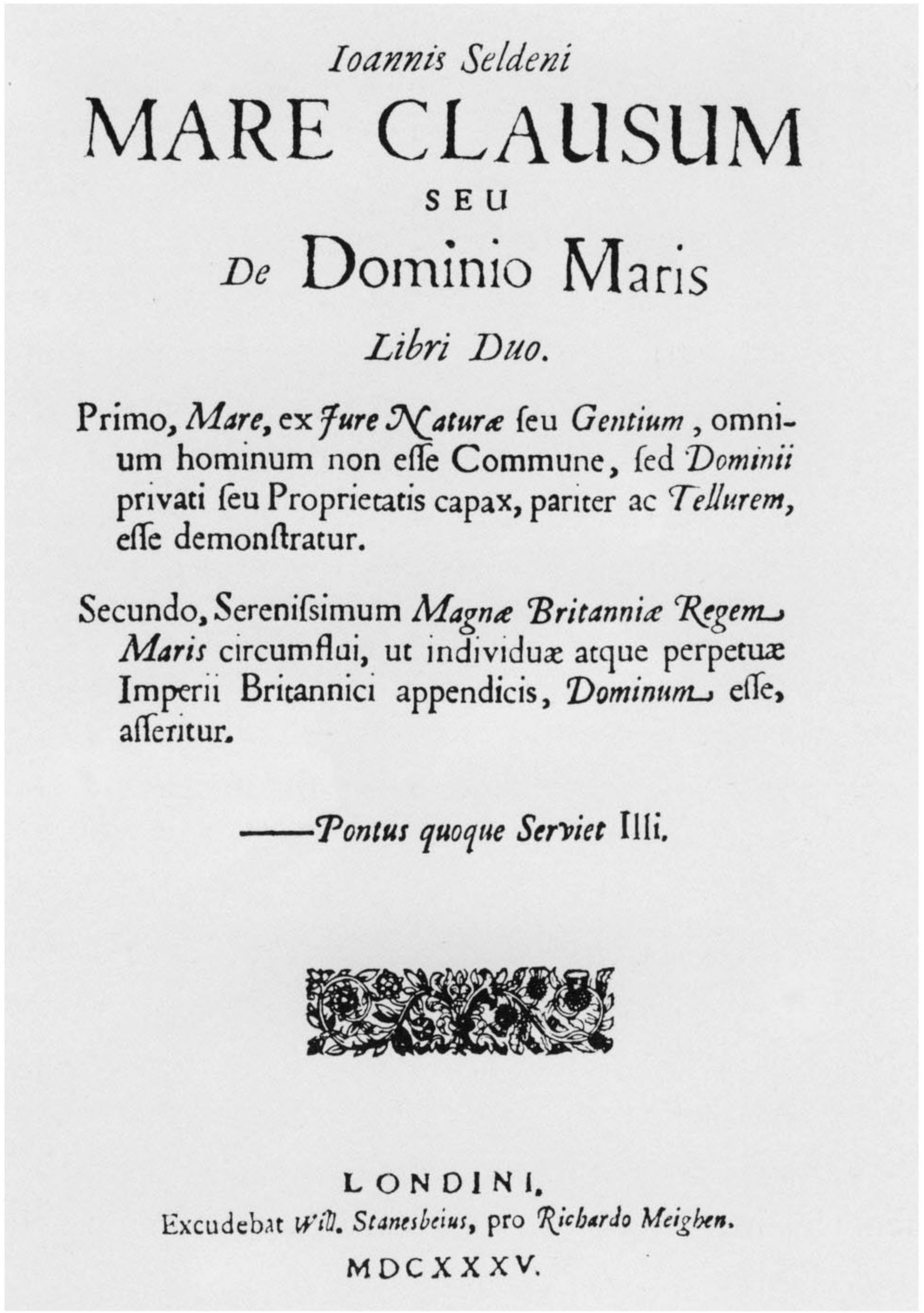
658 Gardiner 1883,VII, 385.

659 Zitiert nach Hist. MSS. Com. XII, ii, 95.

für das nächste Jahr eine *Ship-money Fleet* auszurüsten, die wesentlich größer werden sollte als die erste.[660] Mit der Veröffentlichung des zweiten Schiffsgeld-Erlasses im August 1635 wurde denn auch klar, daß der König offenbar beabsichtigte, das kostspielige Unternehmen zu einer festen, jährlich wiederkehrenden Einrichtung zu machen, und also ihr Zweck nicht länger in der Abwendung einer akuten Gefahr bestehen konnte. Zur gleichen Zeit dehnte Charles die Abgabepflicht von den Küstenstädten auf das gesamte Reich aus, so daß nun jede Gemeinde ihren Teil zum Flottenbau beitragen mußte. Damit wurde das ursprünglich als Notmaßnahme gedachte Schiffsgeld zu einer Art Sondersteuer pervertiert. In der Begründung für diesen ungewöhnlichen Schritt hieß es, daß grundsätzlich das ganze Volk von den Verteidigungsmaßnahmen des Königs profitiere und sich deshalb alle an den anfallenden Kosten zu beteiligen hätten.[661]

Charles versäumte nicht, sein Vorgehen auch diesmal rechtlich abzusichern.[662] Mehr noch bemühte er sich allerdings um eine solide juristische Fundamentierung seiner umfassenden Seeherrschaftsansprüche. Dabei wurde er auf ein Werk des schottischen Rechtsgelehrten John Selden aufmerksam, das dieser bereits zur Regierungszeit James' I verfaßt, damals aber auf Anweisung des Monarchen nicht publiziert hatte. Es trug den Titel *Mare clausum seu de Dominio Maris Libri Duo* und war als Antwort auf den 1609 erschienenen Traktat *Mare liberum* des niederländischen Juristen Hugo de Groot konzipiert (s. Abb. 143). Selden stellt darin dem holländischen Anspruch auf Freiheit der Meere die englische Seerechtstheorie eines *Mare Britannicum* entgegen. Mit einer Fülle von historischem Material sucht er zu beweisen, daß die Gewässer rund um die Britischen Inseln, eben jene *Four British Seas*, sowohl nach völkerrechtlichen Grundsätzen zum Vereinigten Königreich gehören als auch von den Nachbarstaaten stets als Hoheitsgebiet der englischen Krone anerkannt worden seien.

König Charles ließ diese, für seine Zwecke eminent wichtige Schrift von Selden gründlich überarbeiten und noch vor Ende des Jahres 1635 als offizielles Manifest herausgeben. Auf seinen Befehl wurde im kommenden Frühjahr je ein Exemplar bei der Staatskasse, bei der Admiralität und im Geheimen Rat hinterlegt, damit das Werk künftig als maßgebliche Autorität in Fragen der britischen Seeherrschaft konsultiert werde.[663]



Ioannis Seldeni

MARE CLAUSUM

SEU

De Dominio Maris

Libri Duo.

Primo, *Mare*, ex *Jure Naturæ* ſeu *Gentium*, omnium hominum non eſſe Commune, ſed *Dominii* privati ſeu Proprietatis capax, pariter ac *Tellurem*, eſſe demonſtratur.

Secundo, Sereniſsimum *Magnæ Britanniæ Regem Maris* circumflui, ut individuæ atque perpetuæ Imperii Britannici appendicis, *Dominum* eſſe, aſſeritur.

——*Pontus quoque Serviet* Illi.

LONDINI,
Excudebat *Will. Stanesbeius*, pro *Richardo Meighen*.
MDCXXXV.

Abb. 143 Titelblatt zu John Selden: *Mare clausum*. London 1635. (Foto: USBK)

Solchermaßen juristisch abgesichert, schickte der Monarch im Mai 1636 eine neue Schiffsgeldflotte (und in den folgenden Jahren jeweils ähnliche Verbände) unter dem Kommando von Algernon Percy, dem zehnten Earl of Northumberland, in See. Zu tun bekamen sie allerdings kaum mehr als die Flotte von 1635: Französische Kriegsschiffe vermieden weiterhin konsequent jede Begegnung, während die Holländer sich in kluger Einsicht

660 Gedacht war an 45 Schiffe mit insgesamt 8650 Mann Besatzung, deren Kosten auf etwa 218 000,- £ veranschlagt wurden. Die im Frühjahr 1636 tatsächlich ausgerüstete Flotte umfaßte jedoch nicht mehr als 27 Fahrzeuge, davon 3 bewaffnete Kauffahrer. (Fulton 1911, 286-287 sowie Gardiner 1883, VIII, 84).

661 Vgl. dazu die Rede, welche der Lordkanzler, Baron Coventry, vor den Richtern von London hielt, sowie auch das Schreiben von Staatssekretär Coke an Boswell, den englischen Gesandten im Haag (abgedruckt bei Gardiner 1883, VIII, 77-80. 84).

662 Im einzelnen dazu Gardiner 1883, VIII, 94-96.

663 Gardiner 1883, VIII, 154-155 sowie Fulton 1911, 369. Das erwähnte Manuskript von Boroughs reichte für solche Zwecke nicht aus, da es rechtlich gesehen etliche Fehler enthielt (vgl. Fulton 1911, 366). Seldens Traktat dagegen erlangte insofern historische Bedeutung, als sich die britischen Seeherrschaftsansprüche bis ins 19. Jahrhundert weitgehend auf seine Argumentation stützten (Ebd., 374. 580).



Abb. 144 Algernon Percy, 10th Earl of Northumberland, als Lord High Admiral; Ölgemälde von Anthonis van Dyck, ca. 1636. (Collection of the Duke of Northumberland, Alnwick Castle)

dem Diktat, der britischen Flagge ›die Ehre zu erweisen‹, fügten, solange sie nur ungestört ihren Handel und ihre Fischerei betreiben konnten. Freilich betrachteten sie die Zeremonie eher als Akt der Höflichkeit denn als Zugeständnis irgendwelcher Souveränitätsansprüche.

Von den holländischen Heringsfischern, die auf See angetroffen wurden, trieb Northumberland Gebühren für Königliche Fanglizenzen ein.[664] Auch Geleitfahrten nach Dünkirchen und Ostende wurden gegen Bezahlung durchgeführt. Insgesamt jedoch waren die Einnahmen im Vergleich zu dem Aufwand, den die Schiffsgeldflotte erforderte, ausgesprochen dürftig.[665] Fälle von Piraterie wurden nur vereinzelt gemeldet; und wenn es geschah, dann waren die schnellen Kaperfahrzeuge längst wieder verschwunden, wenn die zu Hilfe gerufenen schweren Schiffe der Royal Navy endlich aufkreuzten.

Im Ganzen gesehen konnte Charles seine Herrschaft über die Meere in dem umfassenden Sinne, wie er es beabsichtigt hatte, trotz des großen Flottenaufgebots nicht durchsetzen. Seine Idee, ebenso auf See wie auf dem Lande als Friedensfürst zu regieren, mit starker Hand Kauffahrtei und Fischfang zu schützen und dadurch für allgemeinen Wohlstand in seinem Reich zu sorgen, mag in einer Zeit, als der Dreißigjährige Krieg auf dem Kontinent weite Landstriche verheerte, etwas Faszinierendes gehabt haben. Aber mit den politischen Realitäten ließ sich diese Idee nicht in Einklang bringen.

Das Unternehmen scheiterte zuletzt jedoch weniger an den Interessen anderer Seemächte, sondern vor allem am Widerstand, den die britische Bevölkerung ihm entgegensetzte. Zwar zahlte sie im ersten Jahr das Schiffsgeld noch recht willig; doch seitdem die Abgabe auf das Binnenland ausgedehnt worden war, jährlich wiederkehrte und somit praktisch zu einer Sondersteuer entartete, weigerten sich immer mehr Untertanen, zu dem Projekt etwas beizutragen. Spektakuläre Prozesse, die gegen besonders hartnäckige Verweigerer angestrengt wurden, steigerten den Unmut eher, als daß sie ihn dämpften. So kamen schließlich ab 1639 trotz gerichtlich verhängter Strafen keine nennenswerten Beiträge mehr ein.[666] Das im folgenden Jahr wiedereinberufene »Lange Parlament« erklärte denn auch 1641 das Schiffsgeld für ungesetzlich. Obgleich der Affront damit aus der Welt geschafft war, hatte er wesentlich zur allgemeinen Unzufriedenheit beigetragen, die ein Jahr später zum Bürgerkrieg führte.

Was die SOVEREIGN OF THE SEAS betrifft, so besteht kein Zweifel, daß sie als Flaggschiff der *Shipmoney-Fleet* geplant war und gleichermaßen als Instrument wie auch

664 Das geschah jedoch nur 1636. In den folgenden Jahren wurden die Fischer von holländischen Kriegsschiffen eskortiert und verweigerten jegliche Abgaben (ausführlich Fulton 1911, 291-323).

665 Ebd., 309.

666 Schon von Beginn der Erhebungen an blieben die eingesammelten Beträge hinter den veranschlagten Summen zurück. Sie verteilten sich wie folgt: für 1635: 104 000,- £; für 1636: 156 000,- £ (209 000,- £ erwartet); für 1637: 89 000,- £ (211 000,- £ erwartet); für 1638: 41 000,- £. Danach sanken die Einnahmen rapide ab. (Gardiner 1883, VII, 376; VIII, 85. 102. 209 und Manwaring 1920, 252. 261. 262. 266. 286).

als Sinnbild der Herrschaft des Königs über ›seine‹ vier Meere dienen sollte. Obwohl sie erst 1638 in Dienst gestellt wurde und niemals in der besagten Flotte zum Einsatz kam, belegen doch verschiedene zeitgenössische Dokumente den unmittelbaren Bezug des Regalschiffes zu diesem Projekt.

Ein anonymer Panegyrikus beispielsweise, der offenbar anläßlich der Fertigstellung der SOVEREIGN verfaßt wurde[667], preist das Schiff als Manifestation imperialer Seeherrschaft, womit König Charles seine ererbten Rechtsansprüche zur See auch gegenüber dem Ausland durchsetzen werde.[668] Weiterhin wäre die zum Stapellauf veröffentlichte *True Description* von Thomas Heywood zu nennen. Der Autor appelliert darin an seine Leser, sie sollten die große finanzielle Bürde, die der König mit dem Bau des Fahrzeugs auf sich genommen habe, als Ansporn und Ermutigung ansehen, um zur Ehre der Nation und zur Sicherheit des Reiches auch ihren Teil in Form des Schiffsgeldes beizutragen.[669] John Evelyn dagegen bemerkt vier Jahre später, gerade durch die Verwendung der Abgaben zum Bau des Regalschiffes habe der Monarch den Unmut des Volkes auf sich gezogen.[670] Inwiefern dies den Tatsachen entspricht, mag dahingestellt bleiben.[671] Jedenfalls geht aus der Flottenliste für das Jahr 1638 hervor, daß die SOVEREIGN in jener Saison in der *Ship-money Fleet* eingesetzt werden sollte. Sie wurde jedoch wieder von der Liste gestrichen, weil sie nicht rechtzeitig fertiggestellt werden konnte.[672]

In den beiden nächsten Jahren, den letzten, in denen Charles eine derartige Flotte ausrüsten ließ, waren die Einnahmen aus der Sondersteuer bereits so stark zurückgegangen (und andere teure Unternehmungen, wie die Bekämpfung des 1638 ausgebrochenen Schottenaufstandes, viel dringlicher), daß für den Einsatz des prunkvollen Königsschiffes kein Geld mehr blieb.[673] Damit erwies sich die SOVEREIGN – was ihr Schicksal bis zum Tod Charles' I betrifft – auf einer weiteren Ebene sinnbildhaft für die Seeherrschaftsbestrebungen des Stuartkönigs: Sie erforderte hohe finanzielle Aufwendungen, brachte aber letztlich wenig praktischen Nutzen.

667 Überkommen ist er als zweiseitiges Manuskript in der Bibliothek des Samuel Pepys (PL No.2131(3), Magdalene College, Cambridge), das bezeichnenderweise in ein Exemplar der englischen Ausgabe von John Seldens *Mare Clausum* (1663) eingefügt wurde (p.460). Die in lateinischer Prosa geschriebene Lobeshymne trägt den Titel: »*In Magnum* ***Drungarium*** [sic], *Navem Imperatoriam, iussu et sumptibus Caroli Magni constructam Anno Decimo-tertio Imperii sui, Annoque Domini 1637.*« Während es sich bei dem Manuskript wohl um eine nach 1660 entstandene Abschrift handelt (wie aus der Überschrift »*Upon the Building of ye Roy.^ll^ Sover.^gn^ 1637. [Incerti Authoris]*« hervorgeht), stammt der Panegyrikus selbst – nach dem Textzusammenhang zu urteilen – aus der Zeit vor Beginn des Bürgerkrieges (1642).

668 So heißt es unter anderem von dem Schiff: »*En Thalassiarcham, quem cum videt Neptunus fugit, Oceanumque suo reliquit Dominio; Sic cum Jove solus divisum habes Imperium Maximum (Carole Magne)*«; und ein paar Zeilen weiter mit Bezug auf König Charles: »*Belgia ingrata jus tuum fatetur, atque jura Regalia (sed coacta; verita ne duro prematur Imperio) mites leges petit poenasque leves; Amboynae non immemor. – Solus Carolus dat jura Mari, legemque Commercio;* ***magno*** *vere major, maximus Fidei Defensor, Maris Insularumque Imperator*«.

669 »which considered together, seeing his Majesty is at this infinite charge, both for the honour of this *Nation*, and the security of his *Kingdome*, it should bee a great spur and incouragement to all his faithful and loving Subjects to bee liberall and willing Contributaries towards the *Ship-money*.« (Heywood 1637, 46).

670 »the Sovraigne, a mo[n]strous Vessel so call'd, [...] and especialy for this remarkable, that her building cost his Majestie the affections of his Subjects, who quarreld with him for a trifle (as it was managed by some of his seacret Enemys, who made this an occasion) refusing to contribute either to their owne safety, or his glory.« (Tagebucheintragung vom 19. 07. 1641; Evelyn II, 30).

671 Weitergehende Schlußfolgerungen aus neuerer Zeit (wie z.B. die von Rubin de Cervin in: Bathe 1967, 59), die SOVEREIGN OF THE SEAS habe Charles letztlich den Kopf gekostet, scheinen übertrieben, zumal das Königsschiff in den Parlamentsreden, welche 1640/1641 das *Ship-money* behandelten, mit keinem Wort erwähnt wurde. (Vgl. Parker 1640 und St.John 1640/41).

672 S.P.Dom., Vol.379, No.57 und Vol.386, No.99.

673 Nach Witsen beliefen sich die monatlichen Unterhaltungskosten auf etwa 3500,- £, wenn das Schiff in See war (Witsen 1690, 238). Allerdings meldete Giovanni Giustinian, der venezianische Botschafter am englischen Hof, am 7. Oktober 1639 (gregorianischer Kalender) dem Dogen von Venedig, die SOVEREIGN OF THE SEAS sei gemeinsam mit anderen Schiffen ausgerüstet, um jederzeit zur *Ship-money Fleet* stoßen zu können (C.S.P.Venice, Vol. 24 (1636–39), 577 [Dokument No.709]).

VII
DIE DEUTUNG DES SKULPTURENPROGRAMMS

VORBEMERKUNGEN

Bereits der Name des Schiffes – THE SOVEREIGN OF THE SEAS – wie auch die historische Situation, in der das Fahrzeug entstand, lassen auf das Generalthema des ikonographischen Programms schließen. Es geht um den *Triumph des Monarchen als Beherrscher der vier Meere, welche das britische Königreich umgeben.*[674]

Im Zentrum steht also die Person des Königs. Sie ist Dreh- und Angelpunkt des Sinnzusammenhanges, durch den alle Figuren untereinander in Beziehung treten. Auf dieser Grundlage gliedert sich der Panegyrikus – wie schon die Beschreibung deutlich machte – in verschiedene Einzelthemen, die am Schiff in Gestalt von Skulpturengruppen, Sequenzen und Zyklen als jeweils separate Einheiten erscheinen. Auf die unterschiedlichen Partien des Rumpfes verteilt und durch dessen Architektur einer systematischen Ordnung unterworfen, fügen sie sich zu einem differenzierten, klar strukturierten Programm zusammen. An ihrer Gliederung wird sich die Interpretation weitgehend orientieren.

Da die Einzelthemen letztlich nurmehr verschiedene Aspekte des einen großen Generalthemas – der Verherrlichung des Monarchen – bilden, müssen die Skulpturen, wenn man sie recht verstehen will, jeweils vor dem Hintergrund des absolutistischen Herrscherbildes der Zeit betrachtet und aus der Perspektive des Royalisten gedeutet werden. Sowohl die Doktrin von der Gottesebenbildlichkeit des Königs mitsamt der daran geknüpften Idee der Verkörperung der *summa virtus* in seiner Person als auch das daraus entwickelte, durch Panegyrik und Propaganda systematisch verbreitete Bild vom Monarchen als Heilbringer und Friedensfürst spielen hier eine kardinale Rolle.

Aus solcher Disposition erwuchs überdies die Vorstellung, daß der Weltfrieden, die *harmonia mundi*, nur durch die Person des Souveräns garantiert werden könne. Erst aus seiner absoluten Herrschaft zu Wasser und zu Lande werde sich folgerichtig dieser Idealzustand ergeben. Welche Aspekte dabei im einzelnen von Bedeutung sind, welche Voraussetzungen mitwirken, das führen die verschiedenen Themengruppen panoramaartig vor Augen.

674 Vgl. Heywood 1637, Titelblatt, wo es heißt: »*Quae freta jam Circum Cingunt regalia Regna / Deberi Sceptris* Carole *scito tuis*,...« (s. Abb. 26,; S. 59).

DER LEGITIME ANSPRUCH AUF DIE MEERESHERRSCHAFT

(AB EDGARO QUATUOR MARIA VINDICO)

Bei einem Repräsentationsfahrzeug des Monarchen, das zugleich Symbol seiner Seeherrschaft sein soll, ergibt sich bereits vom Gegenstand her die Notwendigkeit der Legitimation solchen Anspruchs. Dem wird im Falle der SOVEREIGN OF THE SEAS – wie in den Werken von Boroughs und Selden – durch Verweis auf jene Ahnen Charles' I genüge getan, die als englische Könige Hoheitsgewalt über die vier britischen Meere ausgeübt und ihre maritimen Vorrechte jeweils dem Thronfolger vererbt hatten.

Analog zur genealogisch-juristischen Argumentation der Gelehrten erscheint am Galion des Schiffes die Folge der Beasts und Badges als Nachweis der Tradition englischer Seeherrschaft auf heraldisch-emblematischer Ebene. Doch handelt es sich nicht um eine einfache Aneinanderreihung von Bilddevisen jener Könige, die als Beherrscher der See hervorgetreten sind, wie man nach der Lektüre von Boroughs und Selden vielleicht erwarten könnte. Vielmehr liegt der Hauptakzent auf der bis ins Mittelalter zurückreichenden Folge von Dynastien, die alle jeweils ›Meeresfürsten‹ hervorbrachten und somit in ihrer Gesamtheit die Oberhoheit zur See als ein ererbtes Vorrecht der englischen Krone ausweisen. Als kardinaler Präzedenzfall (und angeblicher Ursprung) dieser Prärogative wird der angelsächsische König Edgar (959–975) vorgeführt, dessen lebensgroßes vollplastisches Reiterstandbild der Sequenz von Beasts und Badges und darüber hinaus dem ganzen Schiff als Galionsfigur vorangestellt ist.

Dem gegenüber schließt die Reihe am inneren Ende des Galions mit den Monogrammen von König Charles und seiner Familie ab. Ihre Position oberhalb der heraldischen Embleme und somit zwar von der Sequenz abgesetzt, aber dennoch in den Gesamtkomplex eingebunden, kennzeichnet den elitären Rang der königlichen Familie als gegenwärtige Exponenten jahrhundertealter englischer Monarchie, welche stets ihre Oberhoheit zur See zu behaupten wußte. Daß dort neben dem Monogramm des Souveräns und seiner Gemahlin auch diejenigen der beiden Prinzen Charles und James (als zukünftige ›Sovereigns of the Seas‹) erscheinen, zeigt an, wie sehr der maritime Herrschaftsanspruch als eine Angelegenheit des Geblüts betrachtet wurde.[675]

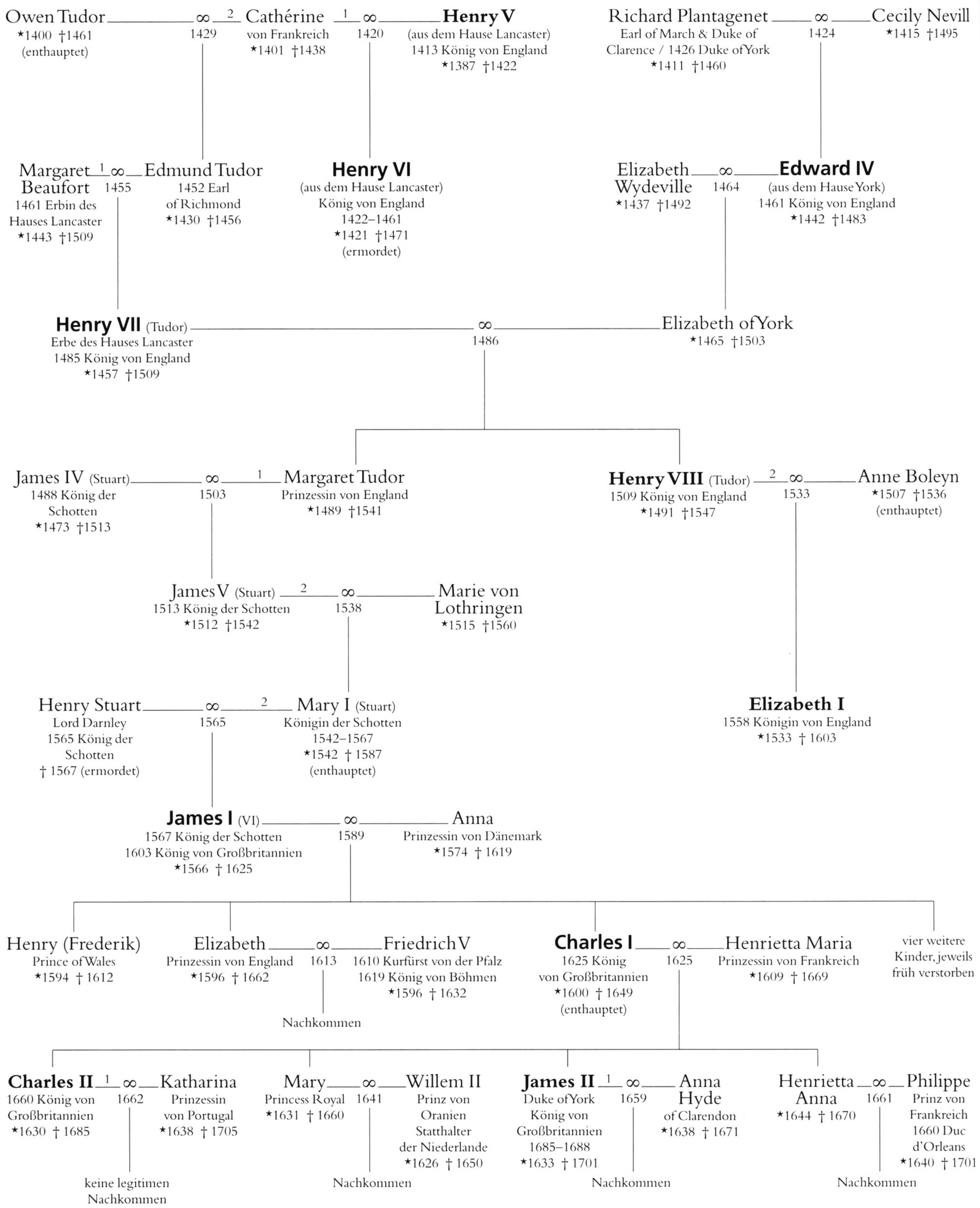
Die außerordentliche Würde und Erhabenheit dieser Embleme kommt nicht zuletzt durch die prachtvollen Roll- und Schweifwerkornamente zum Ausdruck, welche jeweils den Fond der Kompartimente füllen. Sie müssen als ein dem Gegenstand angemessenes Decorum im Sinne der Rhetorik verstanden werden. Entsprechend der Hierarchie der Emblemgruppen tragen die Felder der beiden darunterliegenden Reihen einfachere Schweif- und Beschlagwerkgitter, die allerdings – wie die Ornamente der Monogrammfolge – durchgehend symmetrisch auf das jeweilige zentrale Objekt bezogen sind.

In Auswahl und Anordnung der Beasts und Badges zeichnet sich eine genealogische Linie ab, welche das Haus Stuart über die voraufgehenden Dynastien mit dem altenglischen Königsgeschlecht der Plantagenet verbindet.[676] Es ist eben jene Stammfolge, die den Stuart ihren Anspruch auf den englischen Thron sichert, hier aber vor allem deshalb aufgeführt wird, weil sich das Vorrecht auf Seeherrschaft unmittelbar daraus ableitet.

Wie bei der Beschreibung der Skulpturen bereits erwähnt, erstreckt sich die Sequenz der Tiere und Bilddevisen über vier Dynastien: das Haus Stuart, das Haus Tudor und aus dem Geschlecht der Plantagenet die Häuser York und Lancaster. Sie erscheinen, wenn man die Embleme in der vorgesehenen Leserichtung betrachtet, in chronologischer, von der Gegenwart zur Vergangenheit fortschreitender Reihenfolge. Dabei entfallen von den insgesamt zwölf Darstellungen sechs auf das Haus Stuart, drei auf Tudor, zwei auf York und eines (das letzte) auf Lancaster – womit vermutlich eine dem geschichtlichen Abstand entsprechende, zeitgebundene Pespektive angedeutet sein soll.

675 Es sei daran erinnert, daß die beiden Prinzen durch ihre Impresen, die sie als Kronprinz bzw. Lord High Admiral führen, auch im Meerthiasos an den oberen Seitengalerien des Schiffes (neben dem Wappen des Königs) vertreten sind.

676 Dies und das Folgende zur heraldischen Bedeutung der Beasts und Badges nach: London 1956 und Boutell's Heraldry (71973). Vgl. im übrigen die Beschreibung (S. 70).



Zusammengestellt aus: Isenburg, Europäische Stammtafeln, Band II, Tafel 85, 86, 87, 94, 95; Band III, Tafel 158.

Abkürzungen: * geboren, † gestorben, ∞ vermählt mit, [1] = erste Ehe, [2] = zweite Ehe.

Abb. 146 Verwandtschaftstafel Charles' I von Großbritannien mit der (auszugsweise dargestellten) Stammfolge der englischen Könige aus den Häusern Stuart, Tudor, York und Lancaster.

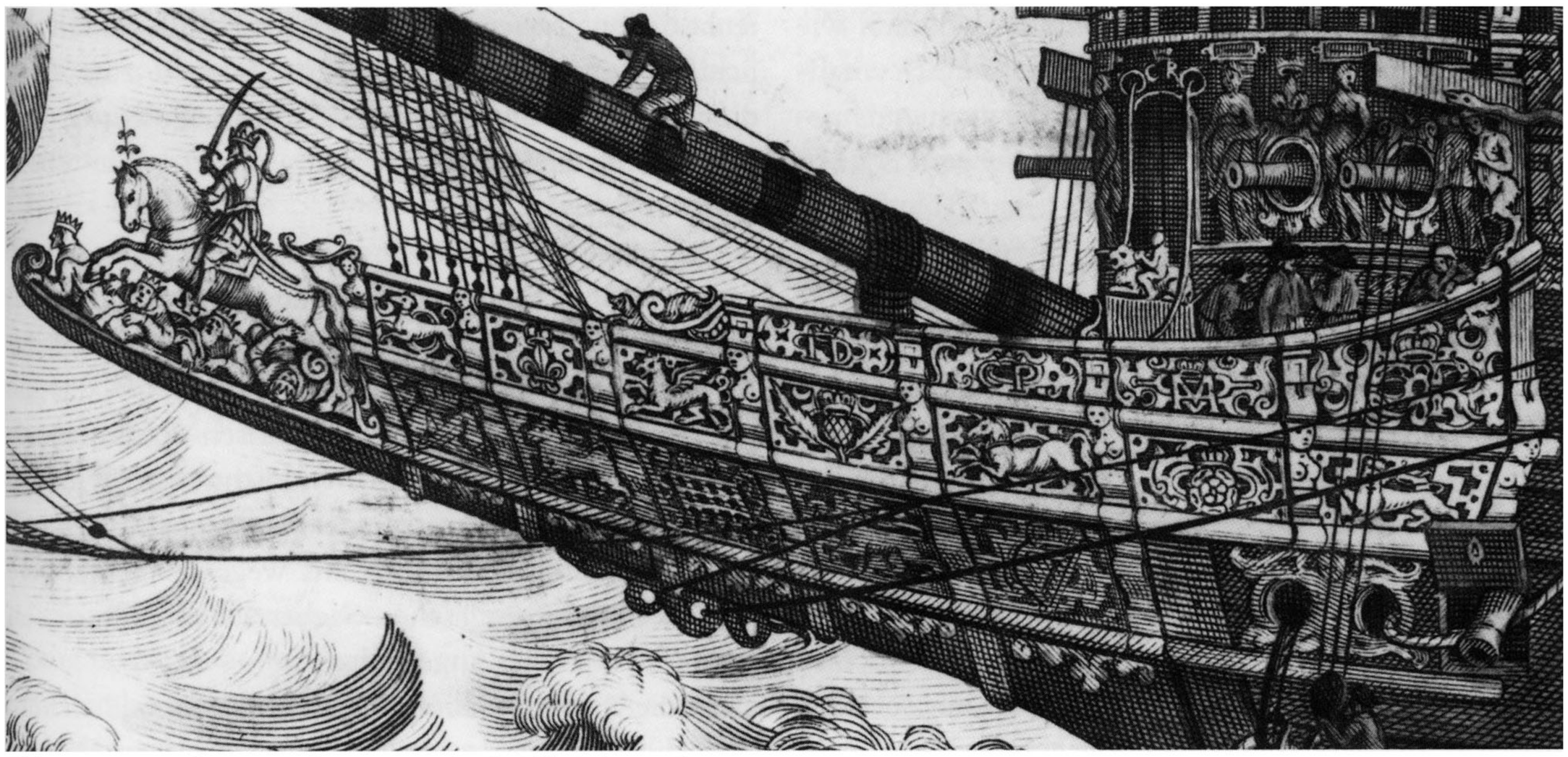


Abb. 145 Das Galion; Detail aus Paynes Stich, Abb. 8. (NMM)

Da jedem Herrscherhaus prinzipiell zwei Schildhaltertiere, aber unterschiedlich viele Bilddevisen zukommen, andererseits jedoch Tiere und Devisen in regelmäßig alternierender Folge angeordnet sind, da außerdem einige Tiere in älterer Zeit auch als Bilddevisen dienten und überdies einzelne Bilddevisen über mehrere Dynastien hinweg in Gebrauch waren, ergibt sich bei der gewählten Anordnung der Embleme eine innere Verschränkung der Bezugsmöglichkeiten auf bestimmte Herrscherhäuser bzw. einzelne Monarchen.

Das Haus Stuart, welches die Sequenz eröffnet, ist mit seinem vollständigen Repertoire an Beasts und Badges vertreten: nämlich mit dem Löwen von England und dem Einhorn von Schottland als Schildhaltertieren sowie der Rose von England, der Distel von Schottland, der Lilie von Frankreich und der Harfe von Irland als Bilddevisen. Diese heraldischen Zeichen lassen sich auf beide Stuartkönige, d.h. sowohl auf Charles I als auch auf James I beziehen. Im vorliegenden Fall scheinen sie in erster Linie auf James anzuspielen, da Charles und seine Familie bereits mit der Reihe der Monogramme der Sequenz vorangestellt sind. Während die ersten vier Embleme (Löwe, Rose, Einhorn und Distel), die als Symbole der beiden vereinigten Königreiche einen bevorzugten Rang einnehmen, als geschlossene Gruppe erscheinen, kommen die übrigen Impresen, nämlich Lilie und Harfe, wegen der alternierenden Folge von Beasts und Badges zwischen die sich anschließenden Embleme des Hauses Tudor zu liegen.

Solche Disposition widerspricht den heraldischen Zuordnungsmöglichkeiten jedoch nicht. Denn beide sind – wie übrigens die Englische (Tudor)Rose auch – schon von den Tudorkönigen benutzt worden. Elizabeth I führte die Harfe als Royal Badge ein, während sie die Lilie von ihren Vorgängern Henry VII und Henry VIII übernahm. Somit dürfen diese Bilddevisen als Bindeglieder zwischen den Dynastien der Stuart und der Tudor aufgefaßt werden.[677]

Die ihnen benachbarten Tiere, der Drache von Wales und der Windhund von Richmond, stellen dagegen reine Tudor-Embleme dar. Sie wurden als Royal Beasts vor allen Dingen von Henry VII und Henry VIII verwendet. Im gegebenen Zusammenhang sollen sie wohl auf Henry VII anspielen, da die Stuartkönige von diesem Monarchen ihren Anspruch auf den englischen Thron herleiteten.[678] Entsprechendes gilt auch für das goldene Fallgatter, das Henry VII in den Kreis der königlichen Impresen einführte. In der Sequenz am Galion erscheint

677 Zwar zählte die Französische Lilie schon lange vor den Tudors zu den Bilddevisen des Plantagenetkönigs Edward III, doch dominiert hier wegen der flankierenden Royal Beasts der Bezug zum Haus Tudor.

678 Die Verbindung entstand durch die Vermählung von Henry's Tochter Prinzessin Margaret Tudor mit James IV (Stuart), dem König der Schotten, im Jahre 1503. (vgl. Abb. 146).

es wegen der alternierenden Anordnung (ähnlich wie Lilie und Harfe) zwischen den Tieren der zeitlich vorangehenden Dynastie, d.h. in diesem Fall zwischen denjenigen des Hauses York. Die Plazierung mag genealogisch dadurch zu rechtfertigen sein, daß Henry VII aufgrund seiner Vermählung mit Prinzessin Elizabeth von York (1486) in enger Beziehung zu diesem Hause stand.

Die beiden Tiere, der Löwe von March und der Stier von Clarence, kamen Elizabeth als Erbin von York jedenfalls rechtmäßig zu. Ihr Vater, Edward IV, war der einzige König aus dem Hause York, welcher sie sowohl als Schildhalter wie auch als Bilddevisen führte, so daß hier offenbar auf ihn angespielt werden soll.

Das Haus Lancaster schließlich ist mit einem Badge König Henry's VI, nämlich den gekreuzten Straußenfedern, vertreten. Daß gerade dieses Emblem aus der Fülle der Lancaster-Devisen[679] gewählt wurde, zeigt wiederum das Bestreben, die genealogische Verknüpfung zwischen den Dynastien hervorzuheben. Denn ebenso, wie die über Prinzessin Elizabeth hergestellte Liaison zwischen den Häusern Tudor und York in der Zusammenstellung von Löwe und Stier mit dem Fallgatter dokumentiert ist, bezeichnet der Verweis auf Henry VI den Übergang des Thronerbes vom Hause Lancaster auf das Geschlecht der Tudor. Henry VII (Tudor) konnte nämlich allein durch Henry VI, der ein Halbbruder seines Vaters Edmund Tudor war, Ansprüche auf den englischen Thron geltend machen.[680]

Auf diese Weise wird anhand heraldischer Embleme die stammesgeschichtliche Linie nachgezeichnet, welche von Charles I bis ins Mittelalter und letztlich bis zu König Edgar zurückführt. Auch wenn die Sequenz mit Henry VI abbricht, auf den Nachweis einer genealogischen Verbindung zu Edgar mithin verzichtet wird, so ergibt sich die Legitimität des Seeherrschaftsanspruches doch schon daraus, daß all jene Monarchen, auf welche die einzelnen Embleme Bezug nehmen, jeweils als souveräne Meeresfürsten auftraten. Das jedenfalls geht aus den Schriften von Boroughs und Selden hervor, wo eben diese Herrscherpersönlichkeiten – abgesehen von den älteren Plantagenetkönigen – durch zahlreiche einschlägige Urkunden als ›Sovereigns of the Seas‹ ausgewiesen sind.[681] In solcher Eigenschaft erscheinen sie ausnahmslos als Nachfolger König Edgars, dessen Regiment zur See sie als ein ihnen überkommenes ›Erbe‹ weiterführten, es gewissermaßen zur Tradition erhoben und damit zu einem Vorrecht der englischen Krone machten.[682] Am Galion des Schiffes kommt dieser Bezug sinnbildhaft zum Ausdruck, insofern Beasts und Badges prozessionsartig dem Galionsbild, das buchstäblich die ›Vorreiterrolle‹ übernimmt, folgen.

Von Selden und Boroughs erhält Edgar dagegen keinen solch überragenden Platz zugewiesen.[683] In ihren Traktaten rücken statt dessen die Plantagenetkönige des 13. und 14. Jahrhunderts in den Vordergrund[684], was angesichts der juristischen bzw. historisch-dokumentarischen Ausrichtung dieser Arbeiten nicht weiter erstaunt. Denn aus der Regierungszeit der Plantagenets lassen sich ungleich mehr und von Rechts wegen bedeutendere Dokumente zur englischen Seeherrschaft anführen als aus der Epoche der Angelsachsen.

Für die Wahl des Galionsbildes konnte das freilich kein Kriterium sein. Da das Skulpturenprogramm im Dienste panegyrischer Propaganda stand, war für solche Zwecke die sagenumwobene Figur König Edgars aus der Frühzeit Britanniens weitaus besser geeignet; denn in ihr manifestierte sich, wie man damals glaubte, die Meeresherrschaft der englischen Könige auf geradezu prototypische Weise.[685]

Zahlreiche Chroniken des 15., 16. und 17. Jahrhunderts überliefern die Geschichte[686], wonach Edgar all-

679 Vgl. Boutell's Heraldry, 210-211.

680 Vgl. London 1956, 33.

681 John Selden beispielsweise zitiert in seinem *Mare Clausum* fünfzehnmal entsprechende Dokumente Henry's VI, viermal solche von Edward IV, fünf aus der Zeit Henry's VII, elf, die von Henry VIII unterzeichnet wurden, zehn aus der Ära Elizabeth I und fünfzehn, die auf Charles' Vater James I zurückgehen (Selden 1635, passim).

682 Daß die historische Realität durchaus nicht so klar und ungebrochen in dieser Weise verlief, hat die neuere Geschichtswissenschaft nachgewiesen (vgl. Fulton 1911, 25-208). Doch mußte es im Interesse der Politik Charles' I liegen, eine solche durchgehende Tradition englischer Seeherrschaft zu postulieren.

683 Boroughs 1651, 20-22 bzw. Selden 1635, 177-179.

684 Insbesondere die Könige John (1199-1216), Henry III (1216-1272), Edward I (1272-1307), Edward II (1307-1327), Edward III (1327-1377) und Richard II (1377-1399) kommen zur Sprache (Boroughs 1651, 24-66; Selden 1635, passim).

685 Das schloß natürlich nicht aus, daß auch die Plantagenetkönige in das Skulpturenprogramm mit eingebunden wurden. Einige sind, wie in der Beschreibung erwähnt, durch ihre Badges an den unteren Seitengalerien des Schiffes vertreten, stehen dort allerdings in etwas anderem Zusammenhang, weshalb sie gesondert behandelt werden sollen.

686 Zu nennen wären hier vor allem: HIDGEN, Ranulph: *Cronica Ranulphi Cistrensis Monachi/ that is the book named Polycronicon*. London 1527 (Ed. prin. 1480), fol.236^{v}-237^{r};
FABIAN: *The Chronicle of Fabyan, whiche he hym selfe nameth the concordaunce of historyes...* o.O. 1542 (Ed. prin. 1516), p.229;
MATTHEW of Westminster: *Eleganŝ, illustris, et facilis rerum, praesertim Britannicarum...narratio...* o.O. 1567, fol.287^{r};
HOLINSHED, Raphaell: *The First volume of the Chronicles of England...* London 1577, p.231;

jährlich im Frühsommer eine immense Flotte zusammenzog, sie in drei bzw. vier Geschwader aufteilte[687] und diese zum Schutz des Königreiches auf den vier Meeren rund um die Insel stationierte. Sie sollten, ähnlich wie Charles es für seine *Shipmoney-Fleet* proklamierte, die Küsten von Piraten befreien und fremde Nationen davon abhalten, England von See her anzugreifen. Zur Demonstration seiner Seeherrschaft segelte Edgar mit jedem dieser Geschwader zum jeweils nächstliegenden, umrundete auf solche Weise zu Schiff das gesamte Königreich und sorgte mithin durch die permanente Verteidigungsbereitschaft der Flotte für die Sicherheit des Landes.[688]

Nach der Auffassung des 17. Jahrhunderts aber war König Edgar nicht nur der erste englische Monarch, der sich durch souveräne Seemacht auszeichnete, sondern auch der erste, der den Titel eines *Rex Marium Britanniae*[689], also quasi eines ›*Sovereign of the Seas*‹ führte. Als Beleg dafür wird in den einschlägigen Schriften stereotyp die Eingangstitulatur (*Intitulatio*) einer dubiosen Urkunde – der sogenannten *Charta Aedgari* – genannt, die angeblich aus dem Jahr 964 stammt und in welcher Edgar der Kathedrale von Worcester umfangreiche Privilegien und Pfründe zusichert.[690] Abgesehen davon, daß es sich bei dem betreffenden Dokument wahrscheinlich um eine Fälschung des 12. Jahrhunderts handelt – was aber im 17. Jahrhundert wohl kaum jemand erkannte[691] –, basiert die in diesem Zusammenhang interessierende Titulatur als ›Meeresbeherrscher‹ offenbar auf einer fehlerhaften Lesart bzw. bewußten Veränderung des Wortlauts. Die gewöhnlich zitierte Version lautet:

> *EGO ÆDGARVS, ANGLORVM BASILEVS, omniumque Regum Insularum, OCEANIQVE BRITANNIAM CIRCVMIACENTIS, Cunctarumque Nationum quae infra eam includuntur, IMPERATOR ET DOMINVS.*[692]

während es im Originaltext heißt:

> Ego Eadgarus Anglorum basileus, omniumque regum insularum oceani que Brytanniam circumjacent cunctarumque nationum quae infra eam includuntur imperator et dominus.[693]

Edgar bezeichnet sich demnach also nicht als Beherrscher des Ozeans, der Britannien umgibt, sondern als Herrscher über alle (Könige der) im Ozean liegenden Inseln, welche Britannien umgeben.

Wie es zu der formal so geringfügigen, inhaltlich aber schwerwiegenden Änderung des Wortlauts kam, kann nur vermutet werden. Soweit bekannt, erscheint der veränderte Text erstmals 1577 in dem von Dr. John Dee, dem Hofastrologen und persönlichen Berater Königin Elizabeths I verfaßten Werk *General and Rare Memorials, pertayning to the perfect Arte of Navigation*, auch bekannt unter dem Titel *The British Monarchie.*[694] Es handelt sich um eine programmatische, politisch motivierte Streitschrift, worin Dee entschieden für eine massive Aufrüstung der englischen Marine als unverzichtbarem Mittel zur Demonstration militärischer Stärke und damit zur Abschreckung potentieller Agressoren eintritt. Anhand historischer Exempla aus der römischen Antike, dem mittelalterlichen England und dem byzantinischen Reich sucht er zu belegen, daß nur mit einer starken Flotte der innere Frieden und Wohlstand des Staates garantiert werden kann. Dee weist König Edgar in diesem Zusammenhang eine Art ›Paraderolle‹ zu, wobei er betont, daß die Historiographen dem Angelsachsen treffenderweise den Beinamen ›*Pacificus*‹ (der Friedensstifter) verliehen.[695]

Angesichts der persuasiven Absichten des gelehrten Astrologen ist es wenig wahrscheinlich, daß er die entscheidende Passage der Intitulatio der Charta Aedgari, die er sogar zweimal anführt (S. 58 und 60), aus Nachlässigkeit oder aufgrund eines Versehens fehlerhaft wieder-

BRAVONIUS, Florentinus: *Chronicon ex Chronicis...* London 1592, p.360;
MALMESBURY, William: *De gestis regum Anglorum libri V.* In: SAVILLE, Henry: *Rerum Anglicarum Scriptores post Bedam praecipui...* London 1596, p.33;
STOW, John: *The Annales of England...* London 1600, p.109;
SPEED, John: *The Historie of Great Britaine...* London ²1623, p.405;
DANIEL, Samuel: *The Collection of the History of England.* London 1626 (²1634), p.14-15.
Die meisten dieser Autoren sowie einige weitere nennt Heywood in seiner *True Description* (Heywood 1637, 33-34); vgl. auch Young 1990, 63-65.

687 Die Zahl der Geschwader schwankt bei den verschiedenen Autoren. Die Gesamtflottenstärke wird mit 3600 bzw. 4800 Schiffen angegeben, so daß jedes Geschwader 1200 Einheiten umfaßte. Sowohl die Größenordnung als auch die zugrunde liegende Zahl Zwölf legen allerdings nahe, daß hier keine historischen Fakten referiert werden, sondern es sich vielmehr um Zahlensymbolik handelt, welche die harmonische Vollkommenheit der Flotte Edgars ausdrücken soll.

688 So berichten übereinstimmend die Chroniken (vgl. Anm. 686).

689 So Samuel Pepys in seinem Tagebuch am 16. April 1665 (Vol.6, p.81).

690 Abgedruckt bei Birch 1893, Vol. III, No. 1135.

691 Zur Frage der Echtheit vgl. Fulton 1911, 28 sowie den Kommentar von Latham und Matthews in: Pepys (Diary), Vol.6, p.81, n.1. Das im Britischen Museum aufbewahrte Exemplar (Harl. MS. 7513) stammt jedenfalls aus dem 12. Jahrhundert.

692 Hier nach Dee 1577, 60. Gleichlautend auch bei Selden 1635, 178 und Howell 1645, Book I, Sect. 6, Letter 33. (Unterstreichung innerhalb des Zitates v. Verf.).

693 Nach Birch 1893, III, 377 (Unterstreichung innerhalb des Zitates v. Verf).

694 Dee 1577, 58. 60.

695 Dee 1577, 55.



Abb. 147 Titelblatt zu John Dee: *General and Rare Memorials …*, London 1577. (Shelfmark 48.h.18, by Permission of the British Library)

gibt. Vielmehr drängt sich der Verdacht einer Fälschung auf – und das umso mehr, als andere Autoren, wie etwa Coke und Usher[696], den betreffenden Text durchaus korrekt zitieren.

Wie auch immer es zu Dee's Version gekommen sein mag, von Bedeutung ist in erster Linie die weitreichende Wirkung, die seine Schrift zeitigte. Denn als in der ersten Hälfte des 17. Jahrhunderts die englisch-holländische Rivalität zur See eskalierte, griff man zur Stützung des britischen Rechtsstandpunktes dankbar und relativ unkritisch auf den von Dee verbreiteten Text zurück. Auch John Selden tat das in seinem prominenten Werk *Mare clausum*. Er führt zwar beide Varianten der Charta an, gibt jedoch der Version Dee's den Vorzug und weist zugleich auf die hohe Autorität des elisabethanischen Gelehrten hin.[697]

Unter solchen Voraussetzungen avancierte die Gestalt König Edgars bald zur Symbolfigur für die Seeherrschaftsansprüche der englischen Krone. Bis weit ins 18. Jahrhundert hinein wurde er mit Verweis auf seine Seemacht und seinen angeblichen Titel als Meeresbeherrscher stereotyp angeführt, wenn es darum ging, die Oberhoheit zur See als ein ererbtes Privileg der britischen Monarchie auszuweisen.[698] Selbst Oliver Cromwell bezog sich auf ihn, als er nach dem ersten englisch-holländischen Seekrieg während der Friedensverhandlungen (1654) gegenüber dem niederländischen Gesandten die britische Position zu untermauern trachtete.[699]

Welche Popularität Edgar in dieser Rolle erlangte und mit welcher Beharrlichkeit die Royal Navy an ihm als traditionsgeladenem Sinnbild ihres Auftrags festhielt, zeigt sich nicht zuletzt daran, daß zwischen 1668 und 1779 fünf Linienschiffe auf seinen Namen getauft wurden.[700] Auch benannte James, der Herzog von York und Lord High Admiral von Großbritannien (später König James II), im Jahre 1667 einen seiner Söhne nach dem angelsächsischen König[701] – ein Umstand, der angesichts der familienbezogenen Namensvergabe im britischen Königshaus Beachtung verdient.

Charles I aber mußte wegen seiner Flottenpolitik in besonderem Maße an einer Hervorhebung Edgars gelegen sein. Indem er als dessen Rechtsnachfolger auftrat und davon ausging, daß dessen Herrschaftsausdehnung zu Wasser und zu Lande auch ihm zustehe, legitimierte er das aufwendige Projekt seiner *Shipmoney-Fleet* als eine

696 Coke, Edward: *Le Quart Part des Reportes*... London 1604, fol. B 1v. – Usher, James: *Veterum Epistolarum Hibernicarum Sylloge*... Dublin 1632, 121.

697 Im Original heißt es: »Verba sunt; [...] *Ego Edgarus Anglorum Basileus omniumque Regum insularum, Oceanique Britanniam circumjacentis* (sic legebat olim vir sanè doctrina multijugi, Iohannes DEE, nisi quod *Britanniani* pro *Britanniam* habet ille; aliis legentibus *Insularum Oceani quae Britanniam circumjacent*)...« (Selden 1635, 178). – In seinen Anmerkungen (ebd.) nennt Selden als Textquelle der erstgenannten Version neben John Dee und Samuel Purchas auch eine Inspeximus-Urkunde der Patent-Rolls 1 Edward IV, part 6 (nach Fulton 1911, 27 die Membrane 23 vom 20. XI. 1461), was allerdings – wenn der Text tatsächlich übereinstimmt – die Überlieferung in neuem Licht erscheinen ließe und Dee entlasten würde. Dies Urkunde bezieht sich jedoch, wie der *Calendar of Patent Rolls* ausweist, nicht direkt auf die Charta Edgari, sondern auf einen Inspeximus Richards II, der seinerseits auf einen Inspeximus Edwards III Bezug nimmt, der wiederum auf einen Inspeximus Edwards II verweist, welcher die Charta Edgari bestätigt.

698 Nach Fulton 1911, 28 et passim.

699 Ebd., 28.

700 Die Indienststellungen erfolgten 1668, 1700, 1709, 1756 und 1779. Das letzte dieser Schiffe war bis 1835 im Einsatz. (Vgl. Lavery 1983, passim; ferner: Fox 1980, 139. 140. 157).

701 Isenburg II, Taf. 95 sowie Latham und Matthews in: Pepys (Diary), Vol. 6, p. 81, n. 1.

Maßnahme zur Wiederherstellung der alten, rechtmäßigen Zustände. Dabei kam es gelegen, daß die Historiographen Edgar mit dem Epitheton ›der Friedensstifter‹ auszeichneten, und zwar nicht, weil er keine Kriege geführt hätte, sondern weil er mit seiner starken Streitmacht innere Querelen niederschlug, die Insel vor Angriffen von außen schützte und auf diese Weise Frieden und Wohlstand im ganzen Land erblühen ließ.[702] Da bekanntlich auch Charles als ein solcher Friedensfürst in der Öffentlichkeit zu erscheinen suchte, wie Panegyrik und Propaganda jener Zeit allenthalben belegen, bot sich eine Analogisierung seiner Person mit dem angelsächsischen Vorfahren umso eher an.

Hinzu kam, daß Edgar nach den alten Chroniken[703] der erste englische Herrscher war, der sich zu Recht ›König von ganz Britannien‹ nennen konnte, nachdem er verschiedene Kleinkönige unterworfen und zu seinen Vasallen gemacht hatte. In Hinblick auf den damit erlangten imperialen Status lag es nahe, auch hier eine Parallele zu Charles I oder vielmehr allgemein zu den Stuartmonarchen auf dem englischen Thron zu ziehen. Denn diese traten ja offiziell als ›König von Großbritannien, Frankreich und Irland‹ auf, seitdem James I im Jahre 1603 England und Schottland zum *United Kingdom* vereinigt hatte[704] – ein Vorgang, der (zumindest in der Panegyrik) zur Rückbesinnung auf gemeinsame altbritische Wurzeln führte und das nationale Selbstbewußtsein stärkte.[705]

Alle diese Aspekte trugen jeweils auf ihre Art dazu bei, Edgar zur Leitfigur für den Seeherrschaftsanspruch Charles' I zu erheben. Unter solchen Voraussetzungen war er zum Galionsbild eines Regalschiffes, das als Flaggschiff der *Shipmoney-Fleet* den Namen THE SOVEREIGN OF THE SEAS tragen sollte, also eben jenen Titel, der nach damaliger Vorstellung insbesondere ihn, Edgar, auszeichnete, geradezu prädestiniert.[706]

Aufgrund der eminenten Bedeutung Edgars für das Königsschiff geht Thomas Heywood in seiner *True Description* denn auch ausführlich auf ihn ein. Mehr als zwei Drittel des Textes zum Skulpturenschmuck des Fahrzeugs sind dem angelsächsischen Potentaten gewidmet. Dabei geht es Heywood vor allem darum, Edgar als einen würdigen Vorfahren des amtierenden Monarchen auszuweisen, auf den Charles I sich ohne Bedenken berufen kann. Um die Vergleichbarkeit der beiden Könige sicherzustellen, betont der Dichter zu Beginn seiner Ausführungen die uneingeschränkte Herrschermacht Edgars über die Britischen Inseln:

> This *Edgar* was [...] indeed the first that could truely write himselfe an absolute Monarch of this Island[707];

Und einige Zeilen weiter sagt er:

> *hee by his valour made himselfe sole Soveraigne, and all the rest were his Liegemen and Tributaries. The entire Monarchy, and all the royall Titles of the Kingdome, falling under his Scepter.*[708]

Es folgen die Charakterisierung seiner Herrschaft als Friedensregime sowie verschiedene Belege seiner Königswürde und seiner weisen, entschlossenen Machtausübung: Heywood berichtet über Krönung und Salbung Edgars, nennt die Kleinkönige, die er unterwarf, spricht ausführlich von seiner souveränen Meeresherrschaft und erzählt schließlich anekdotenhaft Begebenheiten, bei denen Edgar seine Gottesfurcht, Gerechtigkeit, Selbstbeherrschung, Sinn fürs Maßhalten sowie Mut und Tapferkeit unter Beweis stellte, mithin also den Kanon der klassischen Herrschertugenden erfüllt.[709]

Auf solche Weise wird der angelsächsische König als vorbildlicher Souverän dargestellt, dessen hohe Autorität es erlaubt, allein durch Berufung auf ihn den Seeherrschaftsanspruch Charles' I zu legitimieren. In Zusammenhang mit der Marine Edgars und seiner alljährlichen Meerfahrt schlägt Heywood deshalb auch direkt den Bogen zum Stuartmonarchen:

> *…he* [d.i. Edgar] *did (as iustly he might) write himselfe* Lord of the Foure Seas. *And therefore his sacred* Maiesty, *claiming this unquestionable* Title from Him, *and being his* true *and* undoubted Successour; *and this* claime *being this thousand and odd yeares not any way controversied. I do not see but this Motto,* Ab Edgaro quatuor Maria vindico, *may genuinly to* Him *be approbriated, and to* Him *alone.*[710]

702 Nach den erwähnten Chroniken (s. Anm. 686) sowie Dee 1577, 55-59.
703 Ebd (s. Anm. 686).
704 Der Vorschlag, das neue Vereinigte Königreich Great Britain zu nennen, war bereits 1603 gemacht worden. Doch die Aufnahme dieses Terminus in den Königstitel erfolgte erst 1604. (Dazu Bindoff 1945, 192-194).
705 Das zeigt sich an einer ganzen Reihe von Publikationen zur Geschichte Britanniens, die bezeichnenderweise ab 1603 gehäuft erschienen. Als Beispiel sei Thomas Heywood mit einer Passage aus dem Vorwort seines Epos *Troia Britannica or Great Britains Troy* (London 1609) zitiert: »*Yet if you understandingly consider this project, you shall finde included herein a briefe memory or Epitome of Chronicle, even from the first man, unto us, this second time created* BRITONS«.
706 Weiteres dazu s. S. 200.
707 Heywood 1637, 30.
708 Ebd.
709 Ebd., 31-38.
710 Heywood 1637, 33.

Zur Bekräftigung dieses Anspruchs nennt Heywood anschließend etliche Geschichtsschreiber, von denen er behauptet: »*...they all consent in this Musicall Harmonie*«.[711] Am Schluß des Kapitels über die Galionsfigur hebt er dann zusammenfassend noch einmal die Hauptsache seines Anliegens hervor:

> ...what I have done, is onely to give the World a true and authentick expression, that whatsoever his *sacred Maiesty* challengeth concerning his absolute dominion over the *foure Seas*, hee iustly, and with an unquestionable Title claimeth from this King *Edgar*, being his true and lawfull hereditary Successor.[712]

Die wesentliche Aussage läßt sich demnach auf das für Charles proklamierte Motto *»Ab Edgaro quatuor Maria vindico«* (Unter Berufung auf Edgar beanspruche ich die vier Meere) konzentrieren. Das zeigt sich auch an dem phantastischen Schiffsporträt, welches der *True Description* als Frontispiz vorangestellt ist. Dort erscheint das Motto nämlich auf einem Schriftband unterhalb der Galionsfigur, so daß Bild und Schrift, sich wechselseitig ergänzend, den Namen des Regalschiffes und den in ihm konkretisierten Anspruch des Königs metaphorisch widerspiegeln (vgl. Abb. 27; S. 60).[713]

Doch Charles selbst ging mit einem zweiten Motto noch einen Schritt weiter. Es gehört zu einem Emblem, das der Monarch persönlich im Frühjahr 1638[714] als Sinnbild seiner Meeresherrschaft festlegte und auf jedem der 102 Bronzegeschütze der SOVEREIGN OF THE SEAS anbringen ließ. Glücklicherweise haben sich sowohl der zugehörige Kostenvoranschlag[715] als auch eines der Geschütze im Original erhalten[716], so daß Entwurf und Ausführung miteinander verglichen werden können.

Das Emblem ist achsensymmetrisch aufgebaut und im Zapfenfeld des Geschützrohres plaziert (s. Abb. 148–150). In seinem Zentrum erscheint die überkrönte Tudorrose (als ›*Royal Badge of England*‹) vor einem diagonal mit dem Lilienzepter gekreuzten Dreizack sowie einem die Rose überragenden Admiralitätsanker, von dessen Ring sich das Ankerkabel um Dreizack, Zepter und Ankerstock windet. Unterhalb der Komposition erkennt man eine Kartusche mit folgender Inschrift:

CAROLVS EDGARI SCEPTRVM
STABILIVIT AQVARVM

Zu deutsch: »Charles hat die Meeresherrschaft Edgars gefestigt.«[717] Dieses Motto spiegelt das Selbstbewußtsein, mit dem der Monarch auf seinen berühmten Vorfahren verweist. Er sieht sich nicht als dessen Nacheiferer, sondern tritt vielmehr als Bewahrer und Vollender jenes souveränen Regiments zur See auf, das Edgar einst begründete.

Die prototypische Qualität, die man Edgar als meerbeherrschendem Potentaten beimaß, brachte es mit sich, daß sein Name gewissermaßen metaphorisch für den Begriff *Sovereign of the Seas* verwendet wurde. Das geht aus Bemerkungen zeitgenössischer Autoren hervor, die dem Regalschiff quasi beide Namen zuschreiben bzw. darauf hinweisen, es hätte nach Ansicht vieler Leute auch »Edgar« getauft werden können. Letzteres meint beispielsweise James Howell 1645 in den *Epistolae Hoelianae*:

> we have a brave new Ship, a Royal Galeon, [...] Sir Robert Mansel launch'd her, and by His Majesty's command call'd her »The Sovereign of the Sea« [sic]. Many would have had her to be named the »Edgar«, who was one of the most famous Saxon Kings this Island had, and the most potent at Sea.[718]

William Prynne schreibt 24 Jahre später in seinen *Brief Animadversions* sogar:

> King *Charles* the first [...] claimed and maintained the Soveraign Dominion of the *British* and *Irish Seas* as his royal Predecessors had done, [...], by giving the Name of the EDGAR (with this *Motto* engraven on it; *Ego ab Edgaro QUATUOR MARIA VENDICO* [sic]) and of THE

711 Ebd., 34. Aufgezählt werden insgesamt 15 Autoren, die größtenteils mit den oben S. 190, Anm. 686 aufgeführten Chronisten identisch sind.
712 Ebd., 39.
713 Der Text ist dort allerdings gekürzt und etwas fehlerhaft wiedergegeben: »Ab Edgaro quatuar [sic] Ma. vin.« (vgl. dazu auch oben S. 60, Anm. 212).
714 Die Zeit läßt sich aus der Datierung verschiedener Kostenvoranschläge für die Geschütze erschließen (vgl. S.P.Dom., Vol. 374, No. 30 und Vol. 387, No. 87).
715 Schreiben des Office of Ordnance vom 16. IV. 1638 (S.P.Dom., Vol. 387, No. 87).
716 Es handelt sich um eine Demi-Culverine vom Drake-Typ, die offenbar den einzigen originalen Überrest des Königsschiffes darstellt. Sie wird heute im Royal Artillery Museum, Woolwich, aufbewahrt. Dazu ausführlich Caruana 1994, 57. 64. 66.
717 Die Beschreibung im Kostenvoranschlag lautet entsprechend: »*For the graving of every one of these Peeces wth the Rose and Crowne, the scepter & tridens, the Anchor and Cable, And a Compartement under the Rose & Crowne wth this inscription: Carolus Edgari sceptrum stabilivit aquarum (being a Scuttchin and motto appointed by his Matie) At three pounds for graving of every one of the sayd 102 Peeces*«.
718 Howell (Ed. Jacobs), 337–338. Auch Sir Richard Fanshawe weist in seinem panegyrischen Gedicht *On His Majesties Great Shippe* (Ed. prin. 1648) darauf hin, daß der Name Edgar ihm angesichts der Galionsfigur sehr passend erschiene (Fanshawe, 17).

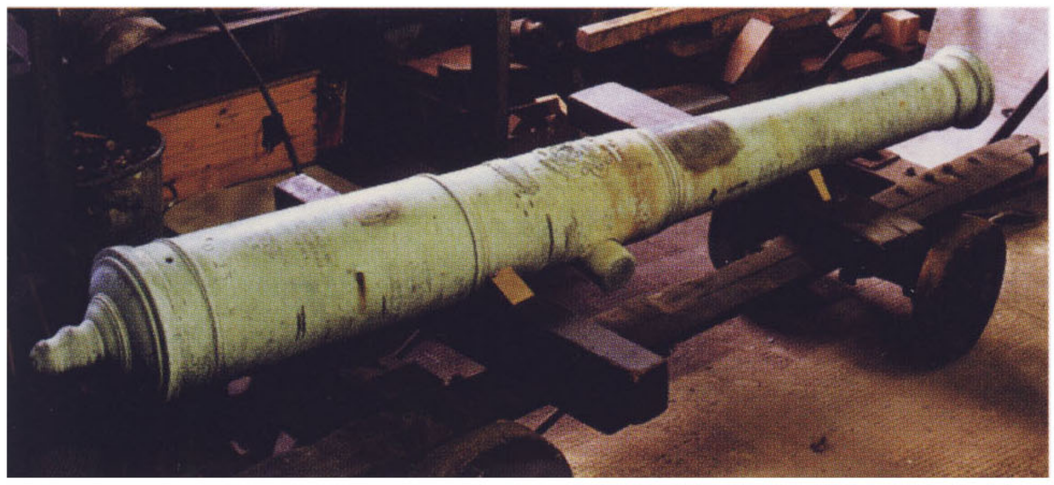


Abb. 148 Demi-Culverine (»Halbe Schlange«) der SOVEREIGN OF THE SEAS; 1638 von John Browne gegossen. (Royal Artillery Museum, Woolwich, Foto: Verf.)



Abb. 150 Inschriftkartusche im Zapfenfeld des Geschützes. (Royal Artillery Museum, Woolwich, Foto: Verf.)



Rechts Abb. 149 Emblem im Zapfenfeld der Demi-Culverine. (Royal Artillery Museum, Woolwich, Foto: Verf.)

SOVERAIGN OF THE SEA [sic], to the *Admiral* of his Fleet.[719]

Sinn gibt die etwas unklare Formulierung augenscheinlich nur dann, wenn man in diesem Fall unter ›*Admiral*‹ nicht den Oberbefehlshaber der Flotte, sondern – wie es im Sprachgebrauch des 17. Jahrhunderts vielfach üblich war – dessen Flaggschiff versteht[720] und auf dieses (oder einen Teil desselben) auch das Wort »*it*« bezieht.[721] Laut Prynne führte das Admiralsschiff also sowohl den Namen EDGAR als auch THE SOVEREIGN OF THE SEAS, wobei das Motto *Ab Edgaro quatuor Maria vendico* angeblich am Fahrzeug ›eingraviert‹ war.

Daß der Name EDGAR hier als Äquivalent zur offiziellen Bezeichnung des Seglers erscheint, ja daß er sogar an erster Stelle genannt und damit vorgezogen wird, dürfte mit seiner metaphorischen Verwendung allein kaum hinreichend zu erklären sein. Prynne nimmt in diesem Fall anscheinend unausgesprochen Bezug auf die Galionsfigur und läßt sich von dem Umstand leiten, daß diese Skulptur gewöhnlich eng mit dem Schiffsnamen verknüpft ist. Darauf weist auch das in Parenthese zitierte Motto hin, wobei Prynne vermutlich Heywoods *True Description* als Quelle benutzte (zumal er zu einer Zeit schrieb, als die SOVEREIGN ihr ursprüngliches Aussehen

719 Prynne 1669, 123. (Hervorhebungen im Original).

720 Schon die Ausdrucksweise »*giving the name*« verbietet, hier an den Großadmiral zu denken. Ginge es um dessen Person, so hätte Prynne den Terminus »*style*« oder »*title*«, nicht aber den Begriff »*name*« benutzt.

721 Normalerweise werden Schiffe im Englischen zwar mit dem weiblichen Personalpronomen bezeichnet, so daß es im Text »*engraven on her*« statt »*engraven on it*« heißen müßte, doch mag die sächliche Umschreibung dadurch gerechtfertigt sein, daß hier an ein bestimmtes Bauteil gedacht ist. Andernfalls bliebe der Sinn des Textes unklar.

längst verloren hatte). Wenn er den Wortlaut des Mottos auch fehlerhaft wiedergibt, so legt die Bemerkung, der Spruch sei ›eingraviert‹, doch nahe, daß er sich am Frontispiz des Büchleins orientierte und das dort unterhalb der Galionsfigur eingefügte Spruchband für einen Teil der originalen Ausstattung des Schiffes hielt. Dies ist umso wahrscheinlicher, als – soweit bekannt – keine andere Veröffentlichung das Motto erwähnt oder auch nur etwas Ähnliches andeutet.

Ob Prynnes Text nun tatsächlich auf Heywoods *True Description* zurückgeht oder nicht, mag dahingestellt bleiben. Ohne Zweifel aber weist die Benennung des Schiffes als EDGAR darauf hin, daß man das ›Wesen‹ der SOVEREIGN OF THE SEAS in der Reiterfigur des angelsächsischen Königs konkretisiert und symbolhaft verdichtet sah. Schon ihre Funktion als Galionsfigur belegt ja ihren besonderen Rang, der sie aus der Fülle der übrigen Skulpturen heraushebt. Auch der zeitgenössische Ausdruck *Bild des Schiffes*, der anstelle des heutigen Terminus *Galionsfigur* verwendet wurde, verrät diese Sonderstellung.[722] In ihm klingt das Magische an, das solcher Skulptur generell dadurch eignet, daß hier der ›Geist‹ des in animistischem Sinne als lebendiges Wesen aufgefaßten Fahrzeugs[723] konkrete Gestalt annimmt.

In der Galionsfigur des Regalschiffes verschmelzen demnach zwei verschiedene Funktionsebenen miteinander. Grundsätzlich gehört die Figur einem weitverbreiteten Typus urtümlicher Plastik an, der in archaischen Glaubensvorstellungen des Seemanns wurzelt und deshalb in verschiedensten Epochen und Kulturen zu finden ist. In ihrer spezifischen Ausprägung aber fügt sie sich nahtlos in das panegyrische Programm des Königsschiffes ein. Auf welche Weise diese beiden Ebenen einander durchdringen, wird am besten an der Gestaltung der Figur selber klar.

Zunächst einmal wäre ihre exponierte Lage an der Spitze des Galions zu betrachten, welche für Skulpturen dieser Art allgemein typisch ist. Die Position ergibt sich aus dem apotropäischen Charakter, den man der Galionsfigur traditionell beimaß.[724] Sie eilt dem Schiff gewissermaßen voraus, schwebt außerhalb des eigentlichen Rumpfes über die See hinweg und vertreibt somit bereits im Vorfeld all jene dämonischen Mächte der Tiefe, die sich ihm in den Weg stellen könnten. In der Gestalt König Edgars aber übernimmt sie zugleich – wie erwähnt – in geradezu buchstäblichem Sinne die ›Vorreiterrolle‹ als Manifestation des ersten *Sovereign of the Seas*, dem die übrigen Monarchen der englischen Krone (vertreten durch Beasts und Badges) nachfolgen.

Beachtenswert ist weiterhin die Darstellungsweise Edgars hoch zu Roß, obwohl er am Schiff in ausgesprochen maritimer Funktion auftritt. Zeitgenössische Autoren, so auch Heywood, schweigen sich über deren Sinn aus. Ein Blick auf die Geschichte des Reiterstandbildes lehrt jedoch, daß hier ein seinerzeit bekannter Topos vorliegt, wonach allein Potentaten oder vergleichbaren, in jeder Hinsicht hervorragenden Persönlichkeiten solche Darstellung zukommt. Auf dem Rücken des Pferdes erheben sie sich in ganz wörtlichem Sinne über die Menge des Volkes und demonstrieren damit sinnbildhaft ihre Größe gegenüber allen ›normal sterblichen‹ Menschen.[725] Der Ritt König Edgars auf dem Schlachtroß muß demzufolge als Würdeformel verstanden werden, die ihn als Herrscher von imperialem Rang ausweist.

Hervorgehoben wird dieser Aspekt auch durch das Überreiten der sieben Kleinkönige. In dem Motiv schwingen mehrere, teilweise scheinbar widersprüchliche Bedeutungsebenen mit. Man darf es sicherlich nicht als brutalen Akt auffassen, in welchem der Potentat Menschen niedertrampelt und grausam tötet. Vielmehr ist darin ein Sinnbild für die überragende Souveränität Edgars zu sehen, der – wie Heywood schreibt – durch seine Tapferkeit alle Kleinkönige des Landes zu Vasallen machte und sich auf diese Weise als erster zum alleinigen Monarchen der Britischen Inseln erhob.[726] Das Überreiten symbolisiert demnach weniger die Vernichtung der lokalen Fürsten, sondern ihre Unterwerfung als Zeichen für die imperiale Größe König Edgars. Darauf weist im übrigen eine häufig erzählte und auch von Heywood

722 Unter ›Bild‹ ist hier im ursprünglichen Sinne des Wortes eine Skulptur zu verstehen, die als Emanation eines Urbildes dessen Macht, d.h. die dem Dargestellten innewohnende ›Potenz‹, wirksam werden läßt. Dabei spielt, was die ›Qualität‹ des Bildes betrifft, weniger die optische Ähnlichkeit mit dem Urbild eine Rolle, sondern in erster Linie die wesensmäßige Verwandtschaft zwischen Bild und Urbild. (Dazu: Boehm 1969, 24-29 mit ausführl. Literatur).

723 Auf diesen Aspekt wurde bereits in Zusammenhang mit der Rekonstruktion der Verteilung der Tierkreiszeichen hingewiesen (s. S. 85, Anm. 274).

724 Zur kultisch-religiösen Bedeutung der am Bug angebrachten Figuren vgl. die Ausführungen von Wachsmuth 1967, 237-244 (dort zwar auf das antike Seewesen bezogen, aber mit umfangreichen Hinweisen zur allgemeinen kulturgeschichtlichen Verbreitung). Ferner: Göttlicher 1972, Norton 1976, Hansen 1979.

725 Der Topos knüpft an die antiken Reiterstandbilder römischer Imperatoren an, von denen dasjenige des Kaisers Marc Aurel, da es als einziges bis in die Neuzeit erhalten blieb, prägende Bedeutung für die Genese des Reitermonuments in der Renaissance erlangte. Vgl. dazu: Friis 1933, Dahl 1935, Keller 1971.

726 Heywood 1637, 30.

referierte Anekdote hin, wonach Edgar eben diese sieben Fürsten zwang, ihn zur Demonstration seiner Souveränität in einem Boot den Fluß Dee hinaufzurudern, während er selbst achtern das Steuer übernahm.[727]

Trotz dieser sinnbildhaften Bedeutung kann der Galionsfigur eine aggressive Kraft und erschreckende Wirkung nicht abgesprochen werden. Insbesondere das voransprengende Roß sowie der gezogene Säbel, den Edgar in seiner Rechten schwingt, tragen im Verein mit den sich am Boden wälzenden Königen zu solcher Wirkung bei. Interessanterweise findet man eine ähnlich eindrucksvoll einschüchternde Komposition bei den meisten vor dem Ende des 18. Jahrhunderts entstandenen Galionsfiguren. Ob es sich dabei um Krieger, antike Gottheiten, Heroen, Drachen oder Löwen handelt, stets hat ihre Erscheinung – sofern sie als Galionsfigur konzipiert sind – etwas Furchterregendes, Abschreckendes an sich.[728]

Man mag dies als ein Merkmal ansehen, welches speziell Kriegsschiffen zukommt, es also cum grano salis als Beitrag zur ›psychologischen Kriegführung‹ verstehen; und in manchen Fällen dürften solche Absichten auch sicher eine gewisse Rolle gespielt haben. Sie werden aber wohl kaum als eigentliche Ursache für dieses Phänomen anzusprechen sein. Denn einerseits waren sogenannte ›Kriegsschiffe‹ in jener Zeit immer zugleich auch Repräsentationsschiffe des Königs (können also nicht auf die abschreckende Funktion festgelegt werden), und andererseits führten auch Handelsschiffe häufig furchterregende Gestalten, wie zum Beispiel den Löwen, als Galionsfigur.

Der hauptsächliche Beweggrund für solchen Brauch scheint eher in der erwähnten magisch-apotropäischen Funktion solcher Skulpturen zu liegen. Man meinte offenbar, die grauenvollen Schrecken der See in einer Art Analogiezauber dadurch bannen zu können, daß man ihnen etwas gleichfalls Schreckenerregendes entgegensetzte.[729] Das konnte durch das imponierende oder gar furchteinflößende Aussehen einer Skulptur (auch eines fratzenhaften Antlitzes) ebenso geschehen wie durch scharfe bzw. spitze Gegenstände[730] oder durch Vergoldungen.[731]

Dementsprechend dürfte die Galionsfigur der SOVEREIGN OF THE SEAS in mehrfacher Hinsicht als apotropäisch wirksam gelten. Denn außer dem aggressiven Motiv des Überreitens zeigt sie sowohl die Vergoldung als auch spitze Enden. Letztere finden sich am emporgeschwungenen blanken Säbel Edgars sowie am oberen Abschluß des doppelten Federbusches, den das Pferd auf seinem Kopf trägt. Selbst Fratzen scheinen zu der Gruppe gehört zu haben, wenn – wie die Bildquellen andeuten – die niedergetrampelten Kleinkönige mit schmerzverzerrtem Gesicht dargestellt waren.[732]

Genügt also die Galionsfigur mit diesen Merkmalen den uralten Bedürfnissen nach magischem Schutz, so dienen dieselben formalen Aspekte auf einer anderen Ebene zugleich auch der Panegyrik des Monarchen. Denn in dem Motiv des Überreitens liegt fraglos auch eine Verherrlichung des Königs als ritterlicher Held, der das Böse im Kampf überwindet. Das voransprengende Roß und der gezogene Säbel, den Edgar in seiner Rechten schwingt, signalisieren Entschlossenheit, Mut und Durchsetzungskraft – eben jene Tugenden, die in erster Linie einen edlen Ritter auszeichnen und die auch Heywood an König Edgar hervorhebt.

Damit klingt in der Galionsfigur ein Topos an, der in Panegyriken des 16. und 17. Jahrhunderts häufig zu finden ist, nämlich die Glorifizierung des Monarchen als *miles Christi*, welche in England einer Identifikation des Herrschers mit Sankt Georg, dem Schutzpatron des Landes, gleichkam.[733] Daß eine solche Allusion auf St. Georg bei der Galionsfigur mitschwingt, geht nicht nur aus dem Motiv des Überreitens hervor. Auch die historisierende spätmittelalterliche Rüstung des Reiters und der auf der Kruppe des Pferdes aufliegende Schild, der nach dem Bostoner Entwurf das Georgskreuz trägt, deuten darauf

727 Ebd., 34.

728 Eine Ausnahme bilden weibliche Gestalten, die jedoch vor dem 18. Jahrhundert äußerst selten als Galionsfiguren verwendet wurden.

729 Vgl. Wachsmuth 1967, 237-244. Von der anderen Möglichkeit, sich glücklicher Seefahrt zu versichern, indem man nämlich die Naturgewalten besänftigte, wird noch die Rede sein (s. S. 234ff.).

730 Dazu Wachsmuth 1967, 238-239. Solche Vorstellung ist in der europäischen Segelschiffahrt bis ins 20. Jahrhundert lebendig geblieben. Sie äußerte sich zuletzt darin, daß verschiedene Gegenstände, die zwei oder mehr Spitzen besaßen (z.B. Haifischflossen, Mondsicheln, Geweihe, Hirschkäfer, Hufeisen) im vorderen Teil des Schiffes, oft an der Nock des Bugspriets bzw. des Klüverbaums für ›gute Fahrt‹ angenagelt wurden. (Vgl. R. Morton Nance et al. in: MM **1** (1911), 66. 157. 188. 199. 219. 284; **2** (1912), 310-311; **3** (1913), 126; **4** (1914), 211-212. 283; **5** (1919), 59).

731 Alles Goldene, was blitzte und glänzte wie die Sonne und somit blenden, d.h. ›blind‹ machen konnte, wurde als unheilabwehrend empfunden. Näheres bei Wachsmuth 1967, 239-240.

732 Am ehesten ist dies auf dem Bostoner Entwurf zu erkennen (Abb. 155; S. 198).

733 Zur St. Georgs-Verehrung in England vgl. Braunfels-Esche 1976, 93-95. 97-100. Eine wichtige Rolle spielt in diesem Zusammenhang übrigens der Hosenbandorden, da er im Zuge der romantischen Rittertumsverehrung der Renaissance neu belebt und zum Instrument eines pseudoreligiösen Herrscherkultes aufgewertet wurde. Dazu Strong 1977, 164-191 sowie – was den Orden unter Charles I betrifft – Strong 1970, 59-63.





Links Abb. 151 Die Galionsfigur; Detail aus der Morgan-Zeichnung, Abb. 17. (Foto aus Callender 1930, Taf. V)

Links außen Abb. 152 Die Galionsfigur der PRINCE ROYAL; Detail aus einem Ölgemälde von Hendrik C. Vroom (vgl. S. 267, Abb. 200), 1623. (Foto aus Laughton 1925, Taf. 2)

hin. Vor allen Dingen aber manifestiert sie sich in der Gesamtkomposition der Figurengruppe. Denn diese greift offensichtlich auf das lebensgroße Reiterstandbild St. Georgs zurück, das der PRINCE ROYAL (der Vorgängerin der SOVEREIGN OF THE SEAS) als Galionsfigur diente. St. Georg erscheint dort ebenfalls auf springendem Roß mit dem Schwert in der erhobenen Rechten, während der Drache sich unter den Hufen des Pferdes am Boden windet (Abb. 152).[734] Da die PRINCE ROYAL mit dieser Ausstattung bis 1641 im Einsatz war und folglich ein Vergleich mit der SOVEREIGN OF THE SEAS nahe lag[735], mußte die formale Verwandtschaft der beiden Galionsfiguren jedem zeitgenössischen Betrachter ins Auge fallen.[736]

Wenn also auf diese Weise Züge der legendären Gestalt St. Georgs mit der historisierenden Darstellung König Edgars verschmolzen werden, so dient das als Kunstgriff, um König Charles auf mythischer Ebene seinem angelsächsischen Vorfahren noch weiter anzugleichen. Denn als Herrscher über England sind beide Monarchen – zumal wenn sie in ritterlichem Habit erscheinen – mit dem Schutzpatron ihres Landes identifizierbar.[737] Charles war sich seiner diesbezüglichen Rolle durchaus bewußt und verstand es, gezielt daraus Nutzen zu ziehen. Das geht nicht nur aus seiner emphatischen Förderung der religiösen Aspekte des Hosenbandordens und dem damit verbundenen Herrscherkult hervor[738], sondern wird auch in Werken der bildenden Kunst deutlich. Von Peter Paul Rubens beispielsweise ließ er sich als heiliger Georg malen, der den Drachen überwindet und die Prinzessin (in Gestalt von Henrietta Maria) befreit.[739]

Vor solchem Hintergrund überrascht es nicht weiter, daß in der Galionsfigur der SOVEREIGN OF THE SEAS augenscheinlich auch Züge von Charles I selbst stecken. Betrachtet man das auf dem Bostoner Entwurf verhältnismäßig gut erkennbare Gesicht des Reiters, so ist eine gewisse Übereinstimmung mit den bekannten Porträts des Stuartkönigs nicht zu übersehen (vgl. Abb. 153 und

734 Neben der hier gezeigten Abbildung gibt es von H. C. Vroom noch ein weiteres Gemälde, welches die PRINCE ROYAL porträtiert. Es handelt sich um die Darstellung der Rückkehr des Kronprinzen Charles aus Spanien im Jahre 1623. (NMM, Greenwich; Abb. u.a. bei Costa 1983, 31).

735 Das galt zumindest auf der Reede bei Chatham. Ende Oktober 1637 lagen die beiden Schiffe vermutlich sogar Seite an Seite, da die PRINCE ROYAL nach Vorschlag von Phineas Pett mit ihrer Takelage beim Setzen der Masten der SOVEREIGN als ›Kran‹ benutzt werden sollte (nach S.P.Dom., Vol. 361, No. 73).

736 Ein anderes Vorbild als die Galionsfigur der PRINCE ROYAL kommt für die SOVEREIGN kaum in Frage. Denn damals waren Reiterstatuen als Galionsfiguren noch ausgesprochen ungewöhnlich. Allenfalls wäre daneben die ST. GEORGE von 1622 in Betracht zu ziehen (Porträtzeichnung von W. van de Velde in der Whitworth Art Gallery, Manchester; vgl. Fox 1996, 293, Abb. 234). Doch weist die SOVEREIGN in der formalen Gestaltung des Reitermotivs eine deutlich größere Nähe zur PRINCE ROYAL als zu diesem Fahrzeug auf.

737 Zu der damals geläufigen Auffassung, daß in jedem Bildnis des Königs von England, das ihn im Harnisch und zu Pferde zeigt, immanent ein Bild des heiligen Georg enthalten ist, vgl. Strong 1970, 59-63.

738 Ebd., 59-60.

739 Das Gemälde, das 1629-30 entstand, befindet sich im Buckingham Palace, London (Royal Collection). Dazu Adler 1982, 119-122. (Hier Abb. 154).



Abb. 155 Die Galionsfigur; Detail aus dem Entwurf, Abb. 6. (MFA)

155).[740] Das gilt vor allem für die Nase und die charakteristische Barttracht. Auch auf Paynes Stich tritt seine typische Kontur im Profil deutlich hervor. Die Morgan-Zeichnung dagegen gibt die Gesichtspartie zu unscharf wieder, um zur Frage physiognomischer Ähnlichkeit etwas beitragen zu können. Dafür zeigt sie auf dem Haupte des Reiters statt der kegelförmigen Kopfbedeckung mit aufgezogener Reifenkrone (so bei Payne und dem Bostoner Entwurf) die imperiale Bügelkrone, wie sie die Stuartkönige trugen. Falls dem Künstler hier kein Irrtum unterlaufen ist, so dürfte auch dieses Detail als Anspielung auf König Charles zu werten sein.

Schließlich wäre im gegebenen Zusammenhang noch der Säbel in der Hand Edgars sowie das prunkvolle



Abb. 153 Charles I im Harnisch zu Pferde; Detail aus einem Ölgemälde von Anthonis van Dyck, ca. 1637. (© National Gallery, London)



Abb. 154 St. Georg befreit die Prinzessin (alias: Charles I und Henrietta Maria); Ausschnitt aus dem Ölgemälde *Landschaft mit St. Georg* von Peter Paul Rubens, 1629/30. (The Royal Collection © 2002, Her Majesty Queen Elizabeth II)

Zaumzeug des Pferdes zu nennen. Denn beides folgt der Konvention des 17. Jahrhunderts[741] und steht zu der spätmittelalterlichen Rüstung des Reiters in auffallendem Kontrast. So klingt selbst *en détail* die Pluralität der Bedeutungsebenen an, die in der Galionsfigur des Schiffes miteinander verschmelzen. Die Gestalten von König Charles und Sankt Georg sind in der Figur Edgars ebenso präsent, wie diese den *Sovereign of the Seas* personifiziert und durch Abschreckung dunkler Mächte das Schiff vor Unheil bewahrt.

740 Neben der hier gezeigten Abb. 153 käme als Vergleichsstück auch das bekannte Bildnis des Königs in drei Ansichten infrage, das Anthonis van Dyck als Vorlage für eine Büste von der Hand Berninis schuf. Es entstand 1635/36 und wird heute in Windsor Castle aufbewahrt (Royal Collection).

741 Vgl. zum Pferdezaumzeug Abb. 30 (S. 67) sowie im übrigen die Reiterporträts von Prinz Henry und Prinz Charles sowie von Großadmiral Northumberland in der zeitgenössischen Druckgraphik (Hind II, Pl. 90. 91; III, 197).

KEIN ECHTER FRIEDE OHNE ÜBERZEUGENDEN SIEG

(EX BELLO PAX)

Während die Skulpturen vorn am Galion die Legitimation Charles' I als Meeresbeherrscher thematisieren, also von den Voraussetzungen handeln, die ihn zu solchem Regiment berechtigen, werden am Rumpf des Schiffes Macht und Tugenden des Monarchen als Grundlage der praktischen Ausübung von Seeherrschaft sinnbildhaft vor Augen geführt.

Der untere Bordwandfries, der sich in Höhe der Verzäunung längs des Rumpfes erstreckt, weist mit seinen Trophäenmotiven auf das eigentliche Fundament des ganzen Unternehmens hin: die Kampfbereitschaft der königlichen Flotte. Die reichen Waffenarrangements sollen in erster Linie dem Betrachter imponieren, ihm zusammen mit der großen Zahl der Geschütze, deren obere Batterie sie schmücken, eine Ahnung von der gewaltigen Stärke des Königsschiffes vermitteln und zugleich an die Seesiege der *Royal Navy* erinnern. In Anlehnung an ihre antiken Vorläufer, die *Tropaia,* welche ursprünglich aus erbeuteten Waffen errichtet wurden, künden die Trophäen als Siegesmale von der souveränen Herrschaft des britischen Königs, der über jeden Widerstand triumphiert.

Diese Haltung mag mit der Propaganda Charles' I, die ihn als wahren Friedensfürsten feiert, für manchen heutigen Betrachter schwer vereinbar scheinen. Doch zeigt die aktuelle Politik etlicher Staaten, daß man vielerorts immer noch die Verherrlichung der eigenen Streitbarkeit (anhand stolz präsentierter Rüstung) für durchaus verträglich mit dem Anspruch friedlicher Herrschaft, ja sie sogar für deren unmittelbare Voraussetzung hält.

In früheren Jahrhunderten wurde die Relation ganz ähnlich gesehen. Schon John Dee konstatierte 1577 in seinen *General and Rare Memorials,* daß nur eine starke Kriegsflotte in der Lage sei, die Britischen Inseln vor Angriffen fremder Nationen bzw. die Küsten vor Verheerungen durch Piraten zu schützen. Am Beispiel König Edgars versucht er zu zeigen, daß erst eine massive Aufrüstung zur See die eigentliche Grundlage für Frieden und Wohlstand schaffe, unter denen das Land erblüht.[742]

Auch Thomas Heywood spricht in Zusammenhang mit König Edgar dieses Thema an. Er weist darauf hin, daß die Chronisten Edgar den Beinamen ›*der Friedfertige*‹ (eigentlich: ›*Pacificus*‹ = der Friedenstifter) verliehen, obwohl er viele Schlachten geschlagen habe. Denn gerade durch seine Kriegskunst, d.h. durch die glänzenden Siege, die er errang, habe er der Nation dauerhaften Frieden geschenkt:

> though [he was] a great Souldier, as may appeare by his many battailes and victories, yet the *Chronologers* of those times gave him the Characters of *Just*, and *Peaceable*; for that is the true end of *Warre*, to prepare and confirme a constant and setled peace.[743]

Die hinter diesen Worten stehende Idee, daß nur ein Herrscher, der mächtig genug ist, um sich mit starker Hand durchzusetzen, in seinem Reich Ruhe halten und den ersehnten Frieden erzwingen kann, geht bis in die Antike zurück.[744] Der Staatsauffassung des Absolutismus kam solche Maxime besonders entgegen und fand deshalb als Grundsatz erfolgreicher Regierung allgemeine Anerkennung. Anhand zeitgenössischer Emblemliteratur läßt sich ihre Verbreitung unschwer nachweisen. In den einschlägigen Werken erscheint das Thema gewöhnlich unter dem Motto »EX BELLO PAX« (Aus Krieg [entsteht] Friede) in Verbindung mit dem Bild eines Waffenhaufens, in dessen Mitte ein prächtiger Spangenhelm emporragt. Zum Visier des Helms fliegen Bienen ein und aus (s. Abb. 156). Damit soll angezeigt werden, daß der Honig des ›süßen‹ Friedens in den Waffen, also in der Kriegführung begründet liege. Mit anderen Worten: wirklicher Friede will durch eindeutige militärische Überlegenheit erkämpft sein.[745]

742 Dee 1577, 55-59.

743 Heywood 1637, 30-31.

744 Als berühmtes Beispiel wäre die *Pax Augusta* zu nennen, die Kaiser Augustus ausrufen ließ, nachdem er den ›ganzen Erdkreis befriedet‹, d.h. alle Völker der damals bekannten Welt unterworfen bzw. vom *Imperium Romanum* abhängig gemacht hatte. (Vgl. dazu die *Res gestae divi Augusti*, den persönlichen Rechenschaftsbericht des Kaisers).

745 Der Sinn des Emblems ist gewöhnlich in einem beigefügten, meist lateinischen Epigramm erklärt. So heißt es beispielsweise in dem 1611 erschienenen Büchlein von Gabriel Rollenhagen: *»Aus dem Krieg kommt der segensreiche Friede, nach dem wir alle verlangen. In den Helmen gründet er, – der ehrwürdige Friede –, die Honigwaben.«* (Rollenhagen 1611, No. 78; Übersetzung Verf.)



Abb. 156 Emblem *Ex Bello Pax* (Friede aus dem Krieg) als Sinnbild dafür, daß »süßer« Friede erkämpft sein will; Kupferstich aus Gabriel Rollenhagen: *Sinn-Bilder. Ein Tugendspiegel*. Utrecht 1611. (Foto: USBK)

In diesem Sinne gehörte es sehr wohl zu Charles' Aufgaben als Friedensfürst, mit einer starken Kriegsflotte für sicheren Handel und Wandel auf ›seinen‹ Meeren zu sorgen. Auch wenn keine unmittelbare Bedrohung bestand, so mußten exzellente Rüstung, dauernde Wachsamkeit und demonstrative Kampfbereitschaft zu Wasser und zu Lande doch als zuverlässiges Fundament zur Wahrung eines echten Friedensregimes angesehen werden. Daß der Monarch dem in vorbildlicher Weise nachkam, daß er also, aus der Perspektive loyaler Untertanen betrachtet, als Streiter für die gute Sache – als *miles Christi* – jedem möglichen Übel entschlossen mit dem Schwert entgegentrat, um sein Volk zu schützen, galt als ausgezeichnete Herrschertugend.[746]

Dementsprechend sind die Waffentrophäen der SOVEREIGN OF THE SEAS als Wahrzeichen souveräner Macht und heldenhafter Streitbarkeit des Monarchen zu verstehen.[747] Ihre Anordnung zwischen den Geschützen, welche ja – in wörtlichem Sinne – das Königreich ›schützen‹ sollen, und die Formierung der Motive als unterster Fries, der gewissermaßen als ›Basis‹ für alle übrigen, weiter oben angebrachten Darstellungen dient, verweisen auf die buchstäblich *fundamentale* Bedeutung, die man der Wehrhaftigkeit beimaß. Daß diese Wehrhaftigkeit als Ausdruck ritterlicher Tugend anzusehen ist, unterstreicht der im Zentrum des Frieses auffällig plazierte St. Georgs-Schild. Er verweist auf den panegyrischen Charakter, der den Trophäen innewohnt, und trägt daneben auch zur Stärkung der Kampfmoral bei. Denn jede Verherrlichung der Tugenden des Monarchen darf zugleich als Appell an die Untertanen (hier vor allem die Offiziere und Seeleute der *Royal Navy*) verstanden werden, dem königlichen Vorbild mit besten Kräften nachzueifern.[748]

Entsprechendes gilt auch für die Vogelgrotesken, welche die Waffenarrangements der einzelnen Felder flankieren. Es handelt sich dabei offenbar nicht um bloße Schmuckmotive, sondern um allegorische Anspielungen auf die für den Kriegsmann so wichtigen Tugenden der Wachsamkeit und Kampfbereitschaft. Das legen jedenfalls die Ausführungen in gängigen Emblembüchern des 16. und 17. Jahrhunderts nahe, wo bestimmte Vogelarten als Sinnbilder der *Vigilantia* (Wachsamkeit, Aufmerksamkeit) und *Custodia* (Wache, Wächteramt) Verwendung finden. Im übrigen bieten sich Vögel ganz allgemein wegen ihres wachsamen Verhaltens dazu an.

Nun wäre zu fragen, ob die grotesken Darstellungen am Schiff, obwohl sie in ihrem unteren Teil in phantastische Voluten auslaufen, dennoch einer bestimmten

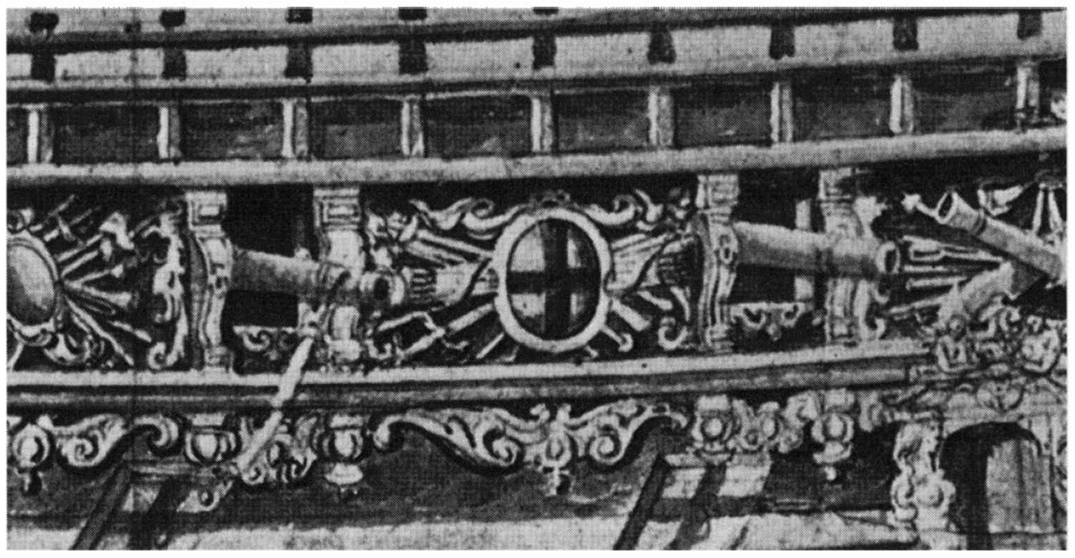


Abb. 157 Der St. Georgs-Schild im Zentrum des Trophäenfrieses; Detail aus der Morgan-Zeichnung, Abb. 17. (Foto aus Callender 1930, Taf. V)

s. auch Abb. 156. Analoge Ausführungen finden sich in dem englischen Emblembuch von Wither (1635, 90). Vgl. dazu Henkel/Schöne II, 1489-1490.

746 Vgl. dazu das Emblem *Arte et Marte* bzw. *Ex utroque Caesar* (s. S. 205).

747 Thomas Heywood spricht von ihnen als »*Trophies of Artillery* [...], as well belonging to Land as Sea«. (Heywood 1637, 45).

748 Vgl. dazu die obigen Ausführungen zur Herrscherideologie (S. 175).



Abb. 158 Emblem *CURA VIGIL* (wachsame Sorge) mit dem Hahn als Sinnbild für Wachsamkeit und Kampfesmut; Kupferstich aus Joachim Camerarius: *Symbolorum et Emblematum … Centuria tertia.* Nürnberg 1596. (USBK)

Vogelart zugeordnet werden können. Zwar zeigen sowohl Paynes Stich als auch die Morgan-Zeichnung kaum Details, die für eine exakte zoologische Bestimmung verwertbar wären, aber die markante, beinahe stereotype Wiedergabe der oberen Körperpartien läßt doch vermuten, daß eine konkrete Spezies gemeint ist. Dabei fallen vor allem der rundliche Kopf, der verhältnismäßig kräftige Hals, die ausgeprägt runden Augen, der spitze, relativ kurze, nur an der Oberseite leicht gebogene Schnabel und ein am Hinterkopf hochstehender Kamm auf.

Von den in der Emblemliteratur unter den Begriffen *Vigilantia* bzw. *Custodia* in erster Linie genannten Vögeln, nämlich dem Kranich, dem Hahn, der Gans und dem Storch[749], paßt der Hahn am besten in den gegebenen Zusammenhang: nicht nur deshalb, weil er von seinen Körpermerkmalen her am ehesten mit den beschriebenen Vogelgrotesken in Einklang zu bringen ist, sondern auch, weil man ihn wegen seiner Eigenschaften »*et vigil et pugnax*« (sowohl wachsam als auch streitbar) als ein besonders treffendes Sinnbild für die wesentlichen Tugenden eines Heerführers und Kriegsmannes ansah (Abb. 158).[750]

Wenn die Vogelgrotesken demzufolge Hähne vorstellen, dann unterstreicht dies sowohl den panegyrischen als auch den appellativen Charakter der Waffentrophäen. Sie zeigen an, daß König Charles als wahrer Souverän keinen Übergriff auf sein Herrschaftsgebiet ungestraft läßt. Sie rufen aber auch dazu auf, wie der Monarch die Augen offen zu halten und das Königreich resolut und ohne Pardon gegen jeden möglichen Aggressor zu verteidigen. So erhalten die Trophäen angesichts der jährlichen Ausrüstung der *Shipmoney-Fleet* einen außerordentlich aktuellen Bezug, der die Zeitgenossen unmittelbar ansprechen mußte.

749 Zum Kranich: Ripa 1603, 502 f.; Alciatus 1621, 103 f.; Valeriano 1631, 211; Picinelli 1687, 301-304; (vgl. Henkel/Schöne I, 819-821).
Zum Hahn: Ripa 1603, 503; Alciatus 1621, 86-89; Picinelli 1687, 299f.; (vgl. Henkel/Schöne I, 854).
Zur Gans: Valeriano 1631, 290; (vgl. Henkel/Schöne I, 835).
Zum Storch: Valeriano 1631, 206; (vgl. Henkel/Schöne I, 830).

750 Picinelli beispielsweise schreibt unter dem Stichwort *Gallus*, Abschnitt *Miles*: »Duae potissimum virtutes in Gallo excellunt; admiranda nimirum vigilantia & grandis animositas. Unde lemma: ET VIGIL, ET PUGNAX. Belliducis gemina haec virtutes propria sit, necesse est.« (Picinelli 1687, 300).

WAHRE FÜRSTENTUGENDEN

(ARMA ET LITTERAE: EX UTROQUE CAESAR)

Heldenmütige Kampfbereitschaft und stete Wachsamkeit, wie sie der Trophäenfries propagiert, erscheinen zur Festigung der britischen Seeherrschaft zweifellos unverzichtbar. Sie bedürfen jedoch der klugen Führung bzw. Ergänzung durch weitere Tugenden, wenn ein derart großes Unternehmen erfolgreich realisiert werden soll.

Solche Tugenden, die führenden Persönlichkeiten – etwa Admiralen, Kapitänen und Offizieren – zukommen, darüber hinaus aber auch speziell dem König (als Oberhaupt der Streitkräfte) eignen, sind am vorderen Schott der Back als lebensgroße weibliche Personifikationen dargestellt. Wie Thomas Heywood in seiner *True Description* schreibt[751], bezeichnen sie *Consilium* (Rat, Planung), *Cura* (Sorgfalt) und *Conamen* (eifrige Bemühung) sowie *Vis* (Stärke, Durchsetzungskraft), *Virtus* (Edelmut, hoher Sinn)[752] und *Victoria* (Sieg). Dabei nehmen die drei erstgenannten Figuren die Steuerbordhälfte und die drei anderen die Backbordhälfte des Schotts ein. Über die Bedeutung der Gruppe sagt Heywood:

> The *Morall* is, that in all high Enterprizes there ought to be first *Counsell*, to undertake; then *Care*, to manage; and *Industry*, to performe: and in the next place, where there is *ability* and *strength* to oppose, and *Vertue* to direct, *Victory* consequently is alwayes at hand ready to crowne the undertaking.[753]

Obwohl Heywood hinsichtlich des Adressatenkreises keine konkrete Aussage macht, geht doch aus dem ikonographischen Kontext hervor, daß die Darstellung einerseits der Verherrlichung des Monarchen dient und andererseits, gestützt auf dessen Vorbildfunktion, als Appell an die Befehlshaber der Flotte aufgefaßt werden darf. Der panegyrische Aspekt offenbart sich vor allen Dingen in den zur Komposition gehörenden Hoheitszeichen, dem Königsmonogramm ›CR‹ im Zentrum des Schotts sowie den vier *Royal Badges*, welche oberhalb der Stückpforten zwischen den Tugendpersonifikationen plaziert sind. Außerdem ergibt sich der Bezug zum Potentaten aus der Zusammenstellung der Figuren selbst. Denn die merkwürdige Tatsache, daß *Victoria* in einer Reihe mit den übrigen Personifikationen erscheint, obwohl sie üblicherweise nicht den Tugenden zugerechnet wird, findet durch eben diese Relation zum König eine zwanglose Erklärung.

Sieghaftigkeit nämlich zählt aus der Sicht absolutistischer Herrscherideologie zu den gottgegebenen glücklichen Eigenschaften des Souveräns. Sie ist quasi als seine *persönliche* Tugend anzusehen, welche unmittelbar aus der Fülle seiner übrigen Tugenden resultiert.[754] Darauf scheint auch die außergewöhnliche Zusammenstellung der lateinischen Tugendnamen anzuspielen, die offenbar bewußt in Hinblick auf die dreifache Alliteration der Buchstaben ›C‹ und ›V‹ vorgenommen wurde.[755] Versteht man diese beiden so auffällig betonten Lettern als

751 Heywood 1637, 40 (vgl. dazu die obigen Ausführungen S. 101).

752 Daß *Virtus* hier nicht – wie sonst üblich – einfach mit *Tugend* übersetzt werden darf, ergibt sich aus dem Kontext der übrigen Personifikationen. Auch die ursprüngliche Bedeutung im Sinne von *Tüchtigkeit, Entschlossenheit* gibt das Gemeinte offenbar nur unzureichend wieder. Vielmehr weist die der *Virtus* beigegebene Himmelskugel oder Armillarsphaira darauf hin, daß mit dem Begriff in diesem Fall eine ethisch-sittliche Grundhaltung gemeint ist, die im Streben nach Gotteserkenntnis und einem Denken und Handeln nach gottesfürchtigen Maßstäben ihren Ausdruck findet. Die Beschäftigung mit dem Lauf der Gestirne, wie die Astrologie sie betrieb, galt nämlich als Inbegriff für die Suche nach den Gesetzmäßigkeiten des Universums und damit letztlich für die Suche nach Gott. – Wie sehr man dies als eine Qualität betrachtete, die vornehmlich Führerpersönlichkeiten zukommt, geht aus zahlreichen Fürstenspiegeln des 16. und 17. Jahrhunderts hervor. Vgl. dazu das aufschlußreiche *Basilikon Doron* von James I an seinen Sohn Charles (James I 1599/1616).

753 Heywood 1637, 40-41.

754 Vgl. oben, S. 173f., sowie Watter 1957, 230-234.

755 Am Schiff waren die Namen wohl in den rechteckigen Kartuschen oberhalb der einzelnen Figuren angebracht (s.S. 101).

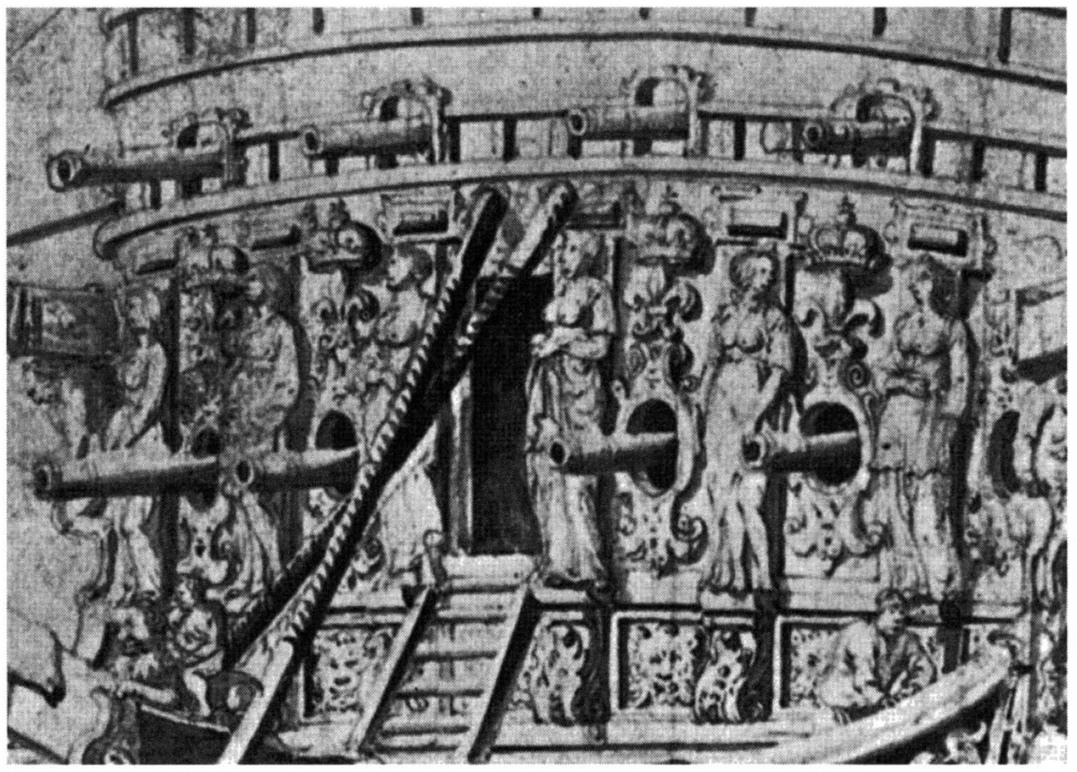


Abb. 159 Das Frontschott der Back; Detail aus der Morgan-Zeichnung, Abb. 17. (Foto aus Callender 1930, Taf. V)

paarweise zu lesende Kürzel, dann liegt es nahe, sie als Chiffre für ein aus der Sequenz der Tugenden sich ergebendes Resultat zu interpretieren und sie zu einem dreifachen *Carolus Victor* zu ergänzen. Nachweisen läßt sich eine solche versteckte Bedeutung freilich nicht; aber sie muß angesichts der allegorischen Sprache des Figurenprogramms doch als wahrscheinlich gelten.

Der Bezug zum Herrscher zeichnet sich noch klarer ab, wenn man die inhaltliche Aussage der sechsfigurigen Komposition und die dahinterstehende Idee näher betrachtet. Von grundsätzlicher Bedeutung ist dabei, daß zwei Arten von Fähigkeiten einander in Gruppen gegenübergestellt sind. Das geht aus der achsensymmetrischen Anordnung der Figuren am Schott, aus der jeweiligen Alliteration der lateinischen Termini und nicht zuletzt auch aus der Beschreibung Heywoods hervor.[756]

Während *Consilium*, *Cura* und *Conamen* in erster Linie geistig-intellektuelle Kräfte bezeichnen, die der Organisation und Strukturierung großer Vorhaben dienen, stellen *Vis* und *Virtus* – bzw. auch *Victoria* – eher praktische Qualitäten zur Durchführung derselben dar (und spielen somit besonders hinsichtlich der erwähnten Streitbarkeit eine Rolle). Von ihrem Charakter her ergänzen sich also die beiden Tugendkomplexe, und zwar derart, daß ihre harmonische Verbindung in einer führenden Persönlichkeit als optimale Voraussetzung für souveräne Herrschaft angesehen werden kann.

Bei der vorliegenden Komposition handelt es sich demzufolge um eine elaborierte Fassung des alten Topos von der Synthese der beiden kardinalen Fürstentugenden *Prudentia* (Klugheit) und *Fortitudo* (Starkmut, Tapferkeit) – eines Topos, welcher die abendländische Vorstellung vom idealen Helden und Herrscher nachhaltig prägte.[757]

Die Idee wurzelt in der Erfahrung, daß überlegene Klugheit, wie sie meist dem Alter eignet, und frischer Kampfesmut, der vor allem bei der Jugend zu finden ist, allzu oft im Gegensatz zueinander stehen. Obwohl beide für erfolgreiche Kriegführung unerläßlich sind, findet man sie nur selten in einer Person vereint. Dieser Leitgedanke durchzieht bereits die Ilias als immer wiederkehrendes, konfliktschaffendes Motiv.[758] Als wahrer Held gilt deshalb der, welcher klugen Rat in wohlgesetzter Rede ebenso zu geben versteht, wie er kühne Taten mit dem Schwert vollbringt (Ilias 9, 443).

Solche Maxime wurde schon früh auf den Herrscher übertragen, zumal wenn es um dessen ureigene Funktion als Heerführer ging. In der Panegyrik der römischen Kaiserzeit erscheint das Motiv als feststehender Topos, wobei man den Aspekt der Klugheit zu dem umfassenderen Begriff der geistigen und literarischen Bildung, ja sogar der Gelehrsamkeit erweitert. Der Imperator ist Feldherr und Philosoph, Staatsmann und Dichter in einem. In ihm verbinden sich die Gegensätze von Weisheit und Stärke, Klugheit und Tapferkeit auf ideale Weise.

Unter der Formel *Sapientia et Fortitudo*, wie Isidor von Sevilla sie prägte[759], übernahm das Mittelalter den Topos als Standardkriterium sowohl für den vorbildlichen Herrscher wie überhaupt jeden christlichen Helden. In eben diesem Sinne fand das Ideal schließlich auch Eingang in die Fürstenspiegel und höfischen Erziehungsbücher der Neuzeit. Dort wurde es – etwas abgewandelt – unter dem Motto *Arma et Litterae* (Waffen und Wissenschaften) bzw. *Marte et Arte* (durch Mars und die Kunst) propagiert.

Gerade im Zeitalter der Renaissance, wo man angesichts politischer und religiöser Wirren der Auffassung zugetan war, daß göttliche Harmonie aus der Vereinigung von Gegensätzen entstehe[760], erfreute sich der Topos großer Beliebtheit.[761] Die Emblemliteratur jener Epoche benutzte verschiedene Bilder, um die Idee anschaulich zu machen. So zeigt sie zum Beispiel die Gestalt eines Fürsten, der in seinen ausgestreckten Armen rechts ein Schwert und links ein Buch hält (s. Abb. 160). Dabei findet sich das Motto: »*Ex utroque Caesar*« (Durch beides Herrscher).[762]

Auch antike Gottheiten werden zur allegorischen Darstellung des Themas benutzt. Mars verkörpert gewöhnlich den Starkmut und die Tatkraft, während Athena als Göttin der Klugheit und der Wissenschaften

756 Aufschlußreich ist die Formulierung: »Vpon the other [side], to correspond with the former[...]«. Zitiert im vollen Wortlaut oben S. 101.

757 Das Folgende zur Genese dieses Topos nach Curtius ^{7}1969, 176–190.

758 Deutlich kommt der Gegensatz in der Figur des jugendlichen Achill zum Ausdruck, der zwar ein Muster an Tapferkeit und Kampfkraft darstellt, zugleich aber unbeherrscht ist und der weisen Führung seines älteren Freundes Patroklos bedarf, um nicht in die Irre zu laufen (Il. 11, 786–789).

759 Etymologiae I, 39, 9 s.v. Epos (nach Curtius ^{7}1969, 184).

760 Die damals gebräuchliche Formulierung lautete: »*Harmonia ex discordia concors*«. Vgl. dazu Wind 1981, 104 ff. 242 ff. et passim. Den Einfluß, den die allgemeine Umbruchsituation des 16. Jahrhunderts auf das damalige Herrscherideal und mithin auch auf die Panegyrik ausübte, untersucht Yates 1975.

761 Vgl. dazu Clements 1944, 131–141 und ders. 1955, 114–123.

762 Rollenhagen 1611, Emblem No. 32. In dieser Form übernommen und mit einem längeren kommentierenden Epigramm versehen von Wither 1635, 32.





Abb. 160–161 Zwei Varianten des Emblems der wichtigsten Herrschertugenden, die einem König Ruhm, Ehre und Macht verleihen: *EX VTROQVE CAESAR* (Durch beides Herrscher) und *ARTE ET MARTE* (Mit Waffen und Wissenschaften); Kupferstiche aus Gabriel Rollenhagen: *Sinn-Bilder. Ein Tugendspiegel*. Utrecht 1611. (Fotos: USBK)

den geistig-intellektuellen Part vertritt. Unter der Devise *Arte et Marte* erscheinen beide in voller Rüstung einander gegenüberstehend in den zeitgenössischen Emblembüchern, so zum Beispiel denen von Rollenhagen und von Wither (s. Abb. 161).[763] Die beigegebenen Erklärungen (Epigramme) der Autoren weichen allerdings zum Teil voneinander ab. Rollenhagen bezieht das Sinnbild speziell auf die Tugenden des Herrschers, wogegen Wither den Adressatenkreis weiter faßt und – ähnlich wie Heywood – betont, daß das Zusammenwirken von Mars und Athena bei allen großen Unternehmungen unerläßlich sei.

Als besondere Variante dieses Emblems muß auch die Mars-Hermathena-Gruppe im Zodiakusfries des Bostoner Entwurfs verstanden werden.[764] Dabei erlaubt die ungewöhnliche Zwittergestalt, in welcher Hermes und Athena miteinander verschmelzen, Rückschlüsse darauf, wessen Tugenden hier angesprochen sind. Die komposite Figur wurde in Anlehnung an antike Quellen[765] von den Neuplatonikern des 15. Jahrhunderts eingeführt und fand als Emblem in der Kunst der Renaissance und des Barock wiederholt Verwendung.[766] Sie verkörpert die Synthese aus der Klugheit Athenas und der Beredtsamkeit des Hermes, wobei sich die Fähigkeiten im Ergebnis nicht nur addieren, sondern vielmehr potenzieren. Überall dort, wo es darauf ankommt, Erkenntnisse zu vermitteln, Wahrheiten überzeugend darzustellen oder für Ideen zu begeistern, erlangt sie als Schutzgottheit Bedeutung.[767]

Wenn Hermathena auf dem Bostoner Entwurf anstelle einer regulären Pallas Athene innerhalb des Emblems

763 Rollenhagen 1611, Emblem No. 68; Wither 1635, 80 (vgl. auch Henkel/Schöne II, 1739).

764 Vgl. die oben (S. 87f.) gegebene Beschreibung sowie Abb. 162 (S. 206).

765 Vornehmlich Cicero: Epistulae ad Atticum I, 1, 5 u. I, 4, 3.

766 z.B. bei Marsilio Ficino: Apologus in librum Platonis de Regno ad Federicum Urbini (in: Opera omnia, Basileae 1532, 197); in der Emblemliteratur: Bocchi 1574, lib. IV, symbb. 102. 109; Alciatus 1621, 52. 53; Cartari 1647, 187–189 (s.v. Minerva).

767 Cicero zum Beispiel ließ ein Bild (Statue?, Büste?) der Hermathena in seiner Akademie aufstellen. Daran anknüpfend benutzten sie die Emblematiker des 16. Jahrhunderts als Sinnbild der Wissensvermittlung (vgl. im übrigen Wind 1981, 229.233). Um die Wende zum 17. Jahrhundert wählten niederländische Künstler in Hinblick auf ihr berufliches Selbstverständnis die ›komposite Gottheit‹ gar zur Emblemfigur ihres Standes. (Dazu Krystof, Doris: *Werben für die Kunst. Bildliche Kunsttheorie und das Rhetorische in Kupferstichen von Hendrick Goltzius*. Diss. Köln 1993).



Abb. 162 Mars und Hermathena als komplementäres Paar, beiderseits der Büste des Janus, welcher die Gegensätze vereint; Detail aus dem Entwurf, Abb. 6. (MFA)

Arte et Marte erscheint, mithin also neben Prudentia und Fortitudo auch die Eloquenz in allegorischer Form hervorgehoben wird, so sind damit Qualitäten bezeichnet, die in dieser Kombination speziell Führerpersönlichkeiten zukommen. Insbesondere Fürsten und militärische Befehlshaber bedürfen nicht nur kluger Einsicht und mutiger Tatkraft, sondern auch stets der Fähigkeit, ihre Ideen überzeugend darzulegen, um Mitstreiter für anstehende Pläne zu begeistern und sie auf ein gemeinsames Ziel einzuschwören.

Indem nun Klugheit und Beredtsamkeit in der zwittrigen Gestalt der Hermathena zusammengefaßt und der Figur des Mars (als Sinnbild der Tapferkeit und Tatkraft) gegenübergestellt werden, tritt die komplementäre Gegensätzlichkeit zwischen geistig-intellektuellen und körperlich-praktisch orientierten Tugenden deutlich hervor.[768]

Auf dem Bostoner Entwurf ist diese Polarität – abgesehen von der Körperhaltung der Figuren – zusätzlich durch die zwischen ihnen eingefügte Janusbüste hervorgehoben (s. Abb. 162). In ihrer Doppelgestalt manifestiert sich die Idee von der Vereinigung der Gegensätze in ein und derselben Person auf anschauliche Weise. Nicht von ungefähr nimmt sie die gleiche vermittelnde Position zwischen Mars und Hermathena ein, wie der Fürst im Emblem »*Ex utroque Caesar*« es tut, indem er das Schwert der Fortitudo in der einen und das Buch der Prudentia in der anderen Hand hält (s. Abb. 160).

Solch offensichtliche Analogie legt nahe, die Janusbüste auf einer übergeordneten Ebene als Allegorie des idealen Herrschers zu verstehen und die triadische Komposition als Sinnbild weiser Regierung zu deuten. Die Akzente wären demnach umzusetzen: Janus dient nicht allein als Bindeglied zwischen Mars und Hermathena, sondern stellt innerhalb der Triade die Hauptfigur dar, welcher die beiden anderen Göttergestalten zugeordnet sind.

Auf den ersten Blick mag die Verknüpfung des Herrscherideals mit der Figur des Janus befremden. Denn der zwiespältige Charakter, der die heutige Vorstellung vom doppelköpfigen Janus prägt, läßt sich schwerlich mit dem Bild vom heldenhaften Monarchen vereinbaren. Historische Quellen zeigen jedoch, daß die seinerzeit gängigen Konnotationen beider Begriffe erheblich vom heute üblichen Assoziationsfeld abweichen und keinesfalls als inkompatibel angesehen wurden.

Allein schon die formale Präsentation der doppelköpfigen Büste am Bostoner Entwurf weist im Kontext des Zodiakusfrieses auf einen engen Bezug zwischen Herrscher und Janus hin. Denn der Gott erscheint – wie im deskriptiven Teil dieser Arbeit erwähnt – mit den Bildnissen der ersten römischen Imperatoren in ein und derselben Reihe, wobei die Hauptmerkmale der Darstellung, nämlich Büste mit Mantelstück in triumphbogenähnlichem Rahmen, so augenfällig übereinstimmen, daß

768 Geoffrey Whitney behandelt eben dieses Thema in seinem Emblembuch von 1586 (p. 47) unter dem Motto *Marte & Arte*, ohne jedoch die Gottheiten Mars und Hermathena zur allegorischen Darstellung zu verwenden. Statt dessen zeigt er die beiden griechischen Helden Odysseus und Diomedes in antithetischer Pose als klassische Musterbeispiele der jeweiligen Tugenden. (Das Bildmotiv stammt aus Alciatus 1542, 242, steht dort allerdings in etwas anderem Kontext). Sowohl Prudentia als auch Eloquentia werden durch die Gestalt des redegewandten, listig-klugen Odysseus vertreten, wogegen Diomedes aufgrund seiner Heldentaten mit dem Schwert als würdiger Repräsentant der Fortitudo erscheint. Das erläuternde Epigramm weist ausdrücklich darauf hin, daß »*Captaines*« (d.h. militärische Führer) die genannten Eigenschaften gleichermaßen in sich vereinen sollten. Doch im Bild der beiden antithetischen Heroen wird die geforderte Synthese nicht gerade sinnfällig.

dies eine grundsätzliche Gleichwertigkeit, ja sogar Austauschbarkeit der Figuren impliziert.

Als mögliches ikonographisches Vorbild und zugleich Beleg für das Alter der panegyrischen Metapher seien zwei antike Medaillons aus der Zeit des Kaisers Commodus genannt, auf denen der Imperator ganz ähnlich, das heißt in Gestalt einer Janusbüste mit Feldherrnmantel wiedergegeben ist.[769] Ob man diese Stücke im 17. Jahrhundert bereits kannte, ließ sich allerdings bisher nicht klären.

Doch unabhängig davon gibt es reichlich Quellenmaterial aus der Epoche der Renaissance und des Barock, welches eine Deutung der Janusbüste im Sinne idealen Herrschertums nahelegt. Aus der Emblemliteratur beispielsweise geht hervor, daß man den *Janus bifrons* – offensichtlich angeregt durch die orphische Mystik des Florentiner Neuplatonismus – als Metapher göttlicher Weisheit und Allwissenheit auffaßte.[770] Er blickt ebenso in die Vergangenheit wie in die Zukunft, durchschaut Gutes wie Böses, offenbart das Verborgene und gilt außerdem als Gebieter über Krieg und Frieden.[771]

Hinzu kommt noch die seit der Renaissance verbreitete Tendenz, Janus ebenso wie andere Gestalten der Mythologie euhemeristisch aufzufassen. So erscheint er beispielsweise in dem 1517 in Rom von Andrea Fulvio publizierten Bildnisvitenbuch *Illustrium imagines* am Anfang einer langen, von Alexander dem Großen bis Conradus Augustus reichenden Reihe berühmter Persönlichkeiten der Weltgeschichte, die mit zahlreichen Holzschnitten nach antiken Münzvorlagen illustriert ist.[772] Der erläuternde Begleittext beschreibt Janus als ersten König Italiens aus grauer Vorzeit[773], der wegen seiner Fähigkeit, sowohl das Vergangene zu erkennen als auch das Zukünftige vorauszusehen, überaus weise regiert habe und deshalb mit dem Doppelgesicht dargestellt worden sei.[774] Janus ist hier also gewissermaßen als Prototyp des idealen Herrschers angeführt und sein Bild quasi als Wahrzeichen der langen Reihe späterer Potentaten vorangestellt.

Analog dazu muß auch die Janusbüste des Bostoner Entwurfs offensichtlich als kennzeichnendes Element innerhalb der Sequenz der römischen Imperatoren verstanden werden. Sie weist die Cäsaren in ihrer Gesamtheit als Verkörperung jenes antiken Herrscherideals aus, in dessen Tradition Charles I seine eigene Herrschaft gesehen wissen wollte.[775] Durch Kombination mit den allegorischen Figuren von Mars und Hermathena wird dieses Ideal inhaltlich festgeschrieben, zugleich aber auch die Gestalt des Janus als Symbolfigur für die harmonische Synthese von Gegensätzen hervorgehoben.

In dem doppelköpfigen Gott manifestieren sich somit zahlreiche Eigenschaften, die recht treffend das Ideal des absoluten Monarchen charakterisieren. Es überrascht daher nicht, daß Andreas Alciatus die Figur des Janus ausdrücklich zum Sinnbild des mustergültigen Königs erklärt[776], und zwar, wie er betont, sowohl aufgrund der Klugheit und weisen Voraussicht, die der Potentat zur Regierung braucht, als auch wegen seiner Macht, über Krieg und Frieden zu gebieten. Letztgenannter Aspekt schließt grundsätzlich wohl die Möglichkeit ambivalenter Wesenszüge mit ein, doch verliert solch potenzielle Ambivalenz angesichts der unergründlichen Weisheit und übermenschlichen Tugendhaftigkeit des Monarchen jede Bedeutung. Die genannte Entscheidungsgewalt ist vielmehr in besonderer Weise Ausdruck der überragenden Souveränität des Herrschers, die ihm aus seinem Amt von Gottes Gnaden erwächst. Seine Ent-

769 Rom, 187 n.Chr. (LIMC, V1, 621, Nos. 14 u. 15). Vergleichbar wäre auch ein As, auf dem der verstorbene Pompejus Magnus mit Janus gleichgesetzt wird. Spanien, 45 v.Chr. u. später (Ebd., No. 13).

770 So unter anderem bei Alciatus 1621, 108-111; Valeriano 1631, 382; Wither 1635, 138. Vgl. im übrigen Henkel/Schöne II, 1818-1820. Der römischen Antike war eine solche Metaphorik weniger geläufig. Sie sah in Janus den Gott des räumlichen und zeitlichen Durchgangs, sowohl Wächter von Türen und Toren als auch Numen des Anfangs bzw. Endes einer Zeitperiode. Aufgrund dessen stellte man ihn sich auch als Hüter der Himmelspforten vor (vgl. Simon 1990 in: LIMC, V1, 618-623). Das neuzeitliche Verständnis scheint teils auf eine Umdeutung der letztgenannten Funktion im Sinne einer Schlüsselfigur zum Eingang ins Reich der Weisheit und Vollkommenheit zurückzugehen, teils aber auch der mystischen Vorstellung zu entspringen, daß die symmetrische Doppelgestalt eben jene Einheit und göttliche Vollkommenheit verkörpere, die der Mensch in seinem himmlischen Urzustand einmal besessen, mit dem Sündenfall aber verloren habe. (Vgl. die Idee vom androgynen Menschen in Platons Symposion (189d-191d) und ihre Deutung durch die Humanisten der Renaissancezeit; dazu Wind 1981, 229-231. 244. 263-264).

771 Dieser Aspekt findet sich schon in der antiken Literatur (z.B. bei Ovid, Fasti I, 121-124 und Plinius, Nat.Hist. 34, 16), allerdings ohne daß er im Sinne eines ambivalenten Charakters verstanden wird. Die Idee gründet vielmehr auf der Auffassung von Krieg und Frieden als vom Himmel gesandten Zeitperioden, deren Anfang und Ende Janus bestimmt (so Ovid, ebd.). In Hinblick auf den altrömischen Brauch, das Tor des Janustempels auf dem Forum Romanum in Kriegszeiten offenzuhalten, in Friedenszeiten aber zu schließen, muß der wachende Gott jedenfalls eher als weiser Weltenherrscher denn als zwiespältige oder gar heimtückische Macht betrachtet werden. – Die verschiedenen Funktionen des Janus ausführlich bei Cartari 1647, 20-26. Vgl. dazu auch Whitney 1586, 108 (hier Abb. 163, S. 208).

772 Zu diesem Werk vgl. oben S. 90, Anm. 289.

773 In diesem Sinne übrigens auch Heywood in seiner *True Description* (Heywood 1637, 3-4).

774 »... ideo biceps dictus quod rex p[r]udentissimus extiterit: ut qui praeterita cognosceret, & futura prospiceret.« (Fulvio 1517, fol.V^{r}).

775 Ausführlicher dazu im folgenden Kapitel, das sich mit den Porträtmedaillons beschäftigt (s.S. 220f.).

776 »Hôc schemate Iani repraesentatur typus optimi regis.« (Alciatus 1621, 110 s.v. Prudentia). Sinngemäß, aber weniger ausführlich auch bei Valeriano 1631, 382.

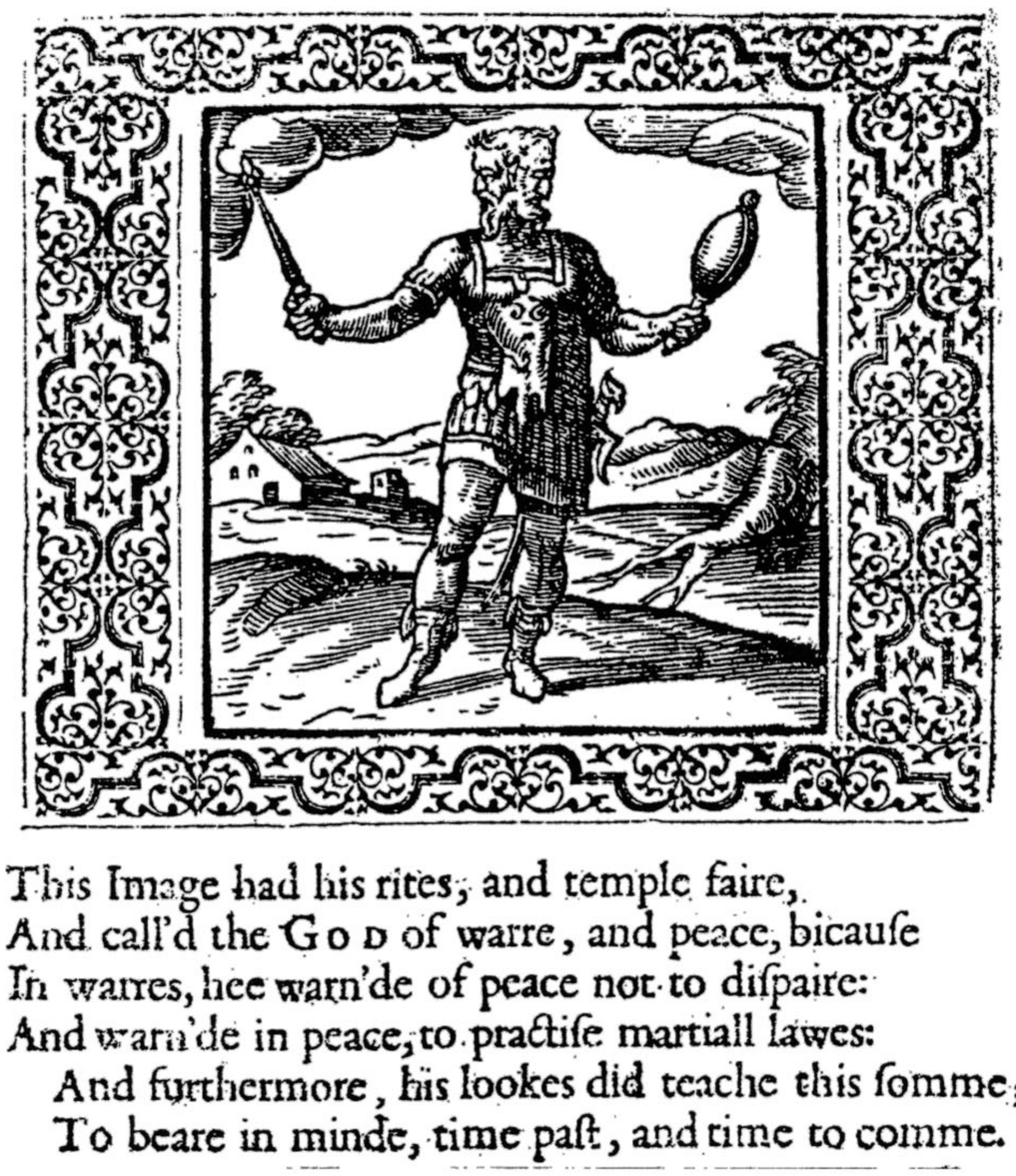


Abb. 163 Emblem *RESPICE & PROSPICE* (Schaue zurück und voraus) mit Janus als weisem Herrscher über Krieg und Frieden, der ebenso in die Vergangenheit wie in die Zukunft schaut; Holzschnitt aus Geffrey Whitney: *A Choice of Emblems.* Leyden 1586. (Foto: USBK)

scheidung, Krieg zu führen oder Frieden zu schließen, beruht a priori auf höherer Einsicht und dient letztlich dem Wohle des ganzen Volkes.[777]

Diese ehrfurchtgebietende, quasi divine Machtvollkommenheit wird in der panegyrischen Kunst der Zeit wiederholt thematisiert, auch ohne daß der Monarch jeweils explizit als Janus erscheint. Generell aber bedient man sich dazu einer triadischen Komposition, wobei der Potentat das Zentrum einnimmt, während ›Krieg‹ und ›Frieden‹ die Flanken besetzen.[778] Das gleiche Motiv schwingt bei der Dreifigurengruppe des Bostoner Entwurfs insofern mit, als die Gestalten von Mars und Hermathena im weiteren Sinne auch als Allegorien des Krieges und des Friedens aufgefaßt werden können. Darauf verweisen zum einen ihre Attribute (Waffen bzw. Utensilien der Künste und Wissenschaften), zum anderen wird der allegorische Bezug bereits durch die Konnotationsfelder der Begriffe *Mars / Fortitudo* bzw. *Athena / Artes* impliziert. Außerdem mag man den antikisierenden Bogen, der die Janusbüste überfängt, als Anspielung auf das Tor des römischen Janustempels deuten, was ebenfalls mit einer Betonung des Krieg & Frieden-Motivs verbunden wäre. So wirken denn in der triadischen Komposition mehrere Aspekte zusammen, die sich jeweils ergänzen und zum Teil überlagern. Sie alle zielen darauf ab, den Monarchen in Gestalt des Janus als weisen und absoluten Herrscher zu verherrlichen, der die Gegensätze auf harmonische Weise in sich vereint.

Da der Fries in der Fassung des Bostoner Entwurfs nicht ausgeführt wurde, insbesondere die zwölf Imperatorenbildnisse einer Sequenz von vierzehn Kriegerporträts in Medaillonrahmen weichen mußten und außerdem nachträglich eingeplante Fenster im Bereich der Hütte einen Teil des Friesareals beanspruchten[779], bestand für die Realisierung der Triade *Mars-Janus-Hermathena* an dieser Stelle keine Möglichkeit. Statt dessen gestaltete man das Thema am vorderen Schott der Back mit Hilfe der sechs genannten weiblichen Statuen neu. Eine Übernahme der Dreifigurengruppe war zum einen wegen der baulichen Gegebenheiten des Schotts nicht ratsam, zum anderen bedingte die geänderte Position der Gruppe im Kontext des Gesamtprogramms gewisse Akzentverschiebungen inhaltlicher Art, so daß sich auch deshalb eine Neugliederung anbot.

Das Hauptthema, die Synthese von Prudentia und Fortitudo, blieb davon freilich unberührt. Denn *Consilium*, *Cura* und *Conamen* entsprechen ihrem Wesen nach eben jenen Tugenden, die am Bostoner Entwurf durch Hermathena verkörpert sind, während *Vis*, *Virtus* und *Victoria* die mit Mars konnotierten Eigenschaften bzw.

777 Vgl. dazu die oben (S. 172) zitierten Ausführungen von Sir John Hayward und König James I. Nach solcher Auffassung kann der König für Leid, Schrecken und Not, die der Krieg mit sich bringt, ebensowenig verantwortlich gemacht werden wie Gott. Man nahm sie als unvermeidbare Übel auf dem Weg zum ersehnten Frieden in Kauf oder erduldete sie als vom Himmel gesandte Strafen.

778 Am Schloß von Versailles und anderen großen Residenzen jener Epoche begegnet das Motiv beispielsweise im Arrangement eines *Salon de la Guerre* sowie eines *Salon de la Paix* an den beiden Enden einer Hauptachse, in deren Mitte sich die *Chambre du Roi* bzw. der Audienzsaal befindet. Eine von der Anlage her vergleichbare Triade zeigt auch der von P.P. Rubens entworfene ephemere Janustempel, der 1635 in Antwerpen anläßlich des triumphalen Einzugs des spanischen Kardinal-Infanten Prinz Ferdinand errichtet wurde. Obwohl die Darstellung des Krieges in diesem Fall eindeutig pejorativ gegeben ist und sich am zentralen Tor des Bauwerks ein dramatischer Kampf um das Öffnen oder Schließen der beiden Torflügel abspielt, geht aus der darüber im Zeichen einer Janusbüste angebrachten Inschrift doch klar hervor, daß der Potentat wie Janus die Macht besitzt, über Krieg und Frieden zu gebieten, ja daß seine im Kriege errungenen Triumphe (im Sinne des Mottos *Ex bello pax*!) sogar den Frieden erst ermöglichen. (Vgl. Martin 1972, 162-175, Abb. 82-87).

779 Vgl. dazu auch die Beschreibung S. 91.

Fähigkeiten zum Ausdruck bringen. Auch die Anordnung der lebensgroßen Statuen in zwei komplementären, einander gegenüberstehenden Gruppen folgt dem Kompositionsprinzip der Entwurfszeichnung.[780] Statt der Janusbüste aber erscheint das überkrönte Monogramm des Königs als verbindendes Element oberhalb der zentralen Tür, die auf die Vorplicht und das Galion führt. Zwar könnte man in dieser Tür eine Anspielung auf das Tor des römischen Janustempels sehen und somit die Idee der ›Janushaftigkeit‹ des Monarchen auch hier wiederfinden, doch tritt solcher Aspekt, der zugleich die Krieg & Frieden-Thematik impliziert, im Kontext der Gesamtkomposition deutlich hinter das Leitmotiv der Fürstentugenden zurück.

Letzteres Motiv erscheint gegenüber der Entwurfszeichnung auch architektonisch in einem weiteren, allgemeineren Bezugsrahmen. Es ist nicht mehr nur an den Zodiakusfries gebunden und damit auf dessen Sphäre beschränkt, sondern faßt als geschoßhoher, die gesamte Front des Schotts dominierender Komplex die beiden Schiffsseiten mit ihren Friesen zu einer Einheit zusammen. Dabei spiegelt die kardinale Position der Figurengruppe recht sinnfällig die übergeordnete, koordinierende und lenkende Aufgabe der sechs Tugenden. An dem sich vorwölbenden Schott bilden sie gewissermaßen einen übergreifenden Schild, welcher die königliche Streitmacht (versinnbildlicht durch die Trophäen) erst zu einem schlagkräftigen, erfolgreich einsetzbaren Instrument vereint und auch in Hinblick auf die Kriegerporträts des Zodiakusfrieses – wie noch zu zeigen sein wird – als inhaltliches Bindeglied fungiert.

Fraglos spielt im ikonographischen Kontext der panegyrische Aspekt der Komposition eine tragende Rolle. Der Souverän besitzt wie kein Zweiter die genannten Tugenden in vollendetem Maße und wird dadurch zum idealen Herrscher und Heerführer. Doch im Gegensatz zu manchen anderen Fürstentugenden handelt es sich hier um Eigenschaften und Fähigkeiten, die nicht auf den Monarchen selbst beschränkt bleiben dürfen, sondern vor allem von »*Captaines*«, also den führenden Persönlichkeiten der Streitkräfte, geteilt werden müssen, wenn das große Unternehmen zur Festigung britischer Seeherrschaft gelingen soll. So erlangt in diesem Fall die (zumindest ideologisch postulierte) Vorbildfunktion des Königs besondere Bedeutung. Mit Klugheit, weiser Voraussicht, Engagement für die Sache, Durchsetzungskraft, Edelmut und der ihm eigenen Sieghaftigkeit geht er seinen Kriegern als leuchtendes Beispiel voran, leitet und motiviert sie.

Dieser Aspekt ist es, durch den sich die Gruppe der sechs Tugenden inhaltlich primär von der Mars-Janus-Hermathena-Gruppe des Bostoner Entwurfs unterscheidet. Daß gerade er hervorgehoben, der Janusaspekt dagegen weitestgehend zurückgenommen wurde, hängt – neben den genannten technischen Gründen – offenbar auch mit der grundsätzlichen Problematik zusammen, die einzigartige Wesenheit des Monarchen angemessen in allegorischen Bildern zum Ausdruck zu bringen.

Der Bostoner Entwurf folgt mit dem Janusmotiv einem anscheinend älteren Konzept, wonach man die schwer faßbare, göttliche Vollkommenheit und Omnipotenz des Herrschers in Form eines zusammengesetzten Wesens sinnbildhaft anschaulich zu machen suchte. Das führte bei Fürstenporträts der Renaissance mitunter zu monströsen Kompositionen, die Merkmale verschiedener antiker Gottheiten in sich vereinen. Sie sind als Metapher dafür zu verstehen, daß der Potentat die durch diese Gottheiten verkörperten Eigenschaften alle in vollkommenem Maße besitzt und insofern als übernatürliches Wesen anzusehen ist.[781]

Bei der ausgeführten Fassung des Skulpturenprogramms der SOVEREIGN OF THE SEAS hat man jedoch auf derartige ›komposite‹ Gestalten verzichtet und statt dessen die mannigfachen Wesenzüge des Monarchen in verschiedenen Einzelmotiven darzustellen gesucht. Neben der Synthese von Prudentia und Fortitudo, die in den sechs Tugendpersonifikationen zum Ausdruck gebracht ist, gehören unter anderem das Wächteramt des Königs sowie seine alles überwindende barmherzige Liebe in diesen Zusammenhang.

Das Wächteramt geht in seiner Tragweite und Bedeutung über die Wachsamkeit des Kriegers, wie sie in den Vogelgrotesken des Trophäenfrieses anklingt, weit hinaus. Es umfaßt das ständige, nie erlahmende Bemühen

780 Welche Thematik der Bostoner Entwurf dagegen für die weiblichen Standbilder am Frontschott der Back ursprünglich vorsah, läßt sich nicht einwandfrei bestimmen. Vgl. dazu die Beschreibung (S. 102).

781 Vgl. das hier als Abb. 164 gezeigte androgyne Porträt des französischen Königs François I, das in der Bibliothèque Nationale in Paris aufbewahrt und um 1545 datiert wird. In diesem Bildnis sind Merkmale von Minerva (Athena), Mars, Diana, Merkur (Hermes) und Amor miteinander verschmolzen. Die Verse auf der Tafel unterhalb der ungewöhnlichen Komposition preisen François I als verehrungswürdigen Herrscher, der die Natur übertrifft, indem er alle Eigenschaften der genannten Gottheiten in seiner Person vereint (vgl. dazu Wind 1981, 245 sowie Schneider 1992, 94-95).



Abb. 164 König François I als antike Gottheit; Ölgemälde, Nicoletto da Modena zugeschrieben, ca. 1545. (Foto aus Schneider 1992, S. 95)

des Herrschers, seinem Volke Frieden und Wohlergehen zu sichern und es vor jeglichem Übel zu bewahren. Zur allegorischen Darstellung dieser Tugend bietet die zeitgenössische Emblemliteratur mehrere Sinnbilder an, von denen zwei an der SOVEREIGN verwendet wurden.

Eines ist das Motiv des lauernden, sprungbereiten Hundes, das im vorderen Drittel des Galions auf den Gillungsbögen der *Halfrails* erscheint.[782] Unter dem Motto *Pro Grege* (Für die Herde [d.h. für das Volk]) findet es sich unter anderem bei Zincgref, wo der Hund in entsprechender Haltung vor einem Pferch mit Schafen Wache hält (s. Abb. 165).[783] Seinen selbstlosen Einsatz für die Herde, die des Schutzes vor möglichen Angriffen durch Wölfe bedarf, sah man bereits in der Antike als Sinnbild für die unermüdliche Aufmerksamkeit an, mit der der Fürst seine Untertanen vor Unheil behütet.[784]

Bei dem anderen Motiv handelt es sich um das Löwenhaupt bzw. den Löwenmaskaron (das Löwenantlitz). Am Schiff tritt es als Relief an der Sockelzone des Frontschotts in mindestens fünf Exemplaren nebeneinander

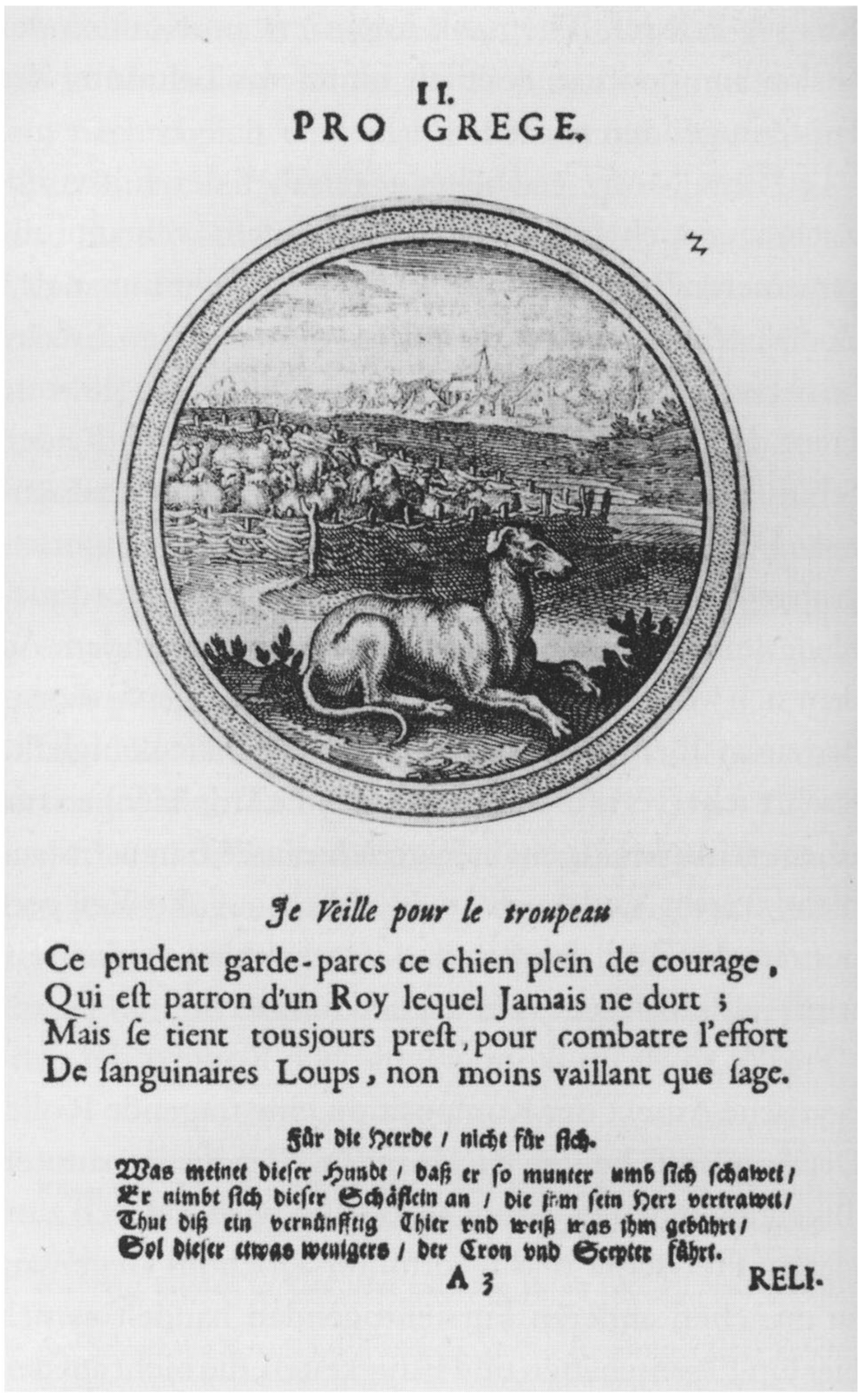


Abb. 165 Emblem *PRO GREGE* (Für die Herde): der Hund als Wächter der Herde, ein Sinnbild für die Herrschertugend der Wachsamkeit zum Schutze des Volkes; Kupferstich aus Jul. Wilh. Zincgref: *Emblematum Ethico-Politicorum …*, Heidelberg 1664. (Foto: USBK)

782 Vgl. die obige Beschreibung (S. 74), Abb. 35 sowie Abb. 33 (S. 71).
783 Zincgref 1664, Emblem No. 2. Die Erstausgabe dieses Buches (1619) war Friedrich V. von der Pfalz, dem Schwager Charles' I gewidmet.
784 Zusammenstellung der Quellen bei Henkel/Schöne I, 559.

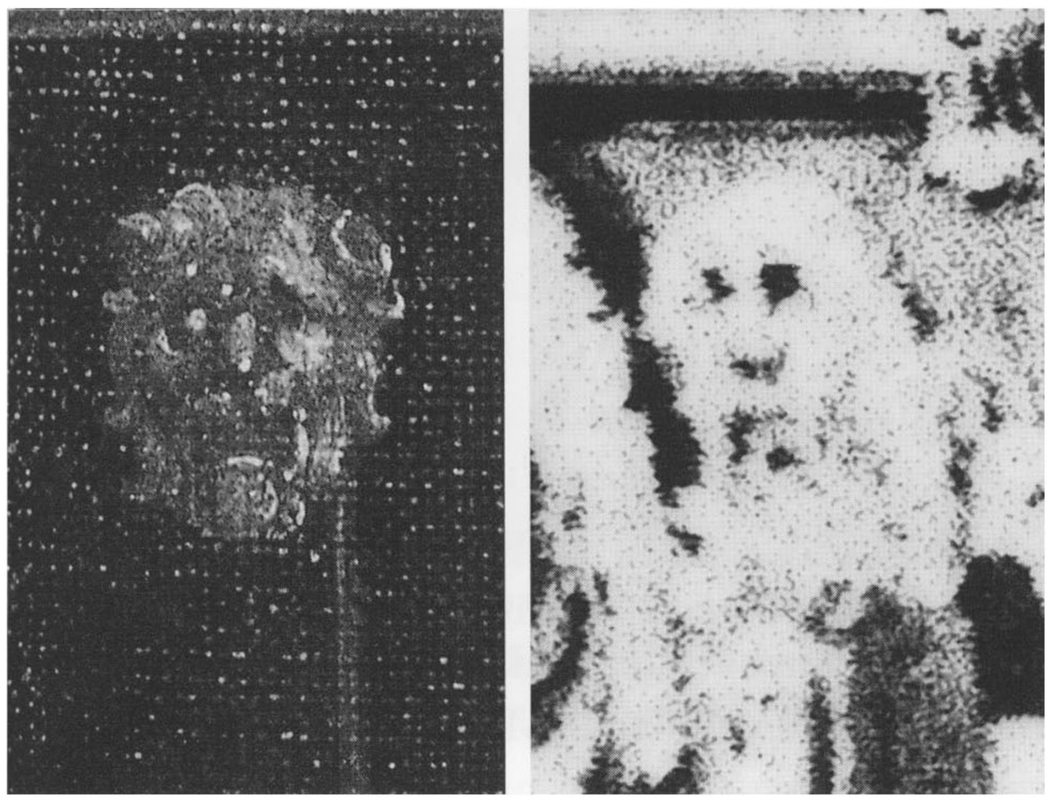


Abb. 166-167 Der Ruderkopf; links: Detail aus dem Porträt mit Peter Pett, Abb. 18, rechts: Detail aus Abb. 24. (NMM)

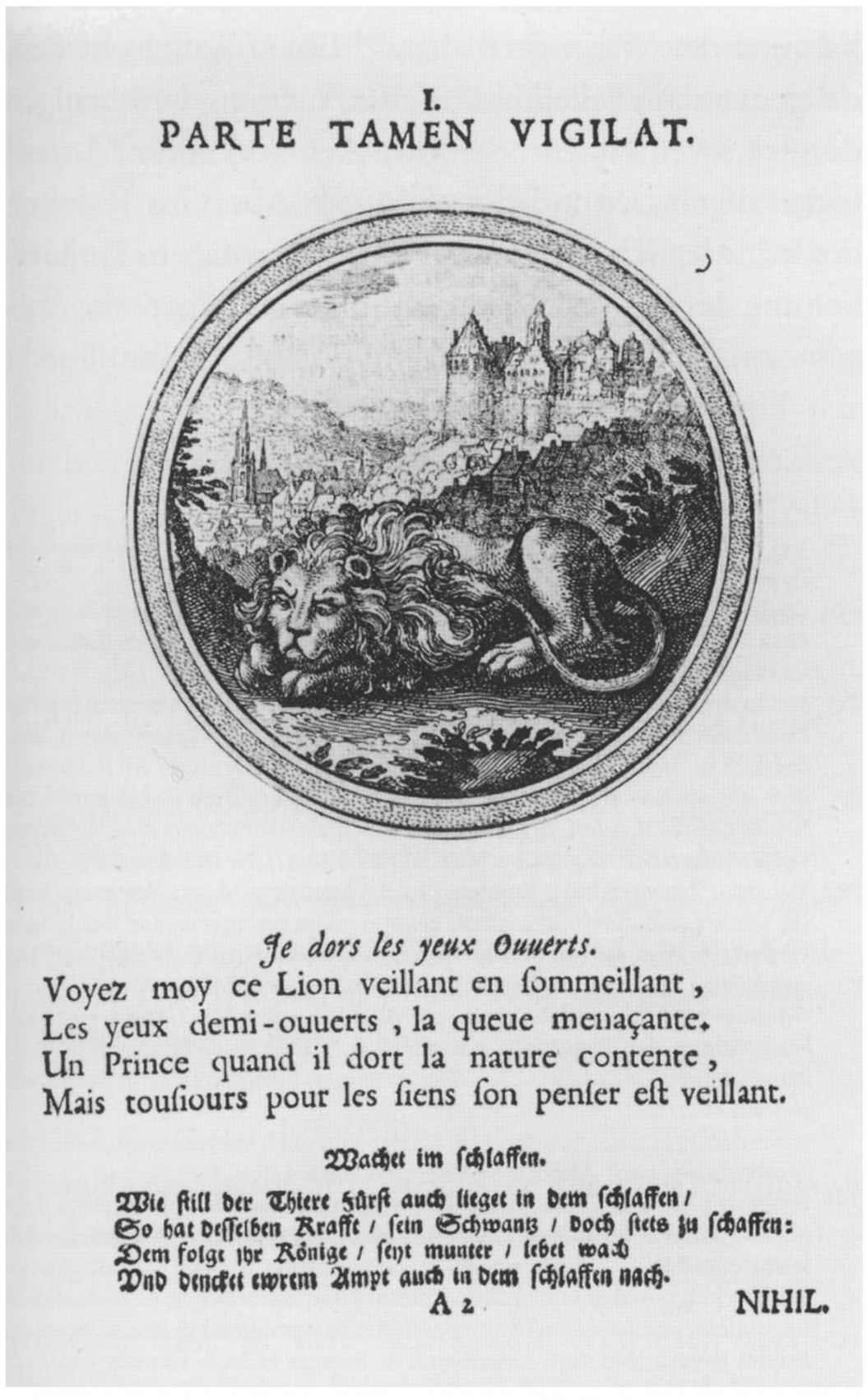


Abb. 168 Emblem *PARTE TAMEN VIGILAT* (Teils aber wacht er): der Löwe, welcher nie wirklich schläft, als Sinnbild der steten Wachsamkeit des guten Herrschers; Kupferstich aus Jul. Wilh. Zincgref: *Emblematum Ethico-Politicorum …*, Heidelberg 1664. (Foto: USBK)

und ein weiteres Mal in vollplastischer Gestalt am Heck als Bekrönung des Steuerruders auf (s. Abb. 159 [S. 203] u. 166, 167).[785] Seine Deutung als Allegorie auf das Wächteramt des Fürsten leitet sich von der antiken Legende ab, daß der Löwe mit offenen Augen schlafe und somit quasi ununterbrochen wachsam sei.[786] Zahlreiche Standardwerke zur Ikonographie und Emblematik, wie sie die Barockzeit hervorbrachte, greifen das Thema auf, wobei sie es teils mit dem Bild des schlafenden Raubtieres in toto, teils (wegen der geöffneten Augen) speziell mit dem Motiv des Löwenkopfes illustrieren. Zincgref beispielsweise behandelt das Emblem unter dem Motto *Parte tamen vigilat* (Teils aber wacht er) und verwendet zur Illustration einen ganzfigurigen Löwen (s. Abb. 168).[787]

Daß die Löwenmaskarone der SOVEREIGN in solchem Sinne verstanden werden dürfen, läßt sich angesichts ihrer Plazierung am Frontschott der Back sowie der (mit den beiden Hunden auf dem Galion übereinstimmenden) Orientierung in Fahrtrichtung des Schiffes kaum bezweifeln. Selbst der Löwenkopf am Steuerruder mag in Anbetracht des spezifischen Symbolwertes, der diesem Schiffsteil zukommt, auf das Wächteramt des Souveräns verweisen.[788] Doch spielen daneben – wie so oft bei emblematischen Motiven – auch andere Aspekte eine Rolle. Aus der Fülle der möglichen Bedeutungen die dem Löwen beigelegt wurden, sind im gegebenen Zusammenhang folgende Gesichtspunkte relevant:

785 Vgl. die obige Beschreibung S. 101 bzw. S. 144.

786 Antike Quellen aufgeführt bei Henkel/Schöne I, 400.

787 Vgl. im übrigen Valeriano 1631, 3-4; Alciatus 1621, 85. 86. 89-90; Ripa 1603, 503. Beachtenswert sind die Kommentare Valerianos, der die Erfindung dieses Emblems den Priestern Altägyptens zuschreibt. Er bemerkt, daß die Tore und Türen antiker Bauten, insbesondere diejenigen von Heiligtümern, zum Schutze allenthalben mit wachenden Löwen(köpfen) versehen wurden. Als Exemplum des wachsamen Herrschers nennt er Alexander den Großen, dessen antike Münzporträts, wie er meint, nicht zuletzt deshalb mit dem Löwenfell des Herkules geziert seien, um auf eben diese Tugend hinzuweisen. Interessant sind auch seine Gedanken zur Wesensverwandtschaft zwischen Löwe und Sonne, die sich gleichfalls auf das genannte Merkmal, nämlich das feurige, stets geöffnete und somit wachsame Auge gründen.

788 In Verbindung mit der alten Metapher, die den Staat (als komplexe Einheit) einem Schiff vergleicht, hat man den wachsam regierenden Fürsten schon früh als ›Steuermann‹ bezeichnet, der das Ruder führt und den Kurs festlegt (z.B. Aischylos: *Sieben gegen Theben*). Auch Zincgref weist in seinem Kommentar zum wachenden Löwen auf diese Analogie hin, wobei er das Parainetikon des Diakon Agapetos an Kaiser Justinian zitiert:
»Ceu gubernator, ita vigilet imperatoris oculatissimus intellectus, continens tuto aequitatis clavos, atque expellens fortiter impetuosos iniquitatis fluctus, ut ne cymba mundanae Reipublicae illidatur eis.«
(Gleichsam wie ein Steuermann soll des Herrschers hellsichtiger Verstand wachen, sicher das Steuerruder der Billigkeit führend und energisch die heftigen Fluten der Ungerechtigkeit abwehrend, damit nicht das Schiff des weltlichen Staates durch sie zerschmettert werde. [Übers. Verf.]).
Ausführlich zur Staatsschiffmetapher Schäfer 1972 sowie Quaritsch 1979; ferner auch Demandt 1978, 190-198.

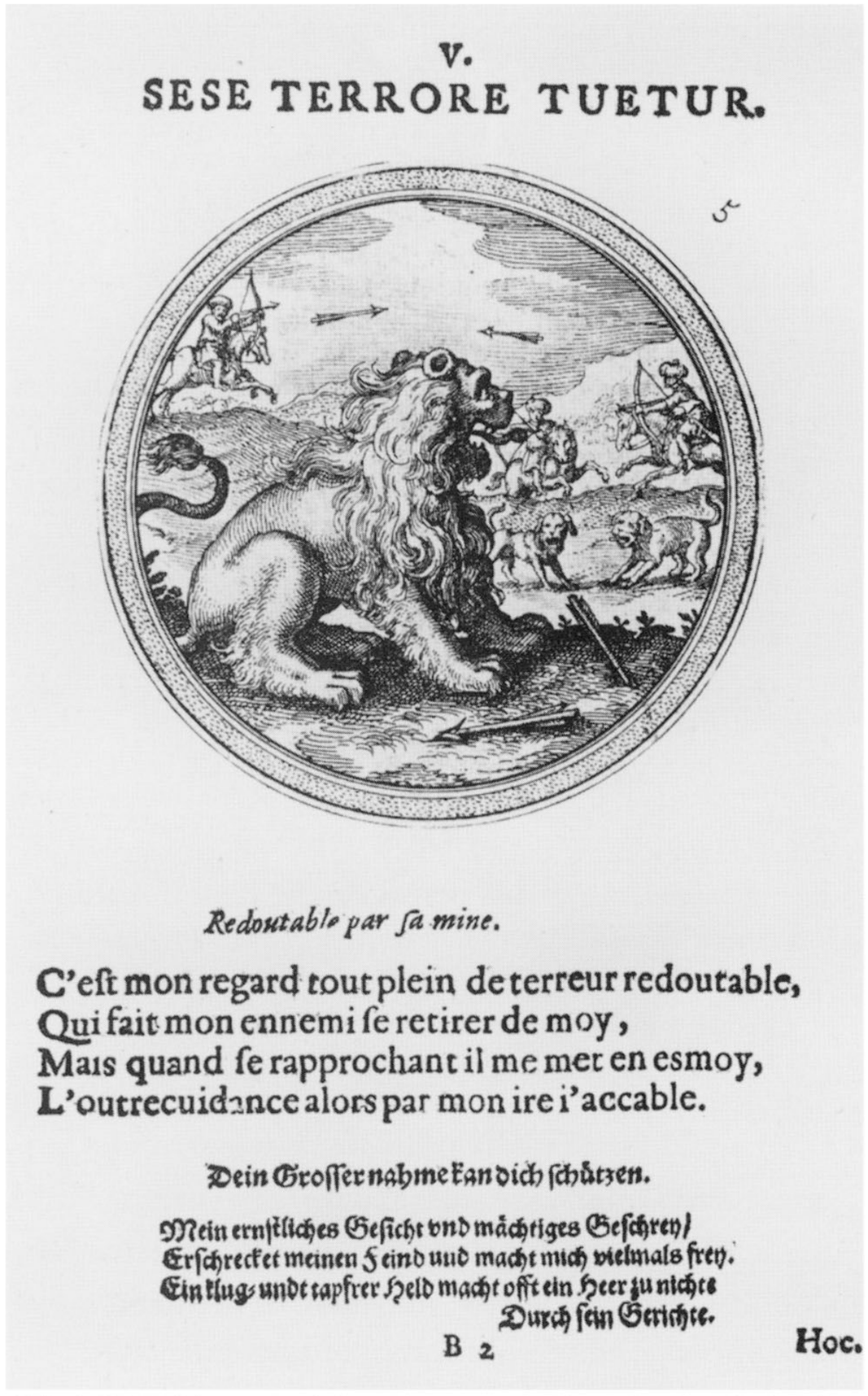


Abb. 169 Emblem *SESE TERRORE TUERTUR* (Er schützt sich durch Schrecken) als Sinnbild des psychologischen Vorteils, der einem Fürsten aus dem Ruf erwächst, daß er besonders mächtig und streitbar sei; Kupferstich aus Jul. Wilh. Zincgref: *Emblematum Ethico-Politicorum …*, Heidelberg 1664. (Foto: USBK)

Darstellungen von Löwen an königlichen Bauten müssen offenbar generell als Allusion auf den Herrscher betrachtet werden. Denn der Löwe galt wegen seiner unbändigen Kraft, wegen seines Mutes und der ihm nachgesagten Weisheit von alters her als Sinnbild des machtvollen und gerechten Fürsten.[789] Der Bezug wird umso deutlicher, wenn der Monarch das Tier, wie im Falle von England und Schottland, außerdem im Wappen führt.[790] Unter solchen Umständen darf man Löwenskulpturen an Regalschiffen wohl allgemein als eine Art Hoheitszeichen ansehen.[791]

Im Fall der SOVEREIGN OF THE SEAS (wie auch der WASA) kommt als spezifizierendes Merkmal noch die grimmige Physiognomie der Maskarone hinzu. Mit ihren starrenden Augen und den gebleckten Zähnen sollen sie offenbar Schrecken erregen. Auch dieses Motiv findet sich in der Emblematik des Barock wieder. Man benutzte es, um den ob seiner Streitbarkeit gefürchteten Monarchen zu charakterisieren, der aus solchem Ruf bereits im Vorfeld kriegerischer Auseinandersetzungen psychologischen Vorteil zieht und daher umso eher siegreich ist.[792] Gerade an einem Königsschiff, in dem sich der Anspruch auf souveräne Seeherrschaft manifestiert, unterstreicht solch ein Sinnbild die Entschlossenheit, mit der dieser Anspruch durchgesetzt wird. Als Allegorie auf die gewaltige, Respekt einflößende Macht des Herrschers steht es thematisch den Trophäen nahe und dient wie sie panegyrischen Zwecken.[793]

In gewissem Sinne könnte man hier von ›psychologischer Kriegführung‹ sprechen, wie es Soop von den Maskaronen der WASA getan hat.[794] Das soll nicht heißen, daß jemand im Falle militärischer Auseinandersetzungen durch Löwenfratzen oder Trophäen von einem Angriff hätte abgehalten werden können. Aber im Rahmen des künstlerisch-rhetorischen Programms zur Verherrlichung des Potentaten kommt ihnen durchaus die Aufgabe zu, dem Betrachter zu imponieren, in ihm Furcht

789 Vgl. Herder-Lexikon Symbole (1978), 104. Beachte auch die sprichwörtliche Bezeichnung des Löwen als ›König‹ der Tiere.

790 Das trifft auch auf andere europäische Seemächte des 17. Jahrhunderts, wie etwa die Niederlande, Dänemark, Norwegen, Schweden, Spanien (Leon) und Venedig, zu.

791 Recht deutlich wird dies bei der WASA von 1628. Dort verweisen neben den Löwen des Staatswappens am Tafereel (Schildhalter und Wappenfiguren) auch der 4,25 m lange Galionslöwe, eine vollplastische Löwenfigur am Ruderkopf und die 48 Löwenmaskarone, welche die Stückpfortendeckel zieren, auf König Gustav II Adolf, der sich bekanntlich als »der Löwe aus Mitternacht« verherrlichen ließ. (Vgl. Soop 1986, 31-33. 59-64. 189-192. 194-202).

792 Vgl. dazu Zincgref 1664, Emblem No. 5. Unter dem Motto *Sese terrore tuetur* (Er schützt sich durch Schrecken) zeigt es einen furchterregend fauchenden Löwen, vor dem die Jäger sich respektvoll zurückziehen (hier Abb. 169). Das zugehörige Epigramm lautet in der Erstausgabe von 1619:
»Mein grawsam Angesicht, mein erschröcklich geberden / Mein weit brüllende Stimm den Feindt ferr von mir helt. / Durch seiner tugendt Lob so manch küner Kriegshelt / Den Sieg zu wegen bringt, weil er geförcht muß werden.«
(zitiert nach Henkel/Schöne I, 372; dort sind auch die antiken Quellen des Motivs angegeben). Ähnlich bei Valeriano 1631, 4.

793 In diesem Zusammenhang wäre zu erwägen, ob die Stückpfortendeckel der oberen Batterie, die mit den Trophäen alternieren, auf ihrer Außenseite vielleicht ebenfalls furchterregende Löwenmaskarone trugen. Daß die Deckel künstlerisch gestaltet waren, läßt sich aus kompositorischen Gründen kaum bezweifeln; und Löwenmaskarone würden hervorragend in den Kontext des Frieses passen. (Bei dem Linienschiff 1. Ranges H.M.S. PRINCE von 1670 waren jedenfalls die Deckel der Jagdpforten unter der Back mit solchen Löwenmaskaronen geschmückt). Doch mögen ebensogut groteske Fratzen, wie sie der Bostoner Entwurf vorsieht, an diesen Stellen angebracht worden sein (vgl. dazu S. 81).

794 »The masks were frequently employed in what is now called psychological warfare.« (Soop 1986, 201).

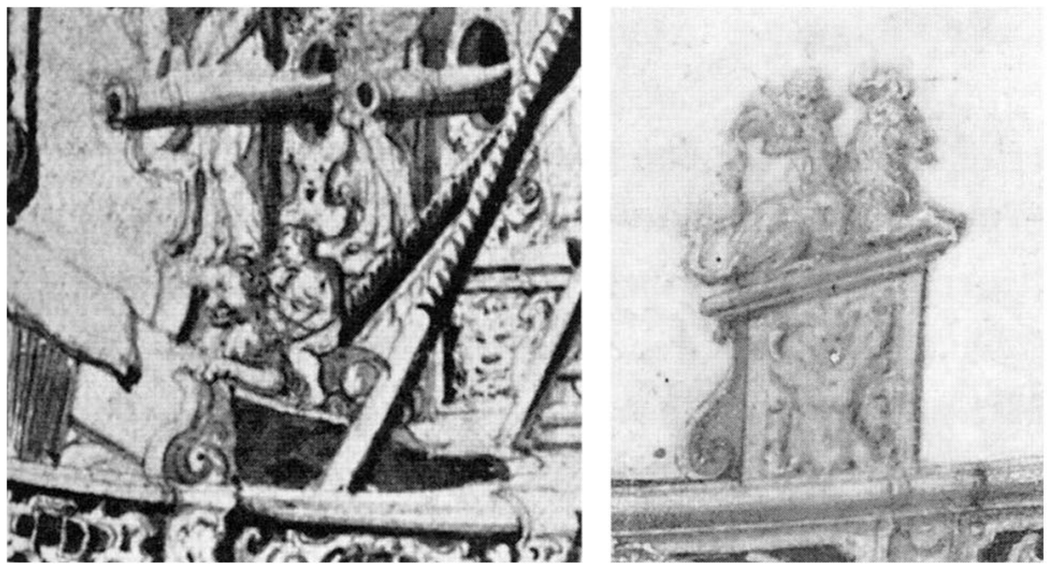


Abb. 170–171 Stevenkopffigur: Amor zügelt den Löwen; *links:* Detail aus der Morgan-Zeichnung, Abb. 17 (Foto aus Callender 1930, Taf. V), *rechts:* Detail aus dem Entwurf, Abb. 6 (MFA)

vor dem Zorn des Monarchen zu wecken und ihn insofern einzuschüchtern.

Darüber hinaus darf man annehmen, daß die schreckenerregenden Maskarone auch eine gewisse magische, Unheil abwehrende Funktion erfüllen. Insbesondere bei dem Löwenkopf auf dem Steuerruder scheint dies der Fall zu sein. Doch soll die apotropäische Rolle derartiger Skulpturen später in einem gesonderten Kapitel behandelt werden.[795]

Erscheint der Löwe achtern am Ruder als schützender Wächter, der durch seine ungeheure Kraft und sein furchterregendes Aussehen abschreckt, so kommen diese Eigenschaften am anderen Ende des Schiffes, nämlich vorn auf dem Stevenkopf, in geradezu gegenteiligem Sinne zur Wirkung. Dort kauert ein zähnefletschender Löwe, der von einem Cupido geritten und gezügelt wird (s. Abb. 170 u. 171). Thomas Heywood schreibt dazu:

> upon the stemme-head there is *Cupid*, or a Child resembling him, bestriding, and bridling a *Lyon*, which importeth, that *sufferance may curbe Insolence, and Innocence restraine violence*; which alludeth to the great mercy of the King, whose Type is a proper Embleme of that great Maiesty, whose Mercy is above all his Workes.[796]

Hier steht der Löwe also für Unverschämtheit und Gewalt, das heißt, für negative, verderbenbringende Mächte, welche durch Duldsamkeit und Unschuld – personifiziert in der Gestalt des kindlichen Amor – überwunden bzw. in ihre Schranken verwiesen werden. Heywood erklärt das Sinnbild als Allegorie auf die barmherzige Gnade des Monarchen, die ihn über das Böse triumphieren läßt und in der sich zugleich seine Gottesebenbildlichkeit manifestiert.



Abb. 172 Emblem *OMNIA VINCIT AMOR* (Liebe besiegt alles) als Sinnbild echter Friedensherrschaft; Kupferstich aus Daniel Heinsius: *Het Ambacht van Cupido.* Leyden 1615. (Staatsbibliothek Preußischer Kulturbesitz, Berlin)

Wohl mit Bedacht verwendet der Dichter eben jenes Bildmotiv, welches seinerzeit gewöhnlich für das Emblem *Omnia vincit Amor* (Liebe besiegt alles) benutzt wurde (s. Abb. 172). Doch während man es in der einschlägigen Literatur in der Regel auf die erotische Liebe zwischen Mann und Frau bezieht[797], dient es hier als politisch-ethisches Sinnbild, dessen geistiger Hintergrund in der Herrscherideologie des Absolutismus zu suchen ist. Wie bereits erwähnt[798], lebt diese Ideologie von der Vorstellung der prinzipiellen Affinität zwischen König und Gott. Dabei wird das Bild, das der Mensch sich vom Allmächtigen macht, in seinen wesentlichen Merkmalen auf den Potentaten übertragen. Wenn Heywood den Schöpfer als »*that great Maiesty, whose Mercy is above all his Workes*« beschreibt, so gilt das analog für den König, denn dieser ist seinem Typus[799] nach »*a proper Embleme*« (d.h. ein eigentliches Sinnbild) Gottes. Die Macht seiner

795 Siehe unten S. 231–237.
796 Heywood 1637, 40.
797 So zum Beispiel bei Heinsius 1615, Emblem No. 25.
798 Vgl. die obigen Ausführungen S. 170ff.
799 Heywoods Ausdruck »Type« muß im Sinne von »Urbild« verstanden werden.

barmherzigen Liebe wirkt derart überwältigend, daß sie jeden Widerstand bricht.

Zur poetischen Formulierung solcher Eigenschaft bot sich das ursprünglich aus klassisch antiker Quelle stammende Motto *Omnia vincit Amor*[800] geradezu an. Bereits unter Kaiser Karl V wurde es in ethisch-politischem Sinne als Maxime idealer Herrschaft aufgefaßt.[801] Allerdings benutzte man damals andere Bildzeichen zur emblematischen Wiedergabe der Devise.[802] Daß für die SOVEREIGN hingegen der löwenreitende Amor gewählt wurde, mag teils am prägenden Einfluß zeitgenössischer Emblembücher und ähnlicher Schriften[803], teils an kompositorischen Vorteilen bezüglich der bildnerischen Gestaltung der Figurengruppe gelegen haben. Auch der Umstand, daß in dem Motiv des Untierbändigens und -überwältigens die Tugend des Monarchen als aktiv wirksame Kraft zur Geltung kommt, dürfte von Bedeutung gewesen sein – zumal darin eine gewisse Parallele zum Drachentöter St. Georg bzw. zur Reiterfigur König Edgars vorn auf dem Galion anklingt.

Jedenfalls erhält das Emblem im Zeichen der von Charles I mit Nachdruck propagierten Friedensherrschaft eine quasi leitbildhafte Bedeutung. Dem entspricht die zentrale Plazierung der Skulptur am Kopf des Vorstevens – nicht nur, weil diesem Ort traditionell magische Kräfte eignen[804], sondern auch wegen offensichtlicher Analogie zwischen der Funktion des Stevens und dem Sinngehalt der Skulptur. Denn so, wie der Steven des vorwärtsstürmenden Schiffes gegen das nasse Element anrennt und die wider das Fahrzeug sich erhebenden Wogen zerteilt, so läßt die barmherzige Gnade des Königs ihn die Gewalt dunkler, den Staat bedrohender Mächte brechen und sie im Triumph überwinden.

Dem heutigen Betrachter erscheint solche Panegyrik angesichts der in Löwenmaskaronen und Trophäen zur Schau gestellten Streitbarkeit des Monarchen vielleicht paradox. Aus der Perspektive absolutistischer Herrscherideologie gesehen aber handelt es sich um zwei komplementäre Aspekte mustergültiger Regierung, die der Potentat neben einer Reihe von anderen Eigenschaften harmonisch in seiner Person zu vereinen weiß. Denn – so hätte man damals wohl argumentiert – ein liebevollgnädiger Fürst, der sich nicht mit starker Hand durchsetzen kann, wäre ein ebenso schlechter Herrscher wie ein martialischer und deshalb gefürchteter Landesherr, der die nötige Weisheit und Milde vermissen läßt. Den absoluten Potentaten zeichnet vielmehr die Fähigkeit aus, eine Fülle von unterschiedlichen, oft gegensätzlich erscheinenden Tugenden miteinander in Einklang zu bringen und auf diese Weise *Harmonia ex discordia concors* (Harmonie aus einträchtiger Zwietracht) zu schaffen.[805]

Die Komplexität der dem Monarchen zugeschriebenen Eigenschaften kommt latent schließlich auch in einem Adlerkopf zum Ausdruck, der am hinteren oberen Ende des Galionskorbes als groteske Protome jenes Schweifwerkgitters erscheint, welches das Königsmonogramm ›CR‹ hinterfängt (s. Abb. 33 und 34, S. 71f.).[806] Obgleich man versucht sein könnte, ihn als dekorativen Zierat anzusehen und ihm tiefere Bedeutung abzusprechen, weist doch der Umstand, daß von den Schweif- und Beschlagwerkgittern der zahlreichen anderen Felder keines vergleichbare Gebilde zeigt, auf einen besonderen Zusammenhang zwischen Adlerkopf und König hin.[807]

Bekanntlich gilt der Adler – analog zum Löwen als dem ›König‹ der Landtiere – von alters her als ›König‹ der Vögel.[808] In der Antike wurde er als heiliges Tier des Zeus bzw. Jupiter verehrt, und seine daraus abgeleitete Verwendung als Herrschersymbol hat sich bis ins 20. Jahr-

800 Vergil: *Bucolica* X, 69.

801 Dazu ausführlicher Davitt Asmus 1990.

802 Ebd., 299-306.

803 Dazu wären im weiteren Sinne auch illustrierte Beschreibungen festlicher Triumphzüge anderer Monarchen zu zählen, wie etwa der detaillierte Bericht Joan Baptista Lavañas vom Einzug Philipps III in Lissabon im Jahre 1619 (publ. Madrid 1622). Dort erscheint das besagte Emblem in der Aedicula der Ehrenpforte der Niederländer verbunden mit dem an den König gerichteten Spruch: »*Sic fortia vincis*«. (Vgl. Vetter 1962, 225).

804 Kultisch-apotropäische Vorstellungen führten zu allen Zeiten und bei allen seefahrenden Völkern dazu, daß man den Vorsteven (vor anderen Bauteilen des Schiffes) stets mit figürlichen Darstellungen in gemalter oder plastischer Form versah. Auch Galionsfiguren gehören, da sie eigentlich eine Verlängerung des Stevens bilden, in diesen Zusammenhang. (Vgl. Wachsmuth 1967, 237-244; Göttlicher 1972; ferner: Hornell 1943 und Hansen 1979).

805 Das tritt recht deutlich in denjenigen Royal Masques hervor, in welchen Charles I selbst die Hauptrolle übernahm – sei es, daß er als *Imperator Albanactus* (in *Albion's Triumph,* 1632), als *heroical Lover* (in *Love's Triumph through Callipolis*, 1631), als *Britanocles, the glory of the Western World* (in *Britannia triumphans*, 1638) oder als *the wise Philogenes* (in *Salmacida Spolia*, 1640) auftrat.

806 Daß der Kopf eines Adlers und nicht etwa der eines anderen Greifvogels gemeint ist, geht aus einem Vergleich der zwar abgekürzten, aber doch recht prägnanten Darstellungen auf Paynes Stich und dem Bostoner Entwurf mit entsprechenden Motiven in den Emblembüchern des 16. und 17. Jahrhunderts (z.B. Alciatus oder Camerarius) hervor.

807 Darüber hinaus wäre zu fragen, ob derartigen Grotesken, die seinerzeit verschiedenste Gegenstände zieren konnten, nicht generell ein gewisser Aussagewert im Sinne einer Chiffre eignet und dieser im jeweiligen ikonographischen Kontext berücksichtigt werden müßte. Sie entstammen ja der Renaissance, also einer Epoche, in der man (gemäß der mittelalterlichen Auffassung, wonach alles Geschaffene über sich selbst hinaus auf etwas Höheres verweist) die hinter der äußeren Erscheinung der Dinge verborgenen Sinngehalte noch selbstverständlich mitdachte.

808 Dies und das Folgende nach Herder-Lexikon *Symbole* (1978), 11.

hundert erhalten. Noch heute findet man ihn als Zeichen nationaler Souveränität in vielen Staatswappen.

Symbolprägend wirkte neben der Kraft und Ausdauer des Adlers offenbar vor allem sein dem Himmel zustrebender Flug. Nach Aristoteles blickt er beim Aufsteigen direkt in die Sonne. Er wird dabei nicht nur nicht geblendet, sondern schärft sogar seine Sehkraft und unterscheidet sich darin von allen anderen Tieren. Dieser besondere Bezug zum lebenspendenden Gestirn, den man auch als Metapher für Kontemplation und Gotteserkenntnis auffaßte, unterstreicht die im Sinnbild des Adlers sich spiegelnde prinzipielle Affinität zwischen Herrscher und Gott.[809]

Auf solcher Tradition aufbauend entwickelte die Kunst der Renaissance und des Barock eine Fülle von Sinnbildern zum Thema Herrschertum, die sich des Adlermotivs bedienen. Eine repräsentative Zusammenstellung bietet beispielsweise Piero Valeriano in seinen *Hieroglyphica*.[810] Viele der dort besprochenen Deutungen lassen sich ohne Schwierigkeiten auf den Adlerkopf, wie er am Schweifwerk der SOVEREIGN erscheint, übertragen. Obwohl oder gerade weil er als Protome ausgebildet ist, die jeden Attributes oder sonstigen konstituierenden Elementes entbehrt, kann die Darstellung auf vielfache Weise ausgelegt und mit manchen spezifischen Gehalten in Verbindung gebracht werden.

Verständlicherweise kommen nur solche Deutungen in Betracht, die sich zwanglos in den panegyrischen Kontext des Skulpturenprogramms einfügen – sei es, daß sie sich explizit auf den Monarchen beziehen oder in allgemeinerem Sinne mit ihm in Zusammenhang stehen. Zu der letztgenannten Gruppe gehören vor allem fürstliche Tugenden und Fähigkeiten, wie etwa Wohltätigkeit, aktiv vergeltende Dankbarkeit, überlegene Gelassenheit (gegenüber dem Pöbel), geistige Gewandtheit sowie tiefgründige Erkenntnis. Darüber hinaus aber bezeichnet der Adler auch speziell den frommen und barmherzigen König, die Einsamkeit des Königtums, die kaiserliche Majestät und nicht zuletzt die Apotheose des Herrschers.[811]

All diese Aspekte sind im ›hieroglyphischen‹ Zeichen des Adlerkopfes latent enthalten und tragen ihren Teil zum panegyrischen Gesamtwerk bei. Betrachtet man sie im Verband mit anderen dem ›König der Vögel‹ zugeschriebenen Eigenschaften, wie z.B. Kraft und Ausdauer, so klingt auch hier wiederum die Synthese der gegensätzlichen Kardinaltugenden *Fortitudo* und *Sapientia* an. Selbst in einem so beiläufig erscheinenden dekorativen Element wie der grotesken Adlerprotome manifestiert sich eben jene Idee, die auch den furchterregenden Löwenmaskaronen, den wachsamen Hunden, dem löwenreitenden Cupido und den sechs Tugendpersonifikationen am Frontschott der Back zugrunde liegt: nämlich das Bestreben, die gottähnliche Vollkommenheit und Omnipotenz des absoluten Monarchen in der Mannigfaltigkeit seiner Wesenszüge zum Ausdruck zu bringen.

STRAHLENDE HELDEN AUS DER GESCHICHTE BRITANNIENS (COELUM BRITANNICUM)

Wie im vorangegangenen Kapitel bereits angedeutet, eignen jene hohen Tugenden, die am Frontschott der Back personifiziert sind, nicht allein dem Monarchen. Sie kommen vielmehr allen Persönlichkeiten zu, welche als Leiter militärischer Operationen besondere Verantwortung tragen. Solche *»Captaines«* sollten demnach Prudentia und Eloquenz mit der für jeden Krieger unerläßlichen Fortitudo harmonisch in sich vereinen.

In dem Bestreben, dies zu erreichen, dient ihnen zwar der Souverän mit seiner übermenschlichen Tugendfülle als leuchtendes Beispiel; daneben aber weisen auch manche Helden aus vergangenen Tagen als *exempla virtutis*

809 In der Panegyrik auf Charles I findet sich das Motiv des in die Sonne blickenden Adlers ebenfalls; so zum Beispiel bei dem 1649 publizierten Gedicht von Richard Lovelace auf ein Gemälde mit dem Porträt des Monarchen und seines zweiten Sohnes, des Prinzen James, das von der Hand Sir Peter Lely's stammt. Dort ist es allerdings der Prinz, welcher als junger Adler in das Sonnenauge des Königs (seines Vaters) zu schauen versteht. Dazu Wiemers 1988, 249. 252-253.

810 Valeriano 1631, 226-237. Vgl. auch Henkel/Schöne I, 757-780.

811 Von der Rolle, die der Begriff *kaiserliche Majestät* in Hinblick auf das britische Königtum spielte, wie auch vom Thema *Apotheose* wird noch ausführlicher die Rede sein (s.S. 220f. u. 249ff.).

den rechten Weg. Erzählungen, Sagen und Legenden bergen einen reichen Schatz solcher teils historischer teils mythischer Gestalten, welche sich als Streiter für die ›gute Sache‹ um ihr Vaterland verdient machten. Ihre glorreichen, von Generation zu Generation aufs Neue besungenen Taten verliehen ihnen unsterblichen Ruhm.

Sehr wahrscheinlich sind derartige Heldengestalten in jenen Kriegerbildnissen wiederzufinden, die den oberen Fries an den Bordwänden der SOVEREIGN OF THE SEAS im Wechsel mit den Tierkreiszeichen schmücken. Die Fassung der Bildnisse in Medaillonform weist darauf hin, daß es sich um einzeln benennbare Persönlichkeiten handelt, deren Gegenwart hier beschworen wird.[812] Zwar erlaubt die lückenhafte Quellenlage nicht, die Gestalten jeweils zu identifizieren, doch gibt es verschiedene Anhaltspunkte, die eine nähere Charakterisierung ermöglichen und damit den Tenor der Darstellung festschreiben.

Die Plazierung der Bildnisse zwischen die Sternbilder des Zodiakus ist fraglos so zu verstehen, daß die dargestellten Krieger unter die Sterne versetzt, das heißt *vergöttlicht* sind. Sie befinden sich buchstäblich *›im Himmel‹*. Dabei müssen die aufwendigen Roll- und Schweifwerkornamente, welche den Fond der Tierkreiszeichen ausfüllen, als Decorum betrachtet und mithin als Ausdruck sowohl für die Pracht des Sternenhimmels wie auch für die Würde und Erhabenheit der himmlischen Sphären verstanden werden. Die überlebensgroßen Dimensionen der Bildnisse deuten ebenfalls auf eine Apotheose der porträtierten Gestalten hin. Die Krieger sind damit als Helden im klassischen Sinne ausgewiesen, das heißt als Menschen, die durch ein besonders hohes Maß an Tugend über andere hinauswachsen und auf solche Weise den Göttern ähnlich werden.[813]

Die Einbindung dieses Menschenideals in die Staatstheorie des aufblühenden Absolutismus kommt recht anschaulich in einem 1588, also zur Zeit Elizabeths I publizierten Holzschnitt zum Ausdruck, der den Titel *Sphæra Civitatis* trägt und aus der gleichnamigen Abhandlung von John Case stammt (Abb. 173). Er benutzt die antike geozentrische Sphärenkosmologie als Spiegelbild zeitgenössischer Staatsauffassung[814], wobei den sieben Planeten jeweils Fürstentugenden zugeordnet sind und die Herrscherin selbst in der neunten, äußersten Sphäre als die den gesamten Kosmos umschließende, lenkende, göttliche Kraft (das sog. *primum mobile*) erscheint. In der dazwischenliegenden achten Sphäre, der sog. *Camera stellata*, welche den Fixsternhimmel darstellt (der am Schiff durch den Zodiakus repräsentiert wird), finden sich eben jene hervorragenden Persönlichkeiten, die wegen ihrer Verdienste um das Vaterland des Himmels würdig und deshalb unter die Sterne versetzt sind: die *Proceres* (Vornehme, Vorkämpfer), die *Heroes* (Helden) und die *Consiliarii* (Berater, Ratgeber). Im erläuternden Text heißt es dazu:

> Der gestirnte Himmel ist für die Briten eine STERNENKAMMER[815], erbaut nach gottgefälligen Grundsätzen und angefüllt mit einer großen Schar edler Vorkämpfer, welche beschwerliche Staatsgeschäfte besorgen und große Unternehmungen abwickeln.[816]

All diese Vorkämpfer für das Heil und den Schutz der *Res publica* dürfen als ›Helden‹ im weiteren Sinne aufgefaßt werden und entsprechen somit ihrem Wesen nach den Gestalten in den Medaillons der SOVEREIGN OF THE SEAS, wenn auch deren kriegerische Rüstung sowie der

812 Zum ausgeprägten Repräsentanzcharakter von Medaillonbildnissen vgl. S. 86, Anm. 276.

813 Vergl. hierzu die klassischen Heldendefinitionen, an welche die Renaissance anknüpfte: so etwa die von Aristoteles im siebten Buch der Nikomachischen Ethik niedergelegte Formulierung (zum Wortlaut siehe oben S. 174, Anm. 607) oder jene einflußreiche Definition, welche Isidor von Sevilla in seinen Etymologien in Zusammenhang mit dem Begriff ›Epos‹ gibt: »*es heißt Heldengesang, weil es die Taten tapferer Männer berichtet. Helden werden nämlich Männer genannt, die wegen ihrer Weisheit und Tapferkeit des Himmels würdig sind.*« (Etymologiae I, 39, 9; hier zitiert nach Curtius 1969, 184).

814 Die Vorstellung einer analogen Struktur von Kosmos und Staat wird sowohl in dem erklärenden Begleittext zum Holzschnitt als auch in dem umfangreichen Vorwort »*Ad Christianum Lectorem*« ausführlich dargelegt. John Case beruft sich dabei auf Aristoteles, dessen *Politica* ihm nach eigener Angabe für sein Werk als Richtschnur diente. Tatsächlich ist die genannte Idee alt und war in der Welt der Antike weit verbreitet. (Vgl. dazu Olof Gigons Erläuterungen in seiner Einleitung zur *Politik* des Aristoteles (1955, 16-17)). Sie bezieht in der Regel als drittes Element auch den menschlichen Körper mit ein, woraus sich dann die triadische Analogie *Mensch – Staat – Kosmos* als philosophische Denkfigur ergibt. Geistesgeschichtlich wirkte sie in Gestalt der Entsprechungslehre von Mikrokosmos und Makrokosmos bis in die Neuzeit hinein.

815 Der im Schriftbild des Originals hervorgehobene Terminus *Camera stellata* darf in weiterem Sinne als Anspielung auf den »Star Chamber Court« (Sternkammergerichtshof) gedeutet werden, der sich aus den Beratern des Königs bzw. der Königin zusammensetzte.

816 »Coelum Stellatum CAMERA est STELLATA Britannis, / Consiliis munita piis, Procerumque frequenti / Nobilium stipata manu, qui munia Regni / Ardua procurant, & magna negotia versant.« (Case 1588, fol. ¶ 2^{r}; Übersetzung: Verf.). – Die Verknüpfung der Idee des Heldentums und der daraus resultierenden Apotheose mit den Verdiensten um das Vaterland bzw. den Staat reicht in die Antike zurück. Deutlich formulierte sie Cicero im *Somnium Scipionis*, der wiederum von Macrobius ausführlich kommentiert und nicht zuletzt dadurch für die neuplatonische Philosophie der Renaissance interessant wurde. Bei Cicero lautet die betreffende Passage: »*Damit du aber umso eifriger darauf bedacht bist, Africanus, den Staat zu schützen, sei des Folgenden versichert: Allen, die das Vaterland bewahren, ihm helfen, es fördern, denen ist ein fester Platz im Himmel bestimmt, wo sie selig ein ewiges Leben genießen.*« (Cicero, Somn. Scip. = De re publ. VI, 13; Übersetzung: Konrad Ziegler). Vergleiche dazu Macrobius: *Commentarii in somnium Scipionis* I, 8-9.



Abb. 173 Sphæra Civitatis: Königin Elizabeth I als göttlich bewegende Kraft (primum mobile) des Staates. Die antike Vorstellung einer prinzipiell analogen Struktur von Mensch, Gesellschaft und Kosmos ist hier auf die Staatsauffassung der Tudorzeit übertragen worden und versinnbildlicht das Ideal des aufkeimenden Absolutismus. – Holzschnitt aus John Case: *Sphæra Civitatis.* Oxford 1588. (Foto: USBK)

politische Kontext, in dem das Schiff entstand, nahelegen, daß dort insbesondere solche *Proceres* und *Heroes* erscheinen, die sich auf militärischem Gebiet einen Namen machten.

Alle sind durch die genannten Fürstentugenden als ihnen gemeinschaftliche Merkmale untereinander verbunden. Ob diese nun – wie auf dem Holzschnitt – den Planetensphären zugeordnet werden, oder – wie am Frontschott des Schiffes – in Gestalt von weiblichen Personifikationen auftreten, ist von untergeordneter Bedeutung; letztlich handelt es sich in beiden Fällen um elaborierte Fassungen der Synthese von *Sapientia* bzw. *Prudentia* einerseits und *Fortitudo* andererseits. Ihre gemeinschaftlich verbindende Funktion kommt im Falle der SOVEREIGN durch die Plazierung der Tugenden am Frontschott der Back sinnfällig zum Ausdruck, also jenem Bauteil, das die beiden auf Backbord- und Steuerbordseite verteilten Hälften des Frieses miteinander verklammert.

Der ritterlich heroische Charakter der Porträtierten wird – abgesehen von ihrem Habit – auch durch die Plazierung der Medaillons jeweils oberhalb der Stückpforten der oberen Batterie hervorgehoben. Denn auf diese Weise sind ihnen, betont durch die vertikale Pilastergliederung, stets entweder die Mündungen der Geschützrohre oder aber – bei geschlossenen Pforten – die auf den Deckeln angebrachten furchterregenden (Löwen)maskarone optisch zugeordnet.

Als emblematische Bilder zur näheren Kennnzeichnung der heldenhaften Krieger bzw. ihrer himmlischen Sphäre müssen darüber hinaus auch die Delphine betrachtet werden, welche die Tierkreisfelder jeweils rechts und links abschließen und die sich als flankierende Paare ebensogut auf die Medaillons beziehen lassen. Sie erfüllen offensichtlich eine ähnlich spezifizierende Funktion wie die hahnartigen Vogelgrotesken am Trophäenfries.

Die Ikonographie des Delphins in der abendländischen Kunst und speziell in der Renaissance ist allerdings recht komplex und reich an Deutungsmöglichkeiten.[817] Sie fußt gleichermaßen auf seiner Beziehung zum Meer, seiner anmutigen Gestalt und ausgesprochen hohen Beweglichkeit, wie auf seiner Geselligkeit und der ihm nachgesagten Menschenfreundlichkeit. In der Renaissance galt der Delphin vor allem als Symbol der Schönheit und Harmonie. So kommt er häufig als ornamentales Motiv an den verschiedensten Gegenständen und in unterschiedlichsten Zusammenhängen vor. Daneben tritt er – in Anlehnung an antike Überlieferungen – als Begleiter bestimmter Gottheiten, insbesondere des Neptun, der meergeborenen Venus/Aphrodite, des Amor, des seefahrtschützenden Apollon delphinios und nicht zuletzt auch als Psychopompos (d.h. als Führer der Seelen ins Totenreich) auf. Vielleicht läßt sich seine sinnbildhafte Bedeutung in der Kunst der Neuzeit am ehesten fassen, wenn man ihn als Emanation himmlischer Harmonie sowie als Mittler zwischen Göttern und Menschen begreift. Dieser Zug zur Transzendenz klingt übrigens schon bei Oppian an, der den antiken Glauben referiert, daß es unter allen Geschöpfen nichts Göttlicheres gebe als den Delphin.[818]

Unter solchem Aspekt betrachtet unterstreichen die Delphine am Zodiakusfries der SOVEREIGN den himmlischen Charakter der Sphäre und betonen somit die Apotheose der Heldengestalten. Daneben aber mag noch ein anderer Gesichtspunkt eine Rolle spielen.

Bereits in der bildenden Kunst der Antike ist der Delphin nämlich als Symbol für das Meer und im engeren Sinne – speziell im Kontext der Herrscherikonographie – auch als Sinnbild für *Meeresherrschaft* verwendet worden. So jedenfalls deuteten die humanistischen Gelehrten der Renaissancezeit entsprechende antike (vornehmlich numismatische) Darstellungen und übernahmen sie als ›Hieroglyphen‹ für *Imperium maris* in ihre emblematischen Nachschlagewerke.[819] Angewandt auf die Kriegermedaillons der SOVEREIGN OF THE SEAS würde dies implizieren, daß es sich bei den Porträtierten um Seehelden handelt, also um (wahrscheinlich historische) Persönlichkeiten, die durch ihre Taten zum Aufbau bzw. zur Festigung der Vorherrschaft Englands auf den Meeren beigetragen haben. Sie wären angesichts des konkreten Machtanspruchs, den das Regalschiff symbolisierte und auch militärisch durchsetzen sollte, zweifellos würdig, in den Himmel der Britischen Helden – wie John Case ihn verstand – aufgenommen zu werden.

Ob jedoch mit der Charakterisierung der Heldenporträts durch die Delphine tatsächlich ein Verweis auf See-

817 Vgl. dazu den Artikel *Delphin* im RDK, IV, 1233-1244, sowie Henkel/Schöne 683-688 und Jacobsen 1984, 31-56.

818 »Delphinis autem numquam quicquam divinius aliud est.« Oppian, *Halieutica* I, 648.

819 Zum Beispiel Valeriano 1631, 327-328.

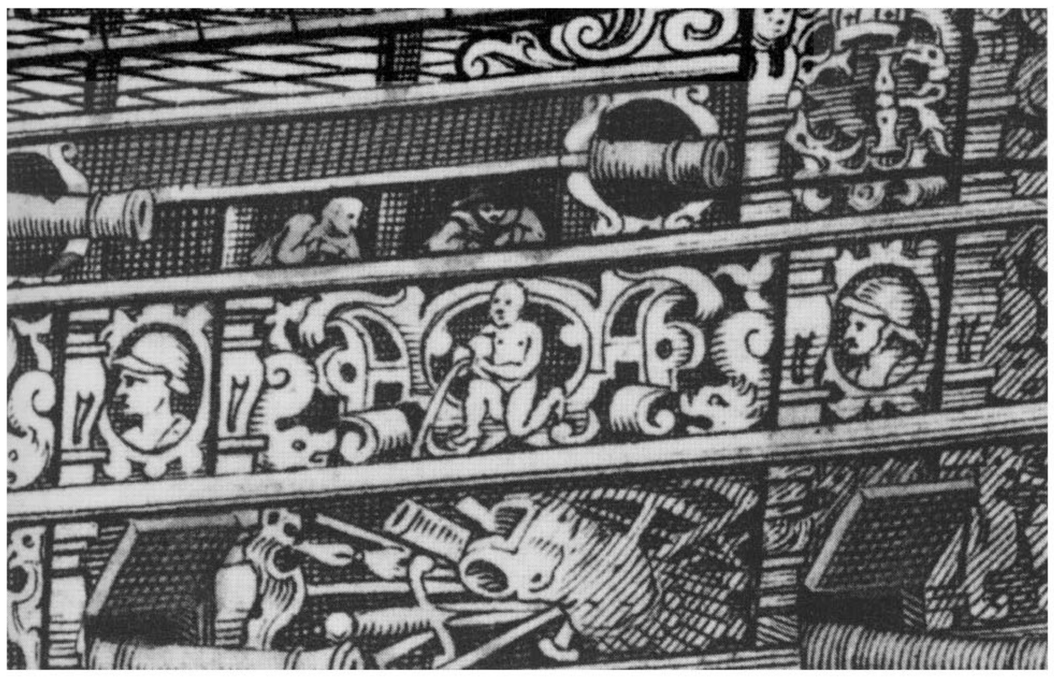


Abb. 174 Bildnismedaillons an der Schanz; Detail aus Paynes Stich, Abb. 8. (NMM)

herrschaft verbunden ist, oder ob die Tiere eher die Göttlichkeit der Sphäre des Fixsternhimmels bezeichnen, bzw. auf die Apotheose der Helden hinweisen sollen, mag dahingestellt bleiben. Beide Deutungen sind möglich und ergänzen sich gegenseitig. Letztgenannter Aspekt scheint allerdings im Vordergrund zu stehen; denn die Delphine finden sich bereits auf dem Bostoner Entwurf, wo sie die Büsten antiker Imperatoren flankieren, also in einem Kontext auftreten, der die maritime Thematik kaum berührt. Für ein tieferes Verständnis des Frieses dürfte deshalb eine nähere Betrachtung der im Bostoner Entwurf dokumentierten ursprünglichen Konzeption von Nutzen sein sowie die Untersuchung der Frage, weshalb sie geändert wurde.

Anfänglich war offenbar eine Sequenz von zwölf einander paarweise zugeordneten Bildnissen vorgesehen, die durch ihr Habit als antike Imperatoren gekennzeichnet sind und nach dem Vorbild der berühmten Vitensammlung Suetons als die ersten zwölf römischen Kaiser gedeutet werden dürfen.[820] Unter die Sterne des Zodiakus versetzt und somit vergöttlicht, repräsentieren sie als geschlossener Zyklus (gleichsam im Sinne eines Topos) das Ideal klassischen Helden- und Herrschertums. Dabei wird der Gehalt dieses Ideals, nämlich die harmonische Synthese von Prudentia, Eloquentia und Fortitudo in der Person des heldenhaften Fürsten, durch die zwischengeschaltete Mars-Janus-Hermathena-Gruppe dem Betrachter sinnbildhaft vor Augen geführt.[821]

Daß gerade römische Cäsaren im Skulpturenentwurf für die SOVEREIGN OF THE SEAS erscheinen, ist nicht so ungewöhnlich, wie es vielleicht zunächst aussieht. Derartige Sequenzen waren an den Fürstenhöfen der Renaissance überaus beliebt – sei es, daß sie als Gemälde ausgeführt oder plastisch in Form von Büsten mehr oder weniger getreu nach antiken Vorlagen gestaltet wurden. Charles I selbst hatte 1627/28 den berühmten Gemäldezyklus, den Tizian 1536–39 im Auftrag der Gonzaga für das Gabinetto dei Cesari des Palazzo Ducale in Mantua schuf, zusammen mit anderen Kunstwerken der Sammlung erworben und im St. James-Palace aufhängen lassen.[822] Eben dieser Zyklus war bereits im 16. Jahrhundert mehrfach für andere europäische Fürsten kopiert worden.[823] Daneben seien als Beispiele aus dem Bereich der Plastik die 22 Bronzebüsten für das Grabmal Kaiser Maximilians I in der Hofkirche zu Innsbruck[824], zwei Serien von je zwölf Marmorbüsten im Jardìn de los Emperadores im Alcàzar von Madrid[825], eine Sequenz von 14 Bronzebüsten im Rathaus zu Augsburg[826] und schließlich die Reihe von 20 ganzfigurigen, allerdings unterlebensgroßen Holzskulpturen am schwedischen Regalschiff WASA genannt.[827]

All diese Kunstwerke reflektieren die ungebrochene Bewunderung, die man der einstigen Macht und kulturellen Größe des antiken Imperium Romanum entgegenbrachte. Die Cäsaren, wenngleich sie als Menschen zum Teil in recht zweifelhaftem Ruf standen, waren stets Exponenten dieser ehrfürchtig bestaunten Kultur und dienten somit als deren Repräsentanten – zumal wenn ihre Bildnisse im geschlossenen Zyklus der kanonischen Zwölfzahl gezeigt wurden. Sich in ihre ehrwürdige Tradition zu stellen, sie gewissermaßen zu den ›geistigen Ahnen‹ der eigenen Herrschaft zu erklären, versprach den Fürsten der frühen Neuzeit höchste Dignität.[828]

Das heißt freilich nicht, daß ein absolutistischer Monarch wie Charles I, der – nach damaliger Überzeugung – sämtliche Herrschertugenden in vollkommenem Maße besaß, zu römischen Imperatoren wie zu Vorbildern aufschaute. Für ihn waren es Vorfahren in der Kaiserwürde, die man zwar als Musterbeispiele klassischen Helden-

820 Vgl. die obige Beschreibung S. 88ff.
821 Ausführlicher dazu im vorangegangenen Kapitel, S. 205ff.
822 Wethey 1975, 236.
823 Ebd., 237-239.
824 Oberhammer 1935, 21-23.
825 Nach Wethey 1975, 43.
826 Augsburg 1985, 242-243.
827 Dazu Soop 1986, 170-183.
828 Deutlich formulierte zum Beispiel der Hofgelehrte Stabius diesen Gedanken in seiner Programmerklärung zu dem Riesenholzschnitt mit der triumphalen Ehrenpforte Kaiser Maximilians I, auf der die Bildnisse von 49 römischen Kaisern zu sehen sind. (Wortlaut des Textes bei Oberhammer 1935, 22).

und Herrschertums schätzte, die er jedoch kraft der göttlichen Gnade, die ihn als Souverän erleuchtete, bei weitem übertraf.[829] Ob die Cäsaren hingegen den »*Captaines*« der Royal Navy und ähnlichen Führerpersönlichkeiten als Vorbilder hätten dienen können, ist fraglich und soll, da dies ohnehin Spekulation bleiben müßte, hier nicht weiter untersucht werden.

Die Idee, römische Kaiser am oberen Fries des Schiffes im Wechsel mit den Tierkreiszeichen darzustellen (sie also wie die *Proceres* und *Heroes* der *Sphæra Civitatis* des John Case in jene himmlische Sphäre direkt unterhalb des allbewegenden Potentaten zu versetzen), dürfte jedenfalls auf antike Quellen zurückgehen. Neben der erwähnten Stelle im *Somnium Scipionis*[830] kommt hier eine Passage aus dem sechsten Buch der Aeneis in Betracht, wo der verstorbene Anchises seinen Sohn Aeneas die Größe des zukünftigen römischen Reiches in einer visionären Prophezeiung schauen läßt.[831] Dort ist davon die Rede, daß alle Nachkommen seines Stammes – also auch die Kaiser des julisch-claudischen Hauses – durch ihren Heldenadel in den Himmel aufgenommen und vergöttlicht werden;– ferner, daß der Größte unter ihnen Cäsar Augustus heißen, daß sein Reich einst in unerhörter Ausdehnung sich erstrecken und seine Herrschaft eine Goldene Weltzeit mit sich bringen werde.

Für manchen absolutistisch denkenden Fürsten der Neuzeit lag es nahe, diese Prophezeiung auf sich zu beziehen und sich als den eigentlichen, von Anchises ursprünglich gemeinten Cäsar Augustus zu betrachten.[832] Das wäre nicht zuletzt auch für den König von Großbritannien denkbar, zumal er die kaiserliche Würde seiner Krone als seit uralten Zeiten verbürgt und beglaubigt ansah. Im Folgenden soll etwas näher auf die Genese solchen Anspruchs eingangen werden[833], weil es zum Verständnis der Änderungen am Zodiakusfries beiträgt und darüber hinaus für eine angemessene Würdigung der SOVEREIGN OF THE SEAS als Staatsschiff bedeutsam erscheint.

Schon Edgar der Friedfertige sowie andere angelsächsische Monarchen des zehnten Jahrhunderts hatten imperialen Status für sich beansprucht und dies durch die Verwendung des Kaisertitels formal zum Ausdruck gebracht.[834] Anlaß war die Unterwerfung verschiedener Kleinkönige und die auf solche Weise erlangte Oberhoheit über die gesamte Insel mit ihren einzelnen Königreichen. Der Titel drückt zugleich die Unabhängigkeit des Königs von England sowohl von den Kaisern des Westens als auch denen des Ostens aus. Seit der normannischen Eroberung wurde er jedoch nicht mehr geführt und geriet in Vergessenheit.

Erst im 16. Jahrhundert erinnerte man sich wieder an den kaiserlichen Rang der englischen Krone. Henry VIII benutzte den alten anglo-imperialen Gedanken zur Legitimation aktueller politischer Ziele: Aus der kaiserlichen Würde seiner Krone folgerte er die Unabhängigkeit des englischen Staatsoberhauptes von Kaiser und Papst und seine absolute Gleichrangigkeit mit diesen Würdenträgern sowohl in säkularer als auch in sakraler Hinsicht.[835] Seither sprechen die Parlamentsakte unter Henry VIII gelegentlich und unter Elizabeth I mit Vorliebe von der »*Imperial Crowne of this Realme*«.

Beträchtlichen Auftrieb erhielt die Idee von der kaiserlichen Würde des englischen Königs durch die Vereinigung der Reiche England und Schottland unter den Stuarts.[836] Wenn auch James I eine förmliche Annahme des Kaisertitels sicher fernlag, so wurde doch nach seiner Thronbesteigung 1603 an den europäischen Fürstenhöfen manche Spekulation laut, ob der »Kaiser von Britan-

829 Vgl. dazu die oben (S. 174) zitierte Passage aus Balzac's *Le Prince*, wo es heißt, daß es nicht mehr nötig sei, die Standbilder von Konsuln und Kaisern in Rom zu bewundern, da es keinen einzigen unter dem ganzen Volk antiker Größen gebe, der dem amtierenden Monarchen gleichkomme (Balzac 1634, 515-516).

830 S. oben S. 216, Anm. 816.

831 Vergil: Aeneis VI, 777-797.

832 Vgl. dazu die Panegyriken auf König Gustav II Adolf von Schweden, die darauf abheben, daß das Anagramm seines Vornamens (GVSTAVVS) nicht zufällig den Namen Augustus ergibt (s. Soop 1986, 182). Solche Spekulationen werden verständlicher, wenn man sie im Zusammenhang mit dem alten Traum von der Restauration des Römischen Weltreiches sieht. Die Sehnsucht nach dauerhaftem Frieden war seinerzeit durch die tiefgreifenden politischen und religiösen Unruhen des 16. und frühen 17. Jahrhunderts derart gewachsen, daß wohl kaum eine Idee größere Faszination auf die Menschen ausübte, als die Vorstellung von einem Reich, das unter der Alleinherrschaft *eines* Monarchen den ganzen Erdkreis umspannen und damit ein neues Goldenes Zeitalter weltweiten Friedens nach dem klassischen Vorbild der *Pax Romana* anbrechen lassen würde. (Zur Entwicklung und Verbreitung dieser Idee s. Yates 1975).

833 Vgl. hierzu vor allem Meyer 1907, Koebner 1953 sowie Schramm 1956, 1034-1058.

834 In zeitgenössischen Urkunden nennt sich Edgar beispielsweise »*Anglorum basileus, omniumque insularum* [...] *imperator et dominus*« wie auch »*Totius Albionis imperator augustus*«. (Zitiert nach Birch 1879, 7).

835 »*Where by dyvers sundrie olde autentike histories and cronicles it is manifestly declared and expressed that this Realme of Englond is an Impire, and so hath ben accepted in the worlde, governed by oon Supreme heede and King having the Dignitie and Roiall Estate of the Imperiall Crowne of the same...*« (Statute of Appeals (1533) [24. Hen. VIII, c. 12]; hier zitiert nach Meyer 1907, 232). Ausführlich zu diesem Anspruch Henrys VIII, seiner Begründung und seiner Rezeption durch die späteren Tudorkönige s. Koebner 1953.

836 Dies schlug sich nicht zuletzt in der offiziellen Aufnahme der übergreifenden Bezeichnung *Groß-Britannien* in den Herrschertitel nieder, die James I trotz zunächst hartnäckigen Widerstandes von seiten des englischen Parlaments durchsetzen konnte (Proklamation vom 20. 10. 1604). Dazu Bindoff 1945, 192-216, insbesondere 196.



Abb. 175 König James I als römischer Imperator, Krönungsmedaille von 1603, Silber, Ø 29 mm. (Foto aus Hawkins 1885/1904, Taf. XIV, Nr. 11; Reprint 1979)

nien« (!) nicht auch die Nachfolge des römischen Kaisers antreten werde.[837] Solche Überlegungen, die selbst in Prag am Hofe Rudolfs II zu hören waren und dort einige Unruhe verursachten, erhielten durch die häufige Verwendung von Formulierungen wie »*Our Imperiall Crowne*« und »*Our owne Imperiall Power*« in amtlichen Dokumenten und überdies durch die Prägung einer Gedenkmedaille anläßlich der Krönung James' I zusätzliche Nahrung. Die Medaille zeigt das Brustbild des Herrschers im Profil, gekleidet als römischer Imperator mit Brustpanzer, Feldherrnmantel und Lorbeerkranz. Die Umschrift lautet: »IAC : I : BRIT : CÆ : AVG : HÆ CÆSARVM CÆ. D.D.«, was aufzulösen wäre als: »Jacobus I Britanniæ Cæsar Augustus, Hæres Cæsarum Cæsar, donum dedit«.[838]

Zwar ergaben sich daraus keine direkten politischen Konsequenzen, doch belegen diese Zeugnisse recht deutlich, daß König James ernsthaft auf die Kaiserwürde zielte. Neben zahlreichen Panegyriken jener Zeit, die den imperialen Gedanken natürlich gern aufnahmen, fand er auch bei so profunden Gelehrten wie Sir Francis Bacon, John Speed und John Selden nachhaltige Unterstützung.[839] Bacon, der den kaiserlichen Status des britischen Monarchen bereits vor der Einigung der beiden Reiche befürwortet hatte und James I in dieser Sache zu Diensten war, suchte schließlich auch dem jungen Kronprinzen Charles solchen Gedanken nahezubringen, indem er seine *Considerations touching a warre with Spaine* mit den Worten einleitete:

> Your Maiestie hath an Imperiall name;
> It was a *Charles* that brought
> the Empire first into France;
> A *Charles* that brought it first into Spaine:
> Why should not Great Britain have his turne?[840]

Darüber, inwieweit Charles sich den imperialen Anspruch zu eigen machte, liegen keine so spektakulären Zeugnisse vor wie im Falle James' I. Doch weisen manche Indizien darauf hin, daß sein Selbstverständnis in Hinblick auf die Herrscherwürde nicht sonderlich von dem seines Vaters abwich.[841] An der SOVEREIGN OF THE SEAS kommt dies durch die konsequente Verwendung der kaiserlichen (geschlossenen) Bügelkrone über den Monogrammen von Charles und Henrietta Maria sowie über sämtlichen *Royal Badges* zum Ausdruck (vgl. z.B. Abb. 64, S. 94).[842] Solches Hoheitszeichen spiegelt gewis-

837 Quellen dazu bei Meyer 1907, 232-234.

838 Nach Hawkins 1885, 191; 1904, Pl. XIV, 11. Dabei dürfte die in etwas unklarer Ligatur wiedergegebene Wendung »Hæres Cæsarum Cæsar« im Sinne von »Kaiser als Erbe von Kaisern« zu verstehen sein, Erbe nämlich der altangelsächsischen ›Kaiser‹, deren Reich James I wieder vereinigte. Schramm (1956, 1054) bezieht diese Worte (in Anlehnung an Koebner 1953) dagegen auf die Humanistenthese, daß Kaiser Konstantin eigentlich ein ›Engländer‹ gewesen sei, eine These, die Polydor Vergil von Urbino (auf Anregung von König Henry VII) erstmals in seiner 1513 fertiggestellten *Anglica Historia* postuliert hatte.

839 Speed spricht in seinen historischen Werken mehrfach von »*Great Britain's Empire*« und nennt in der Widmung zu *The Historie of Great Britain* (London 1624) König James »*His Imperiall Majesty*« sowie »*Inlarger and Uniter of the British Empire*« (gewissermaßen »Mehrer des Reichs« – analog zum römischen Kaiser). – John Selden schreibt in seinen *Titles of Honour* (London 1614): »*no argument so really justifies the supreme title of emperor in our sovereigns as their* **own independent right**« (zitiert nach Meyer 1907, 237, Anm. 4). Er rechtfertigt den Kaisertitel also von der Tatsache her, daß die englischen Könige stets politisch unabhängig, d.h. keinem Oberherrn hörig gewesen seien. (Vgl. dazu Schramm 1956, 1056).

840 Bacon 1629,1. Die Schrift entstand bereits 1624, wurde aber erst 1629, also postum veröffentlicht.

841 Dazu Schramm 1956, 1056.

842 Auf die Bügelkrone als Zeichen kaiserlicher Würde wies schon Dr. Cuthbert Tunstall, Bischof von Durham und Gesandter Henry's VIII am Hofe Kaiser Karls V, hin, als der König sich von ihm versichern ließ: »*But the crown of Eng-*

sermaßen den geistigen Hintergrund, vor dem auch der Cäsarenzyklus am oberen Fries des Schiffes das rechte Profil gewinnt. Er sollte als ein der Würde des Regalschiffes angemessener Topos offenbar exemplarisch auf die Apotheose all jener Helden verweisen, die sich durch ihre tugendhaften Taten um das Wohl des Staates verdient machen.

Daß der Zyklus dennoch nicht ausgeführt, sondern durch die genannten Kriegerporträts in Medaillonrahmen ersetzt wurde, scheint neben architektonischen Änderungen des Entwurfs[843] vor allen Dingen in eben jener geistigen Entwicklung begründet zu liegen, durch welche die Idee von der kaiserlichen Würde der englischen Krone überhaupt erst zum Gegenstand besonderer Wertschätzung geworden war.

Gemeint ist das aufblühende nationale Selbstbewußtsein und die damit einhergehende zunehmende Verabsolutierung und Idealisierung des Potentaten. Sie weckten den Sinn für die eigene Geschichte, für die eigenen vorzeitlichen Helden, welche ihrerseits wiederum bestens geeignet waren, die Erhabenheit und Würde der englischen Nation, insbesondere aber die ihres Repräsentanten, des Monarchen, hervorzuheben. Je weiter solche Entwicklung fortschritt, desto mehr mußten römische Imperatoren als nichtenglische exempla virtutis im gegebenen Kontext deplaziert erscheinen.

So nimmt es nicht Wunder, daß man bereits 1603 (nach der Vereinigung der Reiche) Anstrengungen unternahm, die Unabhängigkeit und absolute Gleichrangigkeit der (kaiserlich) englischen Krone gegenüber dem römischen Kaisertum unter Beweis zu stellen. Ein beredtes Zeugnis davon geben die damals verstärkt einsetzenden Bemühungen von Genealogen und Historiographen um die Rekonstruktion der lückenlosen Stammfolge der englischen Monarchie bis hin zu Brutus, dem mythischen Gründer und sagenhaften ersten König der britischen Inseln. Da dieser Brutus der Überlieferung nach ein Enkel des trojanischen Helden Aeneas war[844], wäre hierdurch sowohl die Gleichrangigkeit der englischen Krone gegenüber dem julisch-claudischen Kaiserhaus (das sich bekanntlich ebenfalls auf Aeneas zurückführte) gegeben, als auch die letzten Endes göttliche Abkunft der englischen Könige nachgewiesen, insofern nämlich Aeneas nach antikem Mythos aus einer Verbindung zwischen Anchises und der Göttin Venus hervorging.

Im Jahre 1610 konnte ein gewisser Thomas Lyte schließlich die Stammfolge durchgängig ›dokumentieren‹ und das Ergebnis auf einem aufwendigen, mit den Miniaturporträts der einzelnen Herrscher geschmückten Rotulus James I vorlegen, wofür er als Dank ein in Gold gefaßtes und mit Diamanten besetztes Porträt des Königs – das sogenannte *Lyte-Juwel* – zum Geschenk erhielt.[845] In lyrischer Form aufbereitet wurde dieser ›Stammbaum‹ 1622 von John Taylor veröffentlicht. Die Schrift trägt den Titel: *A Memorial of all the English Monarchs, being in number 150 from Brute to King James.*[846] Sie muß im Rahmen einer ganzen Reihe von Publikationen gesehen werden, welche die Aufwertung der eigenen Geschichte und ihrer Heldengestalten vor dem Hintergrund des erstarkenden Nationalgefühls widerspiegeln.

Deutlich tritt das Phänomen in dem monumentalen Epos *Troia Britanica: or, Great Britaines Troy* hervor, das 1609 von Thomas Heywood verfaßt wurde. Nach Aussage des Autors handelt es sich um »*a* [...] *Chronicle, euen from the first man, vnto vs, this second time created* **Britons**«.[847] In 17 Gesängen verknüpft er biblische, mythische und historische Überlieferungen zu einer universalen Chronik euhemeristischer Prägung, um damit zu belegen, daß die Briten im Laufe ihrer Geschichte ebenso große Helden hervorbrachten, wie Homer sie einst in der Ilias besang. »*Our owne Native Champions*«, »*Peeres*« und »*Worthies*« zu verherrlichen und die Metropole London als »*Troia nova*« ins rechte Licht zu rücken, liegt Heywood dabei am Herzen.[848]

In vergleichbarer, allerdings differenzierterer Weise spiegeln selbst bedeutendste literarische Werke der Zeit – etwa *King Lear*, *Macbeth* und andere Königsdramen

land is an empire of hitselff, mych bettyr then now the empire of Rome: for which cause Your Grace werith a close crown« (zitiert nach Schramm 1956, 1043). Eine derartige »*crowne imperiale of Gold*« mit Bügeln gehörte auch zum Kronschatz der frühen Stuartkönige (Ebd., 1055).

843 Zu denken wäre an den bereits erwähnten Einbau von Fenstern in der Verzäunung unterhalb des Quarterdecks, der den Verzicht auf die Mars-Janus-Hermathena-Gruppe bedingte und folglich die Aufgabe des den Fries beherrschenden Gliederungskonzeptes nach sich zog. (Vgl. dazu S. 91).

844 Er galt als Sohn des Silvius Postumus, den Aeneas im hohen Alter mit seiner Gemahlin Lavinia, der Tochter des Königs Latinus zeugte (so z.B. Heywood 1609, 414). Vgl. dazu das auf den italienischen Humanisten Maphius Vegius zurückgehende 13. Buch der Aeneis, das im 17. Jahrhundert zum kanonischen Bestand der Aeneis-Ausgaben gezählt wurde.

845 Es befindet sich heute im British Museum, London.

846 Eine erweiterte, bis zu König Charles fortgeführte Ausgabe erschien 1630.

847 Heywood 1609, fol. A4.

848 Ebd. – Kurioserweise zieht auch Shackerley Marmion in seinem Geleitwort zu Heywoods *True Description* (1637, fol. $A3^{v}$-$A4^{r}$) den Vergleich zur Ilias, um dem Leser die außerordentliche Größe und Kampfkraft der SOVEREIGN OF THE SEAS vor Augen zu führen. Er malt in Einzelheiten aus, wie Homer sein Epos gestaltet hätte, wenn das Regalschiff am Trojanischen Krieg beteiligt gewesen wäre.

von William Shakespeare – das wachsende nationale Geschichtsbewußtsein. Sie alle knüpfen damit an eine Entwicklung an, die bereits in der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts einsetzte und vor allem während der elisabethanischen Ära in romantisierender Verherrlichung mittelalterlichen Rittertums ihren Ausdruck fand.[849] Man besang die großen Taten der alten, oft sagenhaften Helden, um das Nationalgefühl zu stärken und zur Nachfolge anzuspornen.

Schon gegen Ende der blutigen Rosenkriege wurde auf solche Weise der Versuch unternommen, den Sinn für nationale Eintracht zu fördern. Bedeutenden Einfluß gewannen dabei die seinerzeit erstmalig im Druck erscheinende Sammlung der Artussagen in der Fassung von Sir Thomas Malory (unter dem Titel *Le Mort d'Arthur*) sowie die englische Übersetzung von Ramon Lulls Werk *Le Libre del Orde de Cauayleria* (*The Book of the Ordre of Chyualry*), die beide zwischen 1483 und 1485 von William Caxton besorgt wurden. Insbesondere das letztgenannte Werk übte bis weit in die elisabethanische Ära große Wirkung aus, als der sogenannte ›Lullismus‹ den englischen Hof erfaßte. Im Anhang zu seiner Lull-Ausgabe wie auch im Vorwort zu seiner Malory-Ausgabe richtet Caxton den dringenden Appell an seine Leser, die Tradition der berühmten »*Knights of England*«, die angeblich sowohl in römischer Zeit als auch in der Epoche von König Artus weltweiten Ruhm genossen, wieder aufleben zu lassen. Er nennt als Beispiele Lancelot, Galahad, Tristram, Perseforest, Percival und Gawain.[850]

König Henry VII, der im selben Jahr 1485 den Thron bestieg und die Rosenkriege beendete, förderte solche Tendenzen auf mannigfache Weise. Abgesehen davon, daß er seinen Ahnherrn, den sagenumwobenen keltischen König Cadwalladar, ins allgemeine Bewußtsein zurückrief, indem er dessen Wappentier, den roten Drachen, zum dextren Schildhalter des Königswappens erhob[851], und daß er seinem ältesten Sohn, dem voraussichtlichen Thronerben, im Gedenken an König Artus den Namen Arthur gab[852], setzte er sich vor allen Dingen für die Neubelebung des altehrwürdigen Hosenbandordens ein. Als freundschaftlichen Bund der edelsten Ritter des Reiches, die sich loyal zu ihrem König bekennen, stellte man diesen Orden seinerzeit bewußt in die Tradition der berühmten Tafelrunde von König Artus.[853]

Spätere Monarchen, insbesondere Henry VIII und Elizabeth I, aber auch James I und Charles I, verstanden das geschickt zu nutzen, um ihre innenpolitische Machtposition gegenüber dem Adel auszubauen und einflußreiche Persönlichkeiten an sich zu binden. Sie stärkten Ansehen und Bedeutung des Hosenbandordens gezielt durch neue Zeremonien und prunkvolle Umzüge, machten schließlich einen regelrechten ›Kult‹ daraus, der pseudoreligiöse Züge annahm, wobei die romantische Glorifizierung des heiligen Georg (als Schutzpatron) sowie der Ritter des Artuskreises eine nicht unbedeutende Rolle spielten.

Bezeichnend ist der in diesem Zusammenhang wiederholt zu beobachtende Rückgriff auf kosmologische Motive. In Anlehnung an die antike Entsprechungslehre von Staat und Kosmos, wie sie auch der *Sphæra Civitatis* des John Case zugrunde liegt, sollte damit im Sinne einer Metapher für gottgegebene Ordnung die Legitimität des hierarchischen Gesellschaftssystems bestätigt und zugleich den heldenhaft für ihren Fürsten sich einsetzenden Rittern ewige Seligkeit im Himmel versprochen werden.[854] So schreibt schon Lull gleich zu Beginn seines *Book of the Ordre of Chyualry*:

> We begynne this book of the ordre of chyualry For to shewe that to the sygnefyaunce of god the prynce almyghty whiche seygnoryeth aboue the seuen planettes / that make the cours celestyal / and haue power & seygnorye in gouernynge & ordeynynge the bodyes terreste and erthely / that in lyke wyse owen the kynges prynces and grete lordes to haue puyssaunce and seygnorye vpon the knyghtes / And the knyghtes by symylytude oughten to haue power and dominacion ouer the moyen peple.[855]

Eine bildhafte Umsetzung solcher Analogie findet man in jenen elisabethanischen Turnierfestspielen, die jeweils zum Jahrestag der Thronbesteigung mit großem Pomp abgehalten wurden. Dort traten hohe Adlige als Ritter in Rüstungen auf, welche mit astronomischen Motiven im Sinne von Impresen gekennzeichnet waren. Sie durchritten gleichsam als personifizierte Gestirne das Rund des Turnierplatzes (wie auch die Planeten auf ihrer Bahn

849 Hierzu und zu den folgenden Ausführungen vgl. Yates 1975, 106–111.
850 Lull 1483/85, 78.
851 Als *Tudor-beast* behielt der Drache bis zum Tode Elizabeths I seine Schildhalteraufgabe. Vgl. dazu die obige Beschreibung (S. 71, Anm. 247).
852 Prinz Arthur starb allerdings bereits 1502 im Alter von 13 Jahren, so daß sein jüngerer Bruder Henry als König Henry VIII schließlich das Thronerbe antrat.
853 Dazu Yates 1975, 106–111 sowie Strong 1977, 178–180.
854 Vgl. die oben (S. 216 u. 220) angeführten Passagen aus Ciceros *Somnium Scipionis* und Vergils *Aeneis*.
855 Lull 1483/85, 1.

den Himmel durchlaufen), um auf diese Weise den Preis der Erleuchtung durch das höchste göttliche Licht (d.h. die Queen) zu erringen[856] (s. Abb. 176).

Kosmologischen Kontext wählte auch George Peele für sein höfisches Monumentalgedicht *The Honour of the Garter*. Es entstand 1593 im Auftrag seines Mäzens Henry Percy, des neunten Earl of Northumberland, anläßlich dessen Aufnahme in den Hosenbandorden.[857] In einer Traumvision erscheinen dem Poeten darin gewaltige Heerscharen bewaffneter Ritter am sternenbesäten nächtlichen Firmament über Windsor Castle.[858] Angeführt von König Edward III, dem Gründer des Ordens, formieren sie sich zu einem wunderbaren Triumphzug, um die neu aufgenommenen Mitglieder in ihrem erlauchten Kreis willkommen zu heißen. Fama selbst, auf ihrem Triumphwagen sitzend, präsentiert ein Buch, in welchem all diese göttlichen Helden einzeln verzeichnet sind.

Nicht nur die englischen Könige nach Edward III nebst der ganzen Schar ihrer Ritter, sondern ruhmreiche Gestalten aller Zeiten und Völker (u.a. die Neun Guten Helden, sagenhafte trojanische Herrscher, König Artus mit den Rittern der Tafelrunde, Jason und die Ritter des Ordens vom Goldenen Vlies, die Ritter des St. Jakobs-Ordens sowie die Kreuzritterorden) finden sich in diesem Zug. Dadurch wird sowohl die Nobilität des Hosenbandordens unterstrichen als auch der universale Charakter ritterlichen Heldenadels hervorgehoben. Den abschließenden Höhepunkt der himmlischen Vision bildet die Erscheinung von Königin Elizabeth, dem amtierenden Oberhaupt des Ordens.

Inhaltliche Parallelen zwischen dieser poetischen Komposition und der *Sphæra Civitatis* des John Case liegen auf der Hand. Beide Schöpfungen thematisieren die Apotheose britischer Helden auf der Grundlage einer strukturellen Analogie zwischen hierarchischem Staatsgefüge und kosmischer Ordnung. Sie verkörpern somit eben jenes Konzept, das auch dem Zodiakusfries der SOVEREIGN zugrunde liegt. Man mag ihnen daher eine gewisse Vorbildfunktion bei der Genese des Programms zubilligen. Doch gibt es darüber hinaus ein Werk, das die gleiche Thematik behandelt, dem Schiffbauprojekt zeitlich bedeutend näher steht und wohl noch nachhaltigeren Einfluß auf das Figurenprogramm ausübte.

Es handelt sich um das höfische Maskenspiel *Coelum Britannicum* (Der britische Himmel) von Thomas Carew,



Abb. 176 George Clifford, 3rd Earl of Cumberland, in Sternenrüstung. Gouache-Miniatur von Nicholas Hilliard, ca. 1590. (NMM)

welches am 18. Februar 1633 (d.i. 1634) im Banquetting House von Whitehall uraufgeführt wurde.[859] Darin treten König Charles I sowie vierzehn Adlige aus seinem Gefolge als »*Ancient British Heroes*« auf.[860] Die Idee des

856 Nach Yates 1975, 106-111. Wohl nicht zufällig weist die Mehrzahl der von William Camden in seinen *Remaines concerning Britaine* (1636) beschriebenen ritterlichen Impresen astronomische Bezüge auf.

857 Peele 1593, hier nach der Edition Prouty 1952. Zur Bedeutung des Werkes für das Verständnis der Rolle des Hosenbandordens im Rahmen des elisabethanischen Herrscherkultes s. Strong 1977, 180.

858 Windsor Castle mit seiner St. Georgs-Kapelle gilt als Stammsitz des Hosenbandordens. – Beachtenswert ist hier die zur Gestaltung des Gedichts gewählte äußere Form einer Traumvision. Sie dient gewöhnlich zur Darstellung universaler Wahrheiten, die dem Träumenden gewissermaßen durch höhere Mächte ›enthüllt‹ werden. Vgl. dazu Ciceros *Somnium Scipionis* oder auch die *Hypnerotomachia Poliphili* des Francesco Colonna (1499).

859 Carew, p. 151-185.

860 Vgl. dazu den Kostümentwurf von Inigo Jones (Abb. 177). Die zugehörige Beschreibung der Masquers lautet: »*richly attired like ancient Heroes, the Colours yellow, embroydered with silver, their antique Helmes curiously wrought, and great plumes on the top.*« (Carew, p. 178, Zeile 948-951). Das Kostüm des Königs stach insofern von den anderen ab, als es »*of aurora Cullor and white sattin embroidered with silver*« gehalten war (Ebd., p. 274).



Abb. 177 König Charles I als *Ancient British Hero,* Kostümentwurf (lavierte Federzeichnung) von Inigo Jones für das Maskenspiel *Coelum Britannicum,* 1634. (Collection of the Duke of Devonshire, Foto: Courtauld Institute of Art, London)

Stücks folgt Giordano Brunos *Spaccio de la Bestia Trionfante*[861], wonach die Götter beschließen, den Himmel von all jenen Sternbildern zu säubern, welche sie vormals zum Andenken an ihre moralisch oft zweifelhaften ›Heldentaten‹ dort plazierten. Bei der Neuordnung der Fixsternsphäre sollen dagegen nur solche Gestalten berücksichtigt werden, die sich durch ihre Tugenden einer Verewigung würdig erwiesen haben.

Carew wendet den Stoff ins Panegyrische, indem er Merkur vor dem Herrscherpaar erscheinen und verkünden läßt, deren mustergültige Regierung und tugendhafte Lebensführung sähen die Götter als beispielhaft für die Reform der himmlischen Sphären an. König Charles und seine Gemahlin seien deshalb mitsamt ihrem Gefolge, das ihnen auf dem Pfad der Tugend nacheifert, dazu auserwählt, unter die Sterne versetzt und somit unsterblich zu werden. In ihnen erfülle sich nämlich, was sich durch die berühmten britischen Helden vergangener Zeiten bereits prophetisch angekündigt habe. Sie verkörperten gewissermaßen die Gesamtheit vorzeitlichen Heldentums.[862]

Im Hauptteil des Maskenspiels entsteigen dann der Monarch und vierzehn Adlige als *Ancient British Heroes* dem Inneren des Atlasgebirges, um im Garten der Hesperiden die goldenen Äpfel der Liebe zu pflücken (wobei der Herrscher konsequenterweise als »*mighty British Hercules*« auftritt). Hier wie auch in den folgenden Aufzügen präsentiert sich die Szene im Stil eines *locus amoenus* ewiger Seligkeit und himmlischer Harmonie. Danach begeben sich die *Masquers* zur Königsloge hinab, um als *Prince Arthur*, *brave St. George*, *Guy* (of Warwick), *Beavis* (of Hampton) bzw. als *some true Round-Table Knights* der Queen ihre Reverenz zu erweisen.[863] Im Finale werden diese Helden schließlich am Firmament über Windsor Castle unter die Sterne versetzt.[864]

Von der Thematik wie auch von der Anzahl der *Masquers* her läge es wohl nahe, daß die *ancient British Heroes* so, wie sie im *Coelum Britannicum* auftraten, in den

861 Bruno, der sein Werk 1584 publizierte und es Sir Philip Sidney widmete, griff seinerseits auf Lukian zurück. Vgl. hierzu wie auch zur Genese des Maskenspiels *Coelum Britannicum* die Erläuterungen von Rhodes Dunlap (Carew, p.273-283).

862 Der Text des Merkur lautet im Original: »*...Those antient Worthies of these famous Isles, / That long have slept, in fresh and lively shapes / Shall straight appeare, where you shall see your selfe / Circled with moderne Heroes, who shall be / In Act, what-ever elder times can boast, / Noble, or Great; as they in Prophesie / Were all but what you are. Then shall you see / The sacred hand of bright Eternitie / Mould you to Stars, and fix you in the Spheare. / To you, your Royall halfe, to them shee'll joyne / Such of this traine, as with industrious steps / In the faire prints your vertous feet have made, / Though with unequall paces, follow you...*« (Carew, p.175-176, z.856-868).

863 Carew, p.181, z.1030-1035.

864 Bei Carew heißt es: »... in the midst suspended in the Ayre, sate Eternity on a Globe, his Garment was long of a light blue, a Serpent bent into a circle, with his tayle in his mouth. In the firmament about him, was a troope of fifteene starres expressing the stellifying of our Brittish Heroes; but one more great and eminent than the rest, which was over his head, figured his Majestie. And in the lower part was seene a farre off the prospect of *Windsor* Castell, the famous seat of the most honourable Order of the Garter.« (Carew, p.182-183, z.1077-1085).

Zodiakusfries der SOVEREIGN übernommen wurden.[865] Jedenfalls scheint in Hinblick auf die zeitliche Nähe der Aufführung zum Planungsprozeß des Schiffes die Programmänderung, welche die Cäsaren durch ritterliche Helden ersetzte, von dem Maskenspiel angeregt worden zu sein. Möglicherweise erinnerte sich Charles I, als ihm der Entwurf vorgelegt wurde, an den unlängst inszenierten »Britischen Himmel« und ordnete daraufhin die betreffende Korrektur an.[866] Römische Imperatoren nämlich hätten vor allem auf ihn, den Monarchen, als Erbe der Kaiserwürde verwiesen. Britische Helden dagegen veranschaulichen klarer und unmittelbarer die Größe der Nation und lassen sich zudem schlüssig in eine staatlich-kosmologische Hierarchie nach dem Prinzip der *Sphæra Civitatis* eingliedern.

Gleichwohl ist eine unveränderte Übernahme der vierzehn Heroen aus dem Maskenspiel nicht nachweisbar und – wie noch zu zeigen sein wird – auch wenig wahrscheinlich. Eher dürfte es sich um eine gemischte, aus unterschiedlichen Quellen zusammengestellte Heldenversammlung handeln, die sowohl mythische als auch historische Gestalten umfaßt. Auszuschließen ist jedenfalls ein fester Kanon, etwa die *Seven Champions of Christendom* oder die *Nine Worthies* (die Neun Guten Helden). Zwar mag sich ein solcher Zyklus auf den ersten Blick als Gegenstück zu den zwölf römischen Kaisern anbieten, doch wäre er weder mit der Anzahl der Porträts am Schiff noch mit dem nationalbetonten Konzept des Programms vereinbar. Auch eine Sequenz der vorzeitlichen sagenhaften Könige Britanniens, wie sie Thomas Lyte und John Taylor in ihren genealogischen Abhandlungen aufführen, kommt nicht in Frage, da den Kriegerbildnissen jegliche Herrscherinsignien fehlen.

Hinweise auf eine gemischte Heldenversammlung, die sich teils aus Rittern und Feldherren, teils aus Seehelden zusammensetzt, gibt dagegen Thomas Heywood in seiner *True Description*. Dort heißt es: »... all the sides of the *ship* are carved also with [...] *Types* of honour, as well belonging to Land as Sea...«.[867] Das setzt freilich voraus, daß der Dichter mit *Types of honour* historische und/oder mythische Gestalten meint, die ritterliche Tugenden idealtypisch, also im Sinne von Musterexemplaren, repräsentieren.[868] Seine Aussage widerspricht zwar keineswegs der Darstellung von *ancient British Heroes* wie sie in *Coelum Britannicum* erscheinen, legt aber hinsichtlich der Seehelden nahe, daß neben den sagenhaften Gestalten, die Carew mit Namen erwähnt (s.o.), auch historische Persönlichkeiten der jüngeren Vergangenheit dem Kreis der porträtierten Krieger angehören. Heywood rechnet nämlich zu den besagten *Types of honour* offenbar vorzugsweise die berühmten Seehelden der elisabethanischen Ära.

Im ersten Teil seiner *True Description* hebt er aus der großen Zahl tapferer, ehrbarer Seeleute, die zum Ruhme des Königs wie auch zum Wohl des Vaterlandes den Feind bekämpften und fremde Länder entdeckten, vier Gestalten hervor: Sir John Hawkins, Sir Martin Frobisher, Sir Francis Drake und Captain Thomas Cavendish.[869] Er spricht von ihnen als »*foure great Architalassi*, [...] who wheresoever they voyaged, were *Princes*, and sole commanders at *Sea*«[870], nennt sie also mit anderen Worten Meeresbeherrscher oder *Sovereigns of the Sea*. Angesichts des konkreten Seeherrschaftsanspruches, der sich in dem Königsschiff manifestiert, müssen sie freilich als heldenhafte Leitbilder par excellence gelten und wären somit für den »Britischen Himmel«, das heißt für den Zodiakusfries, prädestiniert. Dafür spräche schließlich auch das Falkenbadge, das am Hüttenfries zwischen den Monogrammen von Charles und Henrietta Maria erscheint. Denn als Repräsentation von Elizabeth I, der Landesherrin eben dieser Seehelden, nähme es relativ zum Zodiakus jene supreme Position in der Hierarchie der Sphären ein, welche durch die *Sphæra Civitatis* des John Case vorgegeben ist.

Interessanterweise erscheinen die vier von Heywood genannten Persönlichkeiten zusammen mit drei weiteren Seehelden auch in dem großen Prachtwerk *Herwologia Anglica*, das 1620 von Henry Holland herausgegeben wurde.[871] Es wäre durchaus möglich, daß diese Publikation, die in zwei Foliobänden Viten von insgesamt 65

865 Dabei darf der König, der als *Masquer* wahrscheinlich den heiligen Georg mimte, dem Kreis der vierzehn Krieger am Zodiakusfries nicht zugerechnet werden. Im Rahmen der hierarchisch strukturierten Skulpturenanordnung an den Bordwänden ist er vielmehr – analog zum Schema der *Sphæra Civitatis* – durch jene Darstellungen repräsentiert, die sich in der darüber liegenden äußersten Sphäre, d.h. am obersten Fries längs der Flanken des Achterschiffs finden.

866 Zu sonstigen Planänderungen des Figurenprogramms, die auf den König selbst zurückgehen, vgl. S. 95, Anm. 300.

867 Heywood 1637, 45.

868 Vgl. dazu OED, s.v. Type.

869 Heywood 1637, 22-23. Letzteren nennt er fälschlicherweise »Sir Charles Cavendish«. Gemeint ist aber fraglos Thomas Cavendish, dessen Ruhmestat, die zweite Weltumsegelung unter englischer Flagge (nach Drake), er preist.

870 Ebd., 23.

871 Holland 1620, 64-66. 84-110. Die drei anderen Seehelden sind Sir Humphrey Gilbert, Sir Richard Grenville und Captain Christopher Carleill.



Abb. 178 Sir John Hawkins



Abb. 179 Sir Martin Frobisher



Abb. 180 Sir Francis Drake



Abb. 181 Thomas Cavendish

Abb. 178–181 Vier britische Seehelden; Radierungen von Crispijn de Passe aus Henry Holland: *Herwologia Anglia*. Arnhem 1620.

Persönlichkeiten der Zeit zwischen 1500 und 1620 (Könige, Adlige, Geistliche, Gelehrte, Philosophen, Entdecker, Feldherren) mitsamt deren in Kupfer gestochenen Porträts enthält, als Quelle für die Auswahl zumindest eines Teils der am Schiff dargestellten britischen Helden diente. Eine Übernahme der Kupferstiche als Vorlagen für die Porträtmedaillons kommt jedoch nicht in Frage, denn die Bildnisse sind weder im Profil gegeben, noch zeigen sie die betreffenden Gestalten in kriegerischer Rüstung (s. Abb. 178–181).

Daß das ›ritterliche‹ Habit der Kriegerporträts andererseits keineswegs der Deutung als Seehelden widerspricht, ein solches Merkmal vielmehr ungeachtet der tatsächlichen historischen Kleidung als eine seinerzeit geläufige Metapher für Heldenadel verstanden werden muß, belegen zahlreiche Kunstwerke jener Epoche.[872] Zur Illustration führe ich eine Radierung an, die Sir Francis Drake in voller Rüstung zeigt und deren Beschriftung ihn als »NOBILISSIMVS EQVES ANGLIAE« (hochedler englischer Ritter) tituliert (Abb. 182). Im übrigen ließen sich, wie bereits erwähnt, auch die flankierenden Delphine, welche die Tierkreisfelder begrenzen, als eine Anspielung auf Meeresherrschaft verstehen. Sie würden mithin die Deutung der Kriegerbildnisse als Seehelden unterstreichen.

Bewiesen ist damit freilich nicht, daß die sieben in der *Herwologia Anglica* aufgeführten Seehelden tatsächlich am Regalschiff porträtiert wurden. Ebenso gut kämen andere bekannte Persönlichkeiten aus dem Seekriegsmetier, wie etwa Sir Walter Raleigh, Sir William Wynter, George Clifford (der dritte Earl of Cumberland), Admiral Charles Howard of Effingham (Earl of Nottingham) oder der 1628 ermordete Admiral George Villiers (der erste Duke of Buckingham), für eine Apotheose in Betracht. Auch wird wohl kaum zu klären sein, ob man die gleichfalls in den Kreis gehörenden Helden zu Lande aus dem Maskenspiel *Coelum Britannicum* oder aus der *Herwologia Anglica* bzw. aus einer anderen Quelle wählte. Für eine Einbeziehung mythischer Gestalten und damit für den Rückgriff auf das Maskenspiel spricht jedenfalls die Tatsache, daß sich dadurch die Möglichkeit eröffnet, einen weiten Bogen von frühesten Zeiten bis in die jüngste Vergangenheit zu schlagen und somit die Kontinuität britischen Heldentums durch Jahrhunderte zu veranschaulichen.

Eine breitgefächerte Heldenversammlung, die von sagenhaften Figuren wie Lancelot, Galahad, Gawain und anderen Rittern der arthurischen Tafelrunde bis zu den militärischen Größen der eigenen Zeit reicht, wäre überdies in Hinblick auf eine womöglich beabsichtigte Analogie zum griechischen Argonautenzug sinnvoll. Da die SOVEREIGN in den Panegyriken wiederholt mit der mythischen ARGO, dem angeblich ersten Kriegsschiff und



Abb. 182 Sir Francis Drake als hochedler englischer Ritter und Seeheld; Detail aus einer zeitgenössischen Radierung, anonym, um 1588. (John Carter Brown Library, Providence, R.I.)

872 Vgl. beispielsweise die recht verbreiteten Darstellungen der Neun Guten Helden oder auch die Figuren einiger römischer Kaiser und biblischer Gestalten an dem schwedischen Regalschiff WASA (Soop 1986).

zugleich seinerzeit größten Wasserfahrzeug der Welt, verglichen wird[873], läge es nahe, der Schar der Argonauten, zu denen bekanntlich die berühmtesten Heroen ganz Griechenlands zählten, eine entsprechende erstklassige Phalanx britischer Helden gegenüberzustellen. Man sollte in diesem Zusammenhang bedenken, daß die Bildnisse am Schiff durch die Medaillonrahmung ausgesprochenen Repräsentanzcharakter besitzen, das heißt, auf dem Wege der Mimesis die Gegenwart der dargestellten Persönlichkeiten mit ihrer ganzen Macht und ihren besonderen Eigenschaften beschwören.[874] Mithin könnten sie sehr wohl als eine Art ›britische Argonauten‹ aufgefaßt werden, zumal allein schon die gleichmäßige Verteilung der Porträts entlang der Bordwände Assoziationen zur Reihe der rudernden Argonauten aufkommen läßt.

Eine solche Deutung bietet sich nicht zuletzt auch angesichts der beiden etwa lebensgroßen Figuren des Jason und des Herkules an, die achtern an der Heckfassade das Tafereel flankieren. Als Erzhelden zu Wasser bzw. zu Lande[875] stellen sie die geistigen ›Urväter‹ der britischen Heroen dar, gewähren – wie diese – dem Königsschiff ihren besonderen Schutz und geben damit dem ganzen Unternehmen ihren Segen. Es wäre sogar denkbar, daß die Bildnisse der britischen Helden analog zur Plazierung von Jason und Herkules an den beiden Bordwänden verteilt waren, also die sieben Medaillons an Backbordseite Seehelden und diejenigen an Steuerbordseite Feldherren oder andere Heroen zu Lande vorstellen. Doch muß ein solches Arrangement aus Mangel an Belegen Spekulation bleiben.

Als gesichert gelten kann dagegen die latente Schutzfunktion, die den Bildnissen aufgrund der beschworenen Präsenz der dargestellten Helden eignet. Einerlei, ob es sich um Seefahrer oder Feldherren handelt, sie alle sind Musterexemplare kriegerischen Heldenadels, sind Streiter für die ›gute Sache‹ und insofern Nachfolger des heiligen Georg, des Schutzpatrons von England. Neben den sechs am Frontschott der Back personifizierten Tugenden und den beiden Erzhelden Jason und Herkules am Heck des Schiffes verbindet daher auf inhaltlicher Ebene auch die Gestalt St. Georgs, des Drachentöters, die britischen Helden zu einer geschlossenen Gruppe, bringt sie gewissermaßen auf einen ›gemeinsamen Nenner‹. Formal kommt das in der gezielten Plazierung des Georgswappens zum Ausdruck, welches nicht nur an zentraler Stelle in der Mitte des Trophäenfrieses, sondern ebenso auf der Innenseite der Deckel all jener Stückpforten erscheint, die jeweils direkt unterhalb der Bildnismedaillons liegen und somit den britischen Helden optisch zugeordnet sind.[876] Selbst an der Galionsfigur König Edgars macht sich dieser Bezug durch den auf der Kruppe des Pferdes ruhenden St. Georgs-Schild bemerkbar – ganz zu schweigen von der Allusion, die im Motiv des Überreitens anklingt.[877] Das in der Gestalt Sankt Georgs symbolhaft verdichtete Ideal des ritterlichen Helden, des *miles Christi*, bindet die porträtierten Krieger darüber hinaus an den Monarchen[878] und stellt schließlich auch eine Relation zum Königsschiff her.

Betrachtet man nämlich die SOVEREIGN OF THE SEAS als ein lebendiges Wesen, wie es Seeleute Schiffen gegenüber allgemein zu tun pflegen, so erscheint sie ihrerseits als heldenhafter Krieger, der den britischen Anspruch auf Seeherrschaft entschlossen verteidigt. Solch animistische Auffassung klingt bereits in dem englischen Ausdruck für Kriegsschiff an, der bezeichnenderweise *man-of-war* (also ›Kriegsmann‹) lautet. Im gegebenen Zusammenhang aber weist vor allem die eigentümliche Anordnung der Tierkreiszeichen zwischen den Porträtmedaillons darauf hin. Sie spiegelt nicht nur die Analogie zwischen menschlichem Körper und dem Baugefüge des Fahrzeugs wider[879], sondern zielt durch die Verschränkung mit den Medaillonbildnissen auch auf eine

873 Zur ARGO s. Krerényi 1966, II, 200-204. – Zur Panegyrik auf die SOVEREIGN vgl. Thomas Cary's und Henry Jacob's Epigramme in den beiden Kartuschen auf Payne's Stich (Abb. 9 u. 10, S. 40f.). Dort heißt es: »*Cernimus Aurato prætextam Vellere puppim;/ Vilior est reduci* **Pasimelusa** *fide.*« bzw. »*This Britain* ARGO *putts down that of* Greece/ *Be-Deck't with more then one rich Golden* Fleece«. Auch Thomas Heywood stellt in seiner *True Description* mehrfach Bezüge zur ARGO her (Heywood 1637, 27.47). Er erzählt unter anderem, daß Peter Pett beim Bau der SOVEREIGN wie einst Argos beim Bau der ARGO von der Göttin Pallas Athene selbst inspiriert und angeleitet worden sei.

874 Vgl. dazu die Ausführungen auf S. 86, Anm. 276.

875 Während Jason als Führer der Argonauten quasi der erste Seeheld war, ist Herkules, der ebenfalls am Argonautenzug teilnahm, als Erzheld auf dem Lande bekannt. Diese komplementäre Relation hebt auch Thomas Heywood in seiner *True Description* hervor (Heywood 1637, 43; zum Wortlaut s. oben S. 155).

876 Eine derartige Bemalung der Stückpfortendeckel zeigt allerdings nur die Morgan-Zeichnung.

877 Nähere Ausführungen dazu im Kapitel zum Seeherrschaftsanspruch (s. S. 197f.).

878 Dies gilt sowohl hinsichtlich der Loyalität des Ritters gegenüber dem Souverän als seinem Landesherrn wie auch in Bezug auf dessen Vorbildfunktion was tugendhafte Lebensführung anbelangt. Ein Parallelbeispiel bieten die Ritter des Hosenbandordens, die nicht von ungefähr Sankt Georg als ihren Schutzpatron verehren.

879 Die Verteilung der Zeichen folgt einem astrologischen, durch die sogenannten ›Aderlaßmännchen‹ in Volkskalendern seinerzeit verbreiteten Schema, wonach den Sternbildern jeweils bestimmte Partien des menschlichen Körpers zugeordnet werden (s. Abb. 46, S. 84). Weitere Ausführungen dazu in der obigen Beschreibung des Frieses (S. 83ff.).

wesenhafte Verwandtschaft zwischen dem Regalschiff selbst und den britischen Heroen. Dahinter steht – wie oben bereits angedeutet – als Denkmodell die antike Entsprechungslehre von Mikrokosmos und Makrokosmos, wonach Mensch, Staat und Universum ihrer Struktur nach analoge Erscheinungsformen darstellen.

Auf der Grundlage dieser Analogie – so läßt sich zusammenfassend sagen – dient das Ideal ritterlichen Heldentums als Medium, um in Harmonie mit der Geschichte die gottgegebene Rechtmäßigkeit des bestehenden Staatsgefüges als Abbild der universalen Ordnung zu bestätigen und zugleich das Königsschiff mit seinem kriegerischen Auftrag in solchen Rahmen nahtlos einzubinden.[880] Die vergöttlichten Helden in den Medaillons nehmen als Verkörperungen eben dieses ritterlichen Ideals eine Schlüsselstellung ein. Indem sie am Schiff *in effigie* gegenwärtig sind und ihm ihren Schutz gewähren, begünstigen sie auf magische Weise dessen siegreiche Unternehmungen. Als *exempla virtutis* eignen ihnen ja jene am Frontschott der Back personifizierten Tugenden, die nach Heywoods *Description* den Sieg garantieren. Sie bilden eine Elite, welche die Größe der britischen Nation widerspiegelt und als geschlossene Gruppe quasi das Gegenstück zu den griechischen Argonauten des klassischen Mythos darstellt. Sie spornen zur Nachfolge an; das heißt nach den Maßstäben des ritterlichen Ideals: zu heldenhafter Klugheit und Tapferkeit im Kampfe sowie zu unbedingter Loyalität gegenüber dem Monarchen. Als Lohn dafür wird – wie ihr Beispiel zeigt – unsterblicher Ruhm und ewige Seligkeit verheißen.

Mithin treten die britischen Helden letztlich als Gewährsleute der bestehenden Staatsordnung auf und dienen insofern der Festigung königlicher Macht. Nicht zuletzt hinsichtlich der »*Shipmoney-Fleet*«, deren Flaggschiff die SOVEREIGN OF THE SEAS werden sollte, stützen sie die Politik Charles' I. Denn der König knüpft ja in dem Bemühen, dieses Projekt zu legitimieren, in eigener Person an das Ideal des ritterlichen Helden an, indem er als Streiter für die ›gute Sache‹ auftritt, der Recht und Ordnung verteidigt und jegliches Unheil bekämpft, um Frieden und Wohlstand im Lande erblühen zu lassen.

UNTERWORFENE DUNKLE MÄCHTE

(... PERGE, DOMARE FEROS!)

Die Herrschaft des Monarchen wäre nicht absolut, wenn sie neben den himmlischen Helden als Streitern für die ›gute Sache‹ nicht auch deren Widerpart, die unheimlichen Mächte des Bösen, umfassen würde. Beide Kategorien sind als komplementäre, wechselseitig aufeinander bezogene Kräfte zu verstehen. Sie erhalten ihre Bedeutung erst aus dem jeweiligen Gegenüber und bilden gemeinsam ein universales Ganzes. Die gottgleiche Potenz des Souveräns zeigt sich mithin in der Macht, über beide gleichermaßen zu gebieten. Der Herrscher wird als Friedensfürst die teuflischen Kräfte freilich mit Klugheit bändigen und ihre verderbenbringenden Energien zum Nutzen der Allgemeinheit in dienstbare Funktionen umwandeln.

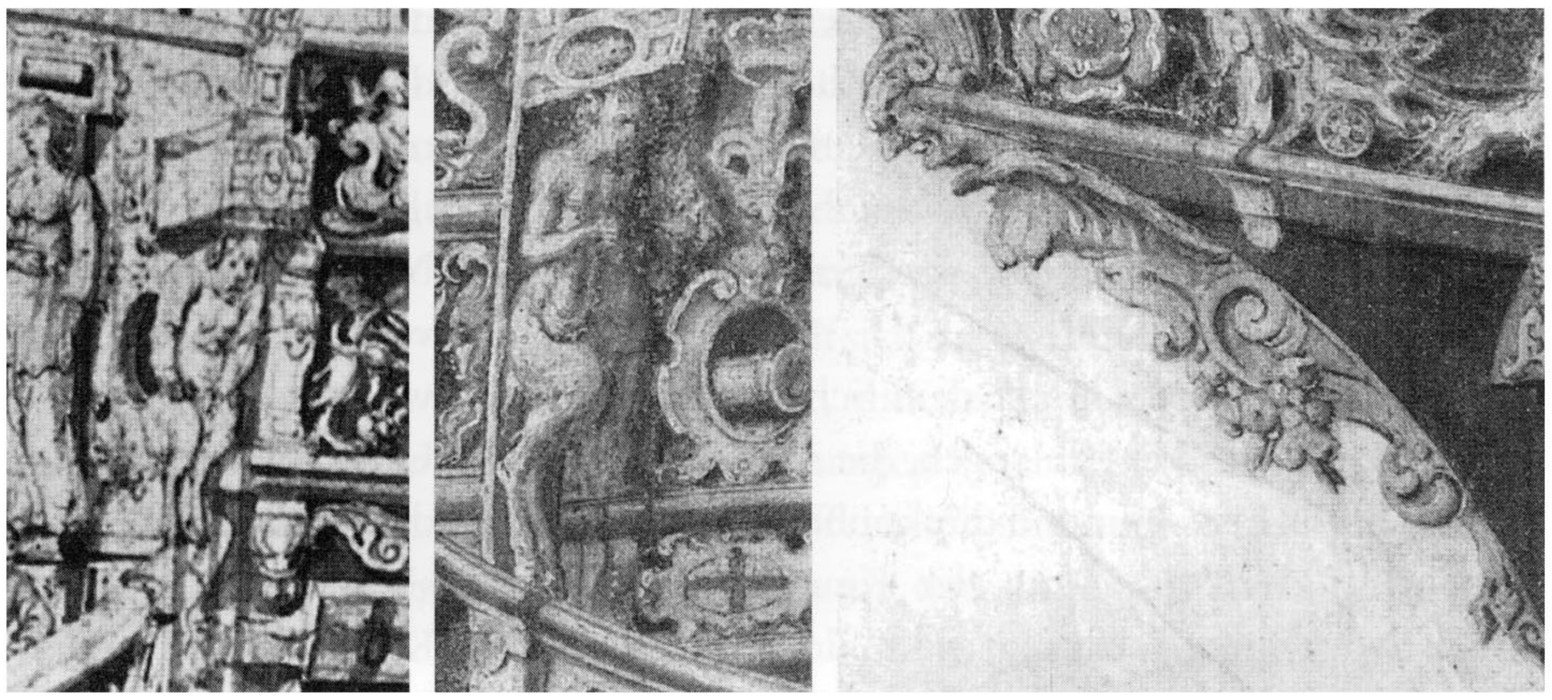
Solch vorbildliches Regiment findet in der bildenden Kunst und insbesondere in der Bauplastik seine beredte Ausdrucksform traditionell darin, daß die negativ besetzten Wesen als bezwungene Mächte in Sklavendiensten dargestellt sind. Ob sie nun – wie die Karyatiden der antiken Architektur – schwere Lasten tragen müssen oder – wie die teuflischen Ungeheuer als Wasserspeier an mittelalterlichen Kathedralen – sonstige niedere Aufgaben zu verrichten haben, stets verweist ihre Unterwerfung auf den Triumph der ›guten Sache‹, welche der Herrscher und seine mit ihm streitenden Helden vertreten.

An der SOVEREIGN OF THE SEAS finden sich derartige Skulpturen in großer Zahl. Überwiegend handelt es sich um Tarmen (Karyatidhermen) und um sogenannte Drücker (Konsolfiguren). Aber auch exponierte Bauteile mit speziellen Funktionen, wie etwa die am Galionsscheg befestigte Klampe zur Führung der Fockhalsen

880 Die festgefügte hierarchische Ordnung solchen Weltbildes kommt auf formaler Ebene in der durchgängigen rhythmischen Symmetrie zum Ausdruck, welche vor allem die Komposition der Bordwandfriese, daneben aber auch die übrige Skulpturenausstattung des Schiffes prägt.

Rechts und Mitte: Abb. 183–184 Kranbalkendrücker an Backbord- und Steuerbord-Seite; Details aus der Morgan-Zeichnung, Abb. 17 (Foto aus Callender 1930, Taf. V) bzw. aus dem Entwurf, Abb. 6 (MFA).

Ganz rechts: Abb. 185 Ecktarme der Großen Gillung; Detail aus dem Entwurf, Abb. 6. (MFA)



oder die Klüsbacken, welche die paarig angeordneten Ankerklüsen einfassen, sind in Gestalt unheimlicher Wesen ausgeführt und gehören gleichfalls in die genannte Kategorie. Überhaupt müssen in diesem Zusammenhang jegliche abstoßenden und betont häßlich gestalteten Figuren als Repräsentanten negativer Mächte aufgefaßt werden. Denn als analog gebildetes Gegenstück zum Schönen, das nach dem antiken Denkmodell des καλός κ' αγαθός stets zugleich das Gute repräsentiert[881], benutzte man solche Ausdrucksform in der Kunst von alters her zur Darstellung des Bösen. Im weiteren Sinne rechnen deshalb auch die zahlreichen Maskarone mit ihren furchterregenden Fratzen zu der betreffenden Gruppe.

All diese Schnitzereien scheinen auf den ersten Blick ohne Bezug zu den Figurensequenzen des ikonographischen Programms über das Schiff verteilt bzw. unter die übrigen Darstellungen gemischt zu sein. Betrachtet man sie jedoch vor dem eben skizzierten Hintergrund im Kontext mit den Trophäen, den vergöttlichten Helden und den verschiedenen Emblemen, die auf den Monarchen selbst verweisen, so entpuppen sie sich als notwendiges Element, um das Skulpturenprogramm in seiner Gesamtheit zum Abbild einer triumphalen Friedensherrschaft werden zu lassen. Es erscheint gleichsam als Spiegel universaler Ordnung und weist eben dadurch den Potentaten als absoluten Herrscher aus. Grundlage solcher Metaphorik ist die bereits genannte Analogievorstellung von Mikrokosmos und Makrokosmos. Sie erlaubt es, das Motiv des Sieges der guten über die bösen Mächte von der staatspolitischen sowohl auf die kosmische Ebene (als Sieg göttlicher Schöpfungsordnung über das Chaos) wie auch auf das menschliche Individuum (als erfolgreiche Psychomachie) zu übertragen.

Die Darstellungen der dunklen Mächte am Schiff lassen sich in drei Gruppen scheiden. Am deutlichsten treten jene Skulpturen hervor, bei denen dienende Funktion und häßliche Gestalt zusammenfallen. Hierzu gehören die beiden satyrhaften Teufel, die sich vorn an der Back als Drücker unter der Last der mächtigen Kranbalken krümmen (Abb. 183 und 184). Funktional verwandt, jedoch durch große Hängebrüste und groteske Flügel anstelle von Armen von Erstgenannten unterschieden sind jene vierzehn teuflischen Wesen, die den unteren Seitengalerien als Konsolen dienen (s. Abb. 117, S. 144). Weiterhin zählen die vier Tarmen der Großen Gillung zu dieser Art von Skulpturen. Ihre Köpfe ragen als fratzenhafte Maskarone mit weit aufgerissenen Mäulern vor der unteren Gillungsleiste empor (Abb. 185 und 117). Auch etliche andere Tarmen an der Heckfassade, den Seitengalerien, den Schotten, dem Galion und der Verzäunung müssen der genannten Kategorie zugeordnet werden.

Eine zweite Gruppe bilden jene Figuren, die zwar spezielle dienende Funktionen erfüllen, aber – zumindest nach heutigen Begriffen – kein ausgesprochen abstoßendes Äußeres besitzen. Sie geben sich vielmehr durch ihre jeweilige Ikonographie als Inkarnationen böser Mächte zu erkennen.

Das gilt beispielsweise für die große Schlange, die mit ihrem sich ringelnden Körper an der Unterseite des Galionsschegs Gaten zur Führung der Fockhalsen bildet (Abb. 33 und 34, S. 71f.). Die negative Besetzung dieses Reptils hat eine alte Tradition. Ausgehend von der biblischen Sündenfallerzählung maß man ihm im christ-

881 Vgl. die obigen Bemerkungen zu den Delphinen im Zodiakusfries (S. 218).

lichen Abendland explizit teuflischen Charakter bei. Es wurde zum Sinnbild des Bösen schlechthin, das mit Hinterlist und Doppelzüngigkeit den Menschen ins Verderben zu locken sucht.[882] Die Emblembücher der frühen Neuzeit belegen die allgemeine Verbreitung solcher Denkweise.[883]

Neben der Schlange unter dem Scheg dürften demnach auch die beiden Schlangen, die vorn an der Back vom Rahholz herkommend direkt über den satyrhaften Teufeln an der Außenseite der Kranbalken entlangkriechen, im Sinne gebändigter dunkler Mächte zu verstehen sein (Abb. 76, S. 102, und Taf. I). Zwar wäre von der Konfiguration her eine Deutung auf den Herrscher, der über das Böse triumphiert, ebenfalls denkbar[884], doch sehe ich keine konkreten Anhaltspunkte in der Darstellung, aus denen sich die dafür vorauszusetzende positive Wertung der beiden Schlangen herleiten ließe.

In die zweite Gruppe gehören des weiteren jene beiden grotesken Fabelwesen, welche als Klüsbacken die paarigen Ankerklüsen mit Flügeln und doppelten Fisch- oder Schlangenschwänzen umgreifen (Abb. 32, 33, 36, S. 69, 71, 75). Wie man sie konkret benennt, ob als uralten Titanen Typhon, als sirenenartige Geschöpfe oder sonstige mythische Ungeheuer, spielt keine entscheidende Rolle. Auf jeden Fall repräsentieren sie grauenerregende Mächte der Finsternis, die überwunden und zu Sklavendiensten gezwungen sind.

Schließlich müssen auch die sogenannten ›Knechte‹ im gegebenen Kontext angesprochen werden. Es handelt sich um schwere, oft mehrere Decks durchstoßende Pfähle, die zur Befestigung von Tauwerk dienen. Ihr oberes Ende ist üblicherweise in Gestalt eines menschlichen Kopfes geschnitzt. (Die Enden des Tauwerks schlingt man um den ›Hals‹ der Knechte). Wenn auch auf den Bildquellen zur SOVEREIGN keiner dieser Knechte zu erkennen ist, weil sie mittschiffs und zum Teil unterhalb der Grätingdecks angeordnet waren, so besaß das Schiff doch wenigstens drei, wahrscheinlich sogar acht oder neun Stück davon. Aus zeitgenössischen Modellen englischer Kriegsschiffe des 17. Jahrhunderts und aus den originalen Stücken der 1628 erbauten WASA geht hervor, daß die Köpfe der Knechte in der Regel durch einen Turban und orientalische Physiognomie als ›Türken‹ kenntlich gemacht waren.[885]

Mit dem Begriff ›Türken‹ bezeichnete man damals summarisch alle Muslime, dachte im maritimen Kontext der Zeit jedoch speziell an die Kaperfahrer und Piraten der sogenannten Barbareskenstaaten an der nordafrikanischen Küste[886], die der ›christlichen Seefahrt‹ durch ihre frequenten, in die Nordsee und zum Teil bis in den Nordatlantik ausgedehnten Beutezüge ausgesprochen verhaßt waren und die als ungläubige Heiden pauschal verteufelt wurden. Ihre (wenn auch oft nur erhoffte) Unterwerfung und Versklavung zum höheren Ruhme des Monarchen (der sich nach offiziellem Königstitel als »Verteidiger des Glaubens« verstand) kommt in den Knechten anschaulich zum Ausdruck. Gerade bei der SOVEREIGN OF THE SEAS bestand Anlaß zu solchen Anspielungen, da sie Flaggschiff der *Shipmoney fleet* werden sollte, deren offizielle Aufgabe nicht zuletzt darin bestand, die Piraterie auf den Meeren rund um England zu unterbinden.

Eine dritte und letzte Gruppe umfaßt all jene Skulpturen, die allein durch ihr häßliches oder groteskes Äußeres als Repräsentanten negativer Mächte gekennzeichnet sind. Dazu gehören in erster Linie die zahlreichen Maskarone an der Heckfassade, auf der Außenseite der Stückpfortendeckel der oberen Batterie und selbst an so unauffälligen Stellen wie den Rollwerkkartuschen, welche die runden Stückpforten am Frontschott der Back umgreifen (vgl. Abb. 75, S. 101). Auch die grotesken Wesen in den Seitenfeldern der Großen Gillung (s. Abb. 117, S. 144) und die sieben überrittenen Kleinkönige, die sich mit schmerzverzerrten Grimassen vorn am Galion unter den Hufen von König Edgars Schlachtroß winden, dürfen dieser Kategorie zugerechnet werden.[887]

Die meisten solcher Schnitzereien – insbesondere Maskarone und groteske Figuren – werden dem heutigen Betrachter eher als ›dekorative‹ Elemente erscheinen, zumal sie an verschiedensten künstlerisch gestalteten Gegenständen der Zeit verbreitet anzutreffen sind.

882 LCI, IV, 75-81.

883 Vgl. Henkel/Schöne, 627-651. 659-662.

884 Vgl. dazu Valeriano 1631, 180, der die Schlange unter anderem als ›Hieroglyphe‹ für *Imperator, Rex optimus* sowie *Rex tutelaris* anführt.

885 Vgl. Soop 1986, 217-218.

886 Dabei taten sich vor allem die Städte Salee, Algier, Tunis und Tripolis hervor. Einen Überblick über das Phänomen der Barbareskenpiraterie im 17. Jahrhundert aus der Sicht Englands gibt Clark 1944. Vgl. auch Oppenheim 1896, 274-278.

887 Die negative Besetzung der Kleinkönige ergibt sich sowohl aus der Analogie der Galionsfigurengruppe zu Darstellungen des heiligen Georg, der den Drachen überreitet, als auch aus der Tatsache, daß an Schiffen jener Epoche abstoßend häßliche Maskaronenfratzen oftmals gerade dort an der Spitze des Galions und in eben derselben Ausrichtung angebracht waren, wie es bei den Grimassen der Kleinkönige der Fall ist.

Sie deshalb mit einem angeblich besonders ausgeprägten Schmuckbedürfnis jener Epoche bzw. mit dem damaligen ›Stilempfinden‹ erklären zu wollen, würde jedoch heißen, sie aus dem Blickwinkel einer normativen Ästhetik des 19. Jahrhunderts zu beurteilen und damit den ihnen eigentümlichen Charakter zu verkennen.

Wie im obigen Kapitel über Kunst und Rhetorik bereits angesprochen, basiert die Kunst des *Ancien Régime* vielmehr generell auf der Intention, den Betrachter von einer vorgegebenen Auffassung zu überzeugen, ihn für eine bestimmte Sichtweise der Dinge einzunehmen. Unter dieser Prämisse müssen auch solch untergeordnete Bildwerke und selbst ornamentale Elemente des Skulpturenschmucks als Medien im Dienste einer spezifischen Aussageabsicht, das heißt als *Decorum* im Sinne der Rhetorik verstanden werden. Ihre besondere Funktion ergibt sich im Fall der SOVEREIGN OF THE SEAS zwanglos aus der panegyrischen Zielsetzung des Programms.

Daneben dürften allerdings bei etlichen der genannten Skulpturen noch andere Bedeutungsebenen eine Rolle spielen. Allein schon die hohe Zahl an Tarmen und Maskaronen, augenscheinlich weit mehr als zur Darstellung unterworfener dunkler Mächte erforderlich wäre[888], legt solche Überlegung nahe. Auch die Tatsache, daß gerade diese Art von Bildwerken durchgängig und oft in beträchtlichem Umfang an einfachen Handelsseglern und sogar als Bauplastik an Land zu finden war, spricht für gewisse Funktionen auf elementarer, von der speziellen Panegyrik des Figurenprogramms unabhängiger Ebene.

Einen wichtigen Hinweis zur Deutung gibt die eigentümliche Gestaltungsweise solcher Schnitzereien. Da sie (zumindest ihrer optischen Erscheinung nach) stets mit dem konstruktiven Gerüst des Fahrzeugs verknüpft sind, drängt sich ein Zusammenhang mit animistischen Vorstellungen auf. Vor allem Tarmen, deren Schäfte wie Glieder des Schiffes aus dessen Rumpf emporzuwachsen scheinen, bringen durch ihr menschliches Antlitz die den Hölzern zugetraute individuelle Beseelung zum Ausdruck. Anders als bei der Galionsfigur, in der sich das Wesen des ganzen Schiffes als beseeltes Individuum verdichtet, sind es hier einzelne hervorragende Hölzer an kardinalen Punkten des Bauwerks, in denen sich auf solche Art die ihnen eigene Wesenheit manifestiert. Auch bei Maskaronen, die markante Stellen wie etwa Kreuzungspunkte horizontaler und vertikaler Leisten oder Stirnflächen exponierter Balken besetzen, mögen derartige animistische Aspekte mitwirken.

Bei einem großen Teil solcher Skulpturen kommt darüber hinaus allerdings noch ein anderer Gesichtspunkt ins Spiel. Es handelt sich um die ihnen zugetraute unheilabwehrende Kraft, von der schon oben die Rede war (s. S. 197). Den heutigen Leser mag es erstaunen, daß an einem Königsschiff des 17. Jahrhunderts derartige magische Vorstellungen mit dem panegyrischen Figurenprogramm verquickt wurden. Doch rechnen wir in unserer naturwissenschaftlich geprägten Zeit kaum mehr mit dem tief verwurzelten Aberglauben der Seeleute.

Bis weit ins 19. Jahrhundert hinein blieb der Seemann – zumal wenn er als Mannschaft diente – in der Regel ungebildet und in hohem Maße von archaischen, über viele Generationen tradierten Vorstellungen abhängig.[889] Die damit verbundene mythische Weltsicht und psychische Grundstimmung beschreibt Johann Gottfried Herder recht treffend in seinem Reisejournal des Jahres 1769, wo er unter anderem darauf hinweist, daß der gewöhnliche Fahrensmann »*von zehn Phänomenen der Natur nur das zehnte als natürlich einsiehet*«.[890] Das wird verständlich, wenn man die besondere, keiner anderen Berufsgruppe vergleichbare Lebenssituation auf See berücksichtigt. Dem unberechenbaren Meer und dem launischen Wetter auf Gedeih und Verderb ausgeliefert, vom Schicksal immer wieder aufs Neue bedroht, sah der Seemann sich als Spielball vieler ihm unerklärlicher und unheimlicher Gewalten, vor denen er sich auf mannigfache Weise zu schützen versuchte. In dieser Beziehung glich er dem Menschen der archaischen Vorzeit, von dem Berg et alii schreiben:

> Er mußte die nach seiner Auffassung göttlichen Kräfte durch Opfergaben und Magie positiv beeinflussen. Was den materiellen und geistigen Aufwand anbelangt, den der archaische Mensch zur Beschwörung oder Besänftigung seiner Götter erbrachte, so kann er vermutlich gar nicht hoch genug eingeschätzt werden.[891]

888 Nach den Bildquellen zu urteilen, waren mindestens 170 Stück am Königsschiff angebracht.

889 Profunde Forschungsarbeit hierzu hat Henning Hennigsen, Helsingør, geleistet. Ich bin ihm für manche wertvolle Anregung dankbar.

890 Zitiert nach Frohwein 1967, 10.

891 Berg et alii 1981, 124. – Im übrigen sei darauf hingewiesen, daß die abergläubischen Vorstellungen der Seeleute durchaus kein spezifisches Phänomen dieses Berufsstandes darstellen, sondern aus einem ursprünglich allgemein verbreiteten und im 17. Jahrhundert noch weite Schichten der Bevölkerung

Auf eben solche religiös motivierten Schutz- und Bannpraktiken gehen offenbar auch all jene figürlichen Schnitzereien an Schiffen verschiedenster Zeiten und Völker zurück, die nicht direkt panegyrischen Programmen oder ähnlichen repräsentativen Darstellungen zugerechnet werden können. Ein gewisses Kontingent an apotropäischem Bildwerk gehörte augenscheinlich stets zur Ausstattung seegehender Fahrzeuge. Bei der künstlerischen Gestaltung werden zwar Schmuckfreude und Stilempfinden ebenfalls ihre Rolle gespielt haben; die hauptsächliche und ursprüngliche Motivation aber erwuchs zweifellos aus dem Bedürfnis, sich auf magische Weise vor der ständigen Bedrohung durch die Naturgewalten zu schützen.[892]

An einem Königsschiff wie der SOVEREIGN OF THE SEAS hat man – gerade wegen seines exzeptionellen Ranges – derartige unheilabwehrende Skulpturen offenbar als besonders wichtig angesehen. Dafür spricht jedenfalls ihre bereits erwähnte große Zahl. Den Hauptanteil bilden eben jene Schnitzereien, welche zugleich die dem Herrscher unterworfenen dunklen Mächte repräsentieren. Bei ihnen ließ sich die apotropäische Funktion zwanglos mit dem panegyrischen Figurenprogramm verknüpfen. Daneben kommen unheilabwehrende Kräfte zwar auch in anderen Skulpturen zur Wirkung[893], doch geschieht das weder in solchem Umfang noch in derart augenfälliger Weise.

Insbesondere den fratzenhaft-häßlichen, geradezu abstoßenden Gestalten traute man besagte magische Kräfte zu. Denn ihre schreckenerregende Häßlichkeit vermochte im Sinne eines Analogiezaubers jeder schrecklichen, dem Schiff von außen nahenden Bedrohung zu wehren.[894] Wie das aus dem antiken Mythos bekannte Medusenhaupt mußten sie der zu bannenden Gefahr entgegengerichtet werden, um wirksam zu sein. Das zeigt sich neben den teufelartigen Drückern an der Back und unter den Seitengalerien vor allem in den zahlreichen Maskaronen, die rund um das Schiff, speziell aber vorn am Bug und an der Heckfassade angebracht sind. Auch das grimmige Löwenhaupt, das den Kopf des empfindlichen Steuerruders schützt[895], und die schmerzverzerrte Grimasse des nach vorn blickenden gefallenen Kleinkönigs an der Spitze des Galions gehören in diesen Kontext.[896]

Apotropäische Kraft, wenngleich unter etwas anderem Vorzeichen, kommt darüber hinaus offenbar den vielen Tarmen zu, welche nackte weibliche Brüste tragen.[897] Es handelt sich um ein Phänomen, das an seegehenden Schiffen des 17. und frühen 18. Jahrhunderts international recht verbreitet war, das aber meines Wissens in der einschlägigen Fachliteratur bisher keine Beachtung fand.

Auffallend ist sowohl die große Anzahl dieser Tarmen, die an Linienschiffen ersten Ranges oft hundert übersteigt[898], als auch der Umstand, daß sie selbst dann einen nackten Busen zeigen, wenn ihr Kopf eindeutig männlich – beispielsweise als bärtiger Krieger – gestaltet ist.[899] In solch einem Zug zum Monströsen spiegelt sich ihr groteskes Wesen und insofern auch ihre Verwandtschaft mit Maskaronen, Satyrn, Teufeln und ähnlichem Schnitzwerk. Zugleich heben sie sich jedoch durch die stereotype Präsentation der nackten weiblichen Brust deutlich von jenen ab. Mithin liegt der Gedanke nahe, daß dieses Merkmal eine besondere Funktion erfüllt. Darauf weist anscheinend auch die Tatsache hin, daß zu eben der Zeit, als die Tarmen nach und nach von den

beherrschenden magisch-mythischen Denken erwuchsen. Das zeigt sich beispielsweise in dem Brauch, Schiffe zu taufen, weil man sie wie menschliche Wesen eines besonderen Schutzes vor den Anfechtungen dämonischer Mächte für bedürftig hielt, und auch in dem damit verknüpften Umstand, daß man ihren Namen – wie bei der christlichen Taufe damals allgemein üblich – bis zur Taufzeremonie geheimhielt (vgl. S. 23). Die Kenntnis des Namens nämlich als etwas seinem Träger ureigentlich und unverwechselbar Zugehöriges hätte es – ähnlich wie der Besitz eines sonstigen, dem betreffenden Wesen ureigenen Teiles (z.B. Haare, Fingernägel, Schweiß oder auch ein Kleidungsstück) – Hexen und bösen Geistern gestattet, dem Eigentümer bzw. dem Schiff durch Zauberei (nach dem *pars-pro-toto*-Prinzip) Schaden zuzufügen. Erst der durch die Taufe erlangte persönliche Schutz einer höheren Macht (in der Regel die des Namenspatrons, im Falle der SOVEREIGN die des Herrgottes selbst; s. S. 145) konnte diese Gefahr abwenden. (Ausführlicher zu dem Thema: Aly in HDA, VI, 950-961 sowie Sartori in HDA, I, 394 ff.).

892 Vgl. dazu, was die antiken Kulturen betrifft, Wachsmuth 1967, 237-244. Ferner, soweit es die Stevenfiguren angeht, Göttlicher 1972, Norton 1976, Hansen 1979. Eine umfassende Untersuchung zu diesem Thema steht bisher leider aus.

893 Siehe die obigen Ausführungen zur Galionsfigur (S. 197) sowie weiter unten zur Bekrönung der Seitengalerien (S. 257).

894 Zur Abschreckung des Schrecklichen vgl. Wachsmuth 1967, 237.

895 Einschränkend muß allerdings bemerkt werden, daß gemäß der oben (S. 211) vorgetragenen Deutung, wonach das Löwenhaupt als Allegorie auf den Monarchen zu verstehen ist, eine negative Besetzung der Skulptur nicht in Betracht kommt. Das schmälert ihre apotropäische Wirksamkeit jedoch keineswegs. Denn diese gründet sich – wie auch bei den übrigen Löwenmaskaronen – auf die furchterregende und somit abschreckende Macht des wachsamen Herrschers (vgl. dazu das Emblem *Sese terrore tuetur*, Abb. 169, S. 212).

896 Parallelbeispiele aus der antiken und mittelalterlichen Schiffahrt nennt Wachsmuth 1967, 241.

897 Die SOVEREIGN besaß wenigstens 138 derartige Skulpturen.

898 So zeigen es jedenfalls die englischen »Admiralty-Models«, die als zuverlässige historische Quellen gelten.

899 Derartige Exemplare finden sich unter anderem an den Modellen der BRITANNIA von 1682 (USNA-Mus., Annapolis, Md.), der PRINCE von 1670 (Science-Mus., London) und der ST. MICHAEL von 1669 (NMM, Greenwich), um nur einige Beispiele zu nennen. – Auch die rechte der beiden vollbusigen Tarmen, welche die Fallreepspforte der SOVEREIGN flankieren, scheint einen männlichen (bärtigen) Kopf zu tragen.

Schiffen verschwanden – nämlich in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts – Frauengestalten als Galionsfiguren üblich wurden.

Für den Glauben an eine unheilabwehrende Kraft des nackten Busens speziell im Falle der Tarmen ist mir zwar kein zeitgenössischer *maritimer* Beleg bekannt geworden, doch liegt reichlich Quellenmaterial unterschiedlicher Provenienz vor, welches eine solche Deutung geradezu aufdrängt. Die Funktion beruht hier, im Gegensatz zu den Maskaronen, nicht auf Abschreckung, sondern auf Besänftigung der gefahrbringenden Mächte, einer anderen archaischen Weise, sich vor Unheil zu schützen.

Humanethologische Beobachtungen lassen darauf schließen, daß eine gewisse aggressionshemmende Wirkung der weiblichen Brust einst allgemein bekannt war und bereits in frühesten Zeiten bewußt zum eigenen Schutz eingesetzt wurde.[900] In Augenblicken tödlicher Bedrohung entblößen Frauen ihren Busen und zeigen ihn dem Angreifer vor, wobei stillende Mütter zugleich Milch auspressen. Es ist ein äußerster Appell um Schonung, eine Demonstration der Mütterlichkeit, deren Mißachtung das Leben selber in der Wurzel zerstören müßte. Sie baut darauf, beim Aggressor eine Angriffshemmung auszulösen und so das drohende Unheil abzuwenden. Diese Gebärde, die in der westlichen Zivilisation weitgehend in Vergessenheit geraten ist, wird bei Naturvölkern noch heute praktiziert.[901] Auch in Europa war sie einst verbreitet.[902]

Bedeutsam ist in diesem Zusammenhang, daß ihre Anwendung sich nicht auf die Bedrohung durch feindliche Krieger beschränkt, sondern auf verschiedenste Situationen übertragen wird, wann immer es darum geht, eine als lebensbedrohlich empfundene Gefahr abzuwehren. So bildet das Wissen um die beschwichtigende Wirkung des Brüstevorweisens vermutlich eine der Quellen für den seemännischen Aberglauben, daß Stürme und sonstige Unwetter auf See durch die Präsentation einer nackten Frau gestillt werden könnten. Das jedenfalls schreibt Plinius in seiner Naturgeschichte[903], und auf ihn verweist gegen Ende des 17. Jahrhunderts auch Nicolaes Witsen in seinem umfangreichen Standardwerk über Schiffbau und Schiffahrt.[904] Hier werden also die Naturgewalten als personifizierte verderbenbringende Mächte aufgefaßt, die sich durch den Appell zur Schonung des Leben hervorbringenden Weiblichen besänftigen lassen.

Dabei muß es nicht unbedingt der Busen sein, von dem die beschwichtigende Wirkung ausgeht. Auch das Entblößen der weiblichen Scham, in der Ethologie als Sexualpräsentieren bekannt, wirkt entsprechend. Beides ist als Gegenstück zur phallischen Drohgebärde des Mannes zu verstehen und wird in vielen Kulturen gemeinsam mit dieser an Amuletten und anderen magisch wirksamen Skulpturen, die der Geisterbeschwörung dienen, dargestellt.[905] Dementsprechend bezeichnet Wachsmuth die oben genannte abergläubische Praxis der Seeleute und ähnliche überlieferte Verhaltensweisen als »Augenblicksamulette magischer Abwehrgestik«.[906]

Seefahrern war es allerdings ein Bedürfnis, solch schützende Wirkung nicht nur augenblicksweise, sondern dauerhaft zu erzielen, zumal Frauen keineswegs jederzeit an Bord zur Verfügung standen. Von daher dürften jene barbusigen Tarmen ähnlich wie die genannten Amulette als permanente Stellvertreter der ursprünglich situationsgebundenen Beschwichtigungsgebärde ihre Erklärung finden.[907] Daß dabei die Darstellung der Brüste der weiblichen Scham gegenüber vorgezogen wurde, liegt offenbar an ihrer über größere Entfernung hin besseren Erkennbarkeit.[908]

900 Dies und das Folgende nach Eibl-Eibesfeld 1984, 604-606.

901 Ebd., mit verschiedenen Beispielen. Überliefert ist unter anderem, daß kriegführende Stämme, wenn sie im Kampf zu unterliegen drohen, ihre Frauen in großen Scharen mit entblößten Brüsten dem Feind entgegenschicken, um ihn von weiteren Angriffen abzuhalten.

902 Ebd., 605. Hier seien nur zwei Beispiele aus der klassischen Antike erwähnt: Bei Homer ist zu lesen, daß Hekuba, die Mutter Hektors, ihren Busen entblößt, um ihren zornigen Sohn zu beschwichtigen und vom Zweikampf mit Achill abzuhalten (Ilias XXII, 80). – Julius Caesar berichtet in seinem Werk vom gallischen Krieg, wie die Frauen der durch römische Belagerung in arge Bedrängnis geratenen Stadt Gergovia sich mit nackten Brüsten über die Stadtmauer beugten und die Römer mit ausgebreiteten Armen beschworen, sie zu schonen und sich doch wenigstens nicht an Frauen und Kindern zu vergreifen (De bello gallico VII, 47, 5).

903 Nat. hist. 28, §77 (=XXIII). Er erwähnt den Glauben in Zusammenhang mit der angeblich Gewitter, Hagelstürme und Wirbelwinde abwehrenden Kraft des Menstruationsblutes.

904 »In onweêr, zeght *Plinius*, wierdt een vrouw, zoo by de handt was, ontbloot, en naakt in d' opene lucht ten toon gestelt,'t geen, na hun meining, de storm deed verdwynen.« (Witsen 1690, 398).

905 Ausführlich dazu Eibl-Eibesfeld 1985, 247-270.

906 Wachsmuth 1967, 242. Nach Plutarch (mor. 248 B) trieben beispielsweise, als Poseidon die lykische Küste überschwemmte, die dortigen Frauen durch Hochheben ihrer Gewänder die Wellen zurück. – Alexander der Große schickte, um ein Meeresungeheuer (Ketos) zu fangen, diesem eine nackte Frau entgegen (Pseudo-Callisthenes: hist. Al. 3,7).

907 Als Parallelbeispiel sei der bis ins 20. Jahrhundert nachweisbare Brauch venezianischer und neapolitanischer Schiffer genannt, den Vorsteven ihrer Trabaccoli (Küstensegler), der ursprünglich mit dem Fell eines geschlachteten Schafes als Zeichen für den Vollzug des dem Meeresgott dargebrachten Opfers überzogen wurde, statt dessen mit einer aus Holz geschnitzten Skulptur eben eines solchen Felles zu versehen. Dazu Hansen 1966, 137, Abb. 178b-179b.

908 So werden wohl auch die nackten Brüste der sechs weiblichen Tugendperso-

Freilich setzt eine solche Deutung der Skulpturen eine bis in die Neuzeit reichende Lebendigkeit des zugrunde liegenden Aberglaubens voraus. Wenn er auch für das 17. Jahrhundert bislang nicht direkt nachgewiesen werden kann, so muß seine Kontinuität doch mehr als wahrscheinlich gelten. Denn mit Bezug auf das 18./19. Jahrhundert heißt es im *Oxford Companion to Ships & the Sea*, daß Frauen an Bord nach dem persönlichen Aberglauben der Seeleute zwar Unglück bringen, andererseits aber:

> Yet many seamen used to believe that gales and high winds would subside if a naked woman appeared before them. It was for this reason that so many of the figureheads of ships showed a woman with a naked breast.[909]

Auch unabhängig von der Seefahrt scheint der Glaube an die unheilabwehrende Kraft des nackten weiblichen Körpers trotz Aufklärung und Rationalismus bis in unsere Tage in Europa teils noch bekannt gewesen und gelegentlich – zumindest in Norwegen – praktiziert worden zu sein.[910] Daß er sich dennoch in Schriftquellen kaum nachweisen läßt, liegt wohl daran, daß man ihn – wie auch sonstigen die Nacktheit betreffenden Aberglauben – unter dem Einfluß kirchlicher Moralvorstellungen für unanständig ansah und deshalb verschwieg.

Was aber die Tarmen betrifft, so zeichnet sie nicht allein der nackte Busen aus. Charakteristisch für sie als phantastische Mischwesen ist ja zugleich das Groteske, geradezu Monströse. Dadurch haftet ihnen stets etwas Erschreckendes und insofern auch Bedrohliches an. Der Aspekt des Drohens bzw. Abschreckens, dessen apotropäische Funktion bereits angesprochen wurde, tritt also neben den des Beschwichtigens, so daß eine Kombination entsteht, wie sie für viele Amulette und auch andere magisch abwehrende Skulpturen typisch ist.[911] Schon in der Verbindung von Hermenpilaster (bzw. Terminus) und nacktem Busen liegt dies *in nuce* begründet, da Tarmen als Abkömmlinge der antiken Hermen ihrem Wesen nach ursprünglich Grenzgottheiten mit Wächterfunktion darstellten, denen von jeher die phallische Drohgebärde eignete.[912]

Ob nun deshalb Hermenpilastern sowie Grotesken, die bekanntlich in der bildenden Kunst der Renaissance und des Barock vielfach Verwendung fanden, allgemein eine unheilabwehrende Funktion zukommt, mag dahingestellt bleiben.[913] Sicher dienten jedoch die an Seeschiffen jener Epoche frequent auftretenden Tarmen ähnlich wie Amulette der Abwehr von außen drohender Gefahr.

An der SOVEREIGN OF THE SEAS, wo sie in den Kontext des panegyrischen Programms eingebunden sind, wirken die Tarmen mithin auf doppelter Ebene. Während sie als Karyatiden unterworfene dämonische Mächte darstellen, die sich unter der Friedensherrschaft des Monarchen nutzbringend in das Staatsgefüge eingliedern, setzen sie als unheilabwehrende Amulette diese positive Funktion zugleich in die maritime Praxis um, insofern sie die Naturgewalten besänftigen und somit dem Fortkommen des Schiffes, das seinerseits als Allegorie des Staates aufgefaßt werden kann, dienlich sind.

In dieser Hinsicht trifft auf sie – wie auch auf Maskarone, Teufel, Schlangen und andere groteske Figuren – in zwiefachem Sinne das diesem Kapitel vorangestellte Motto zu: *Perge, domare feros!* (Fahre fort, die wilden [Mächte] zu bändigen!). Denn zum einen spielt es auf ihre Unterwerfung durch den Monarchen an, zum anderen aber läßt es sich auch auf ihre eigene Funktion gegenüber den von außen das Schiff bedrängenden Gewalten beziehen.

In erster Linie gilt der Spruch freilich der Verherrlichung von König Charles I. Es handelt sich nämlich um die Schlußworte des lateinischen Epigramms, das Thomas Heywood auf das Titelblatt seiner 1637 veröffentlichten *True Description* setzte (s. Abb. 26, S. 59). Der vollständige Text lautet:

Quae freta jam Circum Cingunt regalia Regna
Deberi Sceptris Carole *scito tuis,*
Auspicijs macte ergo bonis invicte Monarcha
Parcere subiectis, perge, Domare feros.[914]

nifikationen am Frontschott der SOVEREIGN in diesem Sinne zu verstehen sein (vgl. Abb. 75, S. 101); denn sie lassen sich weder mit der üblichen Ikonographie derartiger Gruppen noch mit dem panegyrischen Kontext, in den die Figuren hier eingebettet sind, in Verbindung bringen.

909 Ausgabe 1976, p. 847 (s. v. Superstitions of sailors). Leider ist dort keine Quelle angegeben.

910 Nach brieflicher Mitteilung von Henning Henningsen (4. 6. 1992). Vgl. auch H. Henningsen: *Der Seemann und die Frau*. Herford 1987.

911 Dazu ausführlich Eibl-Eibesfeld 1985, 247–270.

912 Ebd., 257–258.

913 Spezielle Untersuchungen hierzu sind mir nicht bekannt geworden. Vgl. aber zum sexuellen Aspekt der Groteske Forssmann 1956, 103–107. 182–183 sowie Warncke 1979, I, 80. Die apotropäische Funktion mittelalterlicher grotesker Skulpturen behandelt Christa Sütterlin: *Universals in apotropaic symbolism*. In: *Leonardo* 22 (1989), 65–74. Vergleicht man die dort vorgestellten sog. ›Hockerfiguren‹ mit den Grotesken in der Großen Gillung der SOVEREIGN OF THE SEAS, dann legen die unübersehbaren formalen Parallelen eine entsprechende Deutung der Gillungsfiguren zumindest nahe.

Der aktuelle Bezug zum Bau der SOVEREIGN und zum Einsatz der *shipmoney-fleet* (bona auspicia!) wird hier unmittelbar evident. Auch lassen sich die Schlußworte »*perge, domare feros*« im gegebenen Kontext je nach Deutung des Rüstungsprogramms als Anspielung auf den Kampf gegen Piraterie oder aber als Spitze gegen die erstarkende Seemacht der Niederlande verstehen. Jedenfalls passen die Worte so gut auf die aktuelle politische Situation, daß man sich wundern muß, den Text des Epigramms mit Ausnahme der anders lautenden ersten Zeile fast wörtlich in der von Ioan Baptista Lavaña bereits 1622 publizierten Beschreibung des triumphalen Einzugs von König Philipp III zu finden, den dieser 1619 in Lissabon hielt.[915]

Ob nun Heywood bei Lavaña abgeschrieben hat oder aber beide Autoren auf einen unbekannten dritten Text zurückgreifen, spielt keine entscheidende Rolle. Bemerkenswert ist vielmehr, daß die hier vor allem interessierende letzte Zeile ein leicht abgewandeltes Zitat aus dem sechsten Buch der Aeneis darstellt. Es bezieht sich auf die Schlußworte der (schon in Zusammenhang mit den himmlischen Helden Britanniens und den römischen Kaiserporträts behandelten) Prophezeiung des Anchises hinsichtlich der zukünftigen Größe des römischen Weltreiches. Eben diese Schlußworte, in denen dem Aeneas als kommendem Herrscher die Maxime seiner Regierung im Sinne eines Vermächtnisses vom scheidenden Vater mitgegeben wird, wählte auch König James I als Schlußworte des *Basilikon Doron*, um damit seinem Sohn und Thronerben (Charles) eine Richtschnur für dessen künftige Herrschaft zu bieten. Er schreibt:

> And being content to let others excell in other things, let it be your chiefest earthly glory, to excell in your own craft: according to the worthy counsel and charge of *Anchises* to his posteritie, in that sublime and heroicall Poet, wherein also my dicton is included:
>
> *Excudent alij spirantia molliùs æra,*
> *Credo equidem, & viuos ducent de marmore vultus,*
> *Orabunt causas meliùs, cælique meatus*
> *Describent radio, & surgentia sydera dicent.*
> *Tu, regere imperio populos, Romane, memento*
> *(Hæ tibi erunt artes) pacique imponere morem,*
> PARCERE SUBIECTIS, & DEBELLARE SUPERBOS.[916]

Mithin spielt Thomas Heywood in der letzten Zeile seines Titelepigramms (»*Parcere subiectis, perge, Domare feros.*«) auf König Charles' erfolgreiche Umsetzung der von seinem Vater empfohlenen und auf uralte kaiserlich-römische Tradition zurückgehenden Herrschaftsmaxime an. Daß auf solcher Grundlage ein dauerhaftes Friedensregiment erblüht, welches Charles I als mächtigen, klugen und absoluten Souverän ausweist, das sollen nicht zuletzt die Skulpturen unterworfener dämonischer Mächte am Königsschiff sinnfällig vor Augen führen.

In einer einzigen Figurengruppe verdichtet, erscheint das Thema schließlich auch am Vorstevenkopf des Seglers – nämlich in Gestalt des Emblems *Amor vincit omnia*. Wie oben (S. 213) bereits ausgeführt, erklärt Heywood den kleinen Amor, der einen zähnefletschenden Löwen reitet und im Zaume hält, zum Sinnbild des Monarchen, welcher mit Duldsamkeit und Unschuld Unverschämtheit und Gewalt überwindet. So findet sich auch in diesem Bildwerk die künstlerische Umsetzung des vorangestellten Mottos wieder: »*... perge, domare feros!*«.

914 Zu deutsch: »Du sollst wissen, daß die Meere, die das Vereinigte Königreich nunmehr rings umschließen, Deiner Herrschaft zustehen, o CHARLES! Zu den verheißungsvollen Anfängen deshalb Heil, o unbesiegbarer Monarch! Fahre fort, die Untertanen zu schonen [und] die Wilden zu bändigen!« (Übersetzung: Verfasser).

915 Das Epigramm war dort auf einem der zu jenem Anlaß errichteten Triumphbögen angebracht. Ausführlich zu dem Einzug: Vetter 1962, 187-263; zu dem betreffenden Text: 205, Anm. 112.

916 James I 1616, 189; hier zitiert nach dem Reprint 1965, 52 (Hervorhebung original). Das Vergilzitat (Aeneis VI, 847-853) lautet in deutscher Übersetzung: »Weicher werden aus Erz einst andere atmend Gebilde treiben, – ich glaube es –, formen lebendige Züge aus Marmor, führen gewandter das Wort vor Gericht und zeichnen des Himmels Bahnen genau mit dem Stab und künden steigende Sterne. Du aber, Römer, gedenk (-so wirst *du* leisten dein Wesen-) Völker kraft Amtes zu lenken und Ordnung zu stiften dem Frieden, Unterworf'ne zu schonen und niederzukämpfen Empörer!« (Übers.: J. Götte).

DER TRIUMPH DES FRIEDENSFÜRSTEN

(SEMPER BONA CAUSA TRIUMPHAT!)

An einem Regalschiff, dessen Skulpturenschmuck auf die Verherrlichung des Monarchen zielt, bildet der Triumph des Souveräns naturgemäß den Höhepunkt des gesamten Programms. Den angemessenen Ort für die Präsentation solcher Thematik findet man am hoch aufragenden Achterschiff – und zwar nicht nur, weil an der großflächigen Heckfassade genügend Raum für vielfigurige, hierarchisch gestaffelte Kompositionen zur Verfügung steht, sondern auch, weil dies von alters her der Platz des Steuerruders und damit desjenigen ist, der das Fahrzeug lenkt bzw. befehligt (analog zum König, der das ›Staatsschiff‹ führt). Zu dem betreffenden Komplex gehört neben der Heckfassade auch die Windvierung, was schon aus der zusammenhängenden Bauweise von Heck- und Seitengalerien hervorgeht und überdies durch den Umstand nahegelegt wird, daß in alter Zeit die Steuerruder seitlich am Achterschiff angebracht waren.

Zum rechten Verständnis der Darstellungen ist es ratsam, sich der ideologischen Leitgedanken absolutistischen Königtums zu erinnern sowie die prägende Wirkung der klassischen Rhetorik des Herrscherlobes auf die panegyrische Kunst des Barock zu berücksichtigen. Der Grundsatz, daß der Monarch Gottes Ebenbild auf Erden sei und demzufolge in jeder Hinsicht übermenschliche Qualitäten besitze, ließ sein Regiment ideal und in vollkommener Harmonie mit der göttlichen Weltordnung erscheinen. Der Einklang seiner Herrschaft mit dem Willen des Höchsten machte es nicht nur wünschenswert, sondern beinahe selbstverständlich, daß ihm einst die ganze Welt zu Füßen liegen werde. Aus solcher Ideologie ergibt sich zwanglos das Leitmotiv für die panegyrische Formulierung des Triumphes: Alle Mächte und Gewalten des Kosmos, seien sie dämonischer, irdischer oder himmlischer Natur, huldigen dem Souverän und unterstützen wohlwollend seinen Siegeszug.

Rhetorisch betrachtet, knüpft diese Art der Verherrlichung an die sogenannten Unsagbarkeitstopoi an. Sie greift damit auf ein Stilmittel zurück, welches schon die Dichter der Antike beim Herrscherlob einzusetzen pflegten und das im Laufe der abendländischen Geschichte allgemeine Verbreitung fand.[917] Dabei benutzte man Wendungen wie »*Der ganze Erdkreis besingt ihn*« standardmäßig, also im Sinne rhetorischer Formeln, denen kein echter Realitätsgehalt zukam.

Das betrifft insofern auch die Skulpturen der SOVEREIGN OF THE SEAS, als sie nicht ›wörtlich‹ aufgefaßt werden dürfen. Sie deshalb als Fiktionen oder bloße Wunschvorstellungen eines weltfremden Königs anzusehen, wäre allerdings verfehlt. Vielmehr handelt es sich um metaphorische Ausdrucksformen dessen, was nach damaligem Verständnis das Wesen des absoluten Herrschers ausmachte. Es sind hieroglyphenhaft umschreibende Bilder für seine göttliche Vollkommenheit, die sich unmittelbar nicht darstellen läßt. Ähnliche Metaphern begegnen an panegyrischen Kunstwerken der Zeit – insbesondere bei höfischen Maskenspielen und triumphalen Entrées – des öfteren.[918] Sie gehören als spezifisches Stilmittel in das Repertoire neuzeitlicher Herrscherverherrlichung, deren Quintessenz stets die gleiche bleibt. Sie läßt sich zusammenfassen in dem Motto: *Semper bona causa triumphat!* (Die gute Sache siegt immer!), eben jenen Worten, mit denen auch Thomas Heywood sein zentrales Epigramm auf das königliche Schiff abschließt.[919]

917 Näheres bei Curtius [7]1969, 168-171.

918 Vergleiche dazu das androgyne Porträt von König François I, welches ebenfalls als eine solche »mystische Chiffre göttlicher Vollkommenheit« (E. Wind) gedeutet werden muß. (Ausführlicher oben S. 209, Anm. 781).

919 Heywood 1637, 29. Der Ursprung der Sentenz ist ungeklärt, scheint jedoch in der frühen Neuzeit zu liegen. Die einschlägigen Sammlungen klassischer lateinischer Zitate verzeichnen den Spruch nämlich nicht, während er seit dem 16. Jahrhundert in panegyrischem Kontext und auch als Lemma von Emblemen in verschiedenen Abwandlungen vorkommt, – so zum Beispiel in den Wendungen »*Tandem bona causa triumphat*«, »*Tandem pia turba triumphat*« (vgl. Henkel/Schöne II, sp.1580) und »*Tandem, tandem Iustitia obtinet*« (ebd., sp.1686). Erstgenannte Version, welche auch Bodeusch 1866, 383; Hempel 1890, No.4136 und Kayser 1899, 229 (allerdings jeweils ohne Quellenangabe) verzeichnen, erscheint als Umschrift auf dem Avers einer 1589 geprägten Gedenkmedaille, die an eine Prozession Königin Elizabeths I zur St. Pauls-Kathedrale in London anläßlich des Sieges der englischen Flotte über die spanische Armada im Jahre 1588 erinnert (s. Hawkins 1885/1904, I, No.128 u. II, Pl.XI, No.8). Auf diese Umschrift mag Heywood in seiner *True Description* angespielt und zur Steigerung der Aussage das Wort *tandem* durch *semper* ersetzt haben. Denn in der selben Schrift, nur wenige Seiten zuvor (p.24), preist der Dichter die SOVEREIGN OF THE SEAS als offenkundigen Beweis für das Wiederaufblühen eben jener Seeherrschaft, die unter Königin Elizabeth England weltberühmt gemacht hatte. Belegbar ist solcher Zusammenhang freilich nicht. – Möglicherweise entstand die Sentenz als latinisierte Wendung einer Passage aus den *Eumeniden* des Aischylos, wo es heißt: »*Gesiegt hat Zeus, der Herrscher im Rat, / Und uns bleibt stets / Im Kampf um das Gute der Siegespreis*« (Eumeniden 973-975, Übersetzung: Donner).

Das triumphale Regiment des Souveräns und seine Einbindung in die Harmonie des kosmischen Weltgefüges stellen demnach das eigentliche Generalthema vor, das die Komposition des Skulpturenschmucks am Achterschiff bestimmt. Die Wahl der Bildmotive wie auch die Anordnung der Figurensequenzen sind danach ausgerichtet. In der Horizontalen bilden die Große Gillung, die Galerien und das Tafereel (mitsamt dem beidseitig anschließenden Hüttenfries) drei Zonen, welche analog zum hierarchischen Aufbau der Welt die dämonisch-teuflische, die irdische und die himmlische Sphäre repräsentieren. Die vertikale Verklammerung dieser Zonen zu drei achsensymmetrisch gegliederten, eigenständigen Fassaden unterwirft die Skulpturen am Heck und an den beiden Seiten jeweils einem Bezugssystem, das konsequent auf den Monarchen ausgerichtet ist. Dabei tritt die zentralachsenbetonte Heckfassade als dominierende Schauseite hervor, während die Fassaden der Seitengalerien eine vergleichbare, aber weniger ausgeprägte Symmetrie aufweisen.[920]

Der absoluten, alles beherrschenden Rolle des Souveräns entspricht die Plazierung seines Bildnisses und sonstiger ihn repräsentierender Darstellungen in den jeweiligen Hauptachsen. Besonders beeindruckend zeigt sich das an der Heckfassade, wo sämtliche Motive der Mittelbahn auf den König verweisen, während die übrigen Figuren und Embleme jeweils symmetrisch auf diese Vertikale bezogen sind (Abb. 186). Die Gestaltung wie auch die Abfolge der zentralen Motive richtet sich nach den auf der jeweiligen horizontalen Ebene behandelten Themen. In der Großen Gillung auf dem Ruderkopf findet sich das Löwenhaupt, in der Kleinen Gillung die Bilddevise des Kronprinzen, an der unteren Galerie das Königswappen, an der oberen Galerie die Statue des triumphierenden Potentaten, auf dem Tafereel die Figur der Victoria und auf dem Hackbord als krönender Abschluß die mächtige Hecklaterne. Diese Skulpturen bzw. Objekte können allesamt als Sinnbilder für den Monarchen gelten, sei es in menschlicher, allegorischer oder emblematischer Gestalt.

Im Löwenhaupt erscheint der Herrscher auf der Ebene dämonischer Kräfte als wachender Bewahrer des Steuerruders und damit in eben derjenigen Funktion, die ihm als ›Gubernator‹ des Staates zukommt.[921]

Das Badge des Kronprinzen verweist insofern auf den König, als im Thronfolger der Potentat fortlebt. Der Kronprinz ist als ältester Sohn des Monarchen nicht nur dessen ›eigenes Fleisch und Blut‹, sondern nach der Lehre vom Erbcharisma von Geburt an mit den göttlichen Eigenschaften und der Würde des Herrschers gesegnet. Mithin manifestiert sich in ihm das Königtum ebenso wie in seinem Vater, auch wenn er dessen Amt noch nicht ausübt.[922] So wird das Prinzenbadge, zumal es hier direkt unterhalb des königlichen Wappens plaziert ist, zum Sinnbild für die Kontinuität der Monarchie.

Für das Wappen selbst gilt ähnliches, jedoch weniger mit Blick auf die Zukunft als vielmehr auf die Vergangenheit. Man muß dieses Emblem im gegebenen Kontext als Wahrzeichen des durch unmittelbare Blutsverwandtschaft ererbten Rechts zu herrschen verstehen. Gemeinsam mit den seitlich sich anschließenden *Royal Beasts* dokumentiert es gewissermaßen die Legitimation Charles' I als König von Großbritannien und schafft somit die ›Basis‹ für dessen auf nächsthöherer Ebene zelebrierten Triumph.

Die lebensgroße, vollplastische Statue des Souveräns, dem die Personifikationen der vier Erdteile ihre Reverenz erweisen, zeigt ihn im strahlenden Zenit des auf Erden erreichbaren Ruhmes. Obwohl König Charles hier in menschlicher Gestalt erscheint und gleichsam als Gegenpol zur Reiterstatue König Edgars vorn am Galion aufgefaßt werden kann, handelt es sich bei dem Standbild doch nicht um eine veristisch porträthafte Darstellung, sondern um ein allegorisches Bildwerk, wie schon sein Habit im Stil eines antiken Feldherrn nahelegt. Weitere Ausführungen dazu sollen im Verlauf des Kapitels folgen.

In der himmlischen Sphäre mythischer Gottheiten ist es die mächtige, das Tafereel beherrschende Victoria, die das Wesen des Souveräns sinnbildhaft zum Ausdruck bringt. Die Affinität zwischen Potentat und der Siegesgöttin resultiert – ideologisch betrachtet – bereits aus der Gottesebenbildlichkeit des Königs, worauf auch Thomas Heywood bei seiner Erläuterung des Emblems »*Amor vincit omnia*« (am Vorstevenkopf des Schiffes) abhebt (vgl. S. 213). Daneben aber zeigt sie sich am Frontschott der Back als Konsequenz herrscherlicher Tugendfülle (vgl. S. 203f.).

920 Näheres dazu im deskriptiven Teil dieser Arbeit: S. 108ff. bzw. 141f.

921 Vgl. die obigen Ausführungen zum Löwenantlitz als Bildmotiv der Embleme »*Parte tamen vigilat*« bzw. »*Sese terrore tuetur*« (S 211, Anm. 788 u. S. 212).

922 Näheres dazu oben S. 172 (Von der Ideologie absolutistischen Königtums).

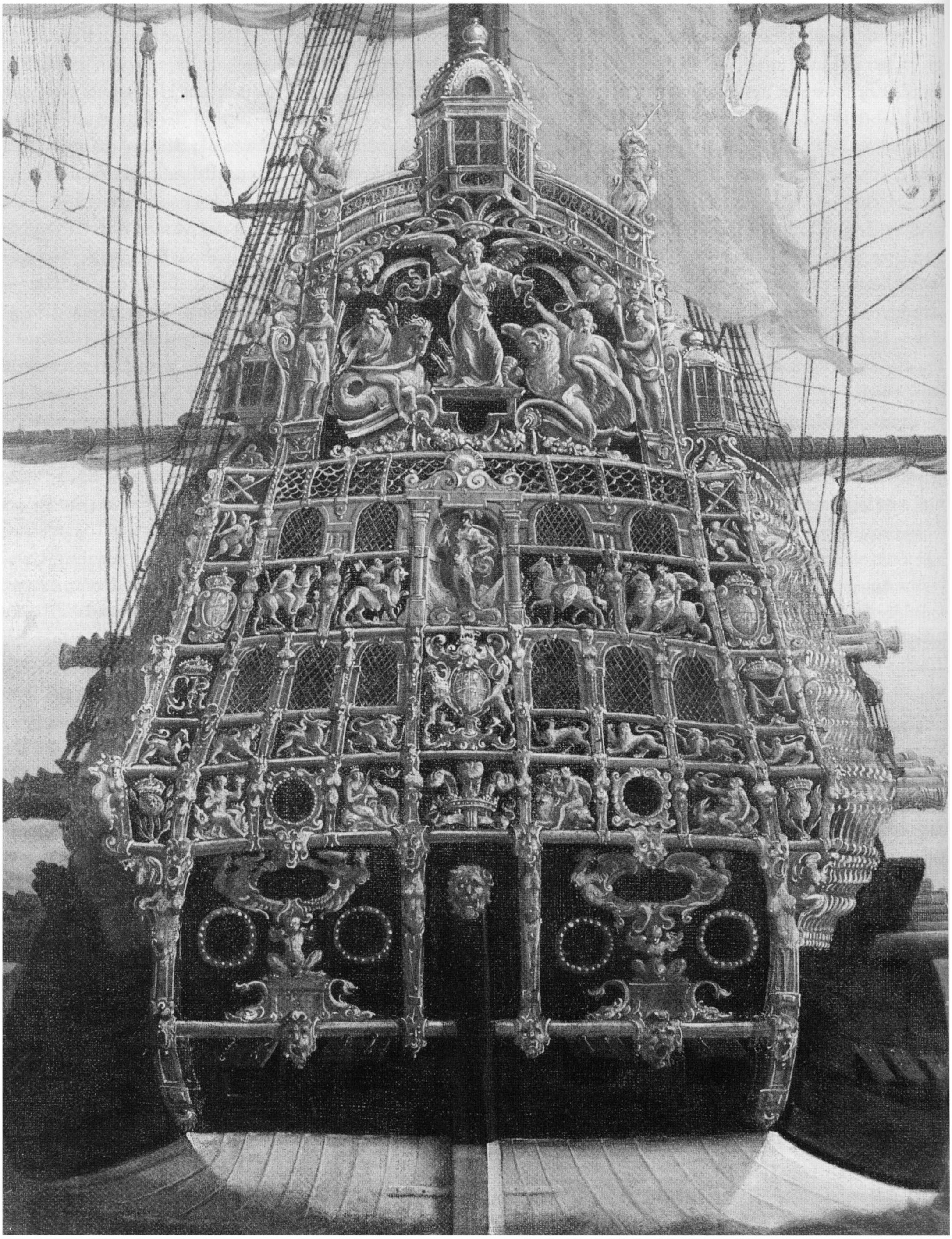


Abb. 186 Die Heckfassade; Ausschnitt aus dem Porträt mit Peter Pett, Abb. 18. (NMM)

Schließlich wäre auch die imposante Hecklaterne als Metapher auf den Monarchen zu deuten. Ihre außerordentliche Größe und lichtspendende Strahlkraft entsprechen seinen panegyrisch besungenen Eigenschaften so offensichtlich, daß sich eine analogische Verknüpfung geradezu aufdrängt, zumal Charles I sich seit 1625, dem Jahr seiner Thronbesteigung und Vermählung, als Phoebus Apollo verherrlichen ließ. Auch hierauf wird noch im Einzelnen einzugehen sein.

Die beherrschende Dominanz dieser so unterschiedlichen Repräsentationen des Souveräns erfährt eine zusätzliche Steigerung durch ergänzende Darstellungen an den Seiten der Heckfassade. In ihrer paarig-symmetrischen Anordnung bilden sie gemeinsam mit den Skulpturen der Mittelachse jeweils Triaden, welche sowohl die Zentrale betonen als auch zur geschlossenen Wirkung der Gesamtkomposition beitragen. So sind der Hecklaterne die beiden Schildhaltertiere (Löwe und Einhorn) auf den Relingsenden, der Victoria die ›Pilasterfiguren‹ Jason und Herkules, der Statue des Monarchen zwei königliche Wappenschilde sowie huldigende Putten mitsamt Herrscherinsignien, dem zentralen Königswappen die beiden Monogramme ›CR‹ und ›HM‹, und der Bilddevise des Kronprinzen die *Royal Badges* von England und Schottland (Rose und Distel) zugeordnet. In der triadischen Gruppierung klingt überdies die der Dreizahl innewohnende Symbolik von Ganzheit und himmlischer Vollkommenheit an, wie sie der Würde des Gegenstandes und der übermenschlichen Größe des Potentaten entspricht.[923]

Mit Leben erfüllt wird die streng symmetrische, auf den Monarchen zentrierte Komposition allerdings erst durch die verbindenden Figurenfriese. Denn die darin sich äußernde Relation zwischen Welt und Herrscher begründet schließlich dessen Triumph. Der elementare Unterschied im Wesen dieser beiden Größen spiegelt sich auf der formalen Ebene im Kontrast der Dynamik der weltbezogenen Motive gegenüber der Statik der Hoheitszeichen, wie auch im Gegensatz der die erdgebundenen Sequenzen traditionell dominierenden Vierzahl[924] zu der ›überirdisch‹ vollkommenen Dreizahl, welche die Anordnung der in sich ruhenden herrscherlichen Symbole bestimmt.

Die Huldigung der naturbeherrschenden Mächte und kosmischen Gewalten an König Charles zum Zeichen seines allumfassenden Triumphes und als Beleg für den Einklang seiner Friedensherrschaft mit der göttlichen Schöpfungsordnung wird dem Betrachter in mehreren, überwiegend kanonischen Figurensequenzen vor Augen geführt. Es handelt sich um die Personifikationen der vier Elemente, der vier Erdteile und der vier Winde (bzw. Jahreszeiten), um verschiedene meeres- und seefahrtsbezogene Gottheiten, sechs Planetengottheiten sowie vier (bzw. acht) olympische Götter. Im weiteren Sinne müssen auch die *Royal Beasts* von vier Herrscherhäusern und die *Royal Badges* von vier Plantagenetkönigen diesem Komplex zugerechnet werden. Denn sie erfüllen eine ähnlich affirmative Funktion für den Triumph des Souveräns wie die übrigen Figurenzyklen.

Der weitaus größte Teil der Sequenzen erstreckt sich über Heck- und Seitengalerien, betrifft demzufolge die irdische Sphäre. Die olympischen Göttergestalten erscheinen allerdings – wie zu erwarten – in der himmlischen Sphäre. Fraglich bleibt, ob auch die grotesken Figuren der Großen Gillung und die teufelähnlichen Drücker unter den Seitengalerien, also jene Geschöpfe, welche die dämonisch-dunkle Sphäre repräsentieren, zu solchen Zyklen zusammengeschlossen waren. Sie erhielten dadurch einen spezifischeren, aussagekräftigeren Bezug zum Monarchen, wobei freilich vorauszusetzen ist, daß man sie namentlich benennen kann. Genaueres darüber läßt sich aufgrund der lückenhaften Quellenlage leider nicht feststellen. Im folgenden soll deshalb das Augenmerk auf die mittlere und die obere Zone gerichtet werden. Sie verlangen jeweils eine gesonderte Untersuchung.

1. DER MONARCH ALS WELTHERRSCHER

Wie an der SOVEREIGN OF THE SEAS durchgängig zu beobachten, so entspricht auch in der mittleren Zone des Achterschiffs die thematische Verteilung des Figurenschmucks der architektonischen Gliederung; das heißt in diesem Fall: der Gliederung in untere und obere Galerien einerseits sowie Heck- und Seitengalerien andererseits. Während an den unteren Galerien emblematische Bildwerke den Betrachter auf die genealogisch-rechtli-

923 Vgl. Herder-Lexikon Symbole (1978), s.v. Drei.
924 Vgl. Herder-Lexikon Symbole (1978), s.v. Vier.

chen Grundlagen für den Triumph des Friedensfürsten verweisen, präsentieren die oberen Galerien den Siegeszug des Potentaten im strahlenden Glanz imperialer Herrlichkeit. Dabei steht die Heckfassade primär unter dem Thema des klassischen Herrschertriumphes, wogegen an den Seitengalerien das Thema der britischen Seeherrschaft dominiert.

Einige Sequenzen sind derart miteinander verschränkt und bewußt selektiv zusammengestellt, daß sich daraus mehr oder minder deutliche Anspielungen auf die Apotheose des Monarchen ergeben und somit eine latent bestehende Verbindung zur oberen (himmlischen) Zone durchscheint. Der Tenor zielt freilich auf das harmonische Zusammenwirken aller Kräfte unter dem Regiment Charles' I, das in Einklang mit der universalen Schöpfungsordnung segenspendend auf die ganze Welt ausstrahlt.

Zu den wohl beeindruckendsten (und aus heutiger Sicht am leichtesten mißzuverstehenden) Metaphern für die übermenschliche Größe des Potentaten gehört der Fries der vier Erdteilpersonifikationen an der oberen Heckgalerie. Kaum ein anderes Sinnbild führt die aus dem Gottesgnadentum erwachsende absolute Souveränität wie auch die soterische Qualität des Fürsten beredter vor Augen, als die Huldigung aller vier Weltteile[925], die zu ihm als ihrem Heilbringer aufschauen.

Fraglos steht hier der oben genannte klassische Unsagbarkeitstopos (*»Der ganze Erdkreis besingt ihn«*) im Vordergrund. Daneben aber klingt in der Komposition eine seinerzeit weit verbreitete Hoffnung an, wonach unter dem Zepter eines von der Vorsehung auserwählten Monarchen die ersehnte weltweite Friedensherrschaft – ein neues »Goldenes Zeitalter« – anbrechen werde. Man glaubte, daß Kriege und daraus resultierende Leiden der Menschen sich nur dann überwinden ließen, wenn alle Völker unter dem Regiment eines einzigen weisen Imperators vereint würden, der nach dem Vorbild der antiken *Pax Romana* den ganzen Erdkreis befriede.[926] Dieser Monarch, so hieß es, werde aus dem Kreis der Fürsten Westeuropas kommen; denn nach alter Überlieferung wandere der Thron der Weltherrschaft mit dem Lauf der Sonne allmählich vom Orient zum Okzident: Das erste Weltreich hatte Alexander der Große gegründet, das zweite Weltreich erblühte unter Kaiser Augustus und seinen Nachfolgern, das dritte schließlich werde noch weiter im Westen seinen Ursprung haben.[927]

Es verwundert daher nicht, daß mancher absolutistische Potentat sich kraft seiner Souveränität von Gottes Gnaden selbst in der Rolle dieses Friedensfürsten bzw. künftigen Weltherrschers sah und sich mit entsprechender Glorie durch die pangyrische Kunst verherrlichen ließ. So findet man etwa huldigende Erdteilpersonifikationen oder allegorische Anspielungen auf die Restauration der antiken Weltreiche wiederholt in der Plastik oder Malerei jener Zeit, insbesondere aber bei festlichen Entrées und ähnlichen Demonstrationen herrscherlicher Magnifizenz.[928]

Daß auch der hier interessierende Fries der SOVEREIGN in solche Richtung zielt, erhellt sowohl aus der Gesamtkomposition als auch aus der Darstellungsweise des Monarchen selbst. Der Zug der Erdteilpersonifikationen, die sich als Reiter mit ihren Tieren ehrfurchtsvoll der zentralen Gestalt des Herrschers nähern (vgl. die Größenverhältnisse!), greift nicht von ungefähr das Motiv des klassischen Triumphzuges auf, welcher zu Ehren siegreicher Feldherren veranstaltet wurde. Dem entspricht das Habit des Monarchen im Stil eines antiken Imperators, angetan mit der Feldherrnrüstung, das Zepter in der erhobenen Rechten und seinen Fuß vor Waffentrophäen stolz auf eine Sphaira setzend. Letztgenannte Geste darf man als Anspielung darauf verstehen, daß er das Erbe der einstigen Weltherrscher Kaiser Augustus und Alexanders des Großen antrete. Die Sphaira im Sinne einer Metapher für Welt verband man nämlich traditionell mit diesen beiden Potentaten, da sie als erste den ganzen (damals bekannten) Erdkreis unterworfen bzw. ›befriedet‹ hatten.[929]

925 Europa, Asien, Afrika und Amerika repräsentierten die damals bekannte Welt. Australien wurde erst im 18. Jahrhundert als selbständiger Kontinent entdeckt.

926 Wie im Zusammenhang mit den zwölf Bildnissen römischer Kaiser bereits angedeutet (vgl. S. 220, Anm. 832), griff die Hoffnung auf eine Restauration des alten *Imperium Romanum* angesichts der religiösen Unruhen und machtpolitischen Auseinandersetzungen des 16. und frühen 17. Jahrhunderts in ganz Europa Platz. Die Grundgedanken zu solch einer Weltherrschaft hatte allerdings schon Dante Alighieri in seinem Werk *De monarchia* (um 1315) formuliert. (Ausführlicher dazu Yates 1975).

927 Dazu Justus Lipsius: *Admiranda, sive, de magnitudine Romana*. Paris 1598. – Der Gedanke steht offenbar in Verbindung mit der gegen Ende des 12. Jahrhunderts von dem Zisterziensermönch Giacomo dei Fiori propagierten Idee eines zu errichtenden *Dritten Reiches*, das unter dem Schutz des Heiligen Geistes stehen und – gleich dem Goldenen Zeitalter – ewigen Frieden mit sich bringen sollte.

928 Vgl. z.B. den Einzug Philipps III 1619 in Lissabon (Lavaña 1622, fol.60^{v} bzw. Vetter 1962, 244). Zur Rolle der Erdteilpersonifikationen in der höfischen Kunst s. den Aufsatz von Köllmann u. Wirth im RDK, s.v. Erdteile (dort weiterführende Literatur).

929 Dazu Percy Ernst Schramm: *Sphaira · Globus · Reichsapfel*. Stuttgart 1958.

Zugleich betont das Motiv mehr oder weniger direkt die kaiserliche Würde der englischen Krone, die ja seit den Tudorkönigen zunehmend in den Vordergrund gestellt wurde.[930] Freilich kann hier – wie bereits erwähnt – nicht von einem Nacheifern antiker Herrscher die Rede sein. Vielmehr setzt das aus der Ideologie des Absolutismus erwachsende Selbstverständnis des Monarchen dessen Ebenbürtigkeit, ja sogar Überlegenheit gegenüber jedem antiken Fürsten voraus. Wenn die panegyrische Kunst dennoch wiederholt auf Topoi und berühmte Exempla des Altertums zurückgreift, so hat das vornehmlich rhetorische Gründe. Denn vor dem Hintergrund klassischer Größen ließ sich die Majestät des Souveräns umso glanzvoller darstellen.

Unter diesem Blickwinkel wird verständlich, daß man dem Potentaten eine seinem gottgleichen Rang gebührende, die Reiche früherer Imperatoren übertreffende und nur in kosmischen Kategorien angemessen zu beschreibende Herrschaft zubilligte.[931] Demgemäß beschränkt sich der Reigen der huldigenden Mächte auch nicht auf die vier Erdteile. Er umfaßt außerdem die vier Elemente, welche an der Kleinen Gillung (im unteren Teil der Heckfassade) erscheinen, und bezieht darüber hinaus die vier Winde (bzw. Jahreszeiten) an den Seitengalerien, die schutzgewährenden Meeresgottheiten sowie im weiteren Verlauf auch die Planetengottheiten mit ein. Insofern allen diesen Personifikationen ein Reittier oder ein Gefährt beigegeben ist, klingt jeweils – wenn auch zum Teil nur verhalten – das Motiv des Triumphzuges an, welches stets auf den Monarchen verweist und die Bildwerke dadurch untereinander verbindet.

Das gilt insbesondere für die Sequenz der Wind- und Meeresgottheiten, welche sich auf horizontaler Ebene an die Erdteilpersonifikationen anschließt und gewissermaßen deren natürliche Ergänzung bildet. Angesichts der Seeherrschaftsansprüche des Königs sowie der daraus resultierenden Rolle der SOVEREIGN OF THE SEAS muß ihre Huldigung als Affirmation seiner uneingeschränkten Hoheitsgewalt über die Meere verstanden werden. Analog zum Festzug der vier Erdteile, in deren Mitte der König als siegreicher Feldherr erscheint, formieren sich die mythischen Wesen des Wassers und der Lüfte zu einem Ehrenthiasos für den Monarchen und seine Söhne – den Kronprinzen und den Lord High Admiral –, die hier, repräsentiert durch Wappen bzw. Bilddevisen, als *Architalassi*[932] triumphieren (vgl. Taf. I).

Naturgemäß tragen Eigenart und Zusammenstellung der beteiligten Gottheiten nicht wenig zum besonderen Charakter des Festzuges bei. Folgt man der oben (S. 122ff.) diskutierten Auslegung, so handelt es sich durchweg um Wesen, deren Beistand für glückliche Seefahrt als unentbehrlich oder doch zumindest als ausgesprochen nützlich galt. Ihre wohlwollende Gunst garantierte erfolgreichen Einsatz wie auch sichere Heimkehr des Schiffes und festigte mithin die Seeherrschaft des Monarchen.

In diesem Zusammenhang erhält noch ein weiteres Merkmal Bedeutung, nämlich der den Gestalten gemeinsame untergeordnete Rang gegenüber Neptun, dem mythischen Fürsten der Meere. Da Neptun im Thiasos selbst nicht auftritt, die Seegottheiten sich vielmehr um den König (und seine Söhne) als glorreichen Triumphator scharen und sich ihm als dienende Kräfte unterordnen, muß man Charles I folglich als ›neuen Neptun‹, will sagen: als den eigentlichen Souverän der Meere begreifen. Das verkündet auch der anonyme Panegyrikus auf die SOVEREIGN OF THE SEAS[933]:

> En Thalassiarcham, quem cum vidit Neptunus
> fugit, Oceanumque suo reliquit Dominio.[934]

Interessant ist an der Komposition des Thiasos, daß der König und die beiden Prinzen weder als Meeresgottheiten noch *in effigie* erscheinen, sondern jeweils durch ihre heraldischen Embleme repräsentiert sind. Die Identifizierung des Herrschers mit Neptun ergibt sich allein aus der Figurensequenz, das heißt aus der Einbindung des Wappens in den Kontext der Darstellung. Ein analoges Arrangement wird noch im Zusammenhang mit den

930 Vgl. die obigen Ausführungen S. 220f. In Einklang damit bezeichnet der anonyme Panegyrikus auf die SOVEREIGN OF THE SEAS, welcher dem aus der Bibliothek von Samuel Pepys stammenden Exemplar von John Seldens *Mare clausum* beigebunden ist, das Fahrzeug als »*Navis Imperatoria*«, d.h. als ›kaiserliches‹ Schiff. (Pepys Library No. 2131 (3), Magdalene College, Cambridge).

931 Das kommt unter anderem in dem Maskenspiel *Britannia triumphans* zum Ausdruck, welches am 17. Januar 1638, also wenige Monate nach dem Stapellauf der SOVEREIGN OF THE SEAS und noch vor deren Indienststellung in Whitehall aufgeführt wurde. Dort trat König Charles als »*Britanocles, the glory of the western world*« auf (vgl. D'avenant, p.265-290). Wollte man die Gestalt des Triumphators am Heck der SOVEREIGN namentlich benennen, dann eignete sich eben dieser Name *Britanocles* noch am besten dazu, wenngleich sein Habit der Figur des »*Imperator Albanactus*« entlehnt zu sein scheint. (vgl. Abb. 124, 125, S. 150).

932 Den griechischen Terminus *Architalassi* benutzt Heywood (1637, 23) synonym für ›Meeresfürsten‹ oder ›Meeresbeherrscher‹.

933 Näheres zu dem Dokument s. Anm. 930.

934 Zu deutsch etwa: »Siehe dort den Meeresbeherrscher, vor dem Neptun floh, als er ihn erblickte, und den Ozean seiner Herrschaft überließ.« (Übers. Verf.). Wenn auch in diesem Fall mit ›Meeresbeherrscher‹ in erster Linie das Schiff gemeint ist, so zielt die Aussage doch zwangsläufig auf seinen Eigentümer, den Monarchen.



Abb. 187 Das Emblem im Zapfenfeld der Demi-Culverine. (Royal Artillery Museum, Woolwich; Foto: Verf.)

Planetengottheiten an der unteren Galerie begegnen und findet sich im übrigen auch am Galion des schwedischen Regalschiffes WASA. Dort fehlt in der Reihe der römischen Imperatorenbildnisse Kaiser Augustus, dessen Platz statt dessen vom Galionslöwen mit dem Wappen des Wasageschlechtes, also gewissermaßen von König Gustav II Adolf in heraldisch-allegorischer Gestalt eingenommen wird.[935]

Die Ursachen für eine solch indirekte, sich primär auf die Funktion im Kontext stützende Form der Allegorie liegen offenbar in der Struktur des ikonographischen Programms. Denn weder fehlt es in der Geschichte Englands an Beispielen für die Verherrlichung des Monarchen als Meeresfürst[936], noch waren sonst während der Renaissance- und Barockzeit allegorische Herrscherdarstellungen in Gestalt Neptuns besonders ungewöhnlich.[937] Im Rahmen eines Festzuges von Meeresgottheiten, wie er hier vorliegt, aber wäre eine Neptunfigur kaum als Allegorie auf den Potentaten erkennbar gewesen, zumal Neptun an verschiedenen anderen Stellen des Schiffes in dienender Funktion erscheint. Eher kam es darauf an, den Monarchen wie auch die Prinzen von den übrigen Wesen deutlich abzusetzen, um ihren supremen Rang hervorzuheben. Diese Aufgabe indes erfüllen die heraldischen Embleme als repräsentative Sinnbilder der betreffenden Persönlichkeiten besser als jede andere Darstellungsform; denn der erzielte Kontrast zu den mythologischen Gestalten ist denkbar groß.

Betrachtet man den Thiasos im Zusammenhang mit dem Festzug der vier Erdteile, dann erscheint König Charles als souveräner Potentat sowohl zu Wasser als auch zu Lande, ausgestattet mit jener universalen Machtfülle, die man von einem absoluten (Welt)Herrscher erwartet. Gerade die Verknüpfung von Land- und Seeherrschaft, die sich hier in der Plazierung der Figurensequenzen auf ein und derselben Ebene widerspiegelt, mußte als Kennzeichen dieser Machtfülle gelten und zeitigte recht prägnante Formulierungen in der panegyrischen Kunst. Am deutlichsten zeigt sie sich in dem vielfach verwendeten Emblem der gekreuzten Herrscherinsignien Zepter und Dreizack, wie es etwa an der auf den Schiffsgeschützen angebrachten Imprese (Abb. 187) oder auch auf



Abb. 188 Medaille *REGIT VNVS VTROQVE* (Einer regiert beides), 1628. (British Museum, London)

935 Dazu Soop 1986, 170-183. 189-192.

936 Erwähnenswert ist das 1624 von Ben Jonson verfaßte höfische Maskenspiel *Neptun's Triumph for the Return of Albion*. Darin sollte König James I als Neptun gefeiert werden und Adlige aus seinem Gefolge als Proteus, Portunus, Leukothea, Venus, Saron etc. – also in einem dem Thiasos an der SOVEREIGN vergleichbaren Reigen – auftreten. Die Aufführung fand jedoch wegen aktueller politischer Probleme mit den Botschaftern Frankreichs und Spaniens nicht statt. (Vgl. Jonson [Ed. Orgel], 409-424. 504-505. 554). – Ein weiteres Beispiel stammt aus der Ära Königin Elizabeths I, die sich von Giordano Bruno als Amphitrite, die Meeresherrscherin und Gemahlin Neptuns, hatte besingen lassen (Op. ital. I, 523 nach Yates 1947, 80).

937 Solche, neben weltlichen Fürsten auch Päpste darstellenden Bildwerke dürfen allerdings in der Regel nicht als Metaphern für Seemachtsansprüche gedeutet werden. Sie knüpfen meist an die berühmte »*Quos ego*«-Stelle aus Vergils *Aeneis* an (I, 135 ff.), benutzen also die Gestalt Neptuns als Sinnbild für den mächtigen, friedenstiftenden Herrscher, der kraft seiner Autorität für Ruhe und Ordnung zu sorgen weiß. (Dazu Preimesberger 1976, 221-287, bes. 271 f.).

einer 1628 geprägten Medaille mit der Umschrift REGIT VNVS VTROQVE (»Einer regiert beides«; s. Abb. 188) begegnet. Sie klingt darüber hinaus aber auch in der Zusammensetzung der Gruppe der britischen Helden am Zodiakusfries[938] sowie in der Gegenüberstellung von Jason und Herkules, den beiden Erzhelden zu Wasser bzw. zu Lande, am Tafereel an.

Nicht zuletzt darf man die Verknüpfung von Land- und Seeherrschaft auch als versteckte Allusion darauf verstehen, daß die Größe des britischen Monarchen derjenigen römischer Imperatoren, insbesondere der des Kaisers Augustus, gleichkommt. Denn abgesehen von dem an den oberen Galerien zu beobachtenden Rückgriff auf die antiken Motive des Meerthiasos[939] und des Triumphzuges ist es speziell dieses Merkmal, welches nach Ovid die Machtfülle des Augustus kennzeichnet. Der Dichter kleidet den Lobpreis auf den Kaiser am Ende seiner *Metamorphosen* in die Form einer Prophezeiung, mit welcher Jupiter der Venus die zukünftige Größe ihres Schützlings Augustus weissagt:

> Quicquid habitabile tellus sustinet, huius erit;
> pontus quoque serviet illi![940]

Die selben Worte benutzt nun bezeichnenderweise auch Thomas Heywood in seiner *True Description*, gibt sie jedoch als eigene Prophezeiung hinsichtlich der zukünftigen Herrschaft von König Charles aus, die ihm bei der Betrachtung der SOVEREIGN OF THE SEAS in den Sinn gekommen sei.[941] Klassisch gebildete Leser konnten die Passage freilich unschwer als das bekannte Zitat aus Ovid erkennen und darin – wie offenbar von Heywood beabsichtigt – eine Analogisierung von Charles I und Kaiser Augustus sehen.[942] Der Erkennungseffekt war im übrigen schon deshalb zu erwarten, weil John Selden den zweiten Teil des Zitats bereits als Motto auf das Titelblatt seines 1635 erschienenen Monumentalwerkes *Mare clausum* gesetzt hatte und es insofern nahe lag, den Bau der SOVEREIGN mit der Erfüllung der Vorhersage in Verbindung zu bringen[943] (Abb. 143, S. 183). Am Schiff konnte man das Zitat selbst zwar nicht finden, doch trat der Bezug zum klassischen Sujet durch die mythischen Göttergestalten wie auch durch das Imperatorenhabit des Monarchen so deutlich hervor, daß dem gebildeten Betrachter, zumal wenn er Heywoods *True Description* gelesen hatte, der Zusammenhang schwerlich verborgen blieb.

Gleichwohl gehen die Figurenfriese mit ihrer Aussage über den antiken Text hinaus, indem sie die Friedensherrschaft des Monarchen über Länder und Meere in einen größeren, kosmologischen Rahmen einbinden. Das zeigt sich an den Personifikationen der vier Winde, die im Thiasos der Meeresgottheiten auftreten und zugleich als Repräsentanten der vier Jahreszeiten, Lebensalter, Temperamente etc. zu verstehen sind[944]; das kommt daneben aber auch in der Sequenz der vier Elemente an der Kleinen Gillung der Heckfassade sowie im Zyklus der Planetengottheiten an den unteren Seitengalerien zum Ausdruck. Diese Motive stellen fundamentale Aspekte des Weltgefüges dar. In ihrer Gesamtheit geben sie nicht nur – wie bereits erwähnt – Zeugnis von der universalen Harmonie, in die der Triumph des Souveräns eingebettet ist, sondern werfen zugleich ein bezeichnendes Licht auf jene ehrwürdigen heraldischen Embleme, in deren unmittelbarer Nähe sie an der Basis des Galeriekomplexes arrangiert sind. Solche Verquickung spielt offenbar auf das elementare Wesen der britischen Monarchie an, auf ihre Verankerung im Weltgefüge und ihr gottgewolltes, kontinuierliches Wachstum über zahlreiche Dynastien bis hin zu Charles I (bzw. dem Kronprinzen) als ihrem jüngsten glorreichen Sproß.

Ebenso wie die vier Elemente die grundsätzlichen Bestandteile bilden, aus denen die Welt geschaffen ist, repräsentieren die *Royal Beasts* als Vertreter bestimmter historischer Dynastien bzw. einzelner Herrschergestalten jene Ursprünge und eigentlichen ›Wurzeln‹, aus

938 Heywood spricht von ihnen als »*Types of honour, as well belonging to Land as Sea*«; vgl. dazu die obigen Ausführungen S. 226.

939 Vgl. Properz *Carmina* IV, 55-63, wo Octavian nach dem Seesieg bei Actium, der seine Alleinherrschaft begründete, von Meergöttern im Triumph zurück nach Italien geleitet wird.

940 Ovid, Met. XV, 830-831. Zu deutsch: »Was immer an bewohnbarem Land die Erde trägt, es wird sein Eigentum sein; sogar das Meer wird ihm dienen!«.

941 Heywood 1637, 26.

942 Derartige verhüllte Anspielungen, die spezifische Literaturkenntnisse voraussetzen, verwendete Heywood zum Teil auch bei den am Schiff selbst angebrachten Wahlsprüchen. In der *True Description* antwortet er auf seine Kritiker, die ihn wegen angeblich unverständlicher Beischriften tadelten: »...for in those Emblematicall Mottoes *quod subintelligitur, non deest*.« (Heywood 1637, 43; Hervorhebung original). Zu deutsch: »...denn was man von jenen emblematischen Sinnsprüchen [nur] unzureichend versteht, ist nicht abwesend.« (Übers. Verf.).

943 Die Idee dürfte Heywood allerdings kaum von Selden, sondern eher aus Lavañas Beschreibung vom Einzug König Philipps III in Lissabon (1619) entlehnt haben, einem Werk, das er – in Anbetracht zahlreicher auffälliger Parallelen – offenbar vielfach als ›Inspirationsquelle‹ benutzte. Dort erscheint das Ovidzitat innerhalb eines panegyrischen Bilderzyklus, wobei der erste Teil der Passage der Göttin Kybele (als Sinnbild der Erde) und der zweite Teil Thetis (als Sinnbild des Meeres) zugeordnet ist (Lavaña 1622, fol.13^{V} nach Vetter 1962, 199).

944 Vgl. dazu die Beschreibung S. 132f.

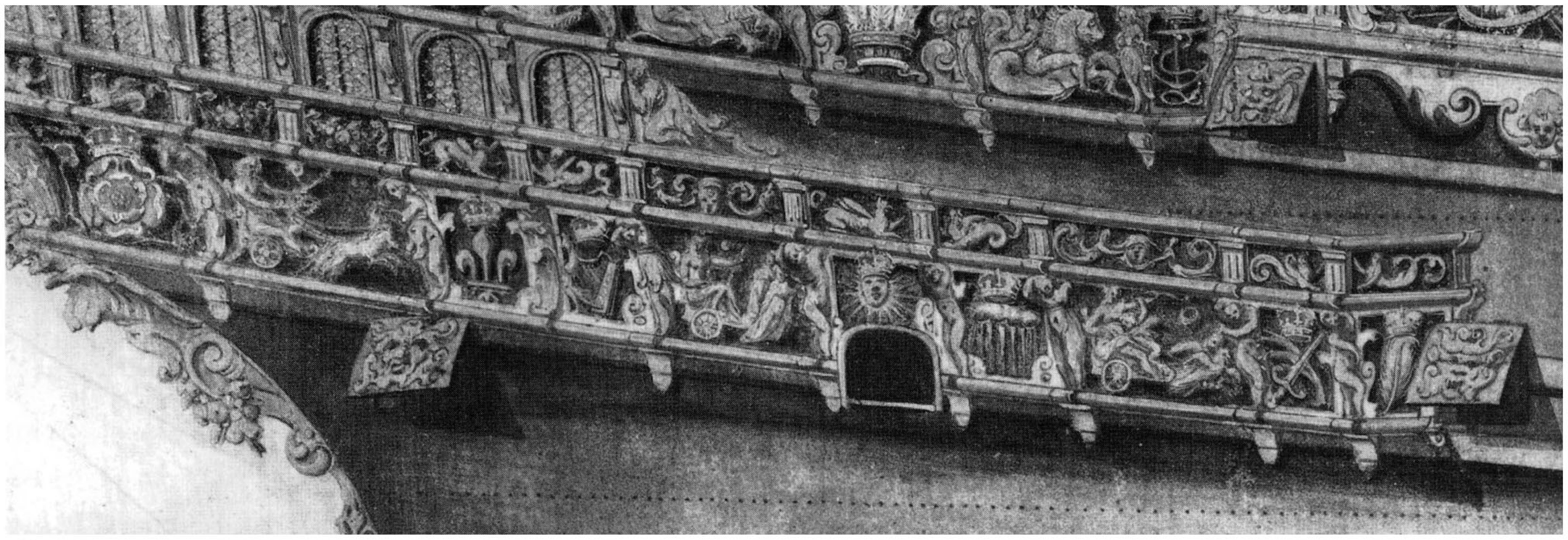


Abb. 189 Die untere Seitengalerie, Steuerbord; Detail aus dem Entwurf, Abb. 6. (MFA)

denen der König hervorging. Seine Würde, seine Macht, seine Hoheitsansprüche, ja seine gesamte Legitimation erwachsen letztlich aus den Blutsbanden zu diesen Vorvätern, deren Erbe ihn zum Herrscher über England, Schottland, Wales und Irland machte.[945] In der achsensymmetrischen Komposition der acht *Royal Beasts* und der vier Elemente tritt dem Betrachter sinnbildhaft dieser genealogische ›Wurzelstock‹ vor Augen, aus dessen Mitte der Monarch – repräsentiert durch sein Wappen – gleich einer wunderbaren ›Blüte‹ emporsteigt. Das Bildwerk der unteren Galerie stellt somit quasi das Fundament (der irdischen Sphäre) dar, auf dem – inhaltlich wie auch formal – der an den oberen Galerien thematisierte Triumph des Potentaten aufbaut.

Das gilt nicht nur für die Heckfassade, sondern auch für die Seiten. Denn die *Royal Badges* an den unteren Seitengalerien künden von den historisch-rechtlichen Grundlagen der Seeherrschaft Charles' I, die auf höherer Ebene im Thiasos der Meeresgottheiten bestätigt und verherrlicht wird. Neben den bekannten Stuartbadges erscheinen dort vier Impresen aus der älteren Plantagenetdynastie, welche offenbar auf die von den Monarchen jener Epoche souverän behauptete Oberhoheit zur See hinweisen sollen[946] (vgl. Abb. 189 und Taf. I).

Wie Boroughs und Selden in ihren seinerzeit maßgeblichen Traktaten zu dem Thema ausführen, war Charles' Rechtsanspruch auf die vier Meere vom juristischen Standpunkt aus gesehen nämlich primär aus dieser, durch zahlreiche Urkunden belegten Seeherrschaft der Plantagenetkönige herzuleiten.[947] Mit Edgar dem Friedfertigen mochte man zwar rhetorisch effektvoller argumentieren, wenn es darum ging, die uralte Tradition englischer Meeresherrschaft hervorzuheben; rechtlich gesehen aber spielten weder die chronikale Überlieferung zu dem angelsächsischen Potentaten noch die sich auf ihn beziehenden Urkunden in diesem Punkte eine nennenswerte Rolle.

Da nun die vollständige Reihe der in Frage kommenden Plantagenetkönige durch Bilddevisen kaum eindeutig darstellbar[948] und zudem die komplette Aufzählung aus Platzgründen schlecht möglich gewesen wäre, wählte man die Impresen des ersten sowie der beiden letzten Regenten der betreffenden Epoche aus – augenscheinlich mit der Absicht, die Gruppe der frühen Plantagenetherrscher auf solche Weise in ihrer Gesamtheit angemessen zu repräsentieren. Dafür spricht auch das an den Anfang der Sequenz gestellte Straußenfederbadge, das zahlreichen Plantagenets als Imprese diente und insofern als Verweis auf die gesamte Dynastie verstanden werden darf.[949] In Kombination mit den Stuartbadges und als natürliche Ergänzung zur Sequenz der *Royal Beasts* an der Heckgalerie dokumentiert die Folge der Bildzeichen somit das von König Charles beanspruchte Regiment zur See als ein ihm rechtmäßig zukommendes Erbe.

945 Zu den *Beasts* im einzelnen s. S. 148f. Daraus ergibt sich die Monarchenreihe: James I (Stuart), Henry VII (Tudor), Edward IV (York) und Henry VI (Lancaster), welche bereits am Galion begegnete. (Vgl. dazu die Ausführungen S. 187ff.).

946 Zu den Badges ausführlicher S. 113.

947 Näheres zu den Werken von Boroughs und Selden vgl. S. 179 bzw. 183; zu dem hier angesprochenen Gegenstand S. 190.

948 Etliche Badges wurden von mehreren Herrschern geführt. Vgl. dazu Boutell's Heraldry, 209-210.

949 Boutell's Heraldry, 165-167. – Wenn man die Feder allerdings auf Stephan von Blois bezieht, was – wie oben (S. 113) ausgeführt – ebenfalls möglich wäre, ergäbe sich daraus eine Fortsetzung der Reihe der zitierten Herrscher über die Plantagenets hinaus bis zu den Normannen.

Weitere Akzente erhält das Thema durch die zwischengeschaltete Reihe der Planetengottheiten. Ähnlich wie die vier Elementarpersonifikationen am Heck, binden sie den Gegenstand in kosmischen Kontext ein und heben auf diese Weise das fundamentale, im Weltgefüge

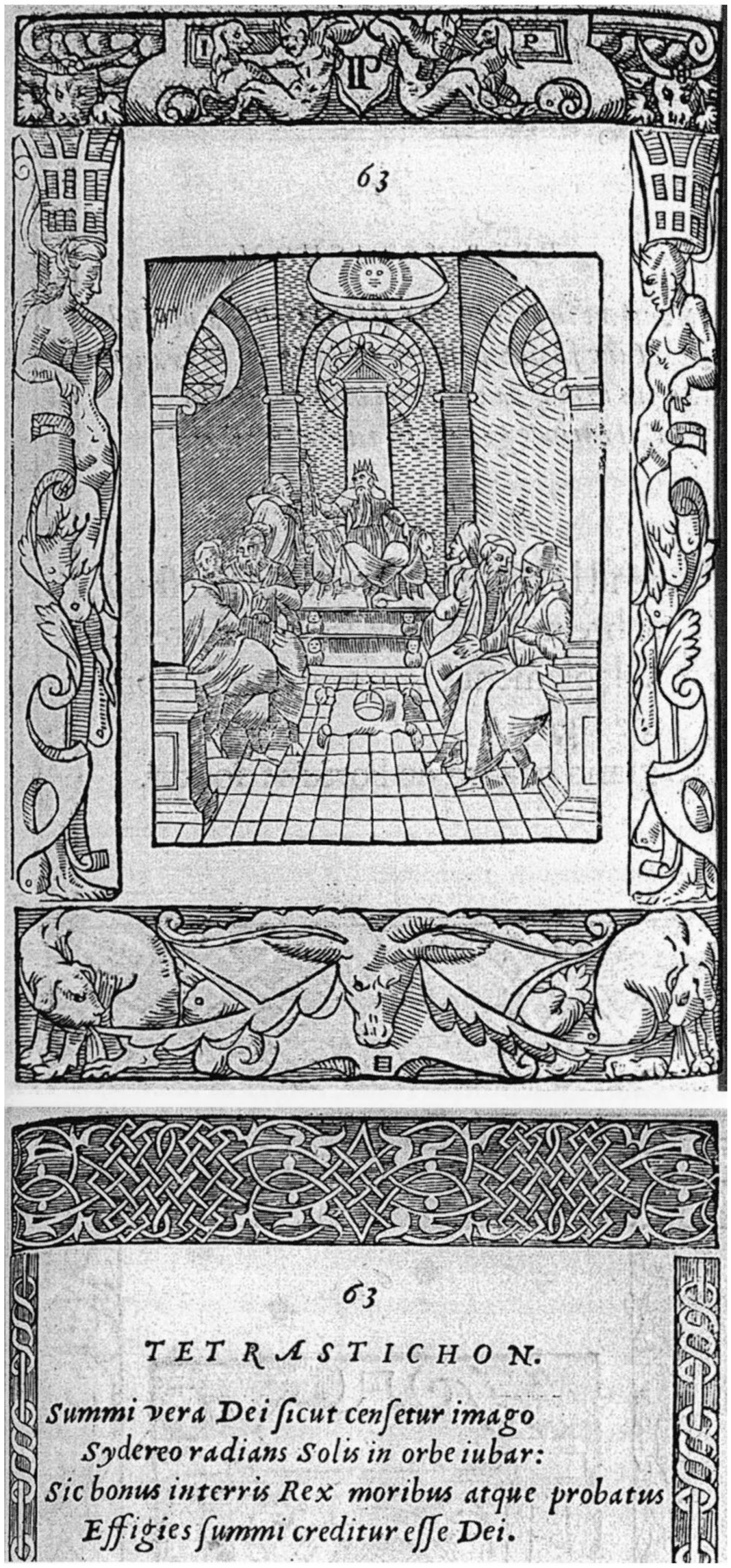


Abb. 190 Emblem des guten Herrschers als Sonne und Ebenbild Gottes auf Erden. Holzschnitt aus Guillaume de la Perrière: *La Morosophie*. Lyon 1553. (Sächsische Landesbibliothek – Staats- und Universitätsbibliothek Dresden)

verankerte Wesen der englischen Seeherrschaft hervor. Ein zusätzlicher Effekt wird dabei durch die Anordnung der Planetengespanne beziehungsweise durch das Fehlen der Sonnendarstellung erreicht. Betrachtet man nämlich Heck- und Seitengalerien als achsensymmetrisch angelegte, architektonische Einheit, so verteilen sich die Planetenreliefs gleichmäßig auf beide Flügel, weshalb es naheliegt, das Bild des Sonnengottes zwischen ihnen, im Zentrum der Heckgalerien zu suchen. Auch nach der traditionellen Sphärenlehre entspricht dieser Platz ›in der Mitte‹ zwischen den anderen Planeten der Position der Sonne.[950] An der betreffenden Stelle in der Mitte der Heckfassade aber finden sich all jene Bildwerke, welche den Monarchen repräsentieren. Daher wird man das Arrangement als Allegorie auf den Herrscher deuten, das heißt, König Charles hier selbst als lebenspendendes Sonnengestirn auffassen müssen, um das sich die übrigen Planeten scharen.

Die Sonne als Sinnbild für den Potentaten begegnet in der Geschichte, vor allem im Zeitalter des Absolutismus, freilich häufiger.[951] Zugrunde liegt die bereits mehrfach genannte Vorstellung einer prinzipiellen Analogie zwischen Mikrokosmos und Makrokosmos, zwischen Gesellschaftsordnung und Weltordnung, die letztlich aus der Antike stammt.[952] So kannte schon die Philosophie der Stoa die Denkfigur von der Sonne als König unter den Planeten[953]; und Cicero verwendete sie in seinem Gleichnis vom Traum des Scipio. Er schreibt:

> Etwa den mittelsten Bezirk hat der Sonnengott inne, Führer und Fürst und Lenker der übrigen Lichter, Seele und Regent des Weltalls, von solcher Größe, daß er alles mit seinem Licht durchstrahlt und erfüllt.[954]

Von den Neuplatonikern aufgenommen und weiterentwickelt und in den mittelalterlichen Planetenbüchern tradiert[955], übte die Metapher schließlich auch auf das Herrscherbild der Renaissance und des Barock ihre

950 Vgl. als Bildbeispiel das Schema der *Sphæra Civitatis* (Abb. 173, S. 217).

951 Zu den berühmtesten Beispielen zählt die Verherrlichung des französischen Monarchen Louis XIV als ›Sonnenkönig‹. Die Metapher war allerdings recht allgemein verbreitet. Vgl. dazu die *Symbolographia* des Jacobus Boschius von 1701 (Classis II, vornehml. die Nummern 960-1060).

952 Näheres in den obigen Ausführungen zur *Sphæra Civitatis*, S. 216, Anm. 814.

953 Nach Peuckert 1960, 191.

954 Cicero, Somn. Scip. = De re publica VI, 17. (Übersetzung Konrat Ziegler). Im Original lautet die Passage: ... *mediam fere regionem Sol obtinet, dux et princeps et moderator luminum reliquorum, mens mundi et temperatio, tanta magnitudine ut cuncta sua luce lustret et compleat.*

955 In einem Exemplar des 14. Jahrhunderts heißt es: *Die Sonne* [...] *steht inmitten der Planeten wie ein König in seinem Reich.* (Zitiert nach Peuckert 1960, 191).

spezifische Wirkung aus. Dergestalt begegnet sie beispielsweise in Shakespeares Drama *Troilus and Cressida*[956], in George Withers *Collection of Emblems*[957] oder auch in der *Morosophie* des Guillaume de la Perrière. Letztgenanntes Werk – gleichfalls eine Emblemsammlung – erweitert die Übertragungsebene insofern, als es im erklärenden Tetrastichon die Gottesebenbildlichkeit von Sonne und König zum tertium comparationis erhebt (s. Abb.190).[958] Das Sinnbild selbst zeigt indes den Souverän inmitten einer sechsköpfigen Ratsversammlung thronend, behält also vom Aufbau her die Analogie zur kosmischen Planetenordnung bei.

Vor solchem Hintergrund wird deutlich, daß die sechs Planetengottheiten an den Seitengalerien der SOVEREIGN OF THE SEAS auf die Darstellung des Königs am Heck des Schiffes bezogen werden müssen. Ihn umgeben die Gestirne zu beiden Seiten in ausgewogener Harmonie.

Gleiches gilt auch für die zwischengeschalteten heraldischen Impresen. Auch sie zielen letztlich auf die Person des Monarchen ab. Daher drängt sich der Gedanke auf, daß mit solch analogem Arrangement einmal mehr eine metaphorische Aussage verknüpft ist. Die Kombination von Bilddevisen und Planetengespannen ließe sich als Sinnbild dahingehend deuten, daß die Plantagenetkönige (und auch Monarchen aus der Tudor- respektive Stuartdynastie insofern sie Rose, Lilie oder Harfe als Badges führten) zu Charles I in gleichem Verhältnis stehen, wie Planeten zur Sonne: Als *Sovereigns of the Seas* erwarben sie ewigen Ruhm, der ihnen einen Platz am Himmel der englischen Geschichte sicherte, doch König Charles überstrahlt sie in dieser Beziehung alle.

Ein gewisser Reiz ergibt sich dabei aus der Tatsache, daß die Könige Edward III und Richard II, deren Meeresherrschaft Boroughs und Selden besonders hervorheben, ihrerseits durch Impresen mit dem Sonnenmotiv (nämlich *the sunburst* bzw. *the sun in his glory*) vertreten sind. Sie fügen sich allerdings in die Sequenz der übrigen Bilddevisen und Planeten zwanglos ein und halten einem Vergleich mit dem dominanten Bildnis Charles' I in der Mitte der Heckfassade keineswegs stand. Dessen lebensgroße Statue, die in ihrer zentralen, zugleich aber exponierten Lage das sonnenhafte Wesen des Monarchen überzeugend zum Ausdruck bringt, wirkt vielmehr als Gegenstück zur Reiterfigur König Edgars vorn am Galion. So, wie dort *Beasts* und *Badges* die historische Kette der Potentaten zu Edgar dem Friedfertigen, dem ersten englischen Meeresbeherrscher zurückführen, weisen hier alle Figurensequenzen auf König Charles, den Friedensfürsten und *Thalassiarchos* der Gegenwart hin.

Damit manifestieren sich in den beiden vollplastischen Skulpturen an den Enden des Schiffes, dem Galionsbild König Edgars und der Heckfigur König Charles' I, zwei Pole, zwischen denen dem Betrachter die ganze Glorie imperialer englischer (See-)Herrschaft vor Augen geführt wird.

2. DAS LICHT DER WELT

Die Metapher vom König als strahlende Sonne, wie sie die Figurensequenz der unteren Galerie bereits anklingen ließ, wird in der obersten Zone des Achterschiffs in veränderter Form wieder aufgenommen. Dort in der ›himmlischen Sphäre‹, wo divine Größe und Erhabenheit die Szene prägen, erscheint der Souverän apotheotisch verklärt in Gestalt des Sonnengottes Phoebus Apollo.

Bevor die Darstellung näher betrachtet und ausgedeutet werden soll, dürfte es angebracht sein, einen kurzen Blick auf das Sinnbild vom Fürsten als Sonnengott und seine Genese im kulturhistorischen Kontext zu werfen. Denn nicht erst unter dem französischen ›Sonnenkönig‹ Louis XIV, mit dem man es gewöhnlich verbindet, sondern bereits in der Panegyrik auf Charles I spielt dieses Bild eine beträchtliche Rolle, bringt es doch nach dem damaligen Verständnis von Königtum die Wesensigentümlichkeiten des absoluten Monarchen besonders treffend zum Ausdruck.

In der leuchtenden Sonne, die mit ihren wärmenden Strahlen jeglichem Geschöpf auf Erden Lebenskraft verleiht, spiegelt sich die zentrale, alles beherrschende Macht des Potentaten so sinnfällig wie in keinem anderen Phänomen der Natur. Tiefergreifende Bedeutung aber erlangt die Metapher erst durch die mit dem erstrahlenden Licht universal konnotierte Gestalt des göttlichen

956 Erstausgabe 1609 (I, 3, 85-94).
957 Wither 1635, 159 (Book 3, Emblem No.25: Ad Regis Nutus).
958 de la Perrière 1553, Emblem No.63. Zur Übersetzung des Textes s. Anm. 962.

Heilbringers und Erlösers der Welt. So assoziierte man dem Souverän neben den natürlichen Eigenschaften des Tagesgestirns auch jene soterischen Qualitäten, die von alters her lichtbringenden Gottheiten zugeschrieben wurden, und trug damit fraglos zur Festigung des Herrscherideals der Epoche bei.

Die Idee als solche war allerdings nicht neu; die christlich-abendländische Kultur trat hierin das Erbe heidnischer Sonnenkulte an. Als man in frühchristlicher Zeit Weihnachten, das Geburtsfest Jesu, auf den Termin der Wintersonnenwende legte und auch Ostern, das Fest der Auferstehung Christi von den Toten, mit Symbolen des neu erstrahlenden Lichts auszeichnete[959], griff man, wenn auch modifizierend und ausdrücklich in metaphorischem Sinne, die Tradition der antiken kultischen Verehrung der Morgensonne auf, die als *Sol invictus* aus dem Dunkel der Nacht (respektive des Winters) unbesiegt und triumphierend am Himmel emporstieg.[960] In der Liturgie der Kirche jahrhundertelang bewahrt und bis heute gepflegt, war das Sinnbild vom Heiland als Licht der Welt allgemein geläufig.

Angesichts der Lehre vom Gottesgnadentum weltlicher Souveräne nimmt es nicht Wunder, daß dieses Bild auch auf deren Person übertragen wurde, zumal wenn man es mit dem oben (S. 247) zitierten Gleichnis vom Traum des Scipio in Ciceros staatstheoretischen Schriften in Verbindung brachte.[961] Bei dem im gleichen Zusammenhang bereits besprochenen Emblem in de la Perrières *Morosophie* ist dieser Schritt offenbar vollzogen. Die strahlende Sonne erscheint dort als adäquate Metapher für die Gottesebenbildlichkeit und das heilbringende Wesen des Königs (s. Abb. 190).[962] Lange bevor das Sinnbild unter Louis XIV quasi zu dessen ›Wahrzeichen‹ erkoren wurde, hat es demnach offenbar das Herrscherideal der Renaissancezeit in maßgeblicher Weise mitgeprägt.[963]

Das zeigt sich nicht zuletzt auch im *Basilikon Doron*, jener Schrift, die James I 1599 zur Unterweisung seines Sohnes und Thronerben verfaßte. Wie bereits oben (S. 175) zitiert, heißt es darin:

> Remember then, that this glistering worldly glorie of Kings, is giuen them by God, to teach them to preasse[964] so to glister and shine before their people, in all workes of sanctification and righteousnesse, that their persons as bright lampes of godlinesse and vertue, may, going in and out before their people, giue light to all their steps.[965]

Betrachtet man aus der mit diesen Worten umrissenen Perspektive die Lichtmetaphorik in der panegyrischen Kunst der carolinischen Epoche, so entsteht der Eindruck, daß Charles I die Lehren seines Vaters in mancher Hinsicht geradezu wörtlich nahm:

Bereits 1625, im Jahr seiner Thronbesteigung, ließ er zu seiner Hochzeit Silbermedaillen als Gedenkstücke gießen, die ihn gemeinsam mit seiner Gemahlin in Gestalt des göttlichen Geschwisterpaares Phoebus Apollo[966] und Diana Cynthia[967] zeigen (Abb. 191). Auf dem Avers erkennt man die beiden Götter als nackte Kinder, die einander bei den Händen halten und auf einer blumenübersäten Insel stehen, welche am Grund des Meeres verankert ist. Die Umschrift lautet: STAT PROLE HAC ALTERA DELOS (Durch diesen Nachwuchs steht das andere Delos still).[968]



Abb. 191 Apoll und Diana bzw. Amor mit Rosen und Lilien; Silbermedaille, gegossen 1625 anläßlich der Vermählung von Charles und Henrietta Maria, Ø 21,6 mm. (British Museum, London)

959 Zu denken wäre hier an das Entfachen des Osterfeuers und den Ruf »*Lumen Christi!*«. Beachte auch die Verwandtschaft des Wortes *Ostern* mit *Osten*, der Himmelsrichtung der aufgehenden Sonne (nach Kluge, Etymologie).

960 Dazu ausführlicher Dölger 1925 sowie Usener 1905.

961 Übrigens kannte schon die hellenistische Antike eine Verehrung des Herrschers als *Soter*.

962 Das zugehörige Tetrastichon lautet in deutscher Übersetzung: *Ebenso wie, allgemeiner Ansicht zufolge, das wahre Abbild des höchsten Gottes am Himmelsgewölbe der strahlende Glanz der Sonne ist, so hält man auf Erden einen guten und bewährten König seinem Wesen nach für das Ebenbild des höchsten Gottes.* (de la Perrière 1553, Emblem No. 63; Übers. Verf.).

963 Vgl. dazu die Fürstentitel Durchlaucht und Erlaucht, die in dieser Form seit dem 16. Jahrhundert nachweisbar sind und soviel wie *durchstrahlend, hell leuchtend, erleuchtet* bedeuten (nach dem spätrömischen Hoftitel *illustris* = strahlend, berühmt). Des weiteren hängt hiermit der metaphorische Begriff der *Erleuchtung* im Sinne einer geistigen Einsicht in das Wesen der Schöpfung zusammen (nach Kluge, Etymologie).

964 *to preasse* = to impress (vgl. OED).

965 James I 1616, 149; (textidentisch mit der Ausgabe 1599; dort p. 5).

966 Mit dem Beinamen *Phoebus* (griech. Φοίβος = der Strahlende) bezeichnete man Apollo, wenn er als Sonnengott verehrt wurde.

967 Den Beinamen *Cynthia* erhielt Diana nach dem Berg Kynthos auf der Insel Delos, dem Geburtsort der Göttin und ihres Zwillingsbruders.

968 Übers. Verf.; vgl. Hawkins 1885, I, 239, der die Umschrift abweichend übersetzt.

Offensichtlich ist mit dem »anderen Delos« Großbritannien gemeint. Die britische Insel wird hier also mit jener Insel verglichen, die nach dem griechischen Mythos frei umherschwamm bis Leto sie zu dem Ort erwählte, an dem sie ihre Kinder Apoll und Artemis (alias Diana) gebären wollte. Zeus selbst, als Vater der Kinder, verankerte die Insel daraufhin am Meeresboden, und sie wurde zum »*weit sichtbaren Stern der dunklen Erde*«.[969] Wie eng der Mythos die Geburt des Apollo mit dem Aufgang der Sonne verknüpfte (und insofern *Phoebus* dem römischen *Sol invictus* entsprach), geht aus dem weiteren Verlauf der Geschichte hervor, wo es heißt, daß sich in diesem Augenblick die Fundamente von Delos vergoldeten, den ganzen Tag lang der runde Teich auf der Insel golden leuchtete, sich die Blätter des Olivenbaumes auf Delos übergoldeten und der Fluß Inopos von Gold übergequollen sei. Es soll auch ein Hahn, der erste Zeuge des Sonnenaufgangs, bei der Geburt zugegen gewesen sein.[970]

Die komplementäre Ergänzung zum strahlenden Phoebus bildet – insbesondere im Rahmen der Lichtmetaphorik – Diana Cynthia; denn mit ihr brachte man den Mondschein, das silberne Licht der Nacht, in Verbindung.[971] Das erklärt auch, wieso Henrietta Maria, der Gemahlin Charles' I, diese allegorische Rolle zufiel, obgleich Diana dem Mythos zufolge Apolls Zwillingsschwester war. In der Gestalt von Phoebus und Cynthia erscheinen Charles und Henrietta mithin als Herrscherpaar von wahrhaft kosmischem Rang, da sie einerseits den Tag und andererseits die Nacht (die beiden zeitlichen Hälften des Kosmos) regieren.[972]

Diese mit der Hochzeitsmedaille offiziell eingeführte Panegyrik wird während der Herrschaftsperiode Charles' I weiter gepflegt und konsequent ausgebaut. Als Beispiele seien nur zwei besonders auffällige Werke genannt: ein monumentales Ölgemälde von Gerrit van Honthorst und das höfische Maskenspiel *Luminalia* von Sir William D'avenant. Das Ölgemälde, welches 1628 fertiggestellt wurde[973], zeigt Charles und Henrietta Maria in Gestalt von Apoll und Diana auf einer Wolkenbank in den himmlischen Gefilden des Olymp thronend (Ausschnitt s. Abb. 192). Sie empfangen George Villiers, den Herzog von Buckingham, der ihnen in Gestalt des Gottes Merkur gegenübertritt und die Sieben Freien Künste heranführt, auf daß diese dem Herrscherpaar ihre Reverenz erweisen. Eine Sonnenaureole über dem Haupt des Königs sowie eine Mondsichel auf dem Scheitel der Königin kennzeichnen die beiden deutlich als Phoebus und Cynthia.

In dem Maskenspiel *Luminalia, or The Festivall of Light*, das am 6. Februar 1638 in Anwesenheit des Monarchen uraufgeführt wurde, erfährt das Thema eine reizvolle Variation: Der Sonnengott hat hier seine Herrschaft an die »*Goddesse of brightnesse*« – dargestellt von Henrietta Maria – abgetreten. Sie erscheint bei anbrechendem Tag an dessen Stelle, um die »*western Hemispheare*« mit ihrem Glanz zu erfüllen.[974]

Als zugrunde liegende Idee all dieser dem heutigen Betrachter eher weltfremd und anmaßend anmutenden Formen herrscherlicher Selbstdarstellung darf die oben zitierte Doktrin James' I im *Basilikon Doron* verstanden werden. Sein Grundsatz, daß »die strahlende weltliche Pracht der Könige ihnen von Gott gegeben« sei, um »vor ihrem Volk beeindruckend und vorbildhaft zu glänzen und zu leuchten« und ihren Untertanen »als hell scheinende Laterne der Göttlichkeit und Tugend« auf allen ihren Wegen voranzugehen[975], liefert gleichsam den Schlüssel zur angemessenen Würdigung solcher Panegyrik und damit auch zum rechten Verständnis der Skulpturen der SOVEREIGN OF THE SEAS.

Die überwältigende, goldblitzende Fülle des Schnitzwerks, welches das Schiff rings umgibt, erweist sich unter

969 So Kerényi 1984, I, 106 nach Pindar frag. 79 (griech. δήλος = deutlich sichtbar).

970 Kerényi 1984, I, 107 nach Callimachus: *Hymnus in Delum* 249 und Aelianus: *De natura animalium* 4, 29. Freilich sollte bemerkt werden, daß dies nur *einen*, wenn auch dominanten Aspekt des ansonsten unter anderem den Musen und der Heilkunst verbundenen Apoll ausmacht. Ausführlicher dazu Cartari 1647, 26-55.

971 Kerényi 1984, I, 119 schreibt: »Wenn der Mond schien, war Artemis gegenwärtig, und es tanzten Tiere und Pflanzen«. Auch beziehen sich Beinamen der Göttin, wie *Hegemone* und *Keladeine* auf den Mond. Als Cynthia wurde Diana in der Neuzeit der Mondgöttin Luna gleichgesetzt (vgl. Cartari 1647, 60). Doch gilt hier dasselbe wie für Apoll: Die enge Beziehung zum Nachtgestirn war nur *ein* Aspekt der Artemis/Diana. Primär sah man in ihr eine jungfräuliche Göttin der Tiere, des Waldes und der Jagd. Im einzelnen dazu Cartari 1647, 55-71.

972 Erinnert sei in diesem Zusammenhang an die nicht selten an mittelalterlichen und frühneuzeitlichen Kunstwerken zu beobachtenden Motive von Sonne und Mond als Zeichen für die kosmische Bedeutsamkeit des thematisierten Gegenstandes (z.B. bei Kreuzigungsgruppen). – Vgl. dazu auch Thomas Heywoods biblisch orientierte Deutung des Geburtsmythos von Apoll und Diana in seinem *Γυναικειον* (s.v. Diana). Demzufolge sei das Licht, repräsentiert durch die Sonne (Apoll) und den Mond (Diana), von Gottvater (Zeus) aus der Dunkelheit (Leto) geboren und dadurch die Welt in ihrer Gestalt begründet worden. Heywood faßt den griechischen Mythos also nachgerade als poetische Ausdrucksform von Genesis 1, 3-5 auf (Heywood 1624, 16).

973 Maße: 357 x 640 cm, heute aufbewahrt in Hampton Court Palace. Näheres zu dem Gemälde bei Millar 1954, 36-42; Judson 1959, 112-117. 181-183; und White 1982, 53-56.

974 D'avenant 1638, 13-18.

975 Vgl. den Originaltext (oben S. 249).



Abb. 192 Charles I und Henrietta Maria als Apoll und Diana; Detail aus einem großformatigen Ölgemälde von Gerrit van Honthorst, 1628. (The Royal Collection © 2002, Her Majesty Queen Elizabeth II)

diesem Aspekt als unmittelbar sinnlich erfahrbare, bei aller Metaphorik quasi ›buchstäbliche‹ Darstellung der Licht und Heil bringenden Herrschaft des Monarchen. Der Gesamteindruck erinnert nicht von ungefähr an den Palast des Sonnengottes[976], den Ovid in seinen *Metamorphosen* beschreibt[977], daneben aber auch an jenen Tempel des vergöttlichten Cäsar, den Vergil zu errichten gelobte.[978] Beide Motive, sowohl die Apotheose des siegreichen Imperators, als auch die Präsentation eines kosmischen Weltgebäudes, das vom segenspendenden Licht

976 Thomas Heywood beschreibt in seinem Festspiel *Londini Speculum*, das am 28. Oktober 1637 aufgeführt wurde, die 14 Tage zuvor vom Stapel gelaufene SOVEREIGN OF THE SEAS als: *A royall Arke, whose bright and glorious beams, / Rivall the Sunnes, ready to proove your streames: / A vessell of such beauty, burthen, state, / That all the high Powers were amaz'd thereat*; (Heywood IV, 309).

977 Ovid, Met. II, 1-18. Der Text lautet (auszugsweise): *Mächtig ragte das Schloß des Sol auf erhabenen Säulen, / Hell von schimmerndem Golde und Pyropus, der leuchtet wie Feuer. / Oben den Giebel bedeckte von Elfenbein blinkendes Schmuckwerk, / Und es erglänzten die doppeltgeflügelten Türen von Silber. / Aber die Kunst überstrahlte das Silber; denn Mulciber hatte / Hier im Relief die Meere geformt, die die Erde umgürten, / Auch den Kreis der Länder, [...] / Oben wölbt sich der leuchtende Himmel: sechs Bilder von Sternen / Sieht man am rechten Flügel der Tür, gleichviele am linken.* (Übers. Hermann Breitenbach).

978 Vergil, Georg. III, 26-36. Dort heißt es, er wolle den Bau mit Gold- und Elfenbeinreliefs schmücken, welche die Porträts der berühmten Ahnen des Herrschers zeigen, sowie mit Trophäen, die dessen Siege verherrlichen.

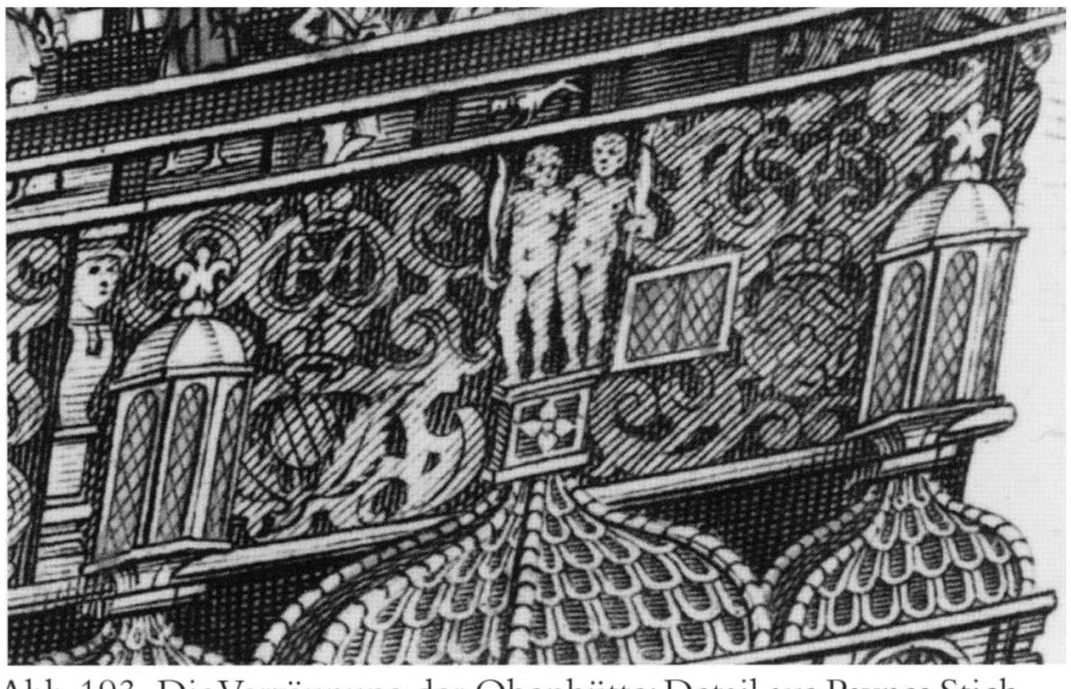


Abb. 193 Die Verzäunung der Obenhütte; Detail aus Paynes Stich, Abb. 8. (NMM)

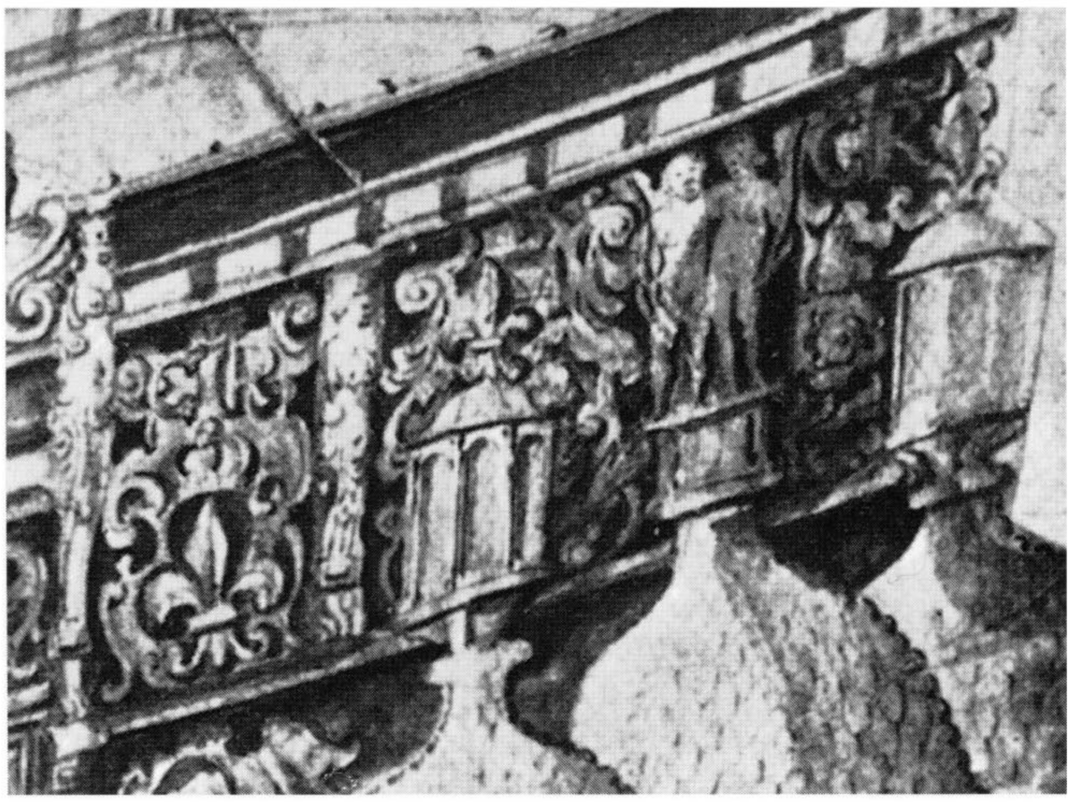


Abb. 194 Die Verzäunung der Obenhütte; Detail aus der Morganzeichnung, Abb. 17. (Foto aus Callender 1930, Taf. V)

des gottgleichen Monarchen durchstrahlt wird, verschmelzen im Skulpturenprogramm des Regalschiffes miteinander.

Am deutlichsten zeigt sich das an der obersten Zone des Achterschiffs, also am Hüttenfries und am Tafereel mit seiner Bekrönung. Hier in der himmlischen Sphäre, die als höchste Stufe der kosmischen Hierarchie den Göttern vorbehalten ist, erscheint der Souverän mit seiner Gemahlin im strahlenden Glanz überirdischer Glorie. Hier kommen sein Wesen und seine Qualitäten, verdichtet in der Metapher des lichtbringenden Phoebus, sinnfällig zum Ausdruck.

Dem supremen Rang der Sphäre entsprechend zeichnet sich der Hüttenfries – abgesehen von der außerordentlichen Höhe der Paneele – durch den enormen Reichtum an Schweifwerkornamenten sowie die durchgängige Verwendung aufwendig geschnitzter Tarmen aus (vgl. Abb. 193 und 194). Während am Tafereel überlebensgroße Göttergestalten die Szene beherrschen, wechseln an den Seiten, eingebettet in die prachtvollen, flächendeckenden Ornamentgitter, die bekannten königlichen Embleme (die vier *Royal Badges* und die beiden *Royal Cyphers* ›CR‹ bzw. ›HM‹) miteinander ab.[979]

Als Hauptakzente der Partie dominieren allerdings jene mächtigen, über die Dächer der Seitengalerien emporragenden Bekrönungen, welche an Steuerbord und Backbord jeweils in triadischer Formation eine Zweifigurengruppe, flankiert von schlanken, siebenekkigen Laternen zeigen. Wie schon im deskriptiven Teil dieser Arbeit (S. 137ff.) ausgeführt, handelt es sich bei der Backbordgruppe um die Darstellung von Apoll und Diana, wogegen an Steuerbordseite aller Wahrscheinlichkeit nach die Statuen der Dioskuren Castor und Pollux angebracht waren. Die eminente Bedeutsamkeit beider Figurengruppen erhellt sowohl aus ihrer exponierten Lage am oberen Ende der Symmetrieachse der Galerien, als auch aus ihrer vollplastischen Ausführung und zugleich kultbildhaften Präsentation auf hohem Sockel zwischen kandelaberartig rahmenden Laternen. Solches Arrangement verleiht ihnen eine Aura des Sakralen.

Die lilienbekrönten Laternenpaare weisen unmißverständlich darauf hin, daß die mythischen Gestalten hier als Gottheiten des Lichts aufzufassen sind, daß also Phoebus Apollo als Sonnengott, Diana Cynthia als Mondgöttin und die Dioskuren als Sternengötter erscheinen. Auch die heptagonale Brechung der Laternengehäuse dürfte sinnbildhaften Charakter besitzen. Denn mit der Siebenzahl hat man von alters her die Begriffe der Vollständigkeit und Vollendung verbunden, vereint diese Zahl doch in sich »die Himmelssymbolik der Drei mit der erdhaften Symbolbedeutung der Vier«.[980] Eben diesen Zustand der Vollendung, ja sogar Vollkommenheit, verkörpert das Herrscherpaar in seiner apotheotischen Verklärung freilich geradezu beispielhaft. So wäre denn neben der oben genannten zeitgenössischen Panegyrik auch das Siebeneck der Laternen als ein Indiz dafür zu werten, daß die Skulpturen von Apoll und Diana

979 Zu den Einzelheiten vgl. die Beschreibung S. 92f. bzw. 154-158.
980 Nach Herder-Lexikon Symbole (1978), s.v. Sieben.

zugleich Charles I und Henrietta Maria in vergöttlichter Gestalt repräsentieren.

Die Nacktheit der Figuren steht solcher Deutung keineswegs entgegen. Sie muß vielmehr als Ausdruck von Reinheit und Wahrhaftigkeit begriffen werden, als ein Zeichen göttlicher Makellosigkeit, wie man es in analoger Weise bei den Darstellungen antiker Heroen finden kann.[981]

Obwohl Thomas Heywood die beiden Skulpturen in seiner *True Description* nicht ausdrücklich erwähnt, spielt er doch innerhalb des zentralen Epigramms bei der Beschreibung der hell strahlenden Laternen indirekt darauf an. Er verweist in diesem Zusammenhang auf einen Besuch des Königs an Bord des noch im Dock liegenden, nahezu fertiggestellten Schiffes am 17. Juni 1637, bei welcher Gelegenheit es dem Monarchen gefiel, sich gemeinsam mit seiner Gemahlin und sieben Edelleuten aus seinem Gefolge in die außerordentlich große Hecklaterne hineinzubegeben.[982] Diese Situation erschien dem Dichter angesichts der geläufigen lichtmetaphorischen Panegyrik auf das Herrscherpaar als ein derart bedeutsames und evidentes Sinnbild, daß er das Ereignis zum Zentrum seines Epigramms machte, welches seinerseits im Zentrum der *True Description* Platz fand. Heywood schreibt:

> *Her* five bright Lanthorns *luster round the Seas*, [...]
> *In one of which, (which beares the greatest light)*
> *Ten of the Guard at once may stand upright:*
>
> On *Saturday*, being *June 17.* last.
> *What a conspicuous Ray did us dart then?*
> *What more than a* Titanian Luster, *when*
> *Our* Phoebus, *and bright* Cinthia *joyntly sphear'd*
> *In that one* Orbe, *together both appear'd:*
> *With whom seven other* Stars *had then their station,*
> *All luminous, but lower* Constellation.
> *That* Lampe, *the great* Colosse *held, who bestrid*
> *The spacious* Rhodian Sea-arme, *never did*
> *Cast such a* beame, *yet Ships of tallest size,*
> *Past, with their Masts erect, betweene his thighes.*[983]

Der Dichter besingt also die gleichzeitige Anwesenheit von Charles und Henrietta Maria in der Laterne als Vereinigung von Phoebus und Cynthia in einer einzigen gemeinsamen Sphäre, von der daraufhin ein mehr als titanischer, das heißt überirdisch starker Lichtstrahl ausgegangen sei, welcher die Anwesenden wie ein Pfeil getroffen und an Leuchtkraft jenes Feuer in den Schatten gestellt habe, das der Koloss von Rhodos einst trug.

Abgesehen vom rhetorischen Topos der Überbietung antiker Weltwunder, wie er an anderen Stellen des Epigramms beziehungsweise in den Kartuschentexten auf Paynes Stich allenthalben vorkommt, fällt vornehmlich das Motiv der Verbindung der beiden den Tag respektive die Nacht regierenden Lichtgottheiten samt dem daraus hervorgehenden außergewöhnlichen Resultat auf. Es erinnert an die seinerzeit geläufige alchemistische Lehre, wonach aus der Vereinigung von Sol und Luna der ›Stein der Weisen‹ (*lapis philosophorum*) zu gewinnen sei, in dessen Gefolge sich Heil, Segen und alles Glück dieser Erde quasi wie von selbst einstellten.[984] Zwar kann hier nicht, wie in den alchemistischen Schriften, von einer geschlechtlichen Vereinigung die Rede sein. Doch handelt es sich in beiden Fällen um Metaphern, die offenbar auf der damals verbreiteten Idee basieren, daß wahre Harmonie aus der Vereinigung von Gegensätzen entstehe[985]; und insofern mag Heywood das Beisammensein des Herrscherpaares in der Laterne durchaus im Sinne solcher *conjunctio solis et lunae* aufgefaßt haben.

Auf dieselbe *conjunctio* spielt vermutlich auch die augenfällige Umarmung der beiden Statuen am Hüttenfries an. Jedenfalls ist die inhaltliche Kongruenz zwischen dem von Heywood besungenen Ereignis, der Verherrlichung des Herrscherpaares als Phoebus und Cynthia, und dieser Figurengruppe evident.

Wenn also in der Doppelstatue von Apoll und Diana Charles und Henrietta Maria in apotheotisch verklärter Gestalt erscheinen, liegt es nahe, das offensichtlich als Pendant dazu an Steuerbordseite angebrachte Figurenpaar der Dioskuren gleichfalls als allegorische Repräsentation von Mitgliedern der königlichen Familie zu deuten. In Frage kommen offenbar nur die beiden Prinzen Charles und James. Denn sie sind die einzigen Per-

981 Ausführlicher zu dem Thema: Clark 1956 sowie Himmelmann 1985.

982 Die Hecklaterne, die ihrer ungewöhnlichen Größe wegen in zeitgenössischen Beschreibungen des Schiffes häufig erwähnt wird und wohl als eine Art Sehenswürdigkeit galt, scheint auch später immer wieder Besucher zum Eintritt verlockt zu haben. Samuel Pepys beispielsweise berichtet in seinem Tagebuch von zwei Ausflügen auf die SOVEREIGN (am 17. 01. 1661 und am 09. 04. 1661), bei denen er jeweils eine Gruppe von Freunden und Bekannten über das Schiff führte und sich gemeinsam mit ihnen in die Hecklaterne begab. Die anwesenden Damen ließ er nicht eher wieder hinaus, bis er jede geküßt hatte, wobei er vorgab, daß es sich hierbei um das einem höheren Beamten zustehende Entgelt handele.

983 Heywood 1637, 27-28.

984 Dazu im einzelnen Telle 1980.

985 Das Thema kam bereits im Zusammenhang mit dem Gegensatzpaar von Mars und Hermathena am Bostoner Entwurf sowie bei den Tugendpersonifikationen am Frontschott der Back zur Sprache (s. S. 203-209).



Abb. 195 Das Dachwerk der Seitengalerien, Steuerbord; Detail aus dem Entwurf, Abb. 6. (MFA)

sönlichkeiten aus dem erlauchten Kreis, welche neben dem Herrscherpaar mit ihren Monogrammen und Badges am Schiff vertreten sind (s. oben S. 70 bzw. S. 119). Auch die Darstellung der Dioskuren auf dem Bostoner Entwurf in Gestalt zweier sich umarmender Knaben (Abb. 195 und S. 138) spricht für eine solche Allegorese.

Zwar ist sonst – soweit ich sehe – keine derartige Verherrlichung der Prinzen Charles und James bekannt, doch bot sich das Sinnbild in diesem Fall aus mehreren Gründen an. Insbesondere war die den Dioskuren auf dem Gebiet der Seefahrt zugeschriebene schützende und heilbringende Kraft als Topos so allgemein geläufig[986], daß man das Motiv offenbar gern mit der politischen Metapher vom ›Staatsschiff‹ verknüpfte, wenn es darum ging, hochstehende Persönlichkeiten als Garanten für die sichere Führung und das zukünftige Heil des Reiches zu feiern.[987]

Beispielsweise ließen sich König Charles IX von Frankreich und sein Bruder Henri, der Herzog von Anjou, 1571 anläßlich einer festlichen Entrée des Monarchen und seiner Gemahlin in Paris auf einem der dort errichteten Triumphbögen als Castor und Pollux darstellen. Beide Gestalten wenden sich dem zentral plazierten französischen ›Staatsschiff‹ (auch Wappen von Paris) zu, um es wohlbehalten durch die Stürme der Zeit zu geleiten (Abb. 196).[988] Bei der 1549 veranstalteten Entrée ihres Vaters, König Henri II, fand die gleiche Metapher in etwas abgewandelter Form Verwendung. Dort konnte man – ebenfalls als Aufsatz eines Triumphbogens – den Herrscher in der kolossalen Gestalt von Tiphys, dem mythischen Steuermann der ARGO bewundern, flankiert von den kleineren Statuen der heroisch nackt gegebenen Dioskuren, die offensichtlich seine beiden Söhne François und Louis repräsentieren sollten (Abb. 197).[989]

In analoger Weise werden auch die Prinzen Charles und James, indem sie an der SOVEREIGN OF THE SEAS in Gestalt der Dioskuren erscheinen, als Glück verheißende Garanten für die Fahrt des britischen ›Staatsschiffes‹ aufgefaßt worden sein. Dabei ergibt sich aus dem Umstand, daß die Figuren hier an einem realen Schiff angebracht sind, welches (als Repräsentationsfahrzeug des Königs) zugleich das ›Staatsschiff‹ verkörpert, eine doppelte Überschneidung der Bedeutungsebenen. Denn einerseits schützen die Bildwerke, insofern sie Castor und Pollux darstellen, die SOVEREIGN OF THE SEAS auf ihren Seereisen[990], während sie andererseits, wenn man in dem Schiff ein Sinnbild des Staates sieht, für die künftige Wohlfahrt des Vereinigten Königreiches garantieren. In dieser letztgenannten Eigenschaft erscheinen sie primär als allegorische Bilder der beiden Prinzen.

Wenn aber Charles und James mit den göttlichen Zwillingen identifiziert werden und sich ihre Apotheose überdies durch Plazierung in der obersten ›himmlischen‹ Sphäre sowie Präsentation in ausgesprochen sakraler

986 Vgl. dazu die obigen Erläuterungen S. 140.

987 Zur Geschichte der Staatsschiffmetapher s. Schäfer 1972, der diese Variante allerdings nicht erwähnt.

988 Ausführlich Graham 1974, 154-158, der primär auf die zeitgenössische Beschreibung von Simon Bouquet zurückgreift.

989 Graham 1974, 54-55. Dem griechischen Mythos zufolge gehörten Castor und Pollux ebenfalls zu den Argonauten.

990 Daß das Königsschiff unter dem Schutz der Dioskuren stehe, bemerkt unter anderem Thomas Heywood in seiner *True Description*: »Navis vade, [...] / Et Freta Tindaridae spondent secura gemelli « (Heywood 1637, 48). Zu deutsch: »Segle hinaus, o Schiff, [...] / Und [dabei] bürgen die Tindariden-Zwillinge für sichere Meere« (Übers. Verf.).

Aura – analog zum Herrscherpaar – widerspiegelt, darf man *vice versa* davon ausgehen, daß sie nicht nur auf das Geschick des Staates, sondern durch ihre soterische Kraft auch auf das Regalschiff glückbringend einwirken.

Wahrzeichen solcher soterischen Kraft sind die beiden Sterne über ihren Köpfen[991], wie überhaupt das strahlende Licht als Metapher für jene übermenschlichen, heilbringenden Qualitäten dient, die das *tertium comparationis* zwischen erlauchten Persönlichkeiten und mythischen Gottheiten bilden und somit erst die Grundlage für derartige Allegorisierungen schaffen. Welch zentrale Rolle dieser Aspekt sowohl bei den Prinzen als auch beim Herrscherpaar spielt, zeigen die mächtigen Laternen, die die Figurengruppen jeweils flankieren. Während sie im Falle der Prinzen an das segenspendende Licht der Dioskurensterne erinnern, verweisen sie im Falle von

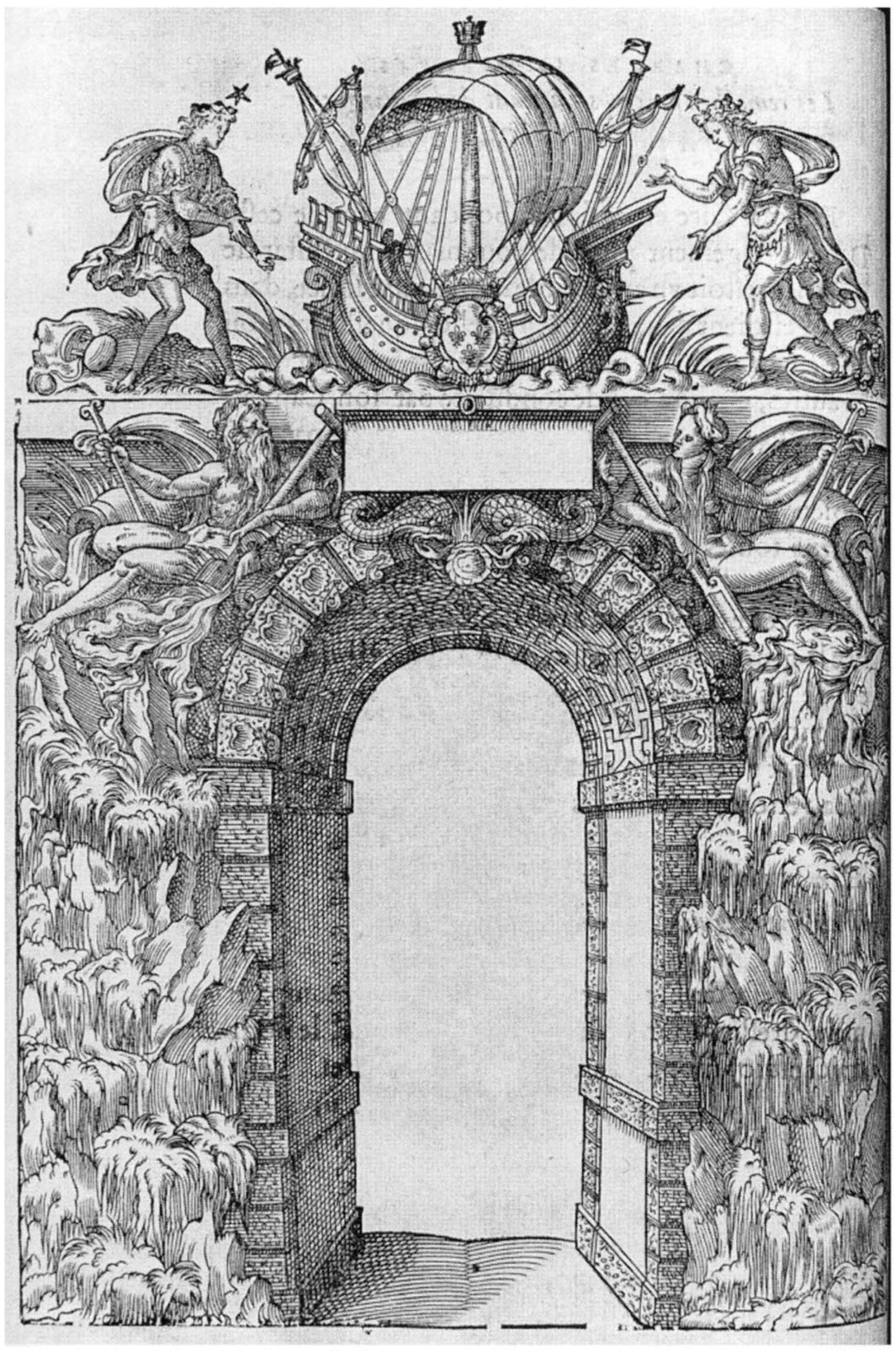


Abb. 196 Triumphbogen für Charles IX von Frankreich, 1571 in Paris errichtet; Holzschnitt aus Simon Bouquet: *Bref et sommaire recueil …*, Paris 1572. (Sächsische Landesbibliothek – Staats- und Universitätsbibliothek Dresden)

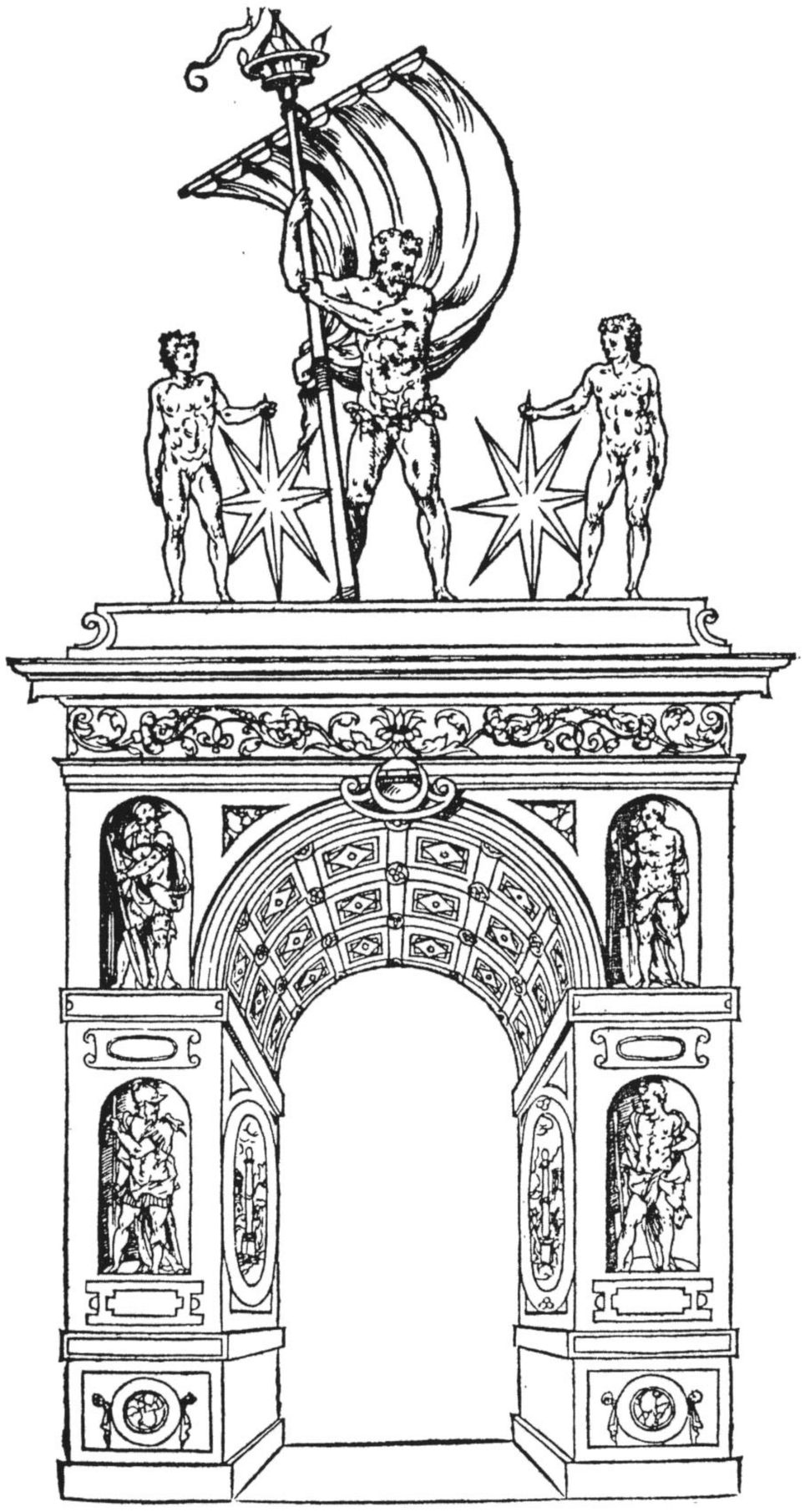


Abb. 197 Triumphbogen für Henri II von Frankreich, 1549 in Paris errichtet; Holzschnitt aus der anonymen Schrift: *C'est l'ordre qui a este tenu …*, Paris 1549. (Foto: USBK)

Charles und Henrietta Maria auf das von Phoebus und Cynthia ausgehende Licht der Sonne bzw. des Mondes. Mithin stellt die königliche Familie in ihrer Gesamtheit gleichsam ein mikrokosmisches Analogon zur himmlischen Triade von Sonne, Mond und Sternen dar. Wie diese darf sie als supreme Repräsentantin der göttlichen Schöpfungsordnung, quasi als *pars pro toto* des Kosmos und dessen universaler Harmonie betrachtet werden.[992]

991 Abgesehen von den betreffenden Skulpturen des Bostoner Entwurfs (Abb. 195), sind auch die genannten französischen Dioskurengruppen durch Sterne ausgezeichnet (Abb. 196 u. 197). Zum mythischen Hintergrund vgl. die Ausführungen S. 139f.

992 Vgl. dazu Genesis 37, 9-10, wo Joseph im Traum seine Eltern und Brüder als Sonne, Mond und Sterne erscheinen.

Der soterische Aspekt birgt im Falle der Apoll-Diana-Gruppe allerdings noch eine andere, historisch-mythische Komponente, die nicht zuletzt in Hinblick auf das Selbstverständnis des Stuartkönigs gegenüber dem römischen Kaisertum einiges Interesse beansprucht. Sie fußt auf der Tatsache, daß in der Antike neben den Dioskuren auch Apoll und Artemis/Diana gewisse Verehrung als Schutzgottheiten der Seefahrt zuteil wurde.[993] Speziell die Gestalt des Apoll verdient hier nähere Betrachtung, da ihn die klassische Literatur gerade in dieser maritimen Funktion mit Heldenepos und Herrscherkult verknüpfte.

Nicht nur dem Königssohn Jason stand Phoebus während der Fahrt der ARGO wiederholt hilfreich zur Seite[994], auch Aeneas, der Stammvater des römischen Kaiserhauses (und des britischen Königshauses) genoß auf seinen Seereisen immer wieder den Schutz des strahlenden Gottes, der ihn »als Deuter der *fata* und Wegweiser zum Lande der Verheißung« begleitete.[995] Dabei muß freilich berücksichtigt werden, daß die Dichtung Vergils der Panegyrik auf Kaiser Augustus verpflichtet und deshalb die Rolle Apolls in der Aeneis von dort her zu begreifen ist.

Von Octavianus Augustus ging nämlich die Rede, er stehe seit seiner Geburt unter dem schützenden Patronat des Phoebus Apollo. Sueton, der sich auf theologische Schriften des Asklepiades von Mendes beruft, berichtet gar, man habe Augustus als leiblichen Sohn des Sonnengottes angesehen.[996] So schrieb denn auch der Kaiser selbst seinen Sieg in der Seeschlacht bei Actium dem Beistand Apolls zu. Als Dankesgabe für diesen Triumph, der ihm die Alleinherrschaft über das *Imperium Romanum* sicherte[997], ließ Augustus den auf der Landzunge von Actium gelegenen Apollotempel großzügig ausbauen, weihte dem Phoebus eine Anzahl der erbeuteten Schiffe, gründete an der Stelle, wo sein Lager gestanden hatte, die Stadt Nicopolis (= Siegesstadt) mit einem weiteren Apolloheiligtum und stiftete zum Andenken die vierjährlich veranstalteten ›Actischen Festspiele‹.[998]

Verständlicherweise stellen auch die zeitgenössischen Panegyriken auf die Schlacht das Wirken des Phoebus Apollo in den Mittelpunkt. Sie sind insofern von Interesse, als sie die Vorstellungen, die man sich während der Renaissance- und Barockepoche von dem Ereignis machte, wesentlich mitprägten. Zudem läßt sich ein Teil der Formulierungen ohne weiteres auf die SOVEREIGN OF THE SEAS beziehungsweise auf den von Charles I verfolgten Herrschaftsanspruch übertragen, wenn man dem Stuartkönig die Rolle des Octavianus Augustus zuerkennt. So schreibt zum Beispiel Properz:

> Strahlend vom Waffenglanz zitterte schillernd die See, als auch Phoebus sein Delos verließ [...]. Über Augustus' Schiff blieb er stehn, und ein sonderbar Leuchten schlängelt sich wie ein Komet dreimal gewunden empor. [...] Sprach darauf: »Du Retter der Welt, [...] größer, Augustus, als dein Ahn Hector einst war und sein Volk, sieg' nun zur See, dein ist schon das Land. Dir dient ja mein Bogen; was auf den Schultern mir ruht, Köcher und Pfeile, ist dein. Mache das Vaterland frei von der Angst! Auf dich als Beschützer baut es und legt auf dein Schiff alle Wünsche des Staats«.[999]

Während nach Properz also der Herrscher die Waffen von Phoebus Apollo persönlich übertragen bekommt, um gleichsam als dessen Repräsentant in die Schlacht einzugreifen, erweckt Vergil bei seiner Beschreibung des Augustus-Schiffes den Eindruck, daß die göttliche, zum Sieg verhelfende Macht nicht zuletzt von den am Heck des Fahrzeugs angebrachten Kultbildern herrühre:

> Hier der Caesar Augustus, die Italer führend zum Kampfe,
> mit den Vätern, dem Volk, den Penaten,
> den mächtigen Göttern,
> ragend auf hohem Heck.[1000]

Ob auch Apoll, der nach Vergil im Verlauf der Schlacht die Entscheidung mit seinem Bogen erzwang,[1001] zu jenen *»mächtigen Göttern«* gehörte, die *»ragend auf hohem Heck«* an dem Ereignis teilnahmen, geht aus dem Text

993 So werden sie zum Beispiel in der *Argonautica* des Apollonius Rhodius als »Schiffebehüter« und »Schirmer der Seefahrt« angerufen (Zitate s. S. 138, Anm. 486). – Zur Gleichsetzung von Diana/Luna mit Isis als ägyptischer Göttin der Seefahrer näheres bei Gyraldus 1580, 368-370; Conti 1588, 904 und Cartari 1647, 65-67. – Zu Apoll als Gott der Schiffahrt vgl. Wernickes Artikel in RE, Bd. II, Sp. 18.

994 Vgl. z.B. Apoll. Rhod., Arg. II, 674-713; IV, 1699-1730.

995 Zitiert nach Johannes Götte (Aeneisausgabe 1965; s.v. Apollo); vgl. Vergil, Aeneis III, 93-101. 119. 148-171. 395; VI, 56-77; VII, 241; VIII, 704; IX, 638-661; X, 171.

996 Sueton, Aug. 94.

997 Dazu Cassius Dio, 51, 1, 1-3. Er weist im übrigen darauf hin, daß die Regierungszeit des Augustus korrekterweise vom Tage der Schlacht an (2. Sept. 31 v.Chr.) gerechnet werde.

998 Ebd.; vgl. daneben Strabo, Geographia 7, 7, 6.

999 Propertius, Carm. IV, 6, 26-30. 37-42. Übersetzung Rolf Helm.

1000 Vergil, Aeneis VIII, 678-680 (Übersetzung Johannes Götte). Der Dichter schildert hier die Darstellungen auf dem Schild des Aeneas, auf dem Vulcan kraft seiner göttlichen Sehergabe die hervorragendsten Heldentaten der künftigen römischen Herrscher festhielt.

1001 Aeneis VIII, 704-710.

zwar nicht hervor. Doch wird dies durch eine Bemerkung an anderer Stelle, daß nämlich der mit Aeneas verbündete Abas das goldblitzende Kultbild des Phoebus am Heck seines Schiffes führte[1002], sowie durch die enge Verbindung zwischen Augustus und Apoll nahegelegt.

Wenn man berücksichtigt, daß es offenbar allgemeiner Brauch war, Bildwerke mächtiger, schutzgewährender Gottheiten am Achterschiff der Wasserfahrzeuge anzubringen, um sich glücklicher Reisen zu versichern[1003], daß überdies die Gelehrten der frühen Neuzeit gerade die Erwähnung des goldblitzenden Apollobildes am Heck des Abas-Schiffes in ihren Schriften zur Nautik des Altertums wiederholt zitieren und zum Teil sogar parallele Erscheinungen aus der Seefahrtspraxis der eigenen Gegenwart aufzeigen[1004], dann wird deutlich, daß die Statuen von Apoll und Diana am Hüttenfries der SOVEREIGN – ebenso wie die der Dioskuren – alter Sitte folgend als magisch beschirmende Kultbilder gemeint waren, die wie ›Penaten‹ das Fahrzeug unter ihre Obhut nehmen und ihm allzeit gute Fahrt garantieren sollten.

Der allegorischen Deutung dieser Bildwerke als apotheotisch verklärte Königsfamilie widerspricht das keineswegs. Vielmehr bietet sich eine Verschränkung der panegyrischen mit der magisch-numinosen Ebene angesichts der damaligen Herrscherideologie und insbesondere der darauf gründenden Lehre von der soterischen Kraft des Monarchen geradezu an. Während Augustus bei Actium auf die Hilfe seines ›himmlischen Vaters‹ Apoll angewiesen war und gleichsam unter dessen Anleitung (wie Properz es darstellt) den Sieg herbeiführte, sind es hier der Herrscher und seine Familie selbst, die – von Geburt an mit heilbringender göttlicher Kraft begabt – durch ihre Präsenz in Gestalt von Phoebus, Cynthia und den Dioskuren das Schiff behüten und seinen Siegeszug unterstützen.

3. DER SEGEN DER GÖTTER

Der numinose Beistand, der dem Regalschiff zuteil wird, beschränkt sich allerdings nicht auf die heilbringende Kraft, die von der Königsfamilie (beziehungsweise den sie repräsentierenden Lichtgottheiten) ausgeht. Auch alle übrigen Wesen, welche in der himmlischen Sphäre der achteren Aufbauten erscheinen, sowie die mythischen Göttergestalten in den Gillungen der Kuhl wirken als höhere Mächte entweder selbst an der Festigung britischer Seeherrschaft mit oder gewähren dem Unternehmen zumindest ihre wohlwollende Protektion.

Hierzu gehört bemerkenswerterweise auch Königin Elizabeth I, deren Falkenbadge das vordere Ende des Hüttenfrieses ziert (vgl. S. 92 und Abb. 61). Ihre Seemacht, aufgebaut und verteidigt von Kapitänen, deren Heldentaten zur Stuartzeit bereits legendär geworden waren[1005], sowie ihr Selbstverständnis als Herrscherin, das nach Ausweis der *Sphæra Civitatis* im Zeichen des aufkeimenden Absolutismus stand[1006], mußten sie aus der Sicht von König Charles zur vorbildhaften Gestalt machen, zu einem leuchtenden, verehrungswürdigen Stern am britischen Götterhimmel.[1007] Ihre Protektion konnte dem Regalschiff nur zum Vorteil gereichen. Von daher wäre erklärbar, weshalb mit dem Falkenbadge als ihrem persönlichen Emblem die Präsenz der Tudormonarchin in der obersten Sphäre zwischen den Monogrammen und Impresen des Herrscherpaares beschworen wird.

Auf einer allgemeineren, grundlegenderen Ebene wirken dagegen die klassisch-mythischen Göttergestalten in den Gillungen der Kuhl (vgl. S. 97f. und Abb. 67-72). Jupiter, Mars, Neptun und Aeolus repräsentieren hier jene elementaren, weltbewegenden Mächte, deren Emanationen das Fahrzeug in erster Linie ausgesetzt war. Ihr wohlwollender Beistand, der durch die Anwesenheit der Gottheiten *in effigie* beschworen wird, dokumentiert zugleich den Einklang carolinischer Seeherrschaft mit der kosmischen Schöpfungsordnung.

Eben dieses fundamentale Thema bestimmt auch die allegorische Darstellung am Tafereel, die als szenische Komposition angelegt ist (vgl. S. 154ff. und Abb. 130). Neben Neptun und Aeolus, den Gebietern über Wind und Wasser, erscheinen dort Jason und Herkules, die beiden Erzhelden zu Wasser und zu Lande. Sie repräsentieren gleichsam als ›Archetypen‹ all jene Heroen, die für die ›gute Sache‹ streiten, und bekunden durch ihre Gegenwart deren Bereitschaft, das große Unternehmen tat-

1002 Aeneis X, 171.
1003 Vgl. dazu Persius Flaccus, Satiren 6, 30.
1004 So z.B. Fournier 1643, 44. Recht ausführlich auch Gyraldus 1580, 586-590 (Libellus de re nautica, in: Opera omnia).
1005 Dazu Heywood 1637, 23-24.
1006 Zur *Sphæra Civitatis* vgl. oben S. 216 u. Abb. 173.
1007 Das galt ungeachtet der Tatsache, daß Elizabeth I seinerzeit Mary Stuart, die Großmutter Charles' I, hatte hinrichten lassen.

kräftig zu unterstützen. Angetrieben werden sie zudem durch den Appell der Siegesgöttin Victoria. Als höchste Instanz gibt sie die entscheidenden Impulse, wobei Ruhm, Ehre und Reichtum als Lohn winken.[1008] Dementsprechend ergehen ihre imperativen Aufforderungen (»*nava!*« bzw. »*clava!*«) auch nicht an Neptun und Aeolus, sondern an die beiden Erzhelden, die ihrerseits den willig zustimmenden Elementargottheiten passende Anweisungen erteilen. Die solcherart von Heywood beschriebene hierarchische Ordnung der mythischen Wesen demonstriert sinnfällig das Zusammenwirken der himmlischen, heroischen und elementaren Mächte.

Die Komposition läßt sich demnach als allegorisch verdichtetes Bild verstehen, als quasi visionärer Einblick in die himmlische Sphäre, der dem Betrachter vor Augen führt, daß der Triumph des Monarchen von den Göttern beschlossen ist und von ihnen zu Wasser wie auch zu Lande tatkräftig unterstützt wird. Zugleich soll sie den patriotischen Betrachter animieren, sich dieser ›guten Sache‹ anzuschließen. Mit dem allgemeinen, der Aeneis entnommenen Motto *Validis incumbite remis!*[1009] ruft Victoria jeden heroisch inspirierten Seemann auf, das Seine zum Gelingen des großen Unternehmens beizutragen. Jedem, der Jason, Herkules oder einem der glorreichen britischen Helden nacheifert, verspricht die Siegesgöttin Reichtum, Ehre und Ruhm – und durch den Ruhm letzten Endes sogar Unsterblichkeit.[1010]

Zuverlässige Gewähr dafür, daß die hier beschworenen höheren Mächte tatsächlich die britische Seemacht fördern und damit den Triumph des Monarchen unterstützen, resultiert nach Auffassung jener Epoche aus dem harmonischen Einklang, der zwischen dem Regiment des Souveräns und der göttlichen Schöpfungsordnung besteht. Gemäß der traditionellen Vorstellung einer grundsätzlich analogen Struktur von Mensch, Gesellschaft und Kosmos kommt solche Harmonie am deutlichsten in der Übereinstimmung des hierarchischen Aufbaues von Staat und Universum, von himmlischer und irdischer Ordnung zum Ausdruck. Die Einbettung des gesellschaftlichen Lebens in Konventionen und Überlieferungen, ihr Einklang mit Geschichte und Mythos, schienen das zu bestätigen.

Deshalb dürfte es kein Zufall sein, daß die Figurenkomposition des Tafereels im Prinzip die gleiche hierarchische Staffelung aufweist[1011], die bereits an den Friesen der Bordwände sowie am Achterschiff beobachtet werden konnte. In ihr spiegeln sich die Hierarchie des absolutistischen Nationalstaates und die Ordnung des kosmischen Weltgebäudes gleichermaßen, fallen quasi in eins zusammen und dokumentieren somit auf beredte Weise die Legitimität der unbeschränkten Königsherrschaft.

Selbst der Segensspruch in der Großen Gillung, der das Schiff unter den Schutz des Allmächtigen stellt, enthält diesen Aspekt.[1012] Der Umstand nämlich, daß das Regalschiff dort als Arche des Königs bezeichnet[1013] und mithin eine Analogie zwischen dem Monarchen und der biblischen Gestalt Noahs evoziert wird, verweist auf dessen Auserwähltsein, auf die Gott wohlgefällige Art seiner Staatsführung und auf sein Amt als unmittelbarer Stellvertreter Gottes auf Erden.

Die Metapher der Arche charakterisiert zudem die SOVEREIGN OF THE SEAS als eigenständigen, in sich geschlossenen Kosmos, der den besonderen Schutz des Höchsten genießt. In ihrer Eigenschaft als Staatsschiff aber weist sie stets auch über sich hinaus auf den Monarchen und das Vereinigte Königreich, das gleichsam als autarker Kosmos (man beachte die Insellage!) dazu ausersehen ist, unter der Führung Charles' I die Keimzelle eines neuen Goldenen Zeitalters zu bilden.[1014] Beide Vorstellungen, die kosmische Eigenständigkeit des Königreiches wie auch das Auserwähltsein des Potentaten zum Segen der Menschheit prägen die Grundzüge des Skulpturenprogramms. Sie binden den Anspruch auf die Meeresherrschaft somit in den Rahmen eines göttlichen Heilsplanes ein, der das Unternehmen auch unabhängig von menschlichen Gesetzen *eo ipso* rechtfertigt.

1008 Ehre und Reichtum sind – wie Heywood bemerkt – durch Lorbeerkranz und Krone versinnbildlicht, die Victoria über ihre ausgestreckten Arme gestreift hat. Ruhm wird dagegen durch eine Salpinx (Fanfare) bezeichnet, welche sie offenbar am Schulterriemen auf dem Rücken trägt (vgl. dazu S. 155 bzw. 156).

1009 Heywood 1637, 41; vgl. auch oben S. 156, Anm. 548.

1010 Im gleichen Sinne appelliert Thomas Heywood in der *True Description* an die »*Heroick Spirits*« seiner Epoche, er rufe ihnen die großen elisabethanischen Seehelden nicht deshalb ins Gedächtnis, »that they might *Admirando desperare*; but *Imitando, superare: Not by admiring them, despaire to arrive unto their height, but rather by imitating them, antecell them in their honour.*« (Heywood 1637, 25; Hervorhebungen original).

1011 Gemeint ist die Staffelung in eine himmlische, heroische und elementare Ebene, welche sich im übrigen auch an der relativen Kopfhöhe der betreffenden Figuren ablesen läßt.

1012 »*Qui mare, qui fluctus, ventos, navesque gubernat, / Sospitet hanc Arcam* Carole magne *tuam.*« (Heywood 1637, 44; Hervorhebung original). Vgl. dazu die Ausführungen S. 145.

1013 Als »*royall Arke*« charakterisiert Thomas Heywood die SOVEREIGN OF THE SEAS auch in seinem Festspiel *Londini Speculum*, das am 29. Oktober 1637 (also 14 Tage nach dem Stapellauf des Schiffes) mit großem Pomp aufgeführt wurde (Heywood IV, 309).

1014 Der Gedanke, daß aus dem Inselreich Britannien neues Heil erwachse, weil es als eine eigene Welt außerhalb der Welt des Kontinents die Kraft des Aus-

VIII
SCHLUSSBETRACHTUNG

Wie die vorangegangenen Deutungsvorschläge zum Skulpturenprogramm des Regalschiffes gezeigt haben, bildet die absolutistische Herrscherideologie mit ihrer spezifischen Auffassung vom Wesen des Monarchen den geistigen Nährboden, aus dem die Bildwerke ihren Sinnzusammenhang erhalten. Damit liegt dem Programm ein konsistentes, in sich schlüssiges Ideengebäude zugrunde, welches strikt auf den Souverän ausgerichtet ist. Die Kombination von mannigfachen Motiven unterschiedlichster Provenienz (wie etwa aus der klassischen Mythologie, der mittelalterlichen englischen Königsgeschichte, der Heraldik, Emblematik und Astrologie) mag auf den heutigen Betrachter zwar wie ein ›potpourri‹ wirken[1015], doch erschließt sich ihre Kohärenz ohne weiteres aus den Maximen der absolutistischen Staatstheorie, wie sie speziell im England der späten Tudor- und frühen Stuartzeit vertreten wurde. Demzufolge resultiert die reiche Palette von Motiven geradezu zwangsläufig aus dem universalen Machtanspruch des absoluten Potentaten wie auch aus dem Bestreben, dessen Legitimation in adäquaten Bildwerken evident zu machen.

Unter dem Aspekt erfolgreich gefestigter Seeherrschaft, welche den aktuellen Anlaß zu solcher Präsentation liefert, wird dem Betrachter der Triumph des Souveräns zu Wasser und zu Lande als Beginn eines neuen ›Goldenen Zeitalters‹ vor Augen geführt. Eine zentrale Rolle spielt dabei die Harmonie, welche das Regiment Charles' I angeblich auszeichnet. Diese Harmonie äußert sich sowohl im Bewahren ehrwürdiger Traditionen als auch – und vor allem – im Einklang mit der göttlichen Schöpfungsordnung, der *harmonia mundi*. Sie bietet nach damaliger Vorstellung die beste Gewähr nicht nur für die Rechtmäßigkeit seiner Friedensherrschaft, sondern auch für deren endgültigen Triumph.

Mit solchem Tenor fügt sich das Skulpturenprogramm der SOVEREIGN OF THE SEAS nahtlos in den Reigen zeitgenössischer Panegyrik ein. Ob man die künstlerische Ausstattung von Palästen, ob man repräsentative Gemälde, höfische Maskenspiele, festliche Entrées oder andere offizielle Veranstaltungen zum Vergleich heranzieht, stets bleibt die vermittelte Botschaft vom Sieg des Friedensfürsten und den Segnungen seiner Regierung dieselbe. Das Schnitzwerk des Regalschiffes stellt demgemäß nur *eine*, freilich exorbitante Facette innerhalb eines multimedial angelegten Spektrums herrscherlicher Prachtentfaltung dar. Das gilt selbst im Rahmen der Royal Navy und auch in bezug auf das Königsschiff als solches. Denn neben den goldblitzenden Figuren trugen Fanfarenbläser, Geschützdonner, Flaggenbanner, Standarten, Wimpel, der Lichterglanz der Laternen, die prunkvolle Kleidung der Offiziere und viele weitere Einzelheiten ihren Teil dazu bei, die Majestät des Potentaten aller Welt kundzutun.[1016]

Der gewaltige Aufwand, der hierin getrieben wurde, die ostentative Art der Präsentation von Macht und Herrlichkeit, welche gerade den Skulpturenschmuck der SOVEREIGN OF THE SEAS auszeichnet, waren unverzicht-

gleichs und der Vermittlung zwischen den Gegensätzen in sich trage, war seinerzeit recht geläufig. Er läßt sich vom 16. bis ins 18. Jahrhundert hinein verfolgen. Vgl. dazu Wind 1981, 256-261.

1015 So z.B. Young 1990, xxvii.

1016 Etliche der genannten Merkmale sind auf John Payne's Stich wiedergegeben.

bare Mittel, um die ideologisch festgeschriebene übermenschliche Größe und göttliche Würde des Monarchen sinnlich manifest werden zu lassen. Sie trugen auf diese Weise wesentlich zu seiner Glaubwürdigkeit gegenüber den Untertanen und mithin zur Festigung seiner absoluten Herrschaft bei. Wenn auch ein großer Teil der Zeitgenossen die allegorische Bedeutung der Skulpturen, ihre programmatische Botschaft, wohl nicht zu erkennen vermochte, so übte doch die prachtvolle Erscheinung des Gesamtwerkes eine außerordentlich starke Suggestivkraft auf den Betrachter aus.[1017] Der erwähnte rege Besucherverkehr sowie die Tatsache, daß das Regalschiff in der kontemporären Literatur mit Kathedralen und Schlössern in eine Reihe gestellt wird[1018], zeugen indirekt von der zauberhaften, quasi überirdischen Wirkung, die das mit goldblitzendem Schnitzwerk überzogene Riesenfahrzeug ausgestrahlt haben muß.

Eben diese Manifestation königlichen Glanzes, wie sie auch in zahlreichen anderen Medien und in verschiedensten Bereichen des höfischen Lebens zum Ausdruck kam, ermöglichte es dem Souverän erst, sich von gewöhnlichen Sterblichen in gehöriger Weise abzusetzen, das ihm *per ideologiam* eigene göttliche Wesen überzeugend zu verkörpern und somit sein Charisma sowie die geradezu kultische Verehrung seiner Person zu stärken.[1019]

Daß Charles I die damit bezweckte Erziehung zur Loyalität zumindest bei einem großen Teil der Bevölkerung dennoch nicht erreichte, machten der 1642 ausgebrochene Bürgerkrieg und die sieben Jahre später erfolgte Hinrichtung des Königs evident. An der systembedingten Notwendigkeit königlichen Prunkes änderte das allerdings nichts. Ob in diesem Fall die beabsichtigte Wirkung ins Gegenteil umschlug, also der Sturz des Monarchen durch sein glanzvolles ›Imponiergehabe‹ befördert wurde, mag dahingestellt bleiben. Jedenfalls belegt das 1660 mit der Restauration wieder aufblühende höfische Leben in Großbritannien – abgesehen von der bis in die zweite Hälfte des 18. Jahrhunderts geübten allgemeinen Praxis an den kontinentalen Fürstenhöfen[1020] – die grundsätzlich hohe Effektivität absolutistischer Prachtentfaltung im Sinne eines machtstabilisierenden Faktors.

Wenn Charles I im Vorfeld des englischen Bürgerkrieges diesen königlichen Glanz mit allem Nachdruck zur Schau stellte, wenn die panegyrische Kunst den Triumph des Monarchen samt der damit angeblich verbundenen Friedensherrschaft immer eindringlicher beschwor, dann wird man dieses Phänomen wohl als gezielten Versuch werten dürfen, der sich anbahnenden Krise entgegenzuwirken. Vor solchem Hintergrund erscheint das Figurenprogramm der SOVEREIGN OF THE SEAS gleichsam als propagandistische ›Präventivmaßnahme‹ im Kontext der aktuellen machtpolitischen Konflikte. Das Regalschiff bot sich wie kaum ein anderes Kunstwerk in vorzüglicher Weise dazu an, die Maximen der absolutistischen Monarchie sinnbildhaft darzustellen und das ihr zugrunde liegende Weltbild symbolisch verdichtet widerzuspiegeln. Allein schon der Umstand, daß es als Wasserfahrzeug so etwas wie einen eigenständigen Kosmos bildet, der sich, streng hierarchisch geordnet[1021], gegenüber der Umwelt behaupten muß, legt die metaphorische Gleichsetzung mit einem absolutistisch regierten Staat nahe.[1022] Aus dem selben Grunde drängt sich daneben aber auch die Analogie zum menschlichen Individuum als Metapher auf, weshalb ein Kriegsschiff der königlichen Flotte quasi wie ein streitbarer Ritter (vgl. den englischen Begriff *man-of-war*) und das Admi-

1017 Dabei sollte man bedenken, daß die Menschen des 17. Jahrhunderts in weit höherem Maße zu beeindrucken waren, als wir – durch Reizüberflutung abgestumpft – es heute sind.

1018 Belege dazu oben S. 25, Anm. 77-79.

1019 Vgl. dazu die bereits 1599 von König James I (damals noch James VI von Schottland) formulierten Grundsätze im *Basilikon Doron* (hier zitiert S. 249).

1020 Näheres dazu bei v. Kruedener 1973, 18-42.

1021 Griech.: κόσμος = Ordnung.

1022 Recht anschaulich formulierte Johann Gottfried Herder diesen Zusammenhang. Im *Journal meiner Reise im Jahre 1769* schreibt er: »*Das Schiff ist das Urbild einer sehr besonderen und strengen Regierungsform. Da es ein kleiner Staat ist, der überall Feinde um sich siehet, Himmel, Ungewitter, Wind, See, Strom, Klippe, Nacht, andre Schiffe, Ufer, so gehört ein Gouvernement dazu, das dem Despotismus der ersten feindlichen Zeiten nahekommt. Hier ist ein Monarch und sein erster Minister, der Steuermann, alles hinter ihm hat seine angewiesenen Stellen und Ämter, deren Vernachlässigung und Empörung insonderheit so scharf bestraft wird.*« (Zitiert nach Frohwein 1967, 9 f.).
In seinem panegyrischen Gedicht *On His Majesties Great Shippe* verwendet Sir Richard Fanshawe die Staatsschiffmetapher ebenfalls. Er bezieht sie jedoch nicht direkt auf die SOVEREIGN OF THE SEAS, sondern auf jene sagenhafte, auch von Heywood erzählte Begebenheit, wonach König Edgar der Friedfertige sich von sieben Vasallenkönigen (eben jenen, die auf dem Galion der SOVEREIGN unter den Hufen seines Rosses liegen) den Fluß Dee hinauf nach Chester rudern ließ, während er selbst das Steuer übernahm. Diese Konstellation erhebt Fanshawe zum Sinnbild absolutistischer Regierung, indem er schreibt: »It did both seal his clayme, and represent / The image of a perfect Government,/ *Where, sitting at the helme the Monarch steeres,/ The Oares are labour'd by the active Peeres,/ And all the People distributed are / In other offices of Peace and Warre.*« (Fanshawe, 17; Hervorhebung original). Zur Rolle der Staatsschiffmetapher im Rahmen des Skulpturenschmucks der SOVEREIGN OF THE SEAS s. oben S. 211, Anm. 788 und S. 254. Zum Thema allgemein: Schäfer 1972, Demandt 1978, Quaritsch 1979.

rals- oder Flaggschiff der Royal Navy als sinnbildhafte Verkörperung des Monarchen selbst erscheint.[1023]

In Hinblick auf die alte, schon mehrfach erwähnte Entsprechungslehre von Mikrokosmos und Makrokosmos, wonach Mensch, Staat und Universum analoge Strukturen darstellen, kann man demnach jede dieser Größen in der SOVEREIGN OF THE SEAS – wie überhaupt in Regalschiffen – repräsentiert finden; und eben diese Koinzidenz macht solch ein Schiff über seinen Wert als Kriegsfahrzeug und Symbol souveräner Seeherrschaft hinaus als propagandistisch werbendes Kunstwerk für das jeweilige Regime so geeignet. Dem Skulpturenschmuck fällt hierbei die Aufgabe des rhetorischen Vermittlers zu. Im Sinne klassischen *Decorums* verdeutlicht er die Würde des Gegenstandes, führt mit Hilfe des ikonographischen Programms den Einklang der Friedensherrschaft des Potentaten mit der göttlichen Schöpfungsordnung vor Augen und bringt auf diese Weise das Schiff als Sinnbild erst eigentlich zum ›sprechen‹. Die Skulpturen werden somit zum integralen Bestandteil eines Gesamtkunstwerks, das als zeitspezifische Äußerung der Krone im Rahmen des Spannungsfeldes zwischen ideologisch begründetem Machtanspruch und realpolitischer Situation entstand.

Wie das ikonographische Programm der SOVEREIGN OF THE SEAS im einzelnen aussieht, wurde in den vorstehenden Kapiteln erläutert. Seine Hauptaussagen lassen sich folgendermaßen zusammenfassen:

- Die Meeresherrschaft rund um die Britischen Inseln gehört zu den unbestreitbaren Rechten der englischen Monarchie, da sie auf uralten Traditionen gründet. Der König festigt mit dem Ausbau der britischen Seemacht sein Regiment. (*Darstellung am Galion*).
- Wachsamkeit, Kampfbereitschaft und Abschreckung sichern den Frieden auf den Meeren. Sie gereichen dem Potentaten zur Ehre und erhöhen sein Ansehen. (*Präsentation durch Trophäenfries sowie Löwenmaskarone*).
- Die Verbindung von Weisheit und Stärke, von intellektuellen und praktischen Tugenden, wird dem Unternehmen den Sieg bringen. Nicht nur der Souverän, der sie kraft seiner göttlichen Vollkommenheit ohnehin verkörpert, sondern jeder Kriegsmann in führender Position sollte sich auf die Vereinigung dieser gegensätzlichen Werte verstehen. (*Darstellung am Frontschott der Back*).
- Berühmte, wegen ihrer Verdienste um das Vaterland in den Himmel aufgenommene Helden unterstützen das große Unternehmen mit ihrer (magisch beschworenen) Anwesenheit *in effigie*. Als Exempla der genannten Tugenden wirken sie zugleich anspornend und ermutigend. (*Darstellung am Zodiakusfries*).
- Dunkle Mächte, teuflische Wesen sowie bedrohliche Kräfte der Tiefe bilden das komplementäre Gegenstück zu den strahlenden himmlischen Helden. Der Monarch hat sie durch seine vorbildliche Herrschaft unterworfen und dazu gezwungen, Sklavenarbeit im Dienste der ›guten Sache‹ zu leisten. (*Wiedergabe durch Tarmen, Drücker und ähnliche groteske Skulpturen in erniedrigenden Positionen, aber auch durch das* Amor vincit omnia*-Emblem auf dem Stevenkopf*).
- Mit dem Triumph des Friedensfürsten bricht ein neues ›Goldenes Zeitalter‹ an. Alle kosmischen Mächte und Gewalten, seien sie zu Wasser oder zu Lande, im Himmel oder auf Erden wirksam, befördern seinen Siegeszug. Denn König Charles und seine Familie bringen als Lichtgottheiten Heil und Segen in die Welt. (*Darstellung an Heckfassade, Hüttenfries und Seitengalerien*).

Aus dieser Zusammenstellung wird klar, welche hauptsächlichen Aspekte unter dem panegyrischen Generalthema miteinander verknüpft sind. Die Seeherrschaft des Monarchen erscheint als selbstverständlicher Bestandteil seines Friedensregiments, das sich durch harmonische Vereinigung der Gegensätze, den Beistand der Götter, die Unterwerfung teuflischer Mächte und reichen Segen für die Menschheit auszeichnet. Es zielt unter Wahrung ehrwürdiger Traditionen auf den Aufbau einer neuen, weltweiten *Pax britannica* nach dem Muster der klassisch-antiken *Pax romana*.

Im Sinne der damaligen Herrscherideologie beinhaltet solch vorbildliche Regierung zugleich den Appell an den Betrachter, sich der Sache Charles' I anzuschließen, seiner Tugend nachzueifern und sein Bestes zum Gelin-

1023 Wie stark sowohl die Analogie zwischen dem Schiff als selbständiger Einheit und dem Menschen als Individuum (lateinisch *individuum* = das Unteilbare) als auch deren beider Einbindung in die Gesetzmäßigkeiten des Universums empfunden wurde, belegt der Zodiakuszyklus der SOVEREIGN OF THE SEAS. Zur dortigen Anordnung der Tierkreiszeichen nach dem für den menschlichen Körper überlieferten astrologischen Wirkungsschema siehe oben S. 84f., Abb. 46).

gen des großen Unternehmens beizutragen.[1024] Zwanglos eingebettet in das Programm dieses autonomen, segensreichen ›Kosmos‹ erfüllen etliche Figuren (insbesondere Tarmen und Drücker) daneben animistische bzw. magisch-apotropäische Aufgaben und genügen somit Erfordernissen, welche die Glaubensvorstellungen der Seeleute jener Zeit mit sich brachten.

Die umfassende Harmonie, die dem solcherart in Sinnbildern präsentierten absolutistischen Regime innewohnt, sein Einklang mit der göttlichen Schöpfungsordnung, aus dem es letztlich seine Legitimation bezieht, wird durch die formale Gestaltungsweise noch unterstrichen. Vor allem die elegante Linienführung des Rumpfes trägt dazu bei; denn sie vermittelt trotz der erhabenen Größe des Fahrzeugs den Eindruck von Leichtigkeit und Anmut. Die überwältigende Fülle des Schnitzwerks fügt sich organisch in die von der Schiffsarchitektur vorgegebene Gesamtkomposition, ordnet sich zu verschiedenen, sinnvoll gestaffelten Figurenfolgen und spiegelt auf diese Weise die kosmische Ordnung der Sphären respektive die hierarchische Struktur der höfischen Gesellschaft. Schließlich prägen auch die fein abgestimmten Proportionen der Aufbauten, hervorgehoben durch die rhythmische Sequenz von Reliefs und vertikalen, nahezu vollplastischen Gliederungselementen, das imposante Erscheinungsbild des Schiffes wesentlich mit.[1025]

Im Brennpunkt des gesamten Systems steht freilich der Monarch. Seine überragende Dominanz im Skulpturenprogramm des Schiffes entspricht seiner einzigartigen Stellung im sozialen Kontext. Da er die absolute Oberhoheit sowohl in weltlichen als auch in geistlichen Angelegenheiten besitzt, wirkt der Souverän gleichsam als *primum mobile* jenes gesellschaftlichen ›Kosmos‹ (lat.: *civitas*), der als verkleinertes Abbild des Universums betrachtet wurde (vgl. Abb. 173, S. 217). Fürwahr läßt sich mithin von ihm sagen:

> Non est potestas super terram, quae comparetur ei.
>
> (Es gibt keine Macht auf Erden,
> die mit ihm vergleichbar wäre.)

Dieses dem alten Testament entnommene Zitat[1026] setzte der Philosoph Thomas Hobbes, ein Zeitgenosse Charles' I, programmatisch an den Kopf des Titelblattes seiner *Leviathan* genannten staatstheoretischen Schrift[1027] (s. Abb. 198). Er bezeichnet mit diesem Begriff die in *einer* Person konzentrierte unbeschränkte Staatsgewalt, welche ihr von allen Bürgern des Volkes gemeinschaftlich übertragen ist.[1028] Daß die Idee des Leviathan sich ihrem Wesen nach mit dem Herrscherbild der frühen Stuartzeit deckt, zeigt nicht zuletzt die Titelillustration zu Hobbes' Werk. Dort dominiert Leviathan als riesenhafte, buchstäblich weltbeherrschende Gestalt die gesamte Komposition. Die Bügelkrone auf seinem Haupt bezeichnet seine supreme (kaiserliche) Herrscherwürde, während das Schwert in der Rechten und der bischöfliche Krummstab in der Linken auf seine absolute Oberhoheit in weltlichen beziehungsweise geistlichen Dingen verweisen. Deren jeweilige Ausprägungen im realen Leben werden in je fünf einander entsprechenden Bildfeldern rechts und links des zentralen Titelkompartiments emblemartig vorgestellt.

Die Komposition führt durch ihre Klarheit und eindringlich symbolhafte Wirkung die allumfassende Macht des Souveräns unmittelbar vor Augen. Sie kann deshalb als wertvolle Anschauungshilfe zum Verständnis des Herrscherbegriffs dienen, der dem Figurenprogramm der SOVEREIGN OF THE SEAS zugrunde liegt, zumal sie auch mit den Maximen des *Basilikon Doron* harmoniert. Selbst gegenüber der Auffassung vom Souverän, die John Case in seiner *Sphæra Civitatis* zum Ausdruck bringt, besteht kein prinzipieller Unterschied, wie aus dem übereinstimmenden Hauptmotiv, der jeweils weltum-

1024 Das kommt vor allen Dingen in den Beischriften der Victoria am Tafereel, den Heldenporträts am Zodiakusfries und den Personifikationen am Frontschott der Back zum Ausdruck.

1025 Nicht von ungefähr erinnert dieses Zusammenspiel an eine musikalische Komposition. Gleich einer Melodie, welche stets auf einem grundlegenden Rhythmus aufbaut und ihn belebt, verleihen Reliefs und vollplastische Figuren dem architektonischen Grundgerüst aus tragenden, lastenden und füllenden Bauelementen eine gewisse ›Modulation‹, die in beträchtlichem Maß den Charakter des Gesamtwerkes bestimmt. Das skulpturengeschmückte Schiff wäre demnach einer Symphonie oder auch einem Bühnenstück vergleichbar, worin ein spezifisches Thema entwickelt, von verschiedenen Seiten angegangen, sorgfältig ausgearbeitet und schließlich einem großartigen Finale zugeführt wird. Einzelne Bauteile, wie etwa Galion, Schotten, Seitengalerien etc., deren figürliche Ausstattung jeweils einem bestimmten Aspekt gewidmet ist, entsprächen dabei den verschiedenen Sätzen beziehungsweise Akten.

1026 Hiob 41, 24. Es betrifft dort das Meeresungeheuer Leviathan.

1027 Der Traktat wurde zwar erst 1651, also nach dem Tode Charles' I publiziert, entstand jedoch bereits in den vierziger Jahren in Paris, wohin sich der Autor während des englischen Bürgerkrieges zurückgezogen hatte. Hierzu, wie auch zu den folgenden Ausführungen Corbett 1979, 219–230.

1028 Hobbes schreibt: »The Multitude so united in one Person, is called a COMMONWEALTH, in latine CIVITAS. This is the Generation of that great LEVIATHAN, or rather (to speake more reverently) of that *Mortall God*, to which wee owe under the *Immortall God*, our peace and defence.« (Hobbes 1651, 1.10, p.41; zitiert nach Corbett 1979, 224. – Hervorhebungen im Text original).



Abb. 198 Titelblatt zu Thomas Hobbes: *Leviathan,* London 1651. (Foto: USBK)

greifenden Herrschergestalt auf dem Holzschnitt und auf Hobbes' Titelblatt, ersichtlich wird (vgl. Abb. 173, [S. 217] und 198).[1029] Differenzen liegen nurmehr in der Wahl der jeweiligen Metaphorik. Während Case die Civitas als Analogon zum Universum und dessen Sphärenordnung darstellt (womit er den divinen Aspekt des Staatsoberhauptes hervorhebt), entwickelt Hobbes sein Bild vom Staatsgefüge zur entgegengesetzten, also zur mikrokosmischen Seite hin. Er präsentiert die Civitas als menschliches Individuum und weist dem Souverän dabei die Funktion des Hauptes wie auch – insofern er das entscheidende *agens* des Staates ausmacht – die der Hände zu. Das Volk erscheint dagegen als einheitliche Masse, welche den Corpus des Leviathan füllt.[1030]

Beide Metaphern, sowohl die makrokosmische, die den Souverän als göttlichen Lenker des gesellschaftlichen ›Universums‹ beschreibt, als auch die mikrokosmische, welche in ihm das Haupt des Staats›körpers‹ sieht, waren seinerzeit geläufige Ausdrucksformen, um das Wesen des absoluten Monarchen zu verdeutlichen.[1031] Beide Metaphern klingen auch an der SOVEREIGN OF THE SEAS an, nämlich die erstgenannte in der sphärenhierarchischen Staffelung der Bordwandfriese, deren oberste Zone – der Hüttenfries – vom König und seiner Familie (in vergöttlichter Gestalt) beherrscht wird, und die zweite in der auf den menschlichen Körper bezogenen Anordnung der Tierkreiszeichen am Zodiakusfries. Insofern diese die Analogie zwischen Regalschiff (bzw. ›Staatsschiff‹) und menschlichem Individuum hervorhebt, verweist auch sie letztlich auf den Potentaten.

Mithin spiegelt sich im Figurenprogramm der SOVEREIGN OF THE SEAS die Komplexität des absolutistischen Herrscherbildes auf verschiedenen Ebenen. Das Königsschiff repräsentiert den Monarchen einerseits als Individuum, was – abgesehen vom Tierkreisfries – schon durch den Namen und im übrigen durch den Umstand zum Ausdruck kommt, daß es als Flaggschiff der Royal Navy alle anderen Wasserfahrzeuge an Größe, Pracht und Kampfkraft übertrifft; es verdeutlicht zugleich aber auch die staatsumfassende, quasi universale Größe des Souveräns, indem es selbst einen autonomen Kosmos darstellt. In ihm findet sich – wie beim Herrscher – der Makrokosmos gleichsam im Mikrokosmos wieder. Daher darf man das Regalschiff durchaus analog zum Hobbes'schen Leviathan verstehen und kann mit Recht auch von ihm sagen:

NON EST POTESTAS SUPER TERRAM,
QUAE COMPARETUR EI.

★

Als Repräsentationsfahrzeug des Monarchen, König Charles I von Großbritannien, bleibt die SOVEREIGN OF THE SEAS zweifellos eine einmalige Erscheinung. Sie ist das Produkt einer spezifischen historischen Konstellation und kann, wie die obigen Ausführungen gezeigt haben, nur aus diesem Kontext heraus recht begriffen werden. Dennoch steht sie als Regalschiff und Flaggschiff der Royal Navy zugleich auch in einer gewissen Tradition. Da frühere Epochen und andere Nationen ebenfalls exorbitante Großschiffe hervorbrachten, erhebt sich die Frage nach etwaigen Vorläufern, möglichen Wegbereitern beziehungsweise Einflüssen, die für den Entwurf der SOVEREIGN bedeutsam gewesen sein könnten. Einige Überlegungen hierzu sollen die vorliegende Arbeit abschließen.

Auffallende Parallelen, insbesondere hinsichtlich des Skulpturenschmucks, wird man selbstverständlich am ehesten bei Repräsentationsschiffen von Potentaten finden, die ebenfalls der Idee des Absolutismus verpflichtet waren oder zumindest nennenswerte Seeherrschaftsansprüche vertraten. An erster Stelle wäre hier die schon mehrfach erwähnte PRINCE ROYAL von 1610 zu nennen, die Charles' Vater, König James I, erbauen ließ. Aber auch ausländische Fahrzeuge, wie etwa die schwedische WASA von 1628, zeigen interessante Übereinstimmungen.

Die Entwicklung beginnt allerdings schon wesentlich früher. Einzelne, für Königsschiffe typische Merkmale lassen sich bereits im 15. Jahrhundert an Seglern der englischen Marine feststellen. So entstanden unter König Henry V aus dem Hause Lancaster wie auch unter den frühen Tudorkönigen Henry VII und Henry VIII außergewöhnlich große Repräsentationsfahrzeuge. Obwohl sie – wenn überhaupt – nur in bescheidenem Rahmen figürliche Schnitzereien aufwiesen, jedenfalls kein elaboriertes Skulpturenprogramm trugen, ist doch die in ihren Namen sich ausdrückende metaphorische Ver-

1029 Zum Bildmotiv vgl. im übrigen die mittelalterlichen Darstellungen des Schöpfergottes und Pantokrators, der mit seinen Armen den Kosmos umfaßt.

1030 Man beachte, daß die einzelnen Figürchen, aus denen der Leib des Leviathan zusammengesetzt ist, durchgängig auf seinen Kopf hin orientiert sind und einige (im rechten Arm) sogar wie Adoranten die Knie gebeugt haben.

1031 Vgl. dazu die Parlamentsrede von König James I vom 21. 03. 1609/1610 (zitiert oben S. 172).

knüpfung mit dem Monarchen als Herrscher von Gottes Gnaden bemerkenswert: 1418 ließ Henry V die GRÂCE À DIEU bauen; unter Henry VII liefen 1488 die SOVEREIGN und die REGENT vom Stapel; und das 1513 fertiggestellte Flaggschiff Henry's VIII hieß HENRY GRÂCE À DIEU.[1032] Ähnlich wie bei der SOVEREIGN OF THE SEAS darf man in solcher Namensgebung wohl die Absicht erkennen, in der maritimen Welt der königlichen Flotte die gesellschaftliche Welt des Hofes widerzuspiegeln. Daß damit auch die Oberhoheit über die *Narrow Seas* betont werden sollte, ist zwar nicht bewiesen, liegt aber nahe, zumal die englische Krone damals noch Besitzungen auf dem Kontinent hatte, und der Ärmelkanal als dazwischenliegende Wasserstraße gleichsam einen Teil des Reiches bildete. Zudem fällt auf, daß bei sonstigen Riesenschiffen, von denen die europäischen Seefahrtsnationen im ersten Drittel des 16. Jahrhunderts jeweils wenigstens eines als Prestigefahrzeug besaßen, eine derartige namentliche Bindung an den Monarchen kaum je vorkam.[1033]

Bei den Seglern, die Königin Elizabeth I für die Royal Navy bauen ließ, war das genannte Phänomen nur bedingt ausgeprägt. Das einzige Schiff, dessen Name die Herrscherin direkt betraf, die ELIZABETH JONAS von 1559, stand an Größe sowohl der 1562 fertiggestellten TRIUMPH als auch der alten (1553 verbrannten) HENRY GRÂCE À DIEU nach.[1034] Ein klarer Hinweis auf etwaige Seeherrschaftsansprüche ergibt sich freilich aus keinem der Schiffsnamen. Auch die immer noch spärliche Skulpturenausstattung blieb diesbezüglich ohne Bedeutung. Von gewissem Interesse ist jedoch der Name des englischen Flaggschiffes, das Großadmiral Charles Lord Howard of Effingham 1588 in der Schlacht gegen die spanische Invasionsarmada führte. Es hieß ARK ROYAL, also ›Königliche Arche‹[1035], und wies damit indirekt auf die göttliche Auserwähltheit der Monarchin (analog zum biblischen Noah), auf den ihr von Gott gewährten persönlichen Schutz wie auch auf den mikrokosmischen Charakter des Schiffes respektive des von Elizabeth geführten ›Staatsschiffes‹ hin. Hier klingt also bereits dieselbe Idee wie bei dem Segensspruch am Heck der SOVEREIGN OF THE SEAS an, der von ihr als Arche Charles' I spricht und sie unter den Schutz des Allmächtigen stellt.[1036]

Erst nach dem Sieg über die spanische Armada, in den neunziger Jahren des 16. Jahrhunderts, nimmt offenbar mit wachsendem Bedürfnis, den Glanz und die Majestät der englischen Krone imponierend zur Schau zu stellen, die künstlerische Ausstattung der großen Segler der Royal Navy signifikant zu.[1037] An farbig gefaßten, teils vergoldeten Skulpturen erscheinen neben heraldischen Motiven nun erstmals auch mythische Gestalten, Personifikationen und Waffentrophäen sowie – zumindest als Ausmalung im Inneren – emblematische Devisen.[1038] Ob diesen Bildwerken bereits ein ikonographisches Programm zugrunde liegt, läßt sich ohne nähere Untersuchung kaum sagen. Jedenfalls scheint der Herrschaftsanspruch über die See (im Sinne eines Hoheitsgebietes) noch nicht im Vordergrund zu stehen.

Eine zentrale Rolle spielt diese Thematik dagegen beim BUCINTORO, der goldenen Staatsbarke des Dogen von Venedig.[1039] Jedes Jahr am Himmelfahrtstag fuhr der Doge in Begleitung einer ganzen Flotte kleinerer Fahrzeuge mit dem BUCINTORO auf die Adria hinaus, um dort feierlich die symbolische Vermählung der Serenissima mit dem Meer zu vollziehen. Dieser Brauch, der sich seit 1289 urkundlich nachweisen läßt, sollte die Herrschaft der Seerepublik über die Adria demonstrativ bekräftigen.[1040]

Als Repräsentationsfahrzeug erfüllte die venezianische Staatsbarke demnach eine der SOVEREIGN OF THE SEAS grundsätzlich vergleichbare Funktion. Wenn sie auch

1032 Ursprünglich wurde es HENRY IMPERIAL genannt. (Loades 1992, 62).

1033 So entstanden beispielsweise 1511 die GREAT MICHAEL in Schottland, 1523 die SANTA ANNA für die Malteser, 1532 die schwedische ELEFANT und 1534 die portugiesische SÃO JOÃO. LA GRANDE FRANÇOISE von 1527 verwies dagegen mit ihrem Namen (und auch mit ihrer Galionsfigur) indirekt auf den französischen König François I. (Angaben nach Anderson 1948, 125 u. Laughton 1925, 66).

1034 Dennoch war ELIZABETH JONAS zum Zeitpunkt ihrer Indienststellung das größte Fahrzeug der Flotte. Zum Ursprung ihres sonderbar anmutenden Namens heißt es in einem zeitgenössischen Dokument: »*The shipp called* Elizabeth Jonas *was so named by her Grace in remembrance of her owne deliverance from the furye of her enemyes from which in one respect she was no lesse myraculously preserved than was the prophet Jonas from the belly of the whale.*« (BM/BL: Egerton MS 2642, f.150; hier zitiert nach Oppenheim 1896, 122).

1035 Das Fahrzeug war 1587 für Sir Walter Raleigh als ARK RALEIGH auf der königlichen Werft zu Deptford gebaut und anschließend von der Krone übernommen worden. Dazu Oppenheim 1896, 123 und Anderson 1959, 14.

1036 Vgl. oben S. 258, Anm. 1012 und 1013.

1037 Näheres bei Oppenheim 1896, 130-132; Laughton 1925, 68 und Young 1988.

1038 Vgl. dazu den Aufsatz von Young über die Ausstattung der WHITE BEAR 1599 (Young 1988).

1039 Die folgenden Ausführungen hierzu nach Pâris 1973, 82-93 und Schober 1982, 39-42.

1040 Als sichtbares Zeichen der Vermählung warf der Doge einen goldenen Ring ins Wasser und sprach dabei die Worte: *Mare, noi te sposiamo in segno del libero dominio sopra te.* – Den Herrschaftsanspruch führte man auf einen siegreichen Feldzug des Dogen Orseolo gegen die Narrenter im ausgehenden zehnten Jahrhundert zurück. Er wurde 1177 als unverbrüchliches Vorrecht Venedigs von Papst Alexander III bestätigt.

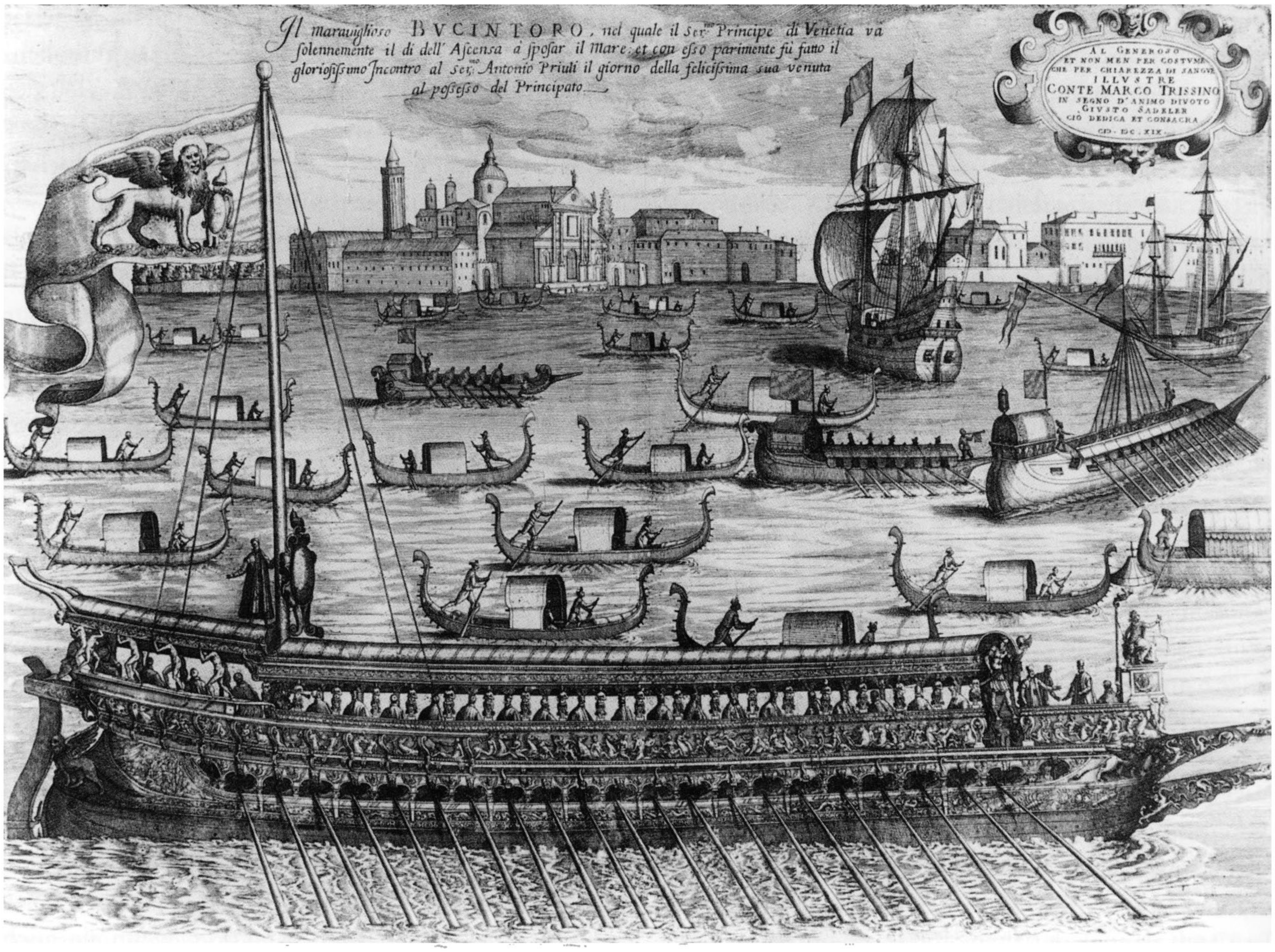


Abb. 199 Der venezianische BUCINTORO von 1605; Kupferstich von Justus Sadeler, 1619. (Staatl. Museen Preußischer Kulturbesitz, Berlin)

weitaus kleiner[1041] und nicht als hochseetüchtiges Kriegssegelschiff, sondern als unbewaffnetes Ruderfahrzeug für geschützte Gewässer ausgelegt war, so zeichnete sie sich doch durch eine Fülle vergoldeter Skulpturen aus, von denen die meisten in Hochrelief gearbeitet und zu Friesen aneinandergereiht sich an den Seiten des Schiffes entlangzogen. Das trifft wenigstens für die beiden letzten Exemplare des BUCINTORO zu[1042], von denen allein das ältere, aus dem Jahre 1605 stammende Fahrzeug die Gestaltung der SOVEREIGN OF THE SEAS beeinflußt haben könnte. Glücklicherweise sind von diesem Schiff mehrere druckgraphische Darstellungen sowie ein zeitgenössisches Modell erhalten geblieben[1043], so daß ein direkter Vergleich möglich ist.

Auf eine Analyse der einzelnen Skulpturen, wie sie im Prinzip notwendig wäre, muß hier zwar verzichtet werden; sie würde den Rahmen der vorliegenden Arbeit sprengen. Doch fallen bereits bei oberflächlicher Betrachtung zwei übereinstimmende Themenbereiche ins Auge: der Thiasos von Meeresgottheiten und der Fries mit Waffentrophäen (s. Abb. 199). Diese Kongruenz erklärt sich aus dem sowohl von Großbritannien als auch von Venedig vertretenen Anspruch auf Seeherrschaft. Während die Meerwesen wohlwollende Protektion durch die Naturgewalten versinnbildlichen, signalisieren die Trophäen Wehrhaftigkeit; sie sollen imponieren und

1041 Sie erreichte eine Länge von 100 Fuß (ca. 30 m) gegenüber 232 Fuß (ca. 71 m) Rumpflänge der SOVEREIGN.

1042 Die Staatsbarke wurde, wenn sie aus Altersgründen nicht mehr zu gebrauchen war, jeweils durch einen Neubau ersetzt. Die drei letzten BUCINTORI entstanden 1520, 1605 und 1727.

1043 Kupferstiche bzw. Radierungen finden sich unter anderem bei Franco 1610 (Abb. in Schober 1982, 40), Sadeler 1619 (hier Abb. 199) und Mortier 1693. Das Modell wurde seinerzeit vom Dogen Domenico Contarini als Geschenk der Republik Venedig Papst Alexander VII überreicht. Es befindet sich noch heute im Besitz des Vatikan.



Abb. 200 Die PRINCE ROYAL von 1610; Detail aus einem großformatigen Ölgemälde von Hendrik C.Vroom, 1623. (Frans-Hals-Museum, Haarlem)

potentielle Rivalen abschrecken. Bezeichnenderweise erscheinen diese Motive auch an der PRINCE ROYAL von 1610 und in Ansätzen bereits an elisabethanischen Schiffen um 1595/1600.[1044] Dagegen zeigen die heraldischen Hoheitszeichen der venezianischen Staatsbarke selbstverständlich ihr eigenes, mit der britischen Königsheraldik nicht zu verwechselndes Gesicht – wie überhaupt die von der absolutistischen Monarchie Britanniens erheblich abweichende politische Verfassung der Seerepublik entsprechende Unterschiede im ikonographischen Programm erwarten läßt. An dem Umstand, daß der BUCINTORO als schwimmendes Sinnbild der Meeresherrschaft Venedigs mit einiger Wahrscheinlichkeit vorbildhaft auf den Entwurf der SOVEREIGN OF THE SEAS gewirkt hat, ändert das allerdings nichts.

Stärkeren Einfluß dürfte freilich die 1610 von Phineas Pett erbaute PRINCE ROYAL ausgeübt haben. Sie diente bis zur Fertigstellung der SOVEREIGN als britisches Regalschiff und war somit deren direkte Vorläuferin. Die recht zahlreichen Bildquellen zur PRINCE ROYAL enthalten zwar im Detail Unstimmigkeiten, doch über die wesentlichen Merkmale der Gesamterscheinung besteht Klarheit.[1045] Was die künstlerische Ausstattung betrifft, so beherrschen neben dem erwähnten Trophäenfries und den Meerwesendarstellungen an den oberen Seitengalerien vor allem etliche zu Friesen aneinandergereihte heraldische Motive, insbesondere die *Beasts* und *Badges* der Stuarts, aber auch älterer Dynastien, das Bild. Sie folgen

1044 Vgl. Young 1988, 66.

1045 Eine recht gute Vorstellung von der äußeren Erscheinung des Schiffes gibt das großformatige, im Frans-Hals-Museum zu Haarlem aufbewahrte Ölgemälde von Hendrik C.Vroom, das die Ankunft Friedrichs V von der Pfalz und seiner Braut, Elizabeth Stuart, 1613 im niederländischen Vlissingen zeigt (s.Abb. 200).

offenbar – wie bei der SOVEREIGN – einem durchdachten, übergreifenden Konzept, so daß man wohl ein elaboriertes ikonographisches Programm für die Skulpturenausstattung annehmen darf. An Differenzierung und Umfang bleibt dieses Programm allerdings deutlich hinter demjenigen der SOVEREIGN zurück, zumal zentrale Themenbereiche, wie etwa Kosmologie und Lichtmetaphorik als Elemente der Herrscherverherrlichung, noch fehlen.

Schließlich wäre neben der PRINCE ROYAL auch eine gewisse Beeinflussung durch sonstige Großschiffe – etwa spanische Galeonen – denkbar. Doch sind Quellen, die eine zuverlässige, detaillierte Vorstellung von deren Aussehen vermitteln, meines Wissens bislang nicht bekannt geworden. Auf der anderen Seite wiederum kann das einzige Regalschiff jener Zeit, das im Original auf uns gekommen und weitestgehend erhalten ist, die schwedische WASA von 1628, für den Entwurf der SOVEREIGN keine Rolle gespielt haben, weil es unmittelbar nach Beginn seiner Jungfernfahrt noch im Einzugsbereich des Stockholmer Hafens kenterte und sank.

Trotz oder vielmehr gerade wegen dieser Umstände wäre jedoch ein Vergleich ihres Skulpturenprogramms mit demjenigen der SOVEREIGN aufschlußreich. Denn er könnte deutlich machen, inwieweit ideologisch vorgegebene Wesenszüge des Souveräns jeweils in bestimmten Bildmotiven bzw. Gestaltungsmerkmalen ihren Ausdruck finden und insofern die Figurenprogramme von Regalschiffen der absolutistischen Epoche etwa zu gewissen Stereotypien neigen. Hier sollen wegen der Komplexität der Materie nur einige wichtige Aspekte herausgegriffen werden. Die systematische Durchführung des Vergleichs muß einer späteren Untersuchung vorbehalten bleiben.

Obwohl in beiden Fällen die Verherrlichung des Monarchen naturgemäß im Vordergrund steht, sind die thematischen Schwerpunkte unterschiedlich gesetzt.[1046] Während bei der SOVEREIGN die triumphale Herrschaft Charles' I zu Wasser und zu Lande und deren Harmonie mit der universalen Schöpfungsordnung das Zentralthema bilden, zielt das Programm der WASA auf den Triumph Gustav II Adolfs als rechtmäßigem Prätendenten der römischen Kaiserkrone und damit als Gegenspieler Ferdinands II von Habsburg, des amtierenden römischen Kaisers deutscher Nation.

Die Heckfassade als Hauptschauseite der Schiffe wird sowohl bei der WASA als auch bei der SOVEREIGN von Darstellungen des Potentaten in verschiedenen Repräsentationsformen beherrscht, welche senkrecht übereinander angeordnet die zentrale Symmetrieachse einnehmen (vgl. Abb. 116 [S. 143] und 201). An der Fassade des schwedischen Regalschiffes dominiert im übrigen das genealogische Thema der Stammesnobilität (der König erscheint als jüngster Sproß des uralten, in mythische Vorzeit zurückreichenden Herrschergeschlechts der Vasa), wogegen der betreffende Gegenstand am britischen Fahrzeug auf eine relativ kleine Sektion im Bereich der unteren Heckgalerien beschränkt bleibt.

Für Charles I war der Hinweis auf seine königlichen Vorfahren eher zur Legitimation seines Seeherrschaftsanspruches vonnöten, weshalb sich vor allem am Galion der SOVEREIGN – im genealogischen Spannungsfeld zwischen dem Stuartmonarchen und König Edgar – *Beasts* und *Badges* als Repräsentanten verschiedenster englischer Könige konzentrieren. Auch an der WASA nutzte man bezeichnenderweise das Galion, das wie ein vorstoßender Keil dem Schiff seinen Weg zu bahnen scheint, als geeigneten Ort, um den aktuellen Machtanspruch des Souveräns künstlerisch ins Bild zu setzen. Gustav II Adolf findet sich dort (in der allegorisch-heraldischen Gestalt des Löwen aus Mitternacht) an der Spitze der ersten zwanzig römischen Kaiser quasi als neuer Imperator Augustus und verdeutlicht auf solche Weise seinen Anspruch auf die von den Habsburgern okkupierte Kaiserkrone.

Kaiserlichen Rang beanspruchte zwar auch Charles I, wie die geschlossene Bügelkrone über *Badges* und Monogrammen, vor allem aber sein Standbild in klassisch-antikem Feldherrnhabit (einen Fuß auf die Weltkugel setzend) am Heck der SOVEREIGN deutlich machen; doch spielt das Thema keine so hervorragende, politisch aktuelle Rolle wie im Fall der WASA. Die Allusion auf römische Weltherrschaft und insbesondere auf Kaiser Augustus soll hier weniger als Affront gegen Ferdinand II verstanden werden, sondern vielmehr jenen höchsten Grad irdischer Dignität anzeigen, welcher dem ideologisch fixierten, göttlichen Status des Monarchen und seiner Rolle als Friedensfürst am ehesten entspricht.

Überhaupt ist das Skulpturenprogramm der SOVEREIGN deutlich stärker von der Tendenz zur Deifizierung

1046 Zum Programm der WASA s. Soop 1986; dort auch zahlr. Abb.



Abb. 201 Die Heckfassade der WASA von 1628. (Vasamuseet, Stockholm/Zeichnung: Göte Göransson)

des Herrschers geprägt als das der nur knapp zehn Jahre älteren WASA. Weder die Verherrlichung des Souveräns als Phoebus Apollo, welche sich in Anbetracht der notorischen Nähe des Augustus zum strahlenden Gott des Lichts durchaus angeboten hätte, noch sonstige Merkmale der Lichtmetaphorik sind am schwedischen Regalschiff zu finden. Auch die damit zusammenhängende Einbettung des Herscherlobes in kosmologischen Kontext, die an der SOVEREIGN so breiten Raum einnimmt, fehlt fast vollständig. Ansätze dazu zeigen allein einige Hermenpilaster an den Kuppeln der unteren Seitengalerien. (Sie stellen vermutlich die vier Elemente, Winde, Jahreszeiten und Temperamente dar).[1047] Statt dessen ist die dem König eigene Vollkommenheit und Tugendfülle an der WASA durch allegorische Darstellungen des Potentaten in Gestalt von klassischen *exempla virtutis* (König David, Gideon, Hercules) zum Ausdruck gebracht.

An das Thema Tugendhaftigkeit knüpfen auch etliche Figuren an, die sich durch moralisierend-appellativen Charakter auszeichnen. Sie korrespondieren inhaltlich mit den an der SOVEREIGN unter den Rubriken *arma et litterae* und *Coelum Britannicum* behandelten Bildwerken. Hans Soop gesteht diesen Skulpturen zwar eine gewisse Verbindung zum panegyrischen Generalthema zu, grenzt sie jedoch als eigenständige Kategorie gegenüber den spezifisch panegyrischen Schnitzereien ab.[1048] Betrachtet man sie allerdings im Lichte der Maximen absolutistischer Herrscherideologie, dann zeigt sich, daß auch sie als spezieller Aspekt des Fürstenlobes aufgefaßt werden können und sich insofern durchaus dem Generalthema unterordnen. Da nämlich der Souverän als »*strahlende Leuchte der Göttlichkeit und Tugend*« (Basilikon Doron) stets das optimale Vorbild gibt, dem die Untertanen, insbesondere wenn sie selbst Führungspositionen besetzen, nacheifern sollen, verweist jeder Appell zu tugendhaftem Verhalten letztlich auf den Potentaten zurück, der all diese Eigenschaften in höchster Vollkommenheit besitzt.

Eine recht auffällige, ausgesprochen umfangreiche Gruppe, die an beiden Regalschiffen sich jeweils über das ganze Fahrzeug verteilt, bilden schließlich die grotesken Schnitzereien in Gestalt von Maskaronen, Drückern und Tarmen. Sie erfüllen wie die vorgenannte Kategorie gewissermaßen eine Doppelfunktion, indem sie einerseits unterworfene, negativ besetzte Mächte verkörpern, die Sklavendienste verrichten müssen und auf solche Weise zum Ruhm des Monarchen beitragen, andererseits zugleich als magisch-apotropäische Skulpturen vor Unheil bewahren sollen, sei es durch Abschreckung oder durch Besänftigung drohender Gewalten.

Somit zeigen sich etliche Gemeinsamkeiten, aber auch einige bemerkenswerte Unterschiede in den Figurenprogrammen der WASA und der SOVEREIGN OF THE SEAS. Hinsichtlich der Herrscherideologie, wie sie aus den verwendeten panegyrischen Motiven spricht, folgt das Programm der SOVEREIGN einer stärker absolutistisch geprägten Konzeption als das schwedische Königsschiff. Mit der Verherrlichung des Monarchen als Sonnengott und der zugehörigen Einbindung seiner Herrschaft in die universale, sowohl Mikro- als auch Makrokosmos umfassende Weltordnung weist es in die Zukunft, d.h. in die Epoche Louis' XIV voraus. Zugleich hält es jedoch in mancherlei Motiven an althergebrachten, aus der Frühzeit der Seefahrt tradierten Vorstellungen fest. Mit der Verquickung von beidem spiegelt die künstlerische Ausstattung der SOVEREIGN OF THE SEAS, ähnlich wie die Architektur, die Takelage und die Bewaffnung des Schiffes, den Übergang vom Spätmittelalter in eine neue Ära wider.

1047 s. Soop 1986, 101-110.
1048 Soop 1986, 235-236.

IX
ANLAGEN

ABKÜRZUNGS- UND SIGLENVERZEICHNIS

(Siglen der Quellenschriften: siehe Quellenverzeichnis)

Abb.:	Abbildung(en)
Anm.:	Anmerkung
Bb.:	Backbord
Bd.:	Band
BM / BL:	British Museum / British Library, London
bzw.:	beziehungsweise
Cat.:	Catalogue (Katalog)
CBEL:	Cambridge Bibliography of English Literature
C.S.P.Dom.:	Calendar of State Papers, Domestic Series
C.S.P.Ven.:	Calendar of State Papers, Venice
d.:	des / der
DA:	The Dictionary of Art
ders.:	derselbe
d.h.:	das heißt
d.i.:	das ist
Diss.:	Dissertation
DNB:	Dictionary of National Biography
ebd.:	ebendort
Ed.prin.:	Editio princeps (Erstausgabe)
engl.:	englisch
et al.:	et alii (und andere)
etc.:	et cetera (und das übrige)
et passim:	und weithin (an verschiedenen Stellen)
(f):	femininum
Fig.:	Figure (Abbildung)
franz.:	französisch
GBA:	Gazette des Beaux-Arts
gg.:	gegenüber
griech.:	griechisch
HDA:	Handwörterbuch des deutschen Aberglaubens
HMK:	Handlexikon der magischen Künste
Hrsg.:	Herausgeber
hrsgg.:	herausgegeben
ibid.:	ibidem (ebenda, am gleichen Ort)
i.e.:	id est (das ist, das heißt)
Inv.:	Inventory (Inventar)
ital.:	italienisch
lat.:	lateinisch
l.c.:	loco citato (an der zitierten Stelle)
LIMC:	Lexicon Iconographicum Mythologiae Classicae
(m):	masculinum
MFA:	Museum of Fine Arts, Boston, Mass.
MLQ:	Modern Language Quarterly
MM:	Mariner's Mirror
MS:	Manuskript
MSS:	Manuskripte
(n):	neutrum
n.:	note (Anmerkung)
niederl.:	niederländisch
NMM:	National Maritime Museum, Greenwich
No.:	Number (Nummer)
Nos.:	Numbers (Nummern)
N&Q:	Notes & Queries
OED:	Oxford English Dictionary
o.J.:	ohne (Erscheinungs)jahr
o.O.:	ohne (Erscheinungs)ort
op. cit.:	opere citato (in dem zitierten Werk)
p.:	pagina, page (Seite)
passim:	verstreut, an verschiedenen Stellen
(pl):	plural
Pl.:	Plate (Tafel)
PL:	Pepys Library, Magdalene College, Cambridge
PRO:	Public Record Office, London
RCE:	Royal Collection Enterprises, Windsor Castle
RDK:	Reallexikon zur Deutschen Kunstgeschichte
RE:	Paulys Realencyclopädie der Classischen Altertumswissenschaft

RML :	Roschers Mythologielexikon
S. :	Seite
s. :	siehe
sc. :	scilicet (bekanntlich, zu verstehen in dem Sinne...)
s.d. :	siehe dort
(sg) :	singular
sic! :	so! (Zusatz innerhalb von Zitaten bei ungewöhnlicher Schreibweise)
SMPK :	Staatliche Museen Preußischer Kulturbesitz
sog. :	sogenannte(r)
Sp. :	Spalte
spätlat. :	spätlateinisch
St. :	Sanctus/a (Heilige[r])
Stb. :	Steuerbord
STC :	Short-Title Catalogue of English Books
Suppl. :	Supplement (Ergänzungsband)
s.v. :	sub voce (Stichwortverweis)
svw. :	soviel wie
Taf. :	Tafel
ThB :	Thieme-Becker: Künstlerlexikon
u. :	und
u.a. :	und andere / und anderswo
USBK:	Universitäts- und Stadtbibliothek Köln
USNA:	United States Naval Academy, Annapolis, Md.
v. Chr. :	vor Christi Geburt
Verf. :	Verfasser
vgl. :	vergleiche
Vol. :	Volumen, Volume (Band)
z.:	Zeile
z.B. :	zum Beispiel
ZSfKG :	Zeitschrift für Kunstgeschichte

LITERATUR- UND QUELLENVERZEICHNIS

1. ANTIKE QUELLEN

Act. Apost.
Die Apostelgeschichte [Acta Apostolorum, deutsch]. Neu übersetzt und erklärt von D. Ernst Haenchen. 12. Aufl. Göttingen 1959. (= Kritisch-exegetischer Kommentar über das Neue Testament, begründet von Heinrich August Wilhelm Meyer, dritte Abteilung).

Apoll. Rhod. Argonaut.
Apollonios Rhodios: *Die Argonauten* [Argonautica, deutsch]. Verdeutscht von Thassilo von Scheffer. Wiesbaden 1940.

Apuleius Apolog.
Lucius Apuleius Madaurensis: *Apologia* [Verteidigungsrede]. Lateinisch und deutsch von Rudolf Helm. Berlin 1977.

Apuleius Met.
Lucius Apuleius Madaurensis: *Metamorphoses sive: De Asino aureo. Metamorphosen oder Der goldene Esel*. Lateinisch und deutsch von Rudolf Helm. Berlin 1970.

Aristoteles Eth.Eudem.
Aristoteles: *The Eudemian Ethics* [Ethika Eudemia, griechisch und englisch] In: Aristotle, *The Athenian Constitution / The Eudemian Ethics / On Virtues and Vices*. With an English Translation by H. Rackham, M.A. London 1961. (= The Loeb Classical Library).

Aristoteles Eth.Nikom.
Aristoteles: *Nikomachische Ethik* [Ethika Nikomachia, deutsch]. Auf der Grundlage der Übersetzung von Eugen Rolfes herausgegeben von Günther Bien. Hamburg 1972.

Aristoteles Pol.
Aristoteles: *Politik* [Politica, deutsch]. Eingeleitet und neu übertragen von Olof Gigon. Zürich (1955). (= Aristoteles: Werke, Bd. 4; Die Bibliothek der Alten Welt, hrsgg. von Karl Hoenn).

Bibel
Die Bibel. Die heilige Schrift des alten und neuen Bundes. Vollständige deutsche Ausgabe. Freiburg 1971.

Caesar bel. gal.
Gaius Julius Caesar: *Der gallische Krieg* [Commentarii de bello gallico]. Lateinisch – Deutsch. Herausgegeben von Georg Dorminger. München 1962.

Cassius Dio
Cassius Dio Cocceianus: *Römische Geschichte* [Historia Romana, deutsch]. Übersetzt von Otto Veh. 5 Bde. Zürich (1985-87).

Cicero Ad Attic.
Marcus Tullius Cicero: *Epistolae ad Atticum. Atticus-Briefe* Lateinisch und deutsch. Edition Helmut Kasten. Darmstadt 1976.

Cicero De Nat.Deor.
Marcus Tullius Cicero: *De Natura Deorum libri III. Vom Wesen der Götter* [lateinisch und deutsch]. Herausgegeben, übersetzt und erläutert von Wolfgang Gerlach und Karl Bayer. Darmstadt 1978.

Cicero Somn.Scip.
Marcus Tullius Cicero: *Somnium Scipionis. Der Traum des Scipio*. In: Cicero, *Staatstheoretische Schriften*. Lateinisch und deutsch von Konrat Ziegler. Darmstadt 1974.

Cicero Tusc.Disp.
Marcus Tullius Cicero: *Tusculanae disputationes. Gespräche in Tuskulum* [lateinisch und deutsch]. Herausgegeben und eingeleitet von Carl Buechner. Stuttgart 1966.

Claudian Epithal.
Claudius Claudianus: *Epithalamium*. In: *Claudian* [Opera, lateinisch und englisch]. With an English translation by Maurice Platnauer. 2 Vols. Cambridge, Mass. 1963.

Diodor.Sic. Bibl.hist.
Diodorus Siculus: *Diodor's von Sicilien Geschichtsbibliothek* [Bibliotheca historica, deutsch]. Übersetzt von Adolf Wahrmund. 6 Bde. Stuttgart 1866-69.

Dionys. Halic.
Dionysios Halicarnassensis: *Römische Altertümer* [Antiquitates romanae, deutsch]. In: Dionysius von Halikarnaß: *Werke*. Übersetzt von Gottfried Jakob Schaller. Stuttgart 1827-49.

Euripides Iph.Taur.
Euripides: *Iphigenia in Tauris* [Iphigenia Taurica, deutsch]. Edition David Sansone. Leipzig 1981.

Euripides Orest
Euripides: *Orestes*. In: Euripides, *Orestes, Iphigenie in Aulis, Die Mänaden*. Drei Tragödien, übertragen und erläutert von Ernst Buschor. München 1960.

Fulgentius Myth.
Fabius Planciadus Fulgentius: *Mythologiarum Libri Tres*. In: *Fabii Planciadis Fulgentii V. C. Opera*. (recensuit Rudolfus Helm). Leipzig 1898.

Hesiod Theog.
Hesiods Theogonie. Mit Einleitung und kurzem Kommentar versehen von Wolf Aly. Heidelberg 1913.

Homer Hymnen
Homerische Hymnen [Hymni]. Griechisch und deutsch. Herausgegeben von Anton Weiher. München 1970.

Homer Ilias
Homer: *Ilias*. [griechisch und deutsch]. Übertragen von Hans Rupé, mit Urtext, Anhang und Registern. Darmstadt 1983.

Homer Odyssee
Homer: *Odyssee*. Griechisch und deutsch. Übertragen von Anton Weiher. Mit Urtext, Anhang und Registern. Einführung von A. Heubeck. Darmstadt 1986.

Hyginus Fab. & Astr.
Gaius Julius Hyginus: *The Myths of Hyginus*. [Fabulae et Poetica Astronomica, englisch]. Translated and edited by Mary Grant. Lawrence (Kansas) 1960.

Lukian
Lukianos Samosatensis: *Sämtliche Werke* [Opera, deutsch]. Mit Anmerkungen. Nach der Übersetzung von C. M. Wieland be-

arbeitet und ergänzt von Dr. Hanns Floerke. 5 Bde. Leipzig, München 1911. (= Klassiker des Altertums. Erste Reihe. Ausgewählt und herausgegeben von Heinrich Conrad; 7.-11. Band).

Macrobius Comm.
Ambrosius Theodosius Macrobius: *Commentary on the Dream of Scipio* [Commentarii in somnium Scipionis, englisch]. Translated with an Introduction and Notes by William Harris Stahl. New York 1952.

Manilius
Marcus Manilius: *Astronomica*. With an English translation by G. P. Goold. Cambridge (Mass.), London 1977.

Oppian Hal.
Oppianus: *Halieutica*. In: *Poetae bucolici et didactici* ...edidit F.S. Lehrs [griech. u. lat.]. Paris 1851.

Orpheus Argonaut.
Orpheus: *Argonautenzug* [Argonautica, deutsch]. Im Versmaße der Urschrift übersetzt von Dr. Karl Seidenadel, Professor. Bruchsal 1873. (= Beigabe zum Programme des Progymnasiums zu Bruchsal für das Schuljahr 1872-1873).

Orpheus Hymnen
Orpheus: *Altgriechische Mysterien* [Hymni, deutsch]. Aus dem Urtext übertragen und erläutert von J. O. Plassmann. Mit einem Nachwort von Fritz Graf. Köln 1982.

Ovid Fasti
Publius Ovidius Naso: *Fasti. Festkalender Roms*. Lateinisch-deutsche Ausgabe von Wolfgang Gerlach. München 1960. (= Tusculum – Bücherei).

Ovid Heroides
Publius Ovidius Naso: *Heroides and Amores* [Heroides et amores, lateinisch und englisch]. With an English translation by Grant Showerman. Cambridge (Mass.) 1958.

Ovid Met.
Publius Ovidius Naso: *Metamorphosen*. Epos in 15 Büchern. Übersetzt und herausgegeben von Hermann Breitenbach mit einer Einleitung von L. P. Wilkinson. Stuttgart 1977.

Pausanias
Pausanias: *Reisen in Griechenland* [Periegesis tes Hellados, deutsch]. Gesamtausgabe in drei Bänden auf Grund der kommentierten Übersetzung von Ernst Meyer. Herausgegeben von Felix Eckstein. Zürich [³1986].

Philostrat Eikones
Flavius Philostratos: *Die Bilder* [Eikones]. Griechisch – deutsch nach Vorarbeiten von Ernst Kalinka herausgegeben, übersetzt und erläutert von Otto Schönberger. München 1968.

Plato Euthyd.
Platon: *Euthydemos*. In: Platon, *Werke in acht Bänden*. Griechisch und deutsch. Herausgegeben von Gunther Eigler. Darmstadt 1973.

Plinius Nat.Hist.
Gaius Plinius Secundus: *Natural History* [Naturalis historiae libri XXXVII, lateinisch und englisch]. With an English translation in ten volumes. London 1956-1963.

Plutarch Lysand.
Plutarchos: *Lysandros*. In: Plutarch, *Große Griechen und Römer* [Vitae parallelae, deutsch]. Eingeleitet und übersetzt von Konrat Ziegler. 6 Bde. Zürich, Stuttgart 1954-65. (= Die Bibliothek der Alten Welt).

Plutarch Mor.14
Plutarchos: *Moralia 14 (Non posse suaviter vivi secundum Epicureum)*. In: Plutarch, *Moralische Schriften* [Moralia, deutsch], Übersetzt, mit einer Einleitung und Anmerkungen versehen von Otto Apelt. 3 Bde. Leipzig 1926-27.

Properz Carm.
Sextus Aurelius Propertius: *Gedichte* [Carmina]. Lateinisch und deutsch von Rudolf Helm. Berlin 1965.

Schol. Ap. Rh.
Scholia in Appolonium Rhodium vetera. Recensuit Carolus Wendel. Berlin 1935.

Serv. ad Aen.
Marius Servius Honoratus: *Servianorum in Vergilii Carmina Commentariorum*. (Daraus: Vol. II: *Quod in Aeneidos libros I et II explanationes continet*). Editionis Harvardianae. Lancaster (Pennsylv.) 1946.

Sueton
Gaius Suetonius Tranquillus: *Leben der Cäsaren* [De vita duodecim Caesarum, deutsch]. Eingeleitet und übersetzt von André Lambert. Zürich, Stuttgart 1955.

Val. Flacc. Argon.
Gaius Valerius Flaccus: *Argonautica* [lateinisch und englisch]. With an English translation by J. H. Mozley. Cambridge (Mass.) 1958.

Varro De ling.lat.
Marcus Terentius Varro: *On the Latin language* [De lingua latina, lateinisch und englisch]. With an English translation by Roland G. Kent. 2 Vols. London 1951.

Vergil Aeneis
Publius Vergilius Maro: *Aeneis*, lateinisch – deutsch. In Zusammenarbeit mit Maria Götte herausgegeben und übersetzt von Johannes Götte. [München 1965].

Vergil Bukol.
Publius Vergilius Maro: *Hirtengedichte* [Bukolica]. Lateinisch und deutsch. München 1953.

Vergil Georg.
Publius Vergilius Maro: *Georgica*. Lateinisch und deutsch. Herausgegeben, übersetzt und kommentiert von Manfred Erren. Heidelberg 1985.

2. NEUZEITLICHE QUELLEN

a) *Manuskripte*
(sowie deren Publikationen in neuerer Zeit)

Add. MSS.
Additional Manuscripts der British Library im British Museum, London; Nos. 9300/64 (Flottenliste 1641); 9300/75 (Briefwechsel von 1651 zum Umbau der SOVEREIGN); 9336/52 (Schiffsliste für 1638); 21406/21 (Kostenvoranschlag von Phi-

neas Pett, ca. 1637); 34217/29 (Epigramme auf die SOVEREIGN).

Aud. Off. Decl. Acc.

Audit Office Declared Account für das Jahr 1636. Manuskript No.1703/77 im Public Record Office, London. (Jahresabrechnung des Marineschatzamtes mit Angaben zum Bau der SOVEREIGN).

Banners, etc.

Banners, Standards and Badges. Manuskript von ca. 1531-32 (mit Ergänzungen bis 1630), im College of Arms, London, No. I, 2. Publiziert als: *Banners, Standards and Badges from a Tudor Manuscript in the College of Arms,* with an Introduction by Lord Howard de Walden. London 1904.

C.S.P.Dom.

Calendar of State Papers, Domestic Series. Siehe unter: Nachschlagewerke.

C.S.P.Venice

Calendar of State Papers and Manuscripts, relating to English Affairs, existing in the archives and collections of Venice. Siehe unter: Nachschlagewerke.

Baskerville

Thomas Baskerville's Journeys in England. Tagebuchaufzeichnungen aus der Zeit Charles' II. Publiziert in: The Royal Commission on Historical Manuscripts: Thirteenth Report, Appendix, Part II: *The Manuscripts of his Grace the Duke of Portland, preserved at Welbeck Abbey*. Vol.II. London 1893.

Deane

Sir Anthony Deane: *A Doctrine of Naval Architecture* (1670). Magdalene College, Cambridge, (Pepysian Library No.2910). Publiziert als: *Deane's Doctrine of Naval Architecture, 1670*. Edited and introduced by Brian Lavery. London 1981.

Drungarius

[Anonymer Panegyrikus:] *In Magnum Drungarium* ...., Magdalene College, Cambridge. (Pepysian Library No.2131(3), Abschrift, nicht datiert, aber sicher nach 1660 angefertigt, während der Text – nach dem Inhalt zu urteilen – offenbar zwischen 1637 und 1649 entstand).

Evelyn

John Evelyns Tagebuchaufzeichnungen, betreffend die Jahre 1641-1705/06. Publiziert als: *The Diary of John Evelyn*. Now first printed in full from the manuscripts belonging to Mr. John Evelyn and edited by E. S. de Beer. 6 Vols. Oxford 1955.

Hist. MSS. Com. X,iv

The Royal Commission on Historical Manuscripts: Tenth Report, Appendix, Part IV: *The Manuscripts of the Earl of Westmorland, Captain Stewart, Lord Stafford, Lord Muncaster and others*. London 1885.

Hist. MSS. Com. XII,ii

The Royal Commission on Historical Manuscripts: Twelfth Report, Appendix, Part II: *The Manuscripts of the Earl Cowper, K.G., preserved at Melbourne Hall, Derbyshire*. Vol.II. London 1888.

Naval Songs

Naval Songs and Ballads. Selected and edited by C. H. Firth. London 1908. (= Publications of the Navy Records Society, Vol.33).

Magalotti

Lorenzo Magalotti: *Travels of Cosmo the Third, Grand Duke of Tuscany, through England, during the reign of King Charles the Second (1669)*. Translated from the Italian Manuscript in the Laurentian Library at Florence. London 1821.

Monson

Sir William Monsons autobiographische Manuskripte betreffend die Jahre 1585-1636. Publiziert als: *The Naval Tracts of Sir William Monson in six Books*. Edited with a commentary drawn from the State Papers and other original sources by M. Oppenheim. 5 Vols. London 1902, 1913, 1914. (= Navy Records Society Publications, Vols. 22, 23, 43, 45, 47).

Mundy

Peter Mundys Reisetagebuch, betreffend die Jahre 1608-1667. Publiziert als: *The Travels of Peter Mundy in Europe and Asia, 1608-1667*. Edited by Richard C. Temple.
Hier benutzt: Vol.III: *Travels in England, India, China etc. 1634-1638*. Part I: *Travels in England, Western India, Achin, Macao, and the Canton River, 1634-1637*. London 1919. (= Hakluyt Society 2nd series, Vol.45).

Pepys

Samuel Pepys' Tagebuch, betreffend die Jahre 1660-1669. Magdalene College, Cambridge. (Pepysian Library Nos.1836-1841). Publiziert als: *The Diary of Samuel Pepys*. A new and complete transcription edited by Robert Latham and William Matthews. 11 Vols. Berkeley, Cal. 1971-1983.

Pett

Phineas Petts Autobiographie, betreffend die Jahre 1570-1638. British Library, London. (Add. MS. 9298). Publiziert als: *The Autobiography of Phineas Pett*. Edited by W. G. Perrin. London 1918. (= Navy Records Society Publications, Vol. 51).

P. Off. Decl. Acc.

Pipe Office Declared Accounts im Public Record Office, London (Jahresabrechnungen des Marineschatzamtes):
No. 2249 (für 1611, mit Angaben zum Bau der PRINCE ROYAL);
No. 2277 (für 1636, mit Angaben zum Bau der SOVEREIGN).

Schiffbaukontrakt 1649

Schiffbaukontrakt für die FORESIGHT, 1649. National Maritime Museum, Greenwich (SPB/8). Publiziert von Roger Charles **Anderson** in: *A Collection of Shipbuilding Contracts*. In: The Mariner's Mirror 41 (1955), 47-52.

S.P.Dom.

State Papers, Domestic Series, Reign of Charles I. Public Record Office, London. (SP 16; Manuskripte des Schriftverkehrs der Staatssekretariate). Aus den Vols. 219 – 534 (betreffend die Jahre 1634-1649) die Stücke: 219/p.141, 264/77a, 264/83a, 264/87a, 264/118, 264/124a, 264/137a, 264/138, 272/1, 273/25, 275/31, 275/51, 277/76, 277/77, 282/20, 282/120, 283/11, 283/51, 283/17, 283/59, 284/22, 286/44, 286/105, 287/46, 287/60, 287/73, 288/55, 288/95, 290/51, 291/78, 291/79, 293/17, 293/18, 295/77, 296/66, 297/7, 298/19,

298/20, 298/21, 301/96, 303/74, 306/82, 306/83, 314/96, 316/37, 317/4, 319/81, 322/23, 322/57, 326/14, 328/36, 328/65, 330/46, 336/32, 337/18, 340/57, 343/62, 345/21, 346/48, 346/69, 346/71, 349/98, 350/70, 351/22, 351/26, 353/21, 353/41, 353/49b, 353/51, 353/55, 353/64b, 353/65, 353/79, 353/82b, 353/89b, 354/74, 355/146, 361/71, 361/73, 362/7, 362/13, 363/2, 364/53, 364/69, 364/70, 364/71, 364/72, 365/37, 365/65, 366/33, 367/39, 367/43, 367/55, 367/104, 367/109, 369/44, 370/82, 371/33, 371/89, 371/101, 373/1, 374/30, 374/43, 376/68, 376/85, 377/127, 378/32, 378/48, 378/81, 379/57, 385/10, 387/48, 387/87, 393/13, 393/26, 393/27, 393/28, 393/29, 393/74, 397/52, 397/85, 407/86, 475/106, 494/30, 504/40, 512/90, 512/94, 518/109, 534/148.

Ferner aus den das *Interregnum* betreffenden Vols.: 10 E / pp. 56-60. 114-115; 24 E / p.73. 258; 25 E / pp.1-2.

(Diese Akten beziehen sich auf Planung, Bau, Ausrüstung, Bewaffnung, Bemannung und Instandhaltung der SOVEREIGN OF THE SEAS).

Stat. Reg. IV

A Transcript of the Registers of the Company of Stationers of London; 1554-1640 A.D. Vol.IV (Text). Edited by Edward Arber. London 1877. (Reprint Gloucester, Mass. 1967).

Treatise 1620

A Treatise on Shipbuilding and a Treatise on Rigging written about 1620-1625. (Admiralty Library, London; MS No.9, fol. 78-97). Edited by W. Salisbury and R.C. Anderson. London 1958. (= Society for Nautical Research Occasional Publications, No.6).

b) *Druckwerke*

Alberti 1485

Leon Battista Alberti: *Zehn Bücher über die Baukunst* [De re aedificatoria libri X, deutsch]. Ins Deutsche übertragen, eingeleitet und mit Anmerkungen und Zeichnungen versehen durch Max Theuer. Darmstadt ²1975. (Reprint der Ausg. 1912; Ed.prin.: Florenz 1485).

Alciatus 1542

Andreas Alciatus: *Clarissimi viri D. Andreae Alciati Emblematum libellus*, vigilanter recognitus, & iam recens per Wolphgangum Hungerum Bavarum, rhythmis Germanicis versus. Parisiis 1542. (Reprint Darmstadt 1987).

Alciatus 1621

Andreas Alciatus: *Emblemata cum Comentariis*. Padua 1621. (Reprint New York, London 1976).

Allard 1705

Carel Allard: *Niewe Hollandse Scheeps Bouw*. Tweede Deel. Amsterdam 1705.

Bacon 1629

Francis Bacon: *Considerations touching a warre with Spaine*. Written by the Right Honourable Francis Lo. Verulam, Vi. St. Alban. [London] 1629.

Balzac 1634

Jean Louis Guez de Balzac: *Le Prince*. Nouvelle Edition. Paris 1634. (Ed.prin. 1631).

Boccaccio 1472

Giovanni Boccaccio: *Genealogiae Deorum Gentilium Libri*. A cura di Vincenzo Romano. Bari 1951 [Ed.prin.: Venedig 1472]. (= Scrittori d'Italia No.200, Giovanni Boccaccio: Opere Vol.X).

Bocchi 1574

Achille Bocchi: *Achillis Bocchii Bonon. Symbolicarum Quaestionum, De universo genere, quas serio ludebat, libri quinque*. Bononiae 1574. (Reprint als Bd.II des Katalogs *Giulio Bonasone*. Ministerio per i beni culturali e ambientale Instituto Nazionale per la Grafica-Calcografia. Catalogo di Stefania Massari. Roma 1983).

Boroughs 1651

Sir John Boroughs: *The Soveraignty of the British Seas*. Proved by Records, History, and the Municipall Lawes of this Kingdome. Written in the yeare 1633. By that Learned Knight, Sr John Boroughs; Keeper of the Records in the Tower of London. London 1651.

Boschius 1701

Jacobus Boschius: *Symbolographia* sive de arte symbolica sermones septem. Augsburg 1701. Hier nach dem Reprint Graz 1972 (= *Instrumentaria Artium*, Bd. 6).

Bossewell 1597

John Bossewell: *Workes of Armorie*, devided into three Bookes, entituled, the Concordes of Armorie, the Armorie of Honor, and of Cotes and Creasts... London 1597.

Boteler 1634

Nathaniell Boteler [d.i. Nathaniel Butler]: *Six Dialogues about Sea-Services*. London 1685 [MS: 1634]. Hier nach der Ausgabe: *Boteler's Dialogues*. Edited by W.G. Perrin. London 1929. (= Navy Records Society Publications, Vol.65).

Bouquet 1572

Simon Bouquet: *Bref et sommaire recueil* de ce qui a esté faict, & de l'ordre tenüe à la ioyeuse & triumphante entree de [...] Charles IX roy de France en sa bon ville & cité de Paris [...] le mardy sixiesme iour de Mars. Avec le couronnement de [...] Madame Elizabet d'Autriche son espouse, de dimanche vingt-cinquiesme, et entree de ladicte dame en icelle ville... Paris 1571-1572.

Calcagninus 1544

Caelius Calcagninus: *Equitatio*. In: *Caelii Calgagnini Ferrariensis, Protonotarii apostolici, Opera aliquot* [...]. Basel 1544.

Camden 1636

William Camden: *Remaines concerning Britaine:* their: Languages, Names, Surnames, Allusions, Anagrammes, Armories, Monies, Empreses, Aparell, Artillarie, Wise Speeches, Proverbs, Poesies, Epitaphs. Written by William Camden Esquire, Clarenceux, King of Arms, surnamed the Learned. The fift Impression, with many rare Antiquities never before imprinted. By the industry and care of John Philipot, Somerset Herald. London 1636 [Ed.prin.: 1605].

Camerarius 1596
Joachim Camerarius: *Symbolorum et Emblematum* [...] *Centuria tertia*, Nürnberg 1596.
Carew
Thomas Carew: *The Poems of Thomas Carew, with his Masque ›Coelum Britannicum‹*. Edited, with an introduction and notes, by Rhodes Dunlap. Oxford 1949.
Cartari 1647
Vicenzo Cartari: *Imagini delli Dei de gl' Antichi*. Venetia 1647 [Ed.prin.: 1556]. Reprint: Graz 1963 (= Instrumentaria Artium, Bd.1).
Case 1588
John Case: *Sphæra Civitatis*, authore magistro Iohanne Caso Oxoniensi, olim collegii divi Iohannis Præcursoris socio. Oxoniae 1588.
Colonna 1499
Francesco Colonna: *Hypnerotomachia Poliphili*. Edizione critica e commento a cura di Giovanni Pozzi e Lucia A. Ciapponi. Padova 1964. [Reprint der Ed.prin.: Venezia 1499].
Conti 1588
Natale Conti: *Natalis Comitis Mythologiae*, sive Explicationis Fabularum, Libri decem. Francofurti 1588. [Ed.prin.: Venetia 1551].
Coronelli 1690
Vincenzo Maria Coronelli: *Ships and other sort of craft used by the various nations of the world. – Venice 1690.* [Navi, ed altre sorti di Barche, usate da Nazioni differenti ne' Mari, e ne' Fiumi,..., englisch]. Translated by Mario M. Witt. – Together with a catalogue of prints dealing with ships and the sea which have appeared in the works of Vincenzo Coronelli. London 1970.
Cuspinianus 1540
Johann Cuspinianus: *De Caesaribus atque Imperatoribus Romanis*. Straßburg 1540.
D'avenant
Sir William D'avenant: *The dramatic works of Sir William D'avenant*. With a prefatory memoir and notes. 5 Vols. New York 1964. (Reprint der Ausgabe London 1872).
D'avenant 1638
Sir William D'avenant: *Luminalia, or The Festivall of Light*. Personated in a Masque at Court, By the Queenes Majestie, and her Ladies. London 1637 (d.i. 1638).
D'avenant 1650
Sir William D'avenant: *Sir William D'avenant's Gondibert*. Edited by David F. Gladish. Oxford 1971. [Ed.prin.: 1650].
Dee 1577
John Dee: *General and Rare Memorials pertayning to the Perfect Arte of Navigation*: Annexed to the Paradoxal Cumpas, in Playne: now first published: 24 yeres after the first Invention thereof [alias: *The British Monarchy*]. London 1577.
Denham 1642
Sir John Denham: *Coopers Hill*. London 1642. Hier nach der Ausgabe: O Hehir, Brendan: *Expans'd Hieroglyphicks*. A critical edition of Sir John Denham's Coopers Hill. Berkeley und Los Angeles 1969.
Entertainment 1633
The Entertainment of the high and mighty Monarch CHARLES, King of Great Britaine, France, and Ireland, Into his auncient and royall City of EDINBURGH, the fifteenth of June, 1633. Edinburgh 1633.
Fanshawe 1648
Sir Richard Fanshawe: *Shorter Poems and Translations*. Edited by N. W. Bawcutt. Liverpool 1964. (= English Reprints Series No.19); [Ed.prin. 1648, im Anhang zu Fanshawes Übersetzung von G. B. Guarinis *Il Pastor fido*].
Fournier 1643
George Fournier: *Hydrographie,* contenant la Theorie et la Practique de toutes les Parties de la Navigation. Composé par le Pere Georges Fournier de la Compagnie de Iesus. Paris 1643.
Fulvio 1517
Andrea Fulvio: *Illustrium imagines*. Romae 1517. – Reprint: Portland, Oregon 1972. (= The Printed Sources of Western Art, Vol.9).
Furttenbach 1629
Joseph Furttenbach: *Architectura Navalis*. Das ist: Von dem Schiff-Gebäw, Auf dem Meer und Seekusten zugebrauchen. Ulm 1629. – Reprint: Portland, Oregon 1972. (= The Printed Sources of Western Art, Vol.17).
Goltzius 1557
Hubertus Goltzius: *Vivae omnium fere imperatorum imagines* [...]. Antverpiae 1557.
Guillim 1638
John Guillim: *A Display of Heraldrie*; manifesting a more easie accesse to the knowledge thereof than hath beene hitherto published by any, through the benefit of Method; whereinto it is now reduced by the study and industry of Iohn Gvillim, late Pursuivant at Armes. London [3]1638.
Gyraldus 1580
Lilius Gregorius Gyraldus: *De Deis gentium, varia & multiplex historia* [sowie:] *Libellus de re nautica*. In: *Lilii Gregorii Gyraldi Ferrariensis Operum quae extant omnium* [...] Tomi due. Basileae 1580.
Harris 1704/1710
John Harris: *Lexicon Technicum* or, *an Universal English Dictionary of Arts and Sciences*. 2 Vols. London 1704/1710. (Reprint 1966).
Hayward 1603
Sir John Hayward: *An Answer to the first part of a certaine conference, concerning succession, published not long since under the name of R. Dolman*. London 1603.
Hayward 1655
Edward Hayward: *The Sizes and Lengths of Riggings for all the States Ships and Frigats* [...]. London 1655. (Reprint London 1967).
Heinsius 1615
Daniel Heinsius: *Het Ambacht van Cupido*. Op een nieuw oversien ende verbetert Door Theocritum à Ganda. (sive: *Emblemata amatoria*). Leyden 1615.
Heywood
Thomas Heywood: *The dramatic Works of Thomas Heywood*, now

first collected with illustrative notes and a memoir of the Author in six Volumes. By R.H. Sheperd for J. Pearson. 6 Vols. London 1874 (Reprint: New York 1964).

Heywood 1609

Thomas Heywood: *Troia Britannica: or, Great Britaines Troy*. A Poem [...]. London 1609.

Heywood 1624

Thomas Heywood: ΓυNAIKEION: *or, Nine Bookes of Various History concerning Women. Inscribed by ye names of ye Nine Muses*. London 1624.

Heywood 1637

Thomas Heywood: *A True Description of His Majesties Royall Ship, Built this Yeare 1637 at Wooll-witch in Kent. To the great glory of our English Nation, and not paraleld in the whole Christian World*. London 1637. [kritische Ausgabe, siehe: Young 1990].

Heywood 1638

Thomas Heywood: *A True Discription of His Majesties royall and most stately Ship called the Soveraign of the Seas, built at Wolwitch in Kent 1637*. [...]. London 1638.

Heywood 1653

[Thomas Heywood et al.:] *The Common-Wealths Great Ship, Commonly called the Soveraigne of the Seas, built in the yeare, 1637* [...]. London 1653.

Holland 1618

Henry Holland: *BAZILIΩLOGIA, A Booke of Kings, Beeing the true and lively Effigies of all our English Kings from the Conquest untill this present:* With their severall Coats of Armes, Impreses and Devises: And a briefe Chronologie of their lives and deaths. Elegantly graven in Copper. London 1618.

Holland 1620

Henry Holland: *Herωologia Anglica*, hoc est clarissimorum aliqout [sic] Anglorum qui floruerunt ab M.D. usq' ad presentem annum M.D.CXX vivae effigies, vitae et elogia duobus tomis. [Arnhem 1620].

Howell 1645

James Howell: *Epistolae Ho-Elianae: Familiar Letters Domestick and Foreign, Devided into Four Books: partly historical, political, philosophical: Upon emergent Occasions*. London 1645. – Hier nach der Ausgabe: *Epistolae Ho-Elianae. The Familiar Letters of James Howell, Historiographer to Charles II*. Edited, annotated and indexed by Joseph Jacobs. London 1890.

Huttichius 1552

Johann Huttichius: *Romanorum principum effigies*. o.O. 1552.

James I 1599

James I (König von Großbritannien): *ΒΑΣΙΛΙΚΟΝ ΔΩΡΟΝ. Devided into three Bookes*. Edinburgh 1599. (Faksimile-Reprint Menston 1969).

James I 1616

James I (König von Großbritannien): *The Workes of the most high and mightie Prince, Iames by the Grace of God, King of Great Britaine*, [...] published by Iames, Bishop of Winton [...]. London 1616. – (Als Teilreprint erschienen unter dem Titel: *The political works of James I*. New York ²1965).

Jonson

Ben Jonson: *The complete masques*. Edited by Stephen Orgel. New Haven 1969.

Legh 1612

Gerard Legh: *The Accedence of Armorie*. London 1612.

Lull 1483/85

Ramon Lull: *The Book of the Ordre of Chyualry*. Translated and printed by William Caxton from a french version of Ramón Lull's »Le Libre del Orde de Cauayleria«. Edited by A.T.B. Byles, Early English Text Society. London 1926. (Dem Original fehlen sowohl Orts- als auch Jahresangabe. Es muß aber zwischen Juni 1483 und August 1485 gedruckt worden sein).

Mainwaring 1623

Sir Henry Mainwaring: *The Seaman's Dictionary*. London 1644. [MSS: 1620-1623]. Hier nach der Ausgabe: *The Life and Works of Sir Henry Mainwaring*. Vol. II. Edited by G.E. Manwaring and W.G. Perrin. London 1922. (= Navy Records Society Publications, Vol. 56).

Mortier 1693

Pierre Mortier: *Atlas Maritime*. See-Atlas »*Le Neptune Françoys*« des Pierre Mortier, gestochen von Alexis Jaillot 1693, Text: Wolfgang Schwarze. Wuppertal 1977. (Reprint der Ausgabe Amsterdam 1693).

Parker 1640

Henry Parker (of Lincoln's Inn): *The case of shipmony* briefly discoursed, according to the Grounds of Law, Policy, and Conscience, and most humbly presented to the Censure and Correction of the High Court of Parliament Nov. 3, 1640. o.O. 1640.

Peacham 1612

Henry Peacham: *Minerva Britanna*, Or a garden of Heroical Devices, furnished, and adorned with Emblemes and Impresas of sundry natures. Newly devised, moralized, and published by Henry Peacham, Mr. of Arts. London 1612. (Reprint 1973 = English Emblem Books No.5).

Peacham 1622/1634

Henry Peacham: *The Compleat Gentleman*. Fashioning him absolute, in the most necessary & commendable Qualities concerning Minde or Bodie that may be required in a Noble Gentleman. Whereunto is annexed a Description of the order of a Maine Battaile or Pitched Field, [...]. London ²1634. (Ed.prin. 1622; Reprint Oxford 1906).

Peacham 1634

Henry Peacham: *The Gentlemans Exercise*. Or, An exquisite practise, as well for drawing all manner of Beasts in their true Portraitures: as also the making of all kinds of colours, to be used in Limming, Painting, Tricking, and Blazon of Coates, and Armes [...]. London ²1634.

Peele 1593

George Peele: *The Honour of the Garter*. Displaied in a Poeme gratulatorie: Entitled to the worthie and renowned Earle of Northumberland. Created Knight of that Order, and installed ad Windsore. Anno Regni Elizabetha. 35. Die Junii. 26. [...]. London o.J. [1593]. Hier nach der Ausgabe: *The Life and works*

of George Peele. Vol. I. Edited by Charles Tyler Prouty. New Haven 1952.

de la Perrière 1553
Guillaume de la Perrière: *La Morosophie de Guillaume de la Perrière Tolosain*, contenant Cent Emblemes moraux. Lyon 1553.

Perotto 1539
Nicolao Perotto: *Cornucopiae Latinae Linguae*. [Basel 1539].

Picinelli 1687
Filippo Picinelli: *Mundus Symbolicus*. Köln 1687. (Reprint Hildesheim / New York 1979. Mit einer Einleitung und einem bibliographischen Beitrag von Dietrich Donat).

Prynne 1669
William Prynne: *Brief Animadversions on, Amendments of, & Additional Explanatory Records to, the Fourth Part of the Institutes of the Laws of England*; concerning the Jurisdiction of Courts, compiled by the late Famous Lawyer Sir Edward Cooke Knight, (Chief Justice of both Benches) in his Life-time, but published and re-printed (with some disadvantage) since his Death. [...] By William Prynne Esquire, [...] London 1669.

Ripa 1603
Cesare Ripa: *Iconologia* overo Descrittione di diverse Imagini cavate dall' antichità, & di propria inventione; trovate, & dichiarate [...] Roma 1603. (Reprint Hildesheim / New York 1984).

Rollenhagen 1611
Gabriel Rollenhagen: *Sinn-Bilder. Ein Tugendspiegel*. Bearbeitet, mit einem Nachwort versehen und herausgegeben von Carsten-Peter Warncke. Dortmund 1983. (Reprint der Ed.prin. Utrecht 1611).

Rouillé 1553
Guillaume Rouillé: *Prima* [-*secunda*] *pars Promptuarii* Iconum insigniorum a seculo hominum subjectis eorum vitis per compendium ex probatissimis autoribus desumptis. Lugduni 1553.

St.-John 1640
Oliver Saint-John: *Mr. St.-John's Speech to the Lords in the Upper house of Parliament, January 7, 1640* [i.e. 1641], *Concerning Ship-Money*. o.O. 1640.

***See-Hafen* 1705/06**
(anonym): *Der geöffnete See-Hafen* [...] 2 Bde. Hamburg 1705/06. (Reprint Hamburg 1989).

Selden 1635
John Selden: *Mare Clausum seu De Dominio Maris Libri Duo*. London 1635. [Hier als Reprint zusammen mit:] Grotius, Hugo: *Mare Liberum sive De iure Batavis competit ad Indicana Commercia dissertatio*. [Leiden 1618]. Mit einer Einführung zu beiden Schriften von F. Krüger-Sprengel. Osnabrück 1978. (= Bibliotheca Rerum Militarium, Bd. XLII).

***Shepheards Kalender* 1604**
(anonym): *The Shepheards Kalender*. Here Beginneth the Kalender of Shepheards. Newly augmented and corrected [...]. London 1604. (Erste *englische* Ausgabe 1503).

Shirley
James Shirley: *The best plays of the old dramatists. James Shirley*. With an introduction by Edmund Gosse. London 1888.

Smith 1627
Captain John Smith: *A Sea Grammar*, with the plaine Exposition of Smiths Accidence for young Sea-men, enlarged. London 1627.

Spenser 1590/1596
Edmund Spenser: *The Fairie Queene*. Edited by P. Roche with the assistance of C. Patrick O'Donnell. New Haven 1981. (Ed.prin. 1590/1596).

de Strada 1558
Jacobus de Strada: *Epitome Thesauri Antiquitatum*, hoc est, Imperatorum Romanorum Orientalium & Occidentalium Iconum, ex antiquis Numismatibus quam fidelissime delineatum. Lugduni 1558.

Taylor 1622
John Taylor: *A Memorial of all the English Monarchs, being in number 150. from Brute to King James*. In Heroyicall Verse, By Iohn Taylor. London 1622.

Townshend
Aurelian Townshend: *Aurelian Townshend's Poems and Masks*. Edited by E.K. Chambers. Oxford 1912.

Valeriano 1631
Giovanni Piero Valeriano: Ioannis Pierii Valeriani Bellunensis, *Hieroglyphica*, sive de sacris Aegyptiorum aliarumque gentium litteris, Comentariorum Libri LVIII cum duobus aliis ab eruditissimo viro annexis. Coloniae Agrippinae 1631. (Ed.prin. 1567).

Vasari 1588
Giorgio Vasari: *I Ragionamenti*. Firenze 1588. – Hier nach der Ausgabe: *Le Opere di Giorgio Vasari*. Tomo VIII: *Scritti minori*. Firenze 1882.

Waller 1642
Edmund Waller: *Upon his Majesties Repairing of Pauls*. London 1642. – Hier nach der Ausgabe: O Hehir, Brendan: *Expans'd Hieroglyphicks*. Berkeley / Los Angeles 1969. (Appendix B).

Whitney 1586
Geoffrey Whitney: *A Choice of Emblems*. Leyden 1586. (Reprint New York 1967).

Winschooten 1681
W.A. Winschooten: *Seeman*; Behelsende een grondige uitleging van de Nederlandse Konst, en Spreekworden, voor soo veel die uit de Seevaart sijn ontleend, en bij de beste Schrijvers deeser eeuw gevonden worden. Leiden 1681.

Wither 1635
George Wither: *A Collection of Emblems*, ancient and moderne [...]. London 1635.

Witsen 1671
Nicolaes Witsen: *Aeloude en hedendaegsche Scheeps-Bouw en Bestier* [...]. Amsterdam 1671.

Witsen 1690
Nicolaes Witsen: *Architectura navalis et regimen nauticum* ofte Aaloude en Hedendaagsche Scheeps-Bouw en Bestier [...]. Amsterdam 1690. (Reprint Amsterdam 1970).

van Yk 1697
Cornelis van Yk: *De Nederlandsche Scheeps Bouw Konst, opengestelt*. Amsterdam 1697. (Ed.prin. Delft 1695).

Zantani 1548
Antonio Zantani: *Le Imagini e le vite de gli imperatori tratte dalle medaglie e dalle historie de gli antichi*. Parma 1548.
Zincgref 1664
Julius Wilhelm Zincgref: *Emblematum Ethico-Politicorum Centuria*. Heidelberg 1664. (Ed.prin. Frankfurt 1619). Hier nach der Faksimileausgabe durch Arthur Henkel und Wolfgang Wiemann, Heidelberg 1986).
Zucchi 1602
Giacomo Zucchi: *Discorso sopra li dei de' gentili, e loro imprese*. Con un breve trattato [...]. Roma 1602. – Hier nach: Saxl, Fritz: *Antike Götter in der Spätrenaissance*. Ein Freskenzyklus und ein Discorso des Jacopo Zucchi. Leipzig, Berlin 1927. (= Studien der Bibliothek Warburg).

3. SEKUNDÄRLITERATUR

Adler 1982
Wolfgang Adler: *Landscapes*. Oxford 1982. (= Corpus Rubenianum Ludwig Burchard, Part 18,I).
Anderson 1913
Roger Charles Anderson: *The Royal Sovereign in 1637*. In: The Mariner's Mirror 3 (1913), 109-112. 168-170. 208-211.
Anderson 1933
Roger Charles Anderson: *Seventeenth Century Bows*. In: The Mariner's Mirror 19 (1933), 345-346.
Anderson 1948
Roger Charles Anderson and Romola Anderson: *The Sailing Ship. Six Thousand Years of History*. London [2]1948. (Reprint London 1980).
Anderson 1955
Roger Charles Anderson: *Seventeenth-Century Rigging. A handbook for model-makers*. Watford [5]1977. (Ed.prin. 1955).
Anderson 1959. siehe unter: NACHSCHLAGEWERKE.
Augsburg 1985
Stadt Augsburg (Hrsg.): *Augsburg und sein Rathaus 1985*. Die Sanierung des Rathauses und des Perlachturmes. Die Rekonstruktion des Goldenen Saales und eines Fürstenzimmers. Eine Dokumentation. Augsburg 1985.
Babelon 1958
Jean Babelon: *Dauernder als Erz. Das Menschenbild auf Münzen und Medaillen von der Antike bis zur Renaissance*. Wien 1958.
Bagrow 1951
Leo Bagrow: *Die Geschichte der Kartographie*. Berlin 1951.
Bandmann 1959
Günter Bandmann: *Ikonologie des Ornaments und der Dekoration*. In: Jahrbuch für Ästhetik und allgemeine Kunstwissenschaft 4 (1958-1959), 232-258.
Bassett 1885
Fletcher S. Bassett: *Legends and Superstitions of the Sea and of Sailors in all Lands and at all Times*. Chicago 1885 (Reprint: Detroit 1971).
Bathe 1967
B. W. Bathe et al.: *Der Segelschiffe große Zeit*. Herausgegeben von Joseph Jobé, ins Deutsche übertragen von Lothar Eich und Erneste Henriot. Bielefeld u. Berlin 1967.
Beer 1952
Ellen J. Beer: *Die Rose der Kathedrale von Lausanne und der kosmologische Bilderkreis des Mittelalters*. Teil 2. Diss. Bern 1952.
Behrendsen 1926
O. Behrendsen: *Darstellungen von Planetengottheiten an und in deutschen Bauten*. Straßburg 1926. (= Studien zur deutschen Kunstgeschichte, Heft 236).
Berg 1981
Steffen Berg, Renate Rolle und Henning Seemann: *Der Archäologe und der Tod. Archäologie und Gerichtsmedizin*. München, Luzern 1981.
Bergeron 1968
David Moore Bergeron: *The Christmas Family. Artificers in English Civic Pageantry*. In: English Literary History 35 (1968), 354-364.
Bergeron 1971
David Moore Bergeron: *English Civic Pageantry 1558-1642*. London 1971.
Bindoff 1945
S. T. Bindoff: *The Stuarts and their Style*. In: The English Historical Review 60 (1945), 192-216.
Blumenberg 1979
Hans Blumenberg: *Schiffbruch mit Zuschauer. Paradigma einer Daseinsmetapher*. Frankfurt 1979.
Boehm 1969
Gottfried Boehm: *Studien zur Perspektivität. Philosophie und Kunst in der frühen Neuzeit*. Heidelberg 1969.
Boll 1903
Franz Boll: *Sphaera. Neue griechische Texte und Untersuchungen zur Geschichte der Sternbilder*. Leipzig 1903.
Borch 1934
Herbert von Borch: *Das Gottesgnadentum. Historisch-soziologischer Versuch über die religiöse Herrschaftslegitimation*. Berlin 1934.
Braunfels-Esche 1976
Sigrid Braunfels-Esche: *St. Georg. Legende, Verehrung, Symbol*. München 1976.
Burke 1949
Joseph Burke: *Archbishop Abbot's Tomb at Guildford*. In: Journal of the Warburg and Courtauld Institutes 12 (1949), 179-188.
Callender 1930
Geoffrey Callender: *The Portrait of Peter Pett and the Sovereign of the Seas*. Newport 1930.
Carpenter 1845
William Hookham Carpenter: *Mémoires et documents inédits sur Antoine van Dyck, P.P. Rubens et autres artistes contemporains*, publiés d'après les pièces originales des archives royales d'Angleterre, des collections publiques et autres sources [...] traduit de l'Anglais par Louis Hymans. Anvers 1845.
Caruana 1994
Adrian B. Caruana: *The History of English Sea Ordnance 1523-*

1875. Volume I: *1523-1715 The Age of Evolution*. Rotherfield 1994.

Castiglioni 1954
Arturo Castiglioni: *Der Aderlaß*. In: Ciba-Zeitschrift, Abhandlungen über die Geschichte der Medizin und Grenzgebiete 6 (1954), 2185-2216.

Clark 1931
Arthur Melville Clark: *Thomas Heywood. Playwright and Miscellanist*. New York 1958. (Ed.prin. 1931).

Clark 1944
G. N. Clark: *The Barbary corsairs in the seventeenth century*. In: The Cambridge Historical Journal 8 (1944), 22-35.

Clark 1956
Kenneth Clark: *The Nude. A study in ideal form*. New York 1956. (= Bollingen Series XXXV.2).

Clements 1944
Robert J. Clements: *Pen and Sword in Renaissance Emblem Literature*. In: Modern Language Quarterly 5 (1944), 131-141.

Clements 1955
Robert J. Clements: *Princes and Literature: a theme of Renaissance Emblem Books*. In: Modern Language Quarterly 16 (1955), 114-123.

Clowes 1931
G.S. Laird Clowes: *The Portrait of the Sovereign*. In: The Mariner's Mirror 17 (1931), 169-173.

Clowes 1932/1952
G.S. Laird Clowes: *Sailing Ships. Their History & Developement*. As Illustrated by the Collection of Ship-Models in the Science Museum.
Part I: Historical Notes. London ^{4}1932. (Reprint 1951). Part II: Catalogue of Exhibits, with Descriptive Notes. London ^{4}1952.

Clowes 1898
William Laird Clowes: *The Royal Navy. A History from the Earliest Times to the Present. In Five Volumes*. Vol. II. London 1898.

Cockett 1995
F.B. Cockett: *Early Sea Painters 1660-1730. The group who worked in England under the shadow of the Van de Veldes*. Woodbridge 1995.

Corbett 1979
Margery Corbett und Ronald Lightbown: *The Comely Frontispiece. The emblematic title-page in England 1550-1660*. London 1979.

Cordingly 1979
David Cordingly: *Painters of the Sea*. Ausstellungskatalog. London 1979.

Costa 1980
Giancarlo Costa: *Die hölzernen Engel. Galionsfiguren aus fünf Jahrhunderten*. Bielefeld u. Berlin 1980.

Crelly 1962
William R. Crelly: *The Painting of Simon Vouet*. New Haven und London 1962.

Culver 1922
Henry B. Culver: *A Scale Model of the »Sovereign of the Seas« of 1637*. In: The Mariner's Mirror 8 (1922), 367-372.

Dahl 1935
Ilse Dahl: *Das barocke Reitermonument*. Diss. München 1935.

Davitt Asmus 1990
Ute Davitt Asmus: *Amor vincit omnia, Erasmus in Parma oder Europa in termini nostri*. In: Mitteilungen des Kunsthistorischen Instituts in Florenz 34 (1990), 296-339.

Demandt 1978
Alexander Demandt: *Metaphern für Geschichte. Sprachbilder und Gleichnisse im historisch-politischen Denken*. München 1978.

Dölger 1925
Franz Joseph Dölger: *Sol salutis. Gebet und Gesang im christlichen Altertum*. Mit besonderer Rücksicht auf die Ostung in Gebet und Liturgie. (= Liturgiegeschichtliche Forschungen 4/5) Münster ^{2}1925.

Dölger 1950
Franz Joseph Dölger: *»Dioskuroi«. Das Reiseschiff des Apostels Paulus und seine Schutzgötter. Kult- und Kulturgeschichtliches zu Apg. 28,11*. In: Antike und Christentum; Kultur- und religionsgeschichtliche Studien von Dr. Franz Joseph Dölger, 6 (1950), 276-285.

Drechsler 1972
Adolf Drechsler: *Kalenderkunde. Eine kulturhistorische Studie*. München 1972.

Egger 1981
Gerhart Egger: *Ornamentale Variationen des Manierismus*. Wien 1981. (= Schriften der Bibliothek des Österreichischen Museums für angewandte Kunst 23).

Eibl-Eibesfeld 1984
Irenäus Eibl-Eibesfeld: *Die Biologie des menschlichen Verhaltens. Grundriß der Humanethologie*. München, Zürich 1984.

Eibl-Eibesfeld 1985
Irenäus Eibl-Eibesfeld: *Der vorprogrammierte Mensch. Das Ererbte als bestimmender Faktor im menschlichen Verhalten*. Kiel 1985.

Eichler 1927
Fritz Eichler und Ernst Kris: *Die Kameen im Kunsthistorischen Museum*. Wien 1927. (= Publikationen aus den kunsthistorischen Sammlungen in Wien, Band II).

Elias 1969
Norbert Elias: *Die höfische Gesellschaft. Untersuchungen zur Soziologie des Königtums und der höfischen Aristokratie*. Mit einer Einleitung: Soziologie und Geschichtswissenschaft. Frankfurt 1983 (Ed.prin. Darmstadt 1969). (= Suhrkamp-Taschenbuch Wissenschaft Bd. 423).

Esdaile 1946
Katherine A. Esdaile: *English Church Monuments 1510-1840*. London 1946.

Ewe 1972
Herbert Ewe: *Schiffe auf Siegeln*. Bielefeld u. Berlin 1972.

Forssman 1956
Erik Forssman: *Säule und Ornament. Studien zum Problem des Manierismus in den nordischen Säulenbüchern und Vorlageblättern des 16. und 17. Jahrhunderts*. Stockholm 1956.

Forssman 1961
Erik Forssman: *Dorisch, Jonisch, Korinthisch. Studien über den*

Gebrauch der Säulenordnungen in der Architektur des 16.-18. Jahrhunderts. Stockholm 1961.

Fox 1980
Frank Fox: *Great Ships. The Battlefleet of King Charles II*. Greenwich 1980.

Fox 1996
Frank L. Fox: *A Distant Storm: The Four Days' Battle of 1666 – The Greatest Sea Fight of the Age of Sail*. Rotherfield 1996.

Franklin 1989
John Franklin: *Navy Board Ship Models 1650-1750*. London 1989.

Friis 1933
Hjalmar Friis: *Rytterstatuens Historie i Europa*. Kopenhagen 1933.

Frohwein 1967
Ludwig Frohwein: *Schönheit alter Schiffe. Eine Lobpreisung der Schiffe und des Meeres in Wort und Bild*. Mit einem Geleitwort von Johann Gottfried Herder. Zürich 1967.

Fuchs 1909
Bruno Archibald Fuchs: *Die Ikonographie der sieben Planeten in der Kunst Italiens bis zum Ausgang des Mittelalters*. Diss. München 1909.

Fulton 1911
Thomas Wemyss Fulton: *The Sovereignty of the Sea*. An Historical Account of the Claims of England to the Dominion of the British Seas, and of the Evolution of the Territorial Waters: with special reference to the Rights of Fishing and the Naval Salute. Edinburgh u. London 1911.

Gardiner 1883/84
Samuel Rawson Gardiner: *History of England, from the accession of James I to the outbreak of the Civil War, 1603-1642*. 10 Vols. London 1883/84 (Reprint New York 1965).

Gerndt 1971
Helge Gerndt: *Fliegender Holländer und Klabautermann*. Göttingen 1971 (= Schriften zur niederdeutschen Volkskunde, Band 4).

Göttlicher 1972
Arvid Göttlicher: *Zur sakralen Bedeutung des Schiffs-Stevens. Eine maritim-ethnologische Studie*. In: Ethnologische Zeitschrift Zürich 2 (1972), 53-73.

Graham 1974
Victor E. Graham und W. McAllister Johnson: *The Paris Entries of Charles IX and Elisabeth of Austria 1571*. With an Analysis of Simon Bouquet's Bref et Sommaire Recueil. Toronto 1974.

Gravenkamp 1949
Curt Gravenkamp: *Monatsbilder und Tierkreiszeichen an Kathedralen Frankreichs*. Heidelberg 1949.

Hanfmann 1951
George Hanfmann: *The Season Sarkophagus in Dumbarton Oaks*. 2 Vols. Cambridge, Mass. 1951.

Hansen 1966
Hans Jürgen Hansen (Hrsg.): *Kunstgeschichte der Seefahrt. Kunst und Kunsthandwerk der Seeleute und Schiffbauer*. Oldenburg und Hamburg 1966.

Hansen 1971
Hans Jürgen Hansen (Hrsg.): *Von der Schönheit alter Schiffe*. Oldenburg und Hamburg 1971.

Hansen 1979
Hans Jürgen Hansen: *Galionsfiguren. Die figürlichen Bugverzierungen der Schiffe*. Mit einem illustrierten Generalkatalog der erhaltenen Exemplare. Herausgegeben in Zusammenarbeit mit dem Deutschen Schiffahrtsmuseum Bremerhaven. Oldenburg, München, Hamburg 1979.

Hansen 1984
Wilhelm Hansen: *Kalenderminiaturen der Stundenbücher. Mittelalterliches Leben im Jahreslauf*. München 1984.

Harris 1973
John Harris, Stephen Orgel und Roy Strong: *The King's Arcadia: Inigo Jones and the Stuart Court*. A quartercentenary exhibition held at the Banqueting House, Whitehall, from July 12th to September 2nd, 1973. London 1973.

Heims 1965
Paul Gerhard Heims: *Seespuk. – Aberglauben, Sagen und Legenden*. Herausgegeben von Fritz Brustat-Naval. Stuttgart 1965. (Ed.prin. Leipzig 1888).

Henningsen 1961
Henning Henningsen: *Crossing the Equator. – Sailor's baptism and other initiation rites*. Kopenhagen 1961.

Herding 1966
Klaus Herding: *Schiffszeichnungen im Werk von Pierre Puget. Zu einem Blatt in der Albertina*. In: Zeitschrift für Kunstgeschichte, 29 (1966), 133-148.

Himmelmann 1985
Nikolaus Himmelmann: *Ideale Nacktheit*. Opladen 1985. (= Abhandlungen der Rheinisch-Westfälischen Akademie der Wissenschaften, Band 73).

Homblé 1971
A.G. Homblé: *Phlebotomische en hygienische Voorschriften in XVe- en XVIe-Eeuwse Handschriften en Kalenders*. In: Volkskunde, driemaandelijks tijdschrift voor de studie van het volksleven [...], 72 (1971), 107-129.

Hornell 1943
James Hornell: *The Prow of the Ship; sanctuary of the tutelary deity*. In: Man. A record of anthropological science, 43 (1943), 121-128.

Horn-Oncken 1967
Alste Horn-Oncken: *Über das Schickliche. Studien zur Geschichte der Architekturtheorie I*. Göttingen 1967.

Howard 1979
Frank Howard: *Sailing Ships of War 1400-1860*. Greenwich 1979.

Howarth 1974
David Howarth: *Sovereign of the Seas. The Story of British Sea Power*. London 1974.

Howarth 1979
David Howarth: *Die Kriegsschiffe*. Amsterdam 1979 (Ed.prin. 1978). (= Time-Life Reihe *Die Seefahrer*).

Irmscher 1984
Günter Irmscher: *Kleine Kunstgeschichte des europäischen Ornaments seit der frühen Neuzeit (1400-1900)*. Darmstadt 1984.
Jacobsen 1984
Michael A. Jacobsen und Vivian Jean Rogers-Price: *The Dolphin in Renaissance Art*. In: Studies in Iconography 9 (1984), 31-56.
Jaisle 1907/08
Karl Jaisle: *Die Dioskuren als Retter zur See bei Griechen und Römern und ihr Fortleben in christlichen Legenden*. Diss. Tübingen 1907/08.
Judson 1959
J. Richard Judson: *Gerrit van Honthorst. A discussion of his position in Dutch art*. Den Haag 1959.
Kantorowicz 1957
Ernst H. Kantorowicz: *The King's Two Bodies. A Study in Mediaeval Political Theology*. Princeton 1957. (Deutsche Ausgabe: *Die zwei Körper des Königs*. München 1990).
Kaufmann 1981
Gerhard Kaufmann (Hrsg.): *Zeichner der Admiralität. Marine-Zeichnungen und -Gemälde von Willem van de Velde dem Älteren und dem Jüngeren*. Herford 1981.
Keller 1971
Ulrich Keller: *Reitermonumente absolutistischer Fürsten*. München u. Zürich 1971.
Kenton 1974
Warren Kenton: *Astrology, the Celestial Mirror*. New York 1974.
Kirsch 1988
Peter Kirsch: *Die Galeonen. Große Segelschiffe um 1600*. Koblenz 1988.
Knapp 1935
J. M. Knapp: *Tierkreismann und Aderlaßmann*. In: Ciba-Zeitschrift, Abhandlungen über die Geschichte der Medizin und Grenzgebiete, 2 (1935), 726-729.
Koebner 1953
Richard Koebner: *›The Imperial Crown of this Realm‹. Henry VIII, Constantine the Great, and Polydore Vergil*. In: Bulletin of the Institute of Historical Research 26 (1953), 29-52.
Kranz 1984
Peter Kranz: *Jahreszeiten-Sarkophage. Entwicklung und Ikonographie des Motivs der vier Jahreszeiten auf kaiserzeitlichen Sarkophagen und Sarkophagdeckeln*. Berlin 1984. (= Deutsches Archäologisches Institut: Die antiken Sarkophagreliefs. Mit Benutzung der Vorarbeiten von Friedrich Matz d.Ä., Carl Robert, Gerhart Rodenwaldt und Friedrich Matz d.J. herausgegeben von Bernard Andreae. Fünfter Band, vierte Abteilung).
Kruedener 1973
Jürgen Freiherr von Kruedener: *Die Rolle des Hofes im Absolutismus*. Stuttgart 1973. (= Forschungen zur Sozial- und Wirtschaftsgeschichte, Bd. 19).
Kruissink 1977
G.R. Kruissink: *Scheepssier. Een nostalgische terugblik op de kleurige tooi van oude schepen*. Baarn 1977.
Kunisch 1986
Johannes Kunisch: *Absolutismus. Europäische Geschichte vom Westfälischen Frieden bis zur Krise des Ancien Régime*. Göttingen 1986.
Lagrange 1865/66/67
Léon Lagrange: *Pierre Puget*. In: Gazette des Beaux-Arts, 18 (1865), 193-216. 308-335; 19 (1865), 218-247. 403-426; 20 (1866), 255-271. 340-361; 21 (1866), 157-183. 444-457; 22 (1867), 63-77.
Landström 1961
Björn Landström: *Das Schiff*. Gütersloh 1961.
Landström 1980
Björn Landström: *Regalskeppet Vasan från början till slutet*. Stockholm 1980
Laughton 1925
L.G. Carr Laughton: *Old Ship Figure-Heads & Sterns*, with which are associated galleries, hancing-pieces, catheads and divers other matters that concern the »grace and countenance« of old sailing-ships. London u. New York 1925.
Laughton 1929
L.G. Carr Laughton: *Square and round Tucks*. In: The Mariner's Mirror 13 (1929), 177-179.
Laughton 1932
L.G. Carr Laughton: *The Royal Sovereign, 1685*. In: The Mariner's Mirror 18 (1932), 132-150.
Lavery 1983/1984
Brian Lavery: *The Ship of the Line*. Vol. I: *The developement of the battlefleet 1650-1850*. Greenwich 1983; Vol. II: *Design, construction and fittings*. Greenwich 1984.
Lippmann 1895
Friedrich Lippmann: *Die sieben Planeten*. Berlin u.a. 1895.
Lippold 1922
Georg Lippold: *Gemmen und Kameen des Altertums und der Neuzeit*. Stuttgart 1922.
Loades 1992
David Loades: *The Tudor Navy. An administrative, political and military history*. Aldershot 1992.
London 1956
Hugh Stanford London: *Royal Beasts*. East Knoyle 1956.
Macintyre 1971
Donald Macintyre: *Abenteuer der Segelschiffahrt 1520-1914*. Gütersloh 1971. (Engl. Originalausgabe: *Adventures of Sail 1520-1914*. London 1970).
Manwaring 1920/1922
G.E. Manwaring (Hrsg.): *The Life and Works of Sir Henry Mainwaring*. 2 Vols. London 1920 u. 1922. (Vol. II mitherausgegeben von W.G. Perrin). (= Navy Records Society Publications, Vols. 54 und 56).
Marek 1985
Michaela J. Marek: *Ekphrasis und Herrscherallegorie. Antike Bildbeschreibungen im Werk Tizians und Leonardos*. Worms 1985. (= Römische Studien der Bibliotheka Hertziana, Bd. 3).
Martin 1972
John Rupert Martin: *The decorations for the pompa introitus Ferdinandi*. Brüssel 1972. (= Corpus Rubenianum Ludwig Burchard, Part XVI).

Matz 1958
Friedrich Matz: *Ein römisches Meisterwerk. Der Jahreszeitensarkophag Badminton – New York*. Berlin 1958.

Maurmann 1976
Barbara Maurmann: *Die Himmelsrichtungen im Weltbild des Mittelalters. Hildegard von Bingen, Honorius Augustodunensis und andere Autoren*. München 1976. (= Münstersche Mittelalter-Schriften, Bd.33).

McLanathan 1957
Richard B.K. McLanathan: *Ship Models*. (Museum of Fine Arts) Boston, Mass. 1957.

Meyer 1907
Arnold Oskar Meyer: *Der britische Kaisertitel zur Zeit der Stuarts*. In: Quellen und Forschungen aus italienischen Archiven und Bibliotheken 10 (1907), 231-237.

Mildner-Flesch 1983
Ursula Mildner-Flesch: *Das Decorum. Herkunft, Wesen und Wirkung des Sujetstils am Beispiel Nicolas Poussins*. St. Augustin 1983 [Diss. Köln 1979]. (= Kölner Forschungen zu Kunst und Altertum, Bd.5).

Millar 1954
Oliver Millar: *Charles I, Honthorst and Van Dyck*. In: The Burlington Magazine 96 (1954), 36-42.

Millar 1972
Oliver Millar: *The Age of Charles I*. Ausstellungskatalog der Tate Gallery. London 1972.

Millar 1978
Oliver Millar: *Sir Peter Lely, 1616-1680*. London 1978.

Millar 1982
Oliver Millar: *Van Dyck in England*. Ausstellungskatalog der National Portrait Gallery. London 1982.

Miller 1968
Naomi Miller: *The form and meaning of the »Fontaine des Innocents«*. In: Art Bulletin 50 (1968), 270-277.

Mondfeld 1981
Wolfram zu Mondfeld: *Wasa. Schwedisches Regalschiff von 1628*. 2 Bde. München 1981.

Mondfeld 1984
Wolfram zu Mondfeld: *Schicksale berühmter Segelschiffe*. Herford 1984.

Mühlmann 1981
Heiner Mühlmann: *Ästhetische Theorie der Renaissance, Leon Battista Alberti*. Bonn 1981 [Diss. München 1968]. (= Habelts Dissertationsdrucke: Reihe Kunstgeschichte, Bd.6).

Muris 1961
Oswald Muris und Gert Saarmann: *Der Globus im Wandel der Zeiten. Eine Geschichte der Globen*. Berlin u. Beutelsbach 1961.

Nance 1913
R. Morton Nance: *Seventeenth Century Bows*. In: The Mariner's Mirror 3 (1913), 222.

Nance 1938
R. Morton Nance: *The little ship of the Ashmolean*. In: The Mariner's Mirror 24 (1938), 95-100.

Neubecker 1977
Ottfried Neubecker: *Heraldik. Wappen – ihr Ursprung, Sinn und Wert*. Frankfurt 1977.

Nevo 1963
Ruth Nevo: *The Dial of Virtue. A Study of Poems on Affairs of State in the Seventeenth Century*. Princeton, New Jersey 1963.

Norton 1976
Peter Norton: *Ship's Figureheads*. Newton Abbot u.a. 1976.

Oberhammer 1935
Vinzenz Oberhammer: *Die Bronzestandbilder des Maximiliangrabes in der Hofkirche zu Innsbruck*. Innsbruck 1935.

Oppenheim 1896
Michael Oppenheim: *A history of the administration of the Royal Navy* and of the merchant shipping in relation to the navy, from MDIX to MDCLX with an introduction treating of the preceding period. London 1896. (Reprint Hamden, Conn. 1961).

Orgel 1973
Stephen Orgel und Roy Strong: *Inigo Jones. The Theatre of the Stuart Court*. Including the complete designs for productions at court, for the most part in the collection of the Duke of Devonshire together with their texts and historical documentation. 2 Vols. London u. Los Angeles 1973.

Pâris 1973
Edmond Pâris: *Die große Zeit der Galeeren und Galeassen*. Hrsgg. von Lothar Eich, Ernest Henriot und Luise Langendorf. Bielefeld, Berlin 1973. (Auszug aus Edmond Pâris: *Souvenirs de Marine conservés*. 6 Vols., Paris 1882-1908).

Perrin 1918
W.G. Perrin: *The Autobiography of Phineas Pett*. Edited by W.G. Perrin [darin vor allem die *Introduction*, p.i-civ]. London 1918. (= Navy Records Society Publications, Vol.51).

Picard 1957
Gilbert Charles Picard: *Les Trophées Romains*. Paris 1957.

Poeschel 1985
Sabine Poeschel: *Studien zur Ikonographie der Erdteile in der Kunst des 16.-18. Jahrhunderts*. München 1985. (= Beiträge zur Kunstwissenschaft, Bd.3).

Poulsen 1977
Hanne Poulsen: *Danish Figureheads. Figureheads and ornaments on Danish ships and in Danish collections*. Copenhagen 1977.

Preimesberger 1976
Rudolf Preimesberger: *Pontifex Romanus per Aeneam praesignatus*. Die Galeria Pamphilj und ihre Fresken. In: Römisches Jahrbuch für Kunstgeschichte 17 (1976), 221-287.

Quaritsch 1979
Helmut Quaritsch: *Das Schiff als Gleichnis*. In: Recht über See. Festschrift Rolf Stödter zum 70. Geburtstag, hrsgg. von Hans Peter Ipsen und Karl-Hartmann Necker. Hamburg 1979, 251-286.

Rave 1959
Paul Ortwin Rave: *Paolo Giovio und die Bildnisvitenbücher des Humanismus.* In: Jahrbuch der Berliner Museen I, 1959, 119-154.

Ross 1954
Malcolm Mackenzie Ross: *Poetry & Dogma. The transformation of eucharistic symbols in seventeenth century English poetry*. New Brunswick, New Jersey 1954.
Rumpf 1939
Andreas Rumpf: *Die Meerwesen auf antiken Sarkophagreliefs*. Berlin 1939.
Salisbury 1961
W. Salisbury: *A Draught of a Jacobean Three Decker. The Prince Royal?* In: The Mariner's Mirror 47 (1961), 170-177.
Schäfer 1972
Eckart Schäfer: *Das Staatsschiff. Zur Präzision eines Topos*. In: Toposforschung. Eine Dokumentation. Hrsgg. von Peter Jehn. (= Respublica literaria, Bd. 10) Frankfurt 1972, 259-292.
Schmidt 1962
Fred Schmidt: *Von den Bräuchen der Seeleute. – Gedanken und Erinnerungen*. Hamburg 1962.
Schneider 1992
Norbert Schneider: *Porträtmalerei. Hauptwerke europäischer Bildniskunst 1420-1670*. Köln 1992.
Schober 1982
Gerhard Schober: *Prunkschiffe auf dem Starnberger See*. Eine Geschichte der Lustflotten bayerischer Herrscher. München 1982.
Schramm 1956
Percy Ernst Schramm: *Herrschaftszeichen und Staatssymbolik*. Beiträge zu ihrer Geschichte vom dritten bis zum sechzehnten Jahrhundert. (= Schriften der Monumenta Germaniae historica [Deutsches Institut für Erforschung des Mittelalters] 13/III) Stuttgart 1956.
Schramm 1958
Percy Ernst Schramm: *Sphaira · Globus · Reichsapfel*. Wanderung und Wandlung eines Herrschaftszeichens von Caesar bis zu Elisabeth II. Ein Beitrag zum Nachleben der Antike. Stuttgart 1958.
Schramm 1970
Percy Ernst Schramm: *Geschichte des Englischen Königtums im Lichte der Krönung*. Darmstadt 1970.
Soop 1979
Hans Soop: *Kriegsschiff Wasa. Skulpturen*. Oldenburg 1979. (Ed.prin. Stockholm 1978).
Soop 1986
Hans Soop: *The Power and the Glory. The Sculptures of the Warship Wasa*. Stockholm 1986.
Steadman 1959
John M. Steadman: *Heroic Virtue and the Divine Image in »Paradise Lost«*. In: Journal of the Warburg and Courtauld Institutes 22 (1959), 88-105.
Strong 1970
Roy Strong: *Van Dyck: Charles I on Horseback*. London 1970. (= Art in Kontext).
Strong 1973
Roy Strong: *Splendour at Court. Renaissance Spectacle and the Theatre of Power*. Boston 1973.
Strong 1977
Roy Strong: *The Cult of Elizabeth. Elizabethan portraiture and pageantry*. London 1977.
Strong 1984
Roy Strong: *Art and Power. Renaissance Festivals 1450-1650*. Woodbridge 1984.
Sudhoff 1908
Karl Sudhoff: *Laßtafelkunst in Drucken des 15. Jahrhunderts*. In: Archiv für Geschichte der Medizin 1 (1908), 219-288.
Telle 1980
Joachim Telle: *Sol und Luna*. Literar- und alchemiegeschichtliche Studien zu einem altdeutschen Bildgedicht. Hürtgenwald 1980. (= Schriften zur Wissenschaftsgeschichte, Bd. II).
Thomas 1995
Phil N. Thomas: *British Figurehead & Ship Carvers*. Wolverhampton 1995.
Trachsler 1954
Walter Trachsler: *Pierre Puget*. Zürich 1960. (Teildruck der gleichnamigen Diss. [MS] Zürich 1954).
Usener 1905
Hermann Usener: *Sol invictus*. In: Rheinisches Museum für Philologie. Neue Folge 60 (1905), 465-491. – Wieder abgedruckt in: H. Usener: *Das Weihnachtsfest*. (= Religionsgeschichtliche Untersuchungen, Teil 1). Bonn ²1911, 348-378.
Vetter 1962
Ewald M. Vetter: *Der Einzug Philipps III. in Lissabon 1619*. In: Spanische Forschungen der Görresgesellschaft. Erste Reihe: Gesammelte Aufsätze zur Kulturgeschichte Spaniens, 19 (1962), 187-263.
Wachsmuth 1967
Dietrich Wachsmuth: *ΠΟΜΠΙΜΟΣ Ο ΔΑΙΜΩΝ. Untersuchungen zu den antiken Sakralhandlungen bei Seereisen*. Diss. Berlin 1967.
Walker 1982
Bryce Walker et al.: *Die Armada*. Amsterdam 1982. (Bd. der Time-Life Reihe *Die Seefahrer*).
Warburg 1932
Aby Warburg: *Die Erneuerung der heidnischen Antike. Kulturwissenschaftliche Beiträge zur Geschichte der europäischen Renaissance*. Leipzig u. Berlin 1932. (= Gesammelte Schriften, Bd. II).
Warncke 1979
Carsten-Peter Warncke: *Die ornamentale Groteske in Deutschland 1500-1650*. 2 Bde., Berlin 1979. (= Quellen und Schriften zur bildenden Kunst, Bd. 6, Hrsgg. von Otto Lehmann-Brockhaus und Stephan Waetzoldt).
Waskönig 1970
Dagmar Waskönig: *Das Katalogwerk »Das Schiff in der bildenden Kunst«*. In: Jahrbuch des Altonaer Museums in Hamburg 8 (1970), 59-92.
Watter 1957
Pierre Watter: *Jean Louis Guez de Balzac's »Le Prince«. A revaluation*. In: Journal of the Warburg and Courtauld Institutes 20 (1957), 215-247.

Welsby 1955
Paul A. Welsby: *Lancelot Andrewes and the nature of kingship*. In: Church Quarterly Review 156 (1955), 400-408.
Wethey, 1975
Harold E. Wethey: *The Paintings of Titian*. Vol. III (The mythological and historical paintings). London 1975.
Whinney 1957
Margaret Whinney und Oliver Millar: *English Art 1625-1714*. Oxford 1957.
Wickersheimer 1914
M. Wickersheimer: *Figures Médico-Astrologiques des IXe, Xe et XIe siècles*. In: Janus 19 (1914), 157-177.
Wiemers 1988
Michael Wiemers: *Die Seele im Bildnis. Anmerkungen zu einem englischen Porträtgedicht des 17. Jahrhunderts*. In: Wallraf-Richartz-Jahrbuch 48/49 (1988), 249-268.
Wind 1981
Edgar Wind: *Heidnische Mysterien in der Renaissance*. Frankfurt 1981. (Ed.prin.: *Pagan Mysteries in the Renaissance*. London 1958).
Winter 1967
Heinrich Winter: *Der holländische Zweidecker von 1660/1670. Nach dem zeitgenössischen Modell im ehemaligen Schloß Monbijou zu Berlin*. Bielefeld und Berlin 1967.
Woelke 1911
Karl Woelke: *Beiträge zur Geschichte des Tropaions*. In: Bonner Jahrbücher 120 (1911), 127-235. [Diss. Bonn 1911].
Wossidlo 1969
Richard Wossidlo: *Reise Quartier in Gottesnaam. – Niederdeutsches Seemannsleben in der Zeit der Segelschiffahrt*. Rostock 1969.
Wrede 1986
Henning Wrede und Richard Harprath: *Der Codex Coburgensis. Das erste systematische Archäologiebuch. Römische Antiken-Nachzeichnungen aus der Mitte des 16. Jahrhunderts*. Katalog der Kunstsammlungen der Veste Coburg. Coburg 1986.
Yates 1943
Frances Amelia Yates: *The emblematic conceit in Giordano Bruno's ›De gli eroici furori‹ and in the Elizabethan sonnet sequences*. In: Journal of the Warburg and Courtauld Institutes 6 (1943), 101-121.
Yates 1947
Frances Amelia Yates: *Queen Elizabeth as Astraea*. In: Journal of the Warburg and Courtauld Institutes 10 (1947), 27-82.
Yates 1975
Frances Amelia Yates: *Astraea. The Imperial Theme in the Sixteenth Century*. London u. Boston 1975.
Young 1988
Alan R. Young: *The Emblematic Decoration of Queen Elizabeth I's Warship the »White Bear«*. In: Emblematica 3, No. 1 (1988), 65-77.
Young 1990
Alan R. Young: *His Majesty's Royal Ship*. A critical edition of Thomas Heywood's ›A True Description of His Majesties Royall Ship‹. New York 1990.

4. HANDBÜCHER UND NACHSCHLAGEWERKE

Anderson 1959
Roger Charles Anderson: *List of English Men-of-war, 1509-1649*. Greenwich 1959. (Reprint 1974).
Berliner 1925
Rudolf Berliner: *Ornamentale Vorlageblätter des 15. bis 18. Jahrhunderts*. 3 Bde. Leipzig 1925/1926.
Birch 1879
Walter de Gray Birch: *Index of the Styles and Titles of the Sovereigns of England*. London 1879.
Birch 1887
Walter de Gray Birch: *Catalogue of Seals in the Department of Manuscripts in the British Museum*. Vol. 1. London 1887.
Birch 1893
Walter de Gray Birch: *Cartularium Saxonicum. A collection of charters relating to Anglo Saxon history*. Vol. III (A.D. 948-975). London 1893. (Reprint: London u. New York 1964).
Bobrik 1848
Eduard Bobrik: *Handbuch der praktischen Seefahrtskunde*. 4 Bde. Leipzig 1848.
Bodeusch 1866
W. Bodeusch: *Fremdwörterbuch*. Langensalza [7]1866.
Boutell's Heraldry, revised by J.P. Brooke-Little. London u. New York [7]1973. (Ed.prin. 1930).
Boymans 1979
Museum Boymans- Van Beuningen: *The Willem van de Velde Drawings in the Boymans- van Beuningen Museum, Rotterdam*. Compiled by M.S. Robinson & R.E.J. Weber. 3 Vols. Rotterdam 1979.
Brindley 1938
Harold Hulme Brindley: *Impressions and casts of seals, coins, tokens, medals and other objects of art exhibited in the Seal Room, National Maritime Museum*. Greenwich 1938.
C.B.E.L.
Cambridge Bibliography of English Literature. Edited by F.W. Bateson. Vol. I: 600-1660. Cambridge 1966.
C.S.P.Dom.
Calendar of State Papers, Domestic Series. Reign of Charles I, preserved in the State Paper Department of her Majesty's Public Record Office: Vol. VII-XXIII (1634-1649). London 1864-1897.
Domestic Series, 1651-1652. London 1877.
C.S.P.Venice
Calendar of State Papers and Manuscripts, relating to English Affairs, existing in the archives and collections of Venice, and in other libraries of Northern Italy. Vol. 23-25 (1632-1642). London 1921-1924.
Curtius 1969
Ernst Robert Curtius: *Europäische Literatur und lateinisches Mittelalter*. Bern u. München [7]1969. (Ed.prin. Bern 1948).
DA
The Dictionary of Art. Edited by Jane Turner, in thirty-four volumes. London, New York u.a. 1996.

RDK
Reallexikon zur Deutschen Kunstgeschichte. Begonnen von Otto Schmitt, herausgegeben vom Zentralinstitut für Kunstgeschichte München [et al.]. Stuttgart u. München 1937- (wird fortgesetzt).

RE
Paulys Realencyclopädie der Classischen Altertumswissenschaft. Neue Bearbeitung. Unter Mitwirkung zahlreicher Fachgenossen herausgegeben von Georg Wissowa [et al.]. (Erschienen in drei parallelen Reihen von zusammen 48 Bänden). Stuttgart 1894-1978.

Robinson 1958/1974
Michael S. Robinson: *Van de Velde Drawings*. A Catalogue of drawings in the National Maritime Museum made by the elder and the younger Willem van de Velde. Vol. I: Cambridge 1958; Vol. II: Cambridge 1974.

Robinson 1990
Michael S. Robinson: *Van de Velde*. A Catalogue of the Paintings of the Elder and the Younger Willem van de Velde. National Maritime Museum. 2 Vols. Greenwich 1990.

Röding
Johann Hinrich Röding: *Allgemeines Wörterbuch der Marine*. 4 Bde. Hamburg u. Halle 1793-1798. (Reprint: Amsterdam 1969).

RML
W.H. Roscher (Hrsg.): *Ausführliches Lexikon der Griechischen und Römischen Mythologie*. 6 Bde. u. 4 Suppl. Leipzig 1884-1937.

Siebmacher
Johannes Siebmacher: *Großes und allgemeines Wappenbuch* in einer neuen vollständig geordneten und reich vermehrten Auflage mit heraldischen und historisch-genealogischen Erläuterungen neu herausgegeben. Bd. I,2: *Ausländische Staatswappen*. Nürnberg 1870.

Spevack
Marvin Spevack: *A complete and systematic Concordance to the works of Shakespeare*. 9 Vols. Hildesheim 1968-1980.

STC
A Short-Title Catalogue of Books printed in England, Scotland & Ireland, and of English Books printed Abroad. 1475-1640. First compiled by A.W. Pollard & G.R. Redgrave. Second Edition, revised & enlarged. Begun by W.A. Jackson & F.S. Ferguson, completed by Katharine F. Pantzer. 2 Vols. London 1976 u. 1986.

Tervarent 1958/59
Guy de Tervarent: *Attributs et Symbols dans l'art profane 1450-1600*. 2 Bde. Genf 1958 u. 1959.

ThB / Thieme-Becker
Ulrich Thieme und Felix Becker (Hrsg.): *Allgemeines Lexikon der bildenden Künstler von der Antike bis zur Gegenwart*. 37 Bde. Leipzig 1908-1950.

White 1982
Christopher White: *The Dutch Pictures in the Collection of her Majesty the Queen*. Cambridge u.a. 1982.

Zinner 1931
Ernst Zinner: *Die Geschichte der Sternkunde*. Berlin 1931.

5. PERIODIKA

Altonaer Museum in Hamburg. Jahrbuch. Hrsgg. von Gerhard Wietek für das Altonaer Museum in Hamburg. (Hamburg).
Antike und Christentum. Kultur- und religionsgeschichtliche Studien. (Münster i.W.).
Archiv für Geschichte der Medizin. Hrsgg. von der Puschmann-Stiftung an der Universität Leipzig unter Redaktion von Karl Sudhoff. (Leipzig).
The Art Bulletin. A Quarterly published by the College Art Association of America. (New York).
Bonner Jahrbücher des Rheinischen Landesmuseums in Bonn und des Rheinischen Amtes für Bodendenkmalpflege im Landschaftsverband Rheinland und des Vereins von Altertumsfreunden im Rheinlande. (Bonn, Düsseldorf [u.a.]).
Bulletin of the Institute of Historical Research. (London).
(**Burl.Mag.**) ***The Burlington Magazine*** *for Connoisseurs*. Illustrated Published Monthly. (London).
Church Quarterly Review. (London).
Ciba-Zeitschrift. Abhandlungen über die Geschichte der Medizin und Grenzgebiete. (Berlin und Wehr (Baden)).
Emblematica. An Interdisciplinary Journal for Emblem Studies. (New York).
(EHR) ***The English Historical Review***. (London).
(ELH) ***A Journal of English Literary History.*** (Baltimore, Md.).
(**GBA**) ***Gazette des Beaux-Arts***. Courrier Européen de l'Art et de la Curiosité. (Paris [u.a.]).
Jahrbuch für Ästhetik und allgemeine Kunstwissenschaft. Hrsgg. von Heinrich Lützeler. (Stuttgart).
Janus. Organe de La Société Historique Néerlandaise des Sciences médicales, Exactes et Naturelles. (Leyden).
Journal of the Warburg and Courtauld Institutes. (London).
(**MLQ**) ***Modern Language Quarterly***. (University of Washington, Seattle (Wash.) [u.a.]).
(**MM**) ***The Mariner's Mirror***. Journal of the Society for Nautical Research. (London).
(**N&Q**) ***Notes & Queries***. A Medium of Intercommunication for literary men, general readers, etc. (London).
Quellen und Forschungen aus italienischen Archiven und Bibliotheken. Hrsgg. vom Deutschen Historischen Institut in Rom. (Tübingen).
Spanische Forschungen der Görresgesellschaft. Hrsgg. von ihrem spanischen Kuratorium Heinrich Finke, Wilhelm Neuss, Georg Schreiber. Erste Reihe: *Gesammelte Aufsätze zur Kulturgeschichte Spaniens*. (Münster i.W.).
Studies in Iconography. (Northern Kentucky State College, Highland Hights, KY).
Volkskunde, driemaandelijks tijdschrift voor de studie van het volksleven [...]. (Antwerpen).
(**ZSfKG**) ***Zeitschrift für Kunstgeschichte***. (München, Berlin [u.a.]).

GLOSSAR DER NAUTISCHEN FACHBEGRIFFE

(soweit sie in der vorliegenden Arbeit Verwendung finden)

Zusammengestellt nach den Werken von *Röding 1793-98, Bobrik 1848* und *Kluge 1911*, mit Ergänzungen aus *Fournier 1643*, *Witsen 1671, van Yk 1697, Allard 1705* und *›Der geöffnete Seehafen‹ 1705/06*.
Die Erklärungen definieren die Begriffe so, wie sie im 17. Jahrhundert verstanden wurden. Die Nummern hinter den Erklärungen verweisen auf die Nummern der entsprechenden Bauteile auf den nachstehenden Skizzen.

achtern (engl: *aft, abaft*): svw. ›hinten‹.
Achterschiff (engl: *hind part of a ship*): Die hintere Hälfte des Schiffsrumpfes, vom Großmast bis zum Heck.
Achtersteven: s. Steven
Admiralskajüte: s. Kajüte.
Anker (engl: *anchor*): Allgemein bekanntes Gerät, um Wasserfahrzeuge am Grund festzuhalten. – Große Segelschiffe hatten in der Regel vier bis acht Anker unterschiedlicher Größe an Bord, um je nach Art des anstehenden Manövers und der Wetterlage den vom Gewicht her passenden einsetzen zu können. Die einzelnen Typen waren in der frühen Stuartzeit noch nicht so differenziert wie im 18. und 19. Jahrhundert. Man unterteilte sie in *Buganker* (43), welche jeweils vorn an Steuerbord und Backbord plaziert und für den normalen Gebrauch bestimmt waren, sowie schwere *Rüstanker* (Reserveanker) (45), die hinter den ersten in den Rüsten hingen und bei Sturm oder in Notfällen zum Einsatz kamen. Der größte von ihnen wurde *Pflicht-*, *Haupt-* oder auch *Gutehoffnungsanker* (anchora spei) genannt. Darüber hinaus gab es eine Anzahl von kleineren *Warpankern*, die zum Manövrieren in geschützten Gewässern dienten.
Ankerfütterung (engl: *anchorlining*): Schutzbretter, die vorn an jeder Seite des Schiffes auf die Bordwand genagelt sind, damit diese beim Aufsetzen und Niederlassen des Ankers von dessen Spitzen nicht beschädigt wird.
Ankerkabel, Kabeltau (engl: *cable, hawser*): Ein starkes Tau, mit dem das Schiff vor Anker gehalten wird. Auf großen Seglern gab es gewöhnlich vier bis zehn verschiedene Kabel, deren Größe den Ankern angepaßt war. (19)
Ankerklüsen: s. Klüsen (18)
anschlagen der Segel: Die Segel an die Rahen binden.
aufgeien: Die (gesetzten) Segel mit speziellen Leinen (Geitauen und Gordings) unter den Rahen zusammenziehen, damit sie dort zusammengerollt und festgeschnürt werden können.
Aufstützen, verkehrte Auflanger (engl: *toptimbers*): Die obersten Teilstücke der Spanten oder Rippen eines Schiffes.
Ausleger des Galions: s. *Lieger* des Galions (12)
ausrennen der Geschütze: Die Geschütze mit Hilfe von Taljen (Flaschenzügen) in Feuerstellung bringen, so daß ihre Mündungen aus den offenen Geschützpforten herausschauen.
Außenhaut, Beplankung: Die Gesamtheit der Planken, womit die Außenseite des Schiffes bekleidet wird. (50)

Back (f) (engl: *forecastle, fo'c'sel*): Ein auf dem vorderen Teil des Oberdecks errichteter Aufbau, der sich von Seite zu Seite des Schiffes erstreckt. Ehedem nannte man ihn auch *Vorkastell*, weil man sich hinter ihm verschanzt hielt, wenn die Kuhl während der Schlacht bereits vom Feinde geentert war; und eben dazu diente auch das Achterkastell (die Schanz). (2)
Backbord(seite) (engl: *larbord, port*): Die linke Seite des Schiffes, wenn man in Fahrtrichtung, also von achtern nach vorn schaut.
Batterie (engl: *battery, tier of ordnance*): Die Gesamtheit der Geschütze, welche auf einem Deck an beiden Seiten des Schiffes stehen. Ist ein spezielles Deck für sie eingerichtet, so heißt dieses *das Batteriedeck* oder auch kurzweg *die Batterie*. Dreidecker oder Kriegsschiffe vom ersten Rang haben drei Batterien. Die unterste, welche die schwersten Geschütze führt, wird die *erste Batterie* genannt; alsdann folgen die zweite und die dritte. Außer diesen Batterien befindet sich noch eine weitere auf der Schanz bzw. auf der Back, die beide mit Geschützen von geringerem Kaliber besetzt sind als diejenige des obersten Decks.
Beplankung: s. Außenhaut (50)
Berghölzer (engl: *wales*): Sehr dicke Bohlen, die in verschiedenen Höhen an den beiden äußeren Seiten des Schiffes angebracht sind und gegenüber den übrigen Seitenplanken vorstehen. Sie gehören zu den wichtigsten Längsversteifungen des Schiffes. (46)
Besan (m) (engl: *mizzen*): Dreieckiges, am hintersten Mast angebrachtes Segel, das an einer in Längsschiffsrichtung schräggestellten Rute (Rundholz) befestigt ist.
Besanmast: s. Mast (60)
Besanrüsten: s. Rüsten
Besanwanten: s. Wanten
Bestückung: s. Stück
Bild des Schiffes (engl: *figurehead, beast*): Die vorn am Galion befindliche Figur, welche gewöhnlich die Gestalt eines Tieres, einer Gottheit, eines sitzenden Frauenzimmers &c. hat. Auf holländischen Schiffen findet man allzeit einen Löwen als das Wappen des Landes. [zitiert nach Röding] (7)
Billen (f; pl) (engl: *buttocks, round tuck*): Untere hintere Rundungen des Schiffs, die den Spiegel mit den Seiten des Schiffs vereinigen. (87)
Blinde (f) (engl: *spritsail*): Das unterste Segel am Bugspriet.
Bovenblindestenge (f) (engl: *spritsailtopmast*): Kleine Stenge am äußeren Ende des Bugspriets, die nach dem an ihr befestigten Segel, der Bovenblinde, benannt ist.
Breitseite: Die auf *einer* Seite eines Kriegsschiffes stehenden Geschütze, sowie das gleichzeitige Abfeuern aller Geschütze *einer* Seite des Schiffes.

Bug (m) (engl: *bow*): Das runde Vorderteil eines Fahrzeugs vom Vorsteven bis zu den Fockrüsten.
Buganker: s. Anker (43)
Bugspriet (n) (engl: *bowsprit*): Das Rundholz, welches über dem Bug oder Vorderteil des Schiffes hervorragt und in einem Winkel von 20 bis 35 Grad gegen den Horizont geneigt ist. (24)
Bugsprietwuhling: s. Wuhling (10)

Deck, Verdeck (n) (engl: *deck*): Unter Decks oder Verdecken versteht man die Böden eines Schiffes, welche die verschiedenen Etagen desselben bilden, sowie auch den zugehörigen Raum darüber oder darunter. Grundsätzlich ist zwischen durchgehenden Decks (Glattdecks) und sogenannten ›gebrochenen‹ (= unterbrochenen) Decks, welche die Aufbauten abschließen, zu unterscheiden. Kriegsschiffe vom ersten Range haben – abgesehen vom untersten, unterhalb der Wasserlinie gelegenen *Orlopdeck* – drei durchlaufende *Batteriedecks*: das untere oder erste, das mittlere oder zweite und das dritte oder *Oberdeck*. Darüber befinden sich die ›gebrochenen‹ Decks der Aufbauten, nämlich vorn das *Backdeck* und achtern das die Schanz überspannende *Halbdeck*. Über dem Halbdeck folgt bei der SOVEREIGN OF THE SEAS das *Quarterdeck*, welches die Hütte beherbergt, und zu oberst schließt sich die Kampanje an. (2, 4, 5, 6)
Dreidecker: Linienschiff ersten (auch zweiten) Ranges mit drei durchlaufenden Batteriedecks.
Drücker unterm Kranbalken (engl: *supporter of the cathead*): Meist figürlich geschnitztes Knie (Konsole), welches dem vorstehenden Teil des Kranbalkens zur Stütze dient. (33)
Drücker unter den Seitengalerien: Die Knie (Konsolen), worauf die Laufgänge der Seitengalerien ruhen. (89)
durchsetzen: Das ›Strammziehen‹ von Tauwerk oder Segeln, so daß sie straff gespannt bleiben. Synonym: steifsetzen.

Fallreep (n) (engl: *man-rope, ladder-rope*): Ein senkrecht an der Bordwand herabhängendes Seil, an dem man sich festhält, wenn man das Schiff besteigen oder verlassen will.
Fallreepspforte (engl: *entering port*): Türöffnung in der Bordwand von Dreideckern, die etwa in Höhe des Großmastes liegt und auf das mittlere Batteriedeck führt. Sie ist vom Wasserspiegel her über das Fallreep und Treppklampen, die auf die Außenhaut genagelt sind, zu erreichen. (51)
Fallreepstreppe (engl: *gangway*): Eine mit Relingen versehene leichte Treppe, die außenbords unter die Fallreepspforte gehängt wird, um auf ihr das Schiff bequem besteigen und wieder verlassen zu können; sie wird nur im Hafen und auf Reede benutzt. (53)
Fensterleisten der Galerien (engl: *breast rails*): Leisten, welche unterhalb der Fenster der Heck- und Seitengalerien die Brüstung begrenzen. Bei Dreideckern, die zwei übereinanderliegende Galerien haben, unterscheidet man die *unteren* und die *oberen Fensterleisten*. (73)
festlaschen: Einen Gegenstand mit Tauumwicklungen an einem anderen festbinden.
festmachen von Segeln, auch *beschlagen*: Die unter der Rah zusammengenommenen Segel mit Hilfe von Beschlagzeisingen (kurzen Leinen) dicht an die Rah zusammenschnüren.
fieren: Eine Leine dahin folgen lassen, wohin sie von einer Kraft gezogen wird, insbesondere, um auf diese Weise einen an ihr befestigten Gegenstand herabzulassen.
Flaggstock (engl: *flaggstaff*): Hölzerne Stange, an der Flaggen gehißt werden. Er kann als *Heckflaggstock* auf dem Achterschiff angebracht sein (und folgt dann gewöhnlich in seiner Neigung der Neigung des Hecks nach achtern), oder er krönt als *Flaggentopp* die Masten bzw. Stengen.
Fock (f) (engl: *foresail*): Das untere Rahsegel am Fockmast. Es ist etwas kleiner als das Großsegel und führt das gleiche Tauwerk.
Fockhals: s. Hals
Fockhalsklampe: s. Halsklampe (9)
Fockmast: s. Mast (31)
Fockrüsten: s. Rüsten (44)

Galeone (engl: *galeon*): Großer, hochseetüchtiger Segelschiffstyp des 16. und frühen 17. Jahrhunderts, der sich durch ein hohes, oben schmal zulaufendes Heck und einen niedrigen, weit nach vorn ausladenden, schnabelartigen Vorbau (das namengebende Galion) auszeichnet. Ursprünglich wohl im Mittelmeer entwickelt, kam die Galeone über Spanien nach Westeuropa, wo sie weite Verbreitung fand und vorzugsweise für Überseefahrten eingesetzt wurde. Sie erreichte bis zu 1500 t Tragfähigkeit und war je nach Größe als Drei- oder Viermaster getakelt.
Galerie (engl: *gallery*): Im 16. Jahrhundert ein hinten um das Schiff laufender offener Umgang, der von der Kajüte her zugänglich war. Schon bald wurde dieser Laufgang, der ursprünglich der Verteidigung, später aber nur noch zur Zierde und zur Bequemlichkeit der Offiziere diente (Latrinen), mit einem Sonnendach überdeckt, dann durch eingezogene Fensterreihen zunächst teilweise und schließlich (um die Mitte des 17. Jahrhunderts) ganz geschlossen. Auf großen Schiffen, die zwei übereinanderliegende Galerien besaßen, wuchsen diese nun zu einer geschlossenen Einheit zusammen. Parallel dazu erfolgte eine schrittweise Trennung in *Heck-* und *Seitengalerien*, wobei die Heckgalerie(n) bald in der Heckfassade aufging(en), die Seitengalerien sich dagegen zu selbständigen erkerartigen Anbauten entwickelten, welche die Windvierung rechts und links des Hecks zierten. Im letzten Viertel des 17. und im 18. Jahrhundert wurden auf Dreideckern die oberen Heck- und Seitengalerien teilweise wieder offen gebaut. Gegen Ende dieser Zeit jedoch verschwanden die Heckgalerien ganz, während die an den Seiten, zu sogenannten *Taschen* verkümmert, bis in die Mitte des 19. Jahrhunderts auf größeren Seglern zu finden waren. (70, 71, 80, 81)
Galion (n) (engl: *head, beakhead*): Am Bug befestigter, mehr oder weniger weit über den Vorsteven hinausragender schnabelartiger Vorbau, der vorn in der Galionsfigur ausläuft. Das Galion dient dem Bugspriet als Widerlager und beherbergt das

Tauwerk zur Bedienung der Blinde. Auch sind hier die Latrinen für die Mannschaft untergebracht. Im 16. Jahrhundert zunächst niedrig, beinahe waagerecht und weit ausladend, wurde es im Laufe der Zeit immer steiler und kürzer gebaut, bis es im 19. Jahrhundert vollständig verschwand. (1)

Galionsfigur: s. Bild des Schiffes (7)

Galionskamm: s. Kamm (8)

Galionsknie, Stützen der Galions-Regelingen (engl: *brackets of the head*): Die aufrecht stehenden, aber von unten nach oben sich auswärts biegenden Knie, an welchen die Galions-Regelingen wie an Rippen befestigt sind. Der untere Arm der Knie ist auf den oberen Galionslieger gebolzt, und der nach oben weisende Arm dient als Stütze für die Regelingen.

Galionskorb: Die aus horizontalen Regelingen und vertikalen Knien gebildete gitterartige Konstruktion, die dem Galion seine räumliche Gestalt verleiht.

Galionslieger: s. Lieger (12)

Galionsregeling: s. Regelingen des Galions (13, 14, 15)

Galionsscheg: s. Scheg (11)

Galiot (f): Niederländischer Fahrzeugtyp für Küstengewässer. Die Galiot zeichnet sich durch runde Schiffsenden, einen flachen Boden und Seitenschwerter aus. Sie wird je nach Größe ein-, zwei- oder dreimastig getakelt. Im 17. Jahrhundert diente sie wegen ihrer guten Segeleigenschaften häufig als Kurierfahrzeug.

Gang (m) (engl: *strake*): Eine Reihe aneinander gesetzter Stücke von Planken, Berghölzern o.ä., welche dieselbe Breite haben und nach dem Belauf des Schiffes vom Vorsteven bis zum Achtersteven reichen. Gänge der Verzäunung, welche wegen der unterschiedlichen Höhe der Aufbauten nicht über die gesamte Schiffslänge laufen, heißen *Gebrochene Gänge*.

Gangway: s. Fallreepstreppe (53)

Gat (n) (engl: *hole*): Jede (runde) Öffnung oder jedes Loch, aber auch das Hinterteil einer jeden Sache. (30)

Gillung, die Untere oder Große (engl: *lower counter*): Der vorkragende, gekehlte Teil des Hinterschiffs, der vom Heckbalken bis zur Galerie reicht und vom Hennegat durchbrochen wird. (74) [Vgl. S. 301f.: Zur Terminologie der Heckfassade].

Gillung, die Obere oder Kleine (engl: *upper counter*): Die unmittelbar über der Großen Gillung befindliche Brüstung der Heckgalerie, die ebenfalls gekehlt ist. Ursprünglich aber, als die Heckgalerien noch offene Laufgänge waren, die hintere (gekehlte) Front der Kajüten, die bis zum Tafereel hinauf reichte. (90)

Gillungen an der Verzäunung: s. Seitengillungen (41)

Gillungsleisten: Die beiden Zierleisten, welche die Kleine Gillung oben und unten begrenzen. Die untere entspricht der unteren Stuhlleiste der Heckgalerie. (82, 83).

Glockengalgen (engl: *belfry*): Galgenförmiges Gerüst am hinteren Ende der Back, das der Schiffsglocke als Stuhl dient.

Grätingdeck, Gitterverdeck (engl: *spardeck*): Ein leichtes, aus gitterförmigen Lattenrosten zusammengesetztes Deck, das über der Kuhl und manchmal auch über Back und Schanz angebracht wird, um das Entern des Schiffes zu erschweren und die dort arbeitenden Leute im Kampf vor herunterfallenden Takelageteilen zu schützen. (55, 58)

Großboot (engl: *long-boat*): Das größte der Beiboote eines Schiffes. Die SOVEREIGN OF THE SEAS führte neben dem Großboot eine *barge*, eine *pinnace* und ein *skiff* als Beiboote.

Große Kajüte: s. Kajüte

Großhals: s. Hals

Großmarssegel: s. Marssegel

Großmast (engl: *mainmast*): Der mittlere Mast eines dreimastigen Schiffes. (57) [s.auch: Mast]

Großrüsten: s. Rüsten (54)

Großsegel (engl: *mainsail*): Das unterste Segel am mittleren Mast eines dreimastigen Schiffes.

Großstag: s. Stag

Großstagkragen: s. Kragen (29)

Großtop: s. Top

Hackbord, Heckbord (n) (engl: *taffarel, taffrail*): Der oberste Rand (Bord) des Hecks und damit das obere äußerste Hinterteil eines Schiffes. Daß es im Englischen seit dem ausgehenden 17. Jahrhundert *Taffarel* genannt wird, scheint darauf hinzuweisen, daß das Hackbord mit dem Verschwinden des Tafereels dessen bildtragende Funktion weitgehend übernahm, was auch durch Bildquellen der Zeit nahegelegt wird. (66) [vgl. S. 302f.]

Halbdeck: s. Deck

Halfrail: So wurde auf englischen Schiffen die oberste der drei Galionsregelingen genannt, wenn sie nicht bis zur Galionsfigur reichte, sondern bereits im vorderen Drittel des Galions endete. Ein entsprechender deutscher Ausdruck ist (meines Wissens) nicht belegt.

Hals (pl: Halsen) (engl: *tack*): Tau, womit je eine der unteren Ecken der unteren Rahsegel zur Windseite hin gehalten wird, wenn der Wind seitlich oder schräg von vorn einfällt. Dementsprechend gibt es an der Fock und am Großsegel jeweils einen Steuerbordhals und einen Backbordhals, die man, je nachdem von welcher Seite der Wind kommt, anholt bzw. losläßt.

Halsklampe (engl: *comb* bzw. *chesstree*): Außen am Schiff angebrachtes Holz mit einem Loch (dem Halsgat), durch das der Hals binnenbords geführt wird und welches somit den Zugwinkel desselben festlegt. Für die Großhalsen gab es in der Kuhl an Backbord und Steuerbord je eine Halsklampe (engl: *chesstree*). Die Fockhalsen dagegen besaßen in der ersten Hälfte des 17. Jahrhunderts, als der Fockmast noch sehr weit vorn im Schiff stand, eine einzige gemeinsame Halsklampe (engl: *comb*), die an der Unterkante des Galionsschegs angebracht war und zwei hintereinander plazierte Halsgaten aufwies. Die Halsen liefen jeweils durch eines der Gaten und dann zurück durch das Galion auf die Back hinauf. (9)

Hancing pieces: Der englische Ausdruck für die auf den Seitengillungen plazierten, meist vollplastisch geschnitzten Figuren. Ein entsprechender deutscher Terminus ist (meines Wissens) nicht belegt.

Heck (n) (engl: *stern*): Der ganze platte Teil des Hinterschiffs vom Heckbalken bis zum Hackbord. Schiffe, die hinten rund gebaut sind, haben kein Heck. [vgl. S. 302]
Heckbalken (engl: *transom*): Hauptquerbalken, welcher am oberen Ende des Achterstevens die beiden Hauptteile des Achterschiffs scheidet, nämlich den unteren, den eigentlichen Spiegel, und den oberen, das Heck. (84)
Heckflagge: Die an einem Flaggstock über dem Hackbord gesetzte größte Flagge des Schiffes.
Heckgalerie: s. Galerie (80, 81) [vgl. auch S. 302]
Hecklaterne: s. Laterne (67)
Heckpforte: s. Stückpforten (88)
Helmstock: s. Ruderpinne
Hennegat (n) (engl: *helmport*): Loch in der Großen Gillung, durch das die Ruderpinne ins Schiff führt. (91)
Henneschott der Back: s. Schotten
Holepunkt: Fester Punkt am Schiff, an den eine Leine zur Bedienung der Rahen oder Segel im optimalen Zugwinkel herangeführt und zu jener Stelle umgelenkt wird, wo man sie belegt (befestigt).
Hütte (engl: *coach / roundhouse*): Oberer Aufbau hinten auf dem Achterschiff, welcher zur Unterkunft der Schiffsführung dient. Große Schiffe besaßen manchmal noch eine zweite kleinere Hütte, die sogenannte *Obenhütte*, über der ersten. Dann wurde die obere Hütte (engl: *roundhouse*) vom Schiffer und seinem Maat bewohnt, während der Kommandant in der Kajüte (engl: *great cabin*) im hinteren Teil der Hütte logierte und die höheren Schiffsoffiziere im vorderen Teil der Hütte (engl: *coach*) untergebracht waren. (5, 6) [vgl. S. 304]
Hukmannen (engl: *quarterpieces, terms*): Große vollplastische Standfiguren, welche zu beiden Seiten des Hecks die Heckseiten- oder Windvierungsstützen verkleiden. Zuweilen sind die Stützen auch selbst als Hukmannen geschnitzt. [vgl. S. 303f.]

Inhölzer (engl: *ribs*): Die Gesamtheit der Spanten oder senkrechten Schiffsverbände, welche beidseitig von den waagerechten Längsverbänden umschlossen werden.

Jagdgeschütze, Jagers oder Jagdstücke (engl: *bowchasers*): Im Bug und auf der Back aufgestellte Geschütze, die nach vorn weisen und bei der Verfolgung anderer Schiffe eingesetzt werden. (32)
Jagdpforte: s. Stückpforten (32)
Jakobsleiter: Strickleiter mit hölzernen Sprossen, die an der Seite oder am Heck des Schiffes herausgehängt wird, um auf See an und von Bord zu gelangen. Bis ins 19. Jahrhundert unter dem Namen *Sturmleiter* bekannt.

Kajüte (engl: *cabin*): Kammer oder Wohnraum hinten im Schiff, die für den Kapitän bzw. Kommandanten eingerichtet ist. Sie erhält durch die Fenster der Heck- und Seitengalerien ihr Licht. Dreidecker haben gewöhnlich zwei Kajüten, welche übereinander angeordnet sind. Die untere oder *Große Kajüte* (Staatskajüte) liegt auf dem oberen Batteriedeck im hinteren Teil der Schanz und dient als Speisesaal. Die obere oder *Admiralskajüte* (bzw. Kapitänskajüte) befindet sich auf dem Halbdeck im hinteren Teil der Hütte und macht die eigentliche Wohnung des Kommandanten aus.
Kamm des Galions (engl: *trailboard*): Das Schnitzwerk, welches den Raum zwischen dem unteren und dem oberen Lieger des Galions ausfüllt. (8)
Kampanje (f) (engl: *poop*): Eigentlich ein Synonym zu *Hütte* (s. dort); meist jedoch in der Wendung »auf der Kampanje« benutzt und dann das oberste Deck des Schiffes hinten auf der Hütte bzw. Obenhütte bezeichnend. (65)
Kapitän (engl: *captain*): Der militärische Befehlshaber und eigentliche Kommandant eines Kriegsschiffes. Ihm unterstehen einerseits die Schiffsoffiziere mit ihren Soldaten und andererseits der Schiffer mit seinen Seeleuten. Er braucht nicht unbedingt selbst etwas von der seemännischen Schiffsführung zu verstehen, da diese dem Schiffer obliegt. Der Begriff *Kapitän* kommt aus dem italienischen Heerwesen (*Capitano* = Hauptmann) und hatte ursprünglich nichts mit der Seefahrt zu tun.
Kappen der Seitengalerien (engl: *upper finishing / turret*): Die meist geschweiften Hauben, welche die Seitengalerien bedachen. (69)
Kattgiën (f) (engl: *cat-tackle*): Das schwere Takel (Flaschenzug), womit der Anker unter den Kranbalken gehievt wird.
Kiel (m) (engl: *keel*): Der sich längsschiffs erstreckende Grundbalken, der das ›Rückgrat‹ des Rumpfes bildet.
Kiellegung: Das ›Strecken‹ (d.h. Zusammenfügen und Ausrichten) des Kiels auf den Stapelklötzen bei Baubeginn.
Klampen (f, sg: Klampe) (engl: *cleats, wedges*): Kleine Hölzer von verschiedener, meist keil- oder hakenförmiger Gestalt, die größeren zur Unterlage oder Befestigung dienen oder die man braucht, um das laufende Tauwerk festzusetzen (zu *belegen*).
Klüsen (f, sg: Klüse) (engl: *hawse-holes*): Runde, den Bug des Schiffes schräg abwärts durchbrechende und mit Blei ausgefütterte Öffnungen, durch welche die Ankertaue fahren. (18)
Klüsbacke (engl: *navel-hood*): Die Klüsen außen umfassende Rahmung aus weichem Holz, die den Klüsenrand vor dem Scheuern des Ankerkabels schützen soll. (17)
Knie (engl: *knee*): Ein winkelförmiges Stück Krummholz, das im Schiffsgebäude hauptsächlich zur Versteifung von Balkenkonstruktionen verwendet wird.
Konstapelskammer, Konstablerskammer (engl: *gunroom*): Kammer unter der Großen Kajüte, wo der Konstabler (Artillerieoffizier) seinen Wohnplatz hat und die zur Geschützbedienung notwendigen Gerätschaften aufbewahrt.
Konstruktions-Wasserlinie: s. Wasserlinie
Kragen des Großstags (engl: *collar of the mainstay*): Ein schweres Brook (Tau-Schlaufe), womit der untere Teil des Großstags festgelegt wird. Er liegt um den Kopf des Vorstevens und umschließt den Fockmast kreuzweise. (29)
Kranbalken (engl: *catheads*): Zwei starke Balken, die vorn auf der Back im Winkel von ca. 45 Grad zum Kiel hervorragen. An ihnen windet man mit Hilfe der Kattgiënen den Anker, wenn er aus dem Wasser zum Vorschein gekommen ist, weiter in die

Höhe und läßt ihn von dort auch wieder fallen. (34)
Kreuzsegel (engl: *mizzen-topsail*): Das Marssegel oder zweitunterste Segel am hinteren Mast eines vollgetakelten Schiffes.
Kreuztop: s. Top
Krulle (f) (engl: *scroll*): Das schneckenförmige Ende, in dem die obere Galionsregeling unmittelbar hinter der Galionsfigur ausläuft.
Kuhl (f) (engl: *waist*): Der Teil des obersten durchlaufenden Decks, welcher zwischen Back und Schanz freiliegt. (3)
Kuhlschotten: s. Schotten

längsseits: Außenbords in Längsrichtung neben dem Schiff.
Laterne (engl: *lantern*): Vor allem in den Zusammensetzungen *Hecklaterne* und *Seitenlaternen* gebräuchlich; Anzahl und Größe der Laternen geben den Rang des Schiffes an und dienen bei Nacht zur Unterscheidung bzw. Orientierung innerhalb einer Flotte. (67, 68)
Läuseplicht, Vorplicht (f) (engl: *prowdeck*): Der Platz zwischen dem Vorsteven und dem vorderen Schott der Back, welcher mit einem segmentförmigen Deck geschlossen ist. (20)
Lieger, Ausleger des Galions (m) (engl: *kelson of the head*): Zwei lange, aus mehreren Stücken zusammengesetzte Balken, die vom Vorsteven ausgehen und das eigentliche ›Rückgrat‹ des Galions bilden. Der untere Lieger ruht unmittelbar auf dem Scheg, während der obere, der parallel zum unteren verläuft und von diesem durch den Kamm getrennt ist, den Galionskorb trägt. Rechts und links des Vorstevens sind beide Lieger mit schweren sogenannten Schloiknien gegen den Bug versteift, um ein seitliches Wegbrechen durch Seeschlag zu verhindern. (12)
Linienschiff (engl: *ship of the line*): Ein zum Kampf in der Schlachtlinie (Kiellinie) geeignetes starkes Kriegsschiff, das je nach der Feuerkraft seiner Breitseite einem von fünf Rängen zugeordnet wird.

Marssegel (engl: *topsail*): An jedem vollgetakelten Mast eines Schiffes jeweils das zweite Rahsegel von unten. Man unterscheidet dementsprechend das *Vormarssegel*, das *Großmarssegel* und das *Kreuzsegel*.
Mast (engl: *mast*): Unter Masten versteht man landläufig die senkrecht im Schiff stehenden Rundhölzer, an denen Rahen und Segel befestigt sind. Auf dreimastigen Schiffen heißt der vordere *Fockmast*, der mittlere *Großmast* und der hintere *Kreuz-* oder *Besanmast*. Werden mehrere Segel an einem Mast übereinander gefahren, so ist dieser gewöhnlich aus ebenso vielen Teilstücken zusammengesetzt. In solchen Fällen nennt der Seemann nur den unteren dieser Teile *Mast* oder auch *Untermast*, während er die darüber befindlichen Teilstücke als *Stengen* bezeichnet. (31, 56, 60)
Mitteldeck: Das mittlere Batteriedeck (s. Deck).

Obenhütte: Kleinere Hütte oberhalb der eigentlichen Hütte (s. dort und vgl. S. 304). (6)
Ohrspant: s. Spant

Part eines Taues (f): Der Abschnitt eines Taues, der zwischen zwei Punkten liegt, an denen es seine Richtung ändert bzw. beginnt oder endet.
›Pavillons‹ (engl: *turrets*): So nennt Fournier (1643) die an Türmchen erinnernden Aufsätze, die im ersten Drittel des 17. Jahrhunderts an den vorderen und hinteren Enden der Seitengalerien angebracht waren. Auch Witsen scheint derartige Aufsätze zu meinen, wenn er schreibt, in älteren Zeiten habe es auf den Seitengalerien »*drie toorens*« gegeben, »*daar de middelste de hoogste van was*«. In deutschsprachigen nautischen Werken findet sich kein entsprechender Begriff für diese Bauteile. In der vorliegenden Arbeit wurde der französische Ausdruck ›*Pavillons*‹ übernommen, weil er ihrem Erscheinungsbild näherkommt, als eine Übersetzung aus dem Niederländischen es täte.
Penterbalken (engl: *fishdavit*): Ein loser Balken, welcher auf der Back oberhalb der Fockrüste festgelascht wird, wenn der unter dem Kranbalken hängende Anker aufgekippt (*gepentert*) werden soll. An ihm wird zu diesem Zweck das Fischtakel angebracht.
Pfortendeckel: s. Stückpforte (49)
Pfortenkränze (engl: *portwreaths*): Kranzförmige, aus geschnitzten Blüten, Blättern, Früchten und Putten bestehende Umrahmungen der oberen Stückpforten, die besonders in der zweiten Hälfte des 17. und im ersten Viertel des 18. Jahrhunderts auf Linienschiffen verbreitet waren. (39)
Plankennähte (engl: *seams of the planks*): Die Fugen zwischen stumpf aufeinanderstoßenden Planken. Sie werden mit Werg, Pech und Teer abgedichtet (kalfatet).
plattgat (engl: *with a square tuck*): Plattgat gebaut nennt man Schiffe, die achtern unterhalb des Heckbalkens flach abschließen, also einen Spiegel haben.
Püttingeisen (engl: *chainplates*): Eiserne Stangen oder schwere Kettenglieder, welche unterhalb der Rüsten den Zug der Wanten aufnehmen und ihn auf die Verbände des Rumpfes, namentlich die Berghölzer und Inhölzer, übertragen.

Quarterdeck, Achterdeck (engl: *quarterdeck*): Das Deck über der Steuerplicht bzw. – bei großen Schiffen, die eine Schanz und zwei Hütten haben – das Deck über dem vorderen Teil der unteren Hütte, der sogenannten »*coach*«. (62)

Rah (f, pl: Rahen) (engl: *yard*): Horizontal an den Masten bzw. Stengen aufgehängte Rundhölzer für die Befestigung der Segel. Bezeichnet werden sie nach den Segeln, die sie tragen: *Großrah, Fockrah, Blinderah, Marsrahen* usw.
Rahholz, Rahleiste (engl: *gunwale, waistrail*): Diejenige Leiste, welche von vorn nach achtern verlaufend die Seiten des Schiffs nach oben hin abschließt. Sie liegt direkt unter dem Schandeckel der Kuhl. (47)
Rahnock (f) (engl: *yardarm*): Das äußere Ende einer Rah.
Regelingen des Galions (f) (engl: *rails of the head*): Gekrümmte Leisten, die von beiden Seiten des Bugs aus zur Spitze des Galions hin zusammenlaufen und hinter der Galionsfigur enden.

Gewöhnlich gibt es auf jeder Seite drei Regelingen. Befestigt sind sie an den in kurzen Abständen vom Lieger aufragenden und zur Seite hin ausladenden Galionsknien, die gewissermaßen als Relingsstützen dienen. (13, 14, 15)

Reibhölzer: s. Schlitten

Reling, früher allgemein **Regeling** (engl: *rail*): Ringsum die Deckskante umfassendes Geländer in Gestalt langer dünner hölzerner Riegel, den *Relingsleisten*, die in gleichmäßigen Abständen von hölzernen Stützen, den *Relingsstützen*, getragen werden. (37, 38)

Relingsleisten: s. Reling (37)

Relingsstützen, Stieper (engl: *stanchions*): s. Reling (38)

Riemen (engl: *oar*): ›Bootsruder‹ zum Fortbewegen kleinerer Fahrzeuge.

Ruder, Steuerruder (engl: *rudder, helm*): Das am Achtersteven angebrachte Steuer des Schiffs. (86)

Ruderpinne, Helmstock (engl: *tiller*): Hebelarm des Ruders. Sie dient entweder direkt oder in Kombination mit kraftsparenden Hilfsmitteln als Handhabe desselben.

Rüstanker: s. Anker (45)

Rüsten (f, sg: Rüst) (engl: *chainwales*): Schwere, horizontal liegende Bohlen, die an den Seiten des Schiffes hervorragen und paarweise den Masten zugeordnet sind. Sie dienen vor allem der Befestigung der Wanten, welche die Masten zur Seite hin abstützen. Man unterscheidet dementsprechend *Fock-*, *Groß-* und *Besanrüsten*. (44, 54)

rundgat (engl: *with a round tuck*): Rundgat gebaut nennt man Schiffe mit rundem Hinterteil unterhalb des Heckbalkens. Die Rundungen selbst heißen *Billen*.

schamfielen (engl: *to gall*): scheuern, durch Reibung beschädigen. Dazu: *Schamfieling*, *Schamfielschutz*: Umkleidung von Tauwerk, um dessen Beschädigung zu verhindern.

Schandeckel (engl: *planksheer*, ›*gunwale*‹ im Bereich der Kuhl): Horizontal liegender Plankengang, der die Bordwand oben abschließt. Er bedeckt die Spantköpfe und verhindert somit das Eindringen von Wasser zwischen die Inhölzer. (36)

Schanz (f) (engl: *halfdeck*): Von Seite zu Seite reichender Aufbau hinten auf dem Oberdeck, welcher der Back gegenüberliegt. Die Schanz reicht etwa vom Großmast bis zum Heck. (4)

Schanzkleid (engl: *waistcloth*): Ursprünglich ein schmales langes Tuch, das außen an der Reling befestigt bzw. zwischen die Relingsleisten gespannt ist und zur Verblendung dient; später auch aus dünnen Planken hergestellt. (40)

Scheg des Galions (n), Kriech (m) (engl: *cutwater*): Großes, aus mehreren Stücken zusammengesetztes Knie, das vorn vor den Vorsteven gebolzt ist und das Galion trägt. (11)

scheren von Tauwerk: svw. ›einfädeln‹.

Schiffer (eigentlich *Schiff-Herr*; engl: *master*): Der für die seemännische Führung eines Schiffes verantwortliche Mann – und somit auf Handelsschiffen der Kommandant. Auf Kriegsschiffen jedoch hatte nicht der Schiffer, sondern der Kapitän das Oberkommando (vgl. s.v. Kapitän).

Schlieten, Reibhölzer (engl: *skids*): Senkrechte, an die Außenseite des Schiffes angepaßte und die Berghölzer übergreifende starke Leisten, welche in Höhe der Kuhl vom Rahholz bis zur Wasserlinie hinabreichen und die Außenhaut beim Ein- und Aussetzen der Boote oder beim Übernehmen schwerer Lasten vor Beschädigung schützen.

Schotten (n) (engl: *bulkheads*): Hölzerne Scheidewände, welche den Schiffsraum in eine Anzahl geschlossener Räume unterteilen; insbesondere die querschiffs von Seite zu Seite reichenden Stirnwände der Aufbauten. So unterscheidet man: das vordere oder *Frontschott der Back*, das hintere oder *Henneschott der Back*, welches zusammen mit dem *Schott der Schanz* die Kuhl begrenzt (weshalb die beiden auch *Kuhlschotten* genannt werden), das *Hüttenschott* und schließlich das *Schott der Obenhütte*. (28, 56, 59, 63)

Seeschlag (engl: *rut of the sea*): Anschlagen der Wellen gegen das Schiff oder seine Teile und die dadurch entstandenen Beschädigungen.

Seitengalerie: s. Galerie (70, 71)

Seitengillungen, Gillungen der gebrochenen Gänge an der Verzäunung (f) (engl: *hances*): Die gekehlten, stufenmäßigen Erhöhungen des oberen Bordrandes, jeweils dort, wo die Aufbauten ansetzen. (41)

Seitenlaterne: s. Laterne (68)

Seitentaschen: s. Galerie

Sideboards: Der englische Ausdruck für jene Planken, die den Raum zwischen den Galionsregelingen schließen. Ein entsprechender deutscher Terminus ist (meines Wissens) nicht belegt.

Spanten (n, sg: Spant) (engl: *frames*): Gebogene Rippen, die dem Schiff seine Form geben und auf denen die Außenhaut befestigt wird. Sie sind gewöhnlich aus mehreren, sich überlappenden Teilen zusammengesetzt. *Ohrspant* heißt das vorderste Spant, das mit der Vorderkante der Back zusammenfällt.

Spiegel (engl: *stern / square tuck*): Im weiteren Sinne das platte Hinterteil eines Schiffes (synonym zu *Heck*), im engeren und ursprünglichen Sinne aber nur der untere, vom Heckbalken bis zur Wasserlinie reichende Teil desselben. (s. auch *plattgat*; vgl. S. 301)

Springtide (f) (engl: *spring tide*): Die stärker ausgeprägte Gezeit bei Neu- und Vollmond.

Sprung (m) (engl: *sheer*): Das Ansteigen der Decks (sowie der Berghölzer und Plankengänge) von der Schiffsmitte her nach vorn und achtern, woraus sich – von der Seite gesehen – mittschiffs eine ›Einbuchtung‹ ergibt.

Staatsbarke: Relativ großes, prunkvoll ausgestattetes und manchmal mit einer separaten Kabine versehenes offenes Ruderboot, das zur Beförderung von hochherrschaftlichen Persönlichkeiten auf Flüssen und in unmittelbarer Küstennähe dient.

Stag (n, pl: Stage) (engl: *stay*): Kräftiges Tau, das vom oberen Ende der Masten und Stengen nach vorn herab gespannt wird, um sie abzustützen. Die Stage der Untermasten bezeichnet man nach deren Namen als *Fockstag*, *Großstag* und *Besanstag*.

Stagkragen: s. Kragen des Großstags (29)
steifsetzen von Tauwerk: s. durchsetzen
Stenge (f) (engl: *topmast*): Die senkrechte ›Verlängerung‹ eines Untermastes. Größere Masten können zwei oder drei übereinander angebrachte Stengen haben.
Steuerbord(**seite**) (engl: *starboard*): Die rechte Seite des Schiffes, wenn man von achtern nach vorn schaut.
Steuermann (engl: *mate*): Derjenige Schiffsoffizier, der den Schiffer in seinem Amt unterstützt und sich insbesondere um die Navigation kümmert; quasi der Maat des Schiffers. Er sollte nicht mit dem Mann am Ruder, der das Schiff steuert, verwechselt werden.
Steuerplicht (f) (engl: *steerage*): Von Schiffsseite zu Schiffsseite sich erstreckender Raum, der die Steuervorrichtung beherbergt. Er liegt unmittelbar vor der Kapitänskajüte und damit in der Regel unter dem Quarterdeck (Achterdeck). Bei großen, mehrdeckigen Schiffen befindet sich die Steuerplicht jedoch unter dem Halbdeck oder sogar im mittleren Batteriedeck, da ihre Plazierung an die Lage der Ruderpinne gebunden ist.
Steuerruder: s. Ruder (86)
Steven (m) (engl: *stem* bzw. *sternpost*): Die vorn und hinten den Kiel nach oben verlängernden Hölzer, welche Bug und Heck außen begrenzen. Der *Vorsteven* (engl: *stem*) hat meist eine gebogene, der *Achtersteven* (engl: *sternpost*) dagegen eine gerade Form und ist nach hinten übergeneigt. (16, 25)
Stieper: s. Relingsstützen (38)
streichen: Einen Gegenstand (Segel, Flagge, Stenge o.ä.) mit Hilfe einer Leine, einer Talje oder eines ähnlichen Werkzeugs niederlassen.
Stück (engl: *gun*): Die früher allgemein übliche Bezeichnung für Geschütz; oft fälschlicherweise ›Kanone‹ genannt.
Stückpforten (engl: *gunports*): Öffnungen oder ›Schießscharten‹ für die Geschütze in den Seiten eines Kriegsschiffes. Die unteren sind etwa quadratisch und werden durch *Pfortendeckel* (engl: *portlids*), die an Scharnieren aufgehängt sind, gegen eindringendes Seewasser verschlossen. Die oberen Stückpforten können rund sein und tragen gewöhnlich keine Pfortendeckel. Vorn im Bug und achtern am Heck gibt es für die dort aufgestellten Langrohrgeschütze *Jagd-* bzw. *Heckpforten*. (32, 48, 49, 88)
Stuhlleisten der Galerien: Diejenigen Leisten, welche die Geschosse der Seiten- und Heckgalerien jeweils oben und unten begrenzen. Bei zwei übereinander liegenden Galerien unterscheidet man *obere*, *mittlere* und *untere Stuhlleisten*. (72, 83)

Tafereel (n), auch ›Oberspiegel‹ genannt, (engl: *upright*): Aus dem Niederländischen entlehnte Bezeichnung für den tafelähnlichen oberen Teil des Hecks zwischen den Galerien und dem Hackbord. Dort war meist das Staatswappen oder eine bildliche Darstellung des Schiffsnamens angebracht. (vgl. S. 302) (77)
Takel (n) (engl: *tackle*): Schwere Talje (Flaschenzug) zur Kraftersparnis.
Takelage (engl: *rigging*): Die Gesamtheit von Tauwerk, Segeln und Rundhölzern, kurz: alles, was zur Fortbewegung eines Segelschiffes dient.
Takelung: Die Art und Weise, wie ein Schiff getakelt ist; (der Typ der Takelage).
Tarmen (f, sg: Tarme) (engl: *brackets, terms*): Geschnitzte phantastische Figuren in Gestalt von Karyatidhermen, die Stützen und andere verdeckte senkrechte Bauteile nach außen vertreten bzw. betonen. (vgl. Anlage E) (22)
Top (m, pl: Toppen) (engl: *masthead*): Das obere Ende eines aufrecht stehenden Holzes, insbesondere eines Mastes oder einer Stenge. In erweitertem Sinne meint der Begriff – vor allem in der Zusammensetzung *Vortop, Großtop, Kreuztop* – auch die gesamte Takelage des betreffenden Mastes.
Treppklampen (f) (engl: *steps*): Schmale, außen auf die Bordwand genagelte Stufen, welche übereinander angeordnet eine Treppe ergeben, auf der man mit Hilfe des Fallreeps vom Wasserspiegel zur Fallreepspforte hinaufsteigen kann. (52)
Trosse (engl: *hawser*): Besonders starkes Tau; meist zum Festmachen des Schiffes oder zum Schleppen benutzt.

Untermasten: s. Mast (31, 57, 60)

verholen: Ein Schiff im Hafen mit Hilfe von Trossen von einer Stelle zur anderen ziehen.
Verzäunung (engl: *upper works, quickwork*): Der über dem Oberdeck gelegene Teil der Bordwände, der die Verkleidung der Aufbauten ausmacht.
vollgetakelt: So nennt man Masten bzw. Schiffe, die das Maximum an Rahsegeln tragen, das ihnen von ihrer Konzeption her möglich ist.
vor dem Wind segeln: So steuern, daß der Wind genau von hinten in die Segel bläst.
Vormarssegel: s. Marssegel
Vorplicht: s. Läuseplicht (20)
Vorschiff (engl: *fore part of a ship*): Die vordere Hälfte des Schiffsrumpfes, vom Großmast bis zum Galion oder zum Vorsteven.
Vorsteven: s. Steven (16, 25)
Vortop: s. Top

Wanten (f /n, sg: Want) (engl: *shrouds*): Taue, welche die Masten und Stengen zu den Seiten und schräg nach hinten abstützen. Man unterscheidet dementsprechend *Fockwanten, Großwanten, Besanwanten* usw.
Wasserlinie, Schwimmlinie (engl: *waterline*): Linie, bis zu der das Schiff ins Wasser eintaucht. Sie ändert sich je nach Beladungszustand und dem spezifischen Gewicht des Wassers. Die berechnete Wasserlinie eines voll ausgerüsteten Kriegsschiffes, in der es seine besten Fahreigenschaften zeigt, nennt man *Konstruktionswasserlinie*.
Windvierung (f) (engl: *quarter*): Der hintere Teil der Seiten eines Schiffes, von den Großrüsten bis zum Heck.
Windvierungsstützen, Heckseitenstützen, Hukstümer: Die

beiden Eckstützen, welche den oberen Teil des Hecks mit den Seiten verbinden.

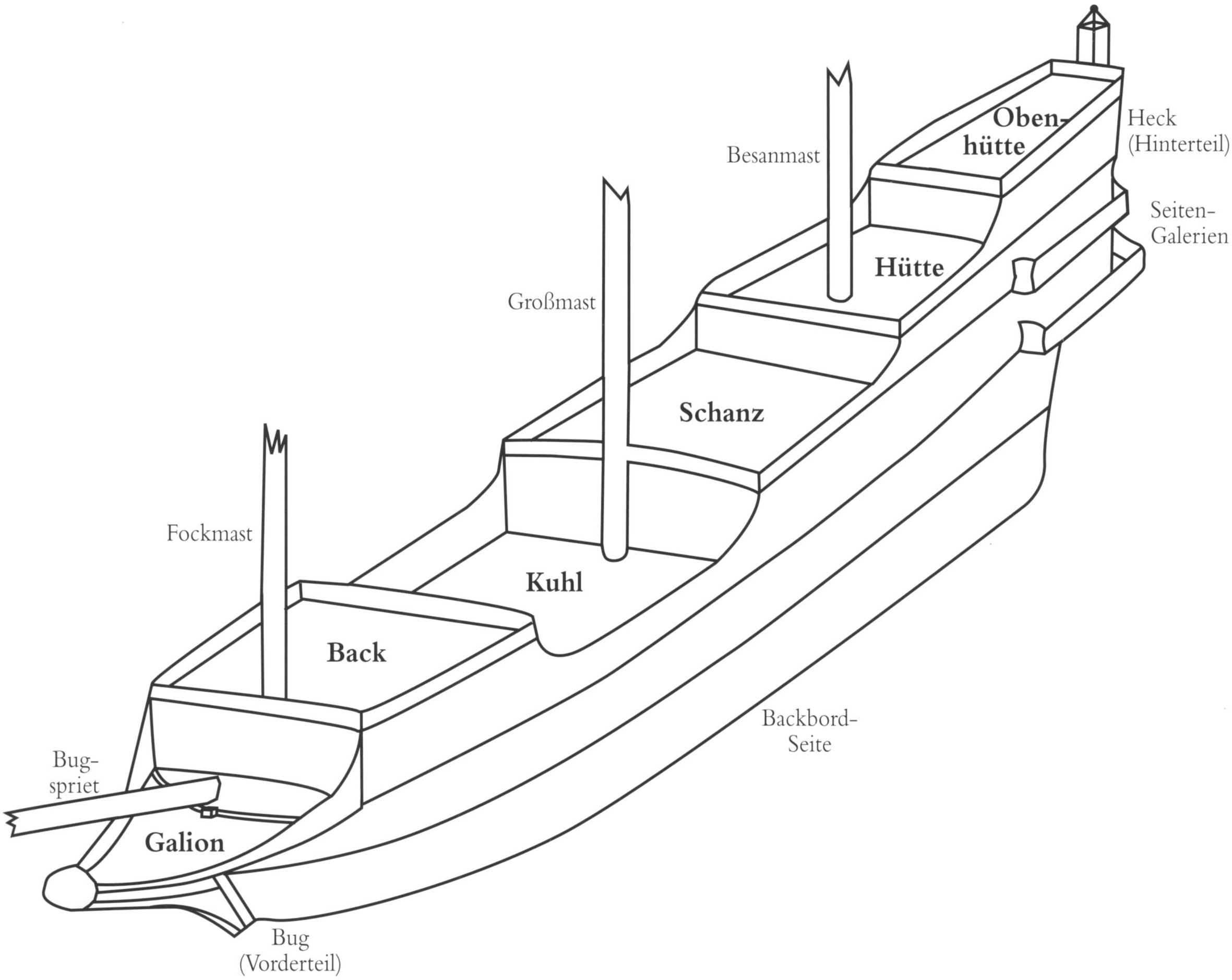
Wuhling des Bugspriets (f) (engl: *gammoning*): Tauwerkwicklung zwischen Bugspriet und Galionsscheg, die das Bugspriet nach unten hält. Sie wird zuweilen auch *Bugsprietzurring* genannt. Tauwerkwicklungen, welche die Untermasten oder die Ankerstockhälften zusammenhalten, heißen ebenfalls *Wuhlings*.

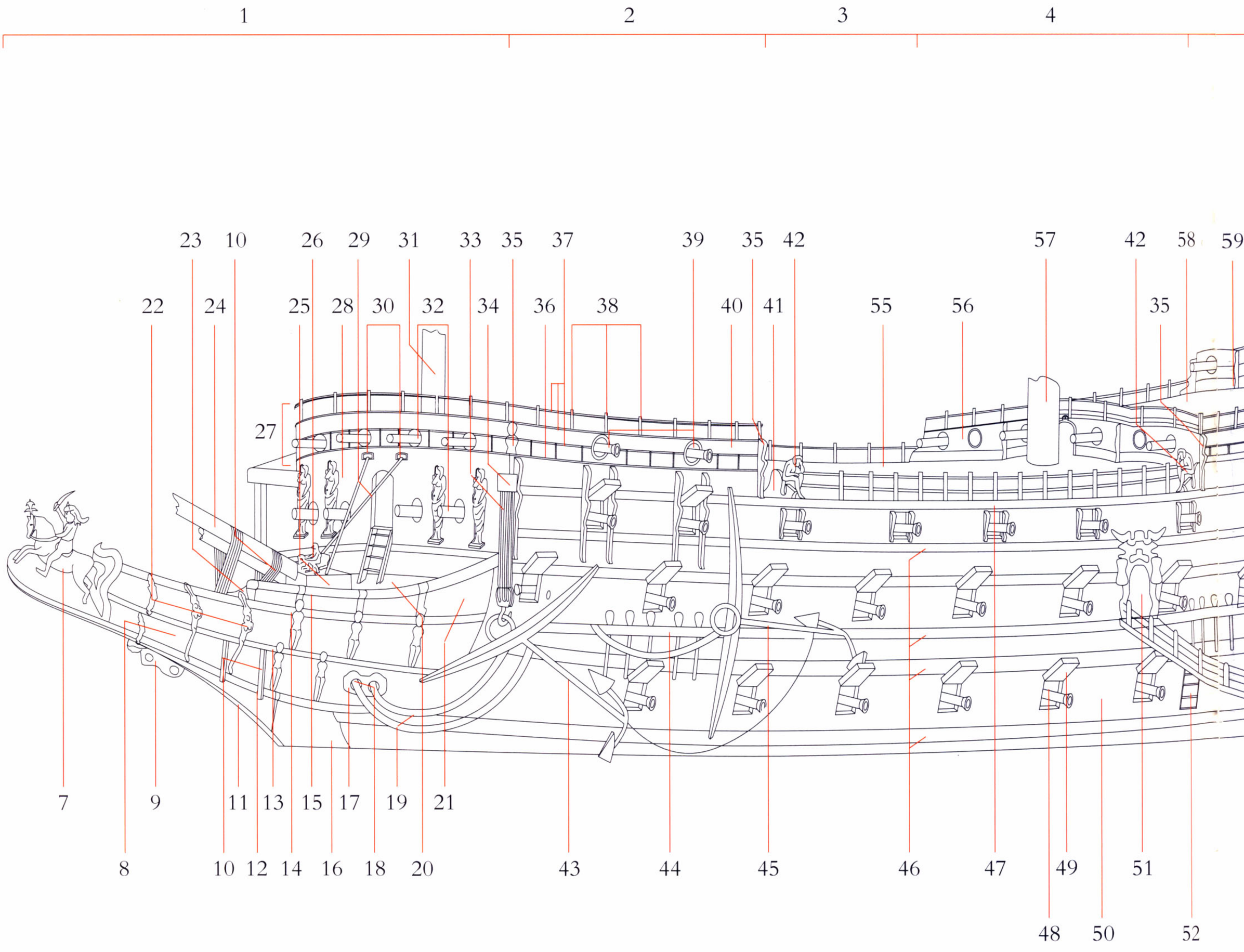
Yacht (engl: *yacht*): Einmastiger Schnellsegler für Kurier-, Zubringer- und Vergnügungszwecke.

zutakeln: svw. auftakeln; ein Schiff oder Teile davon mit ihrer Takelage versehen.

Einige elementare schiffbaukundliche Ausdrücke

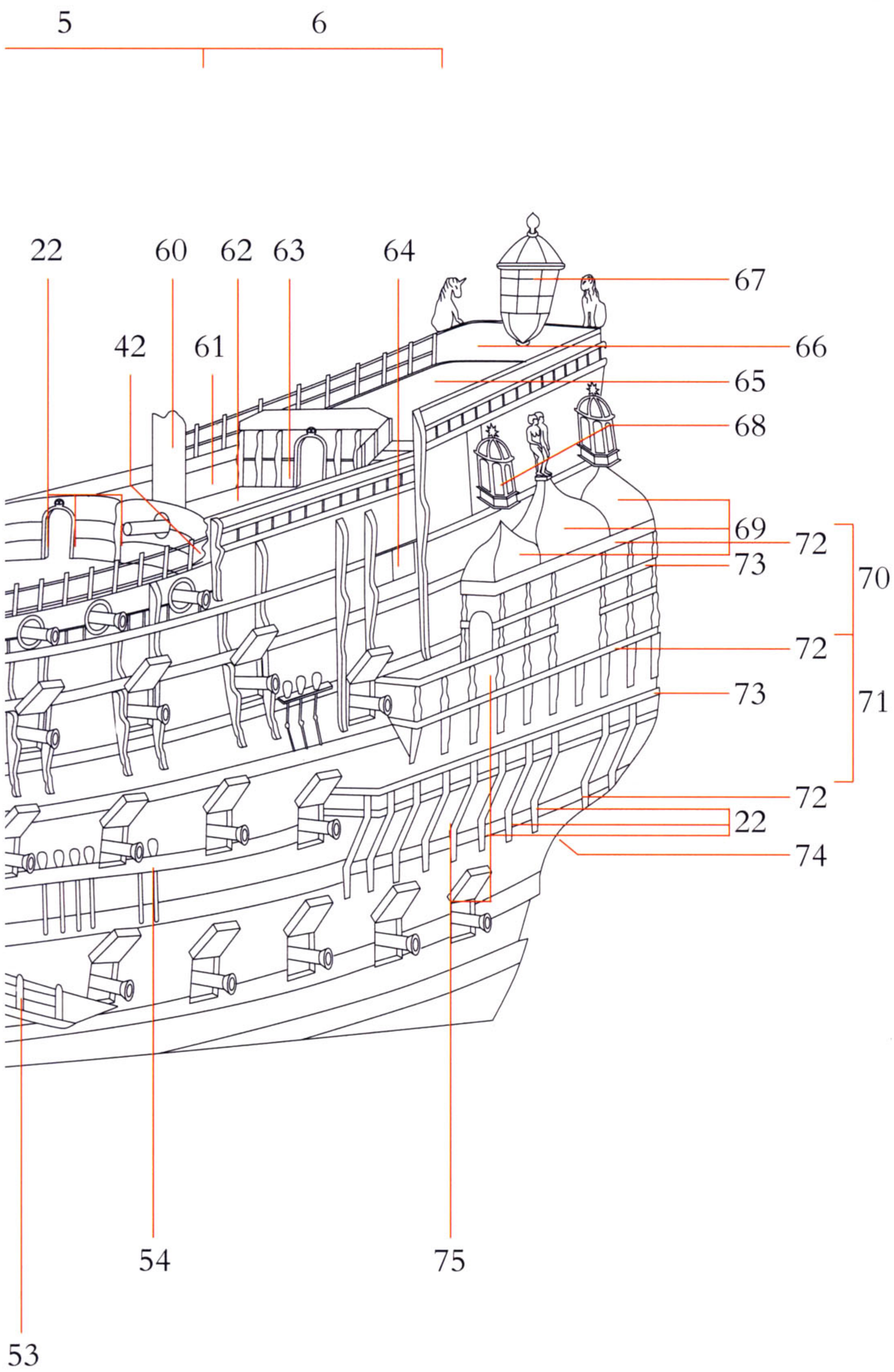
zur Beschreibung großer Segelschiffe des frühen 17. Jahrhunderts





Fachbegriffe numerisch geordnet

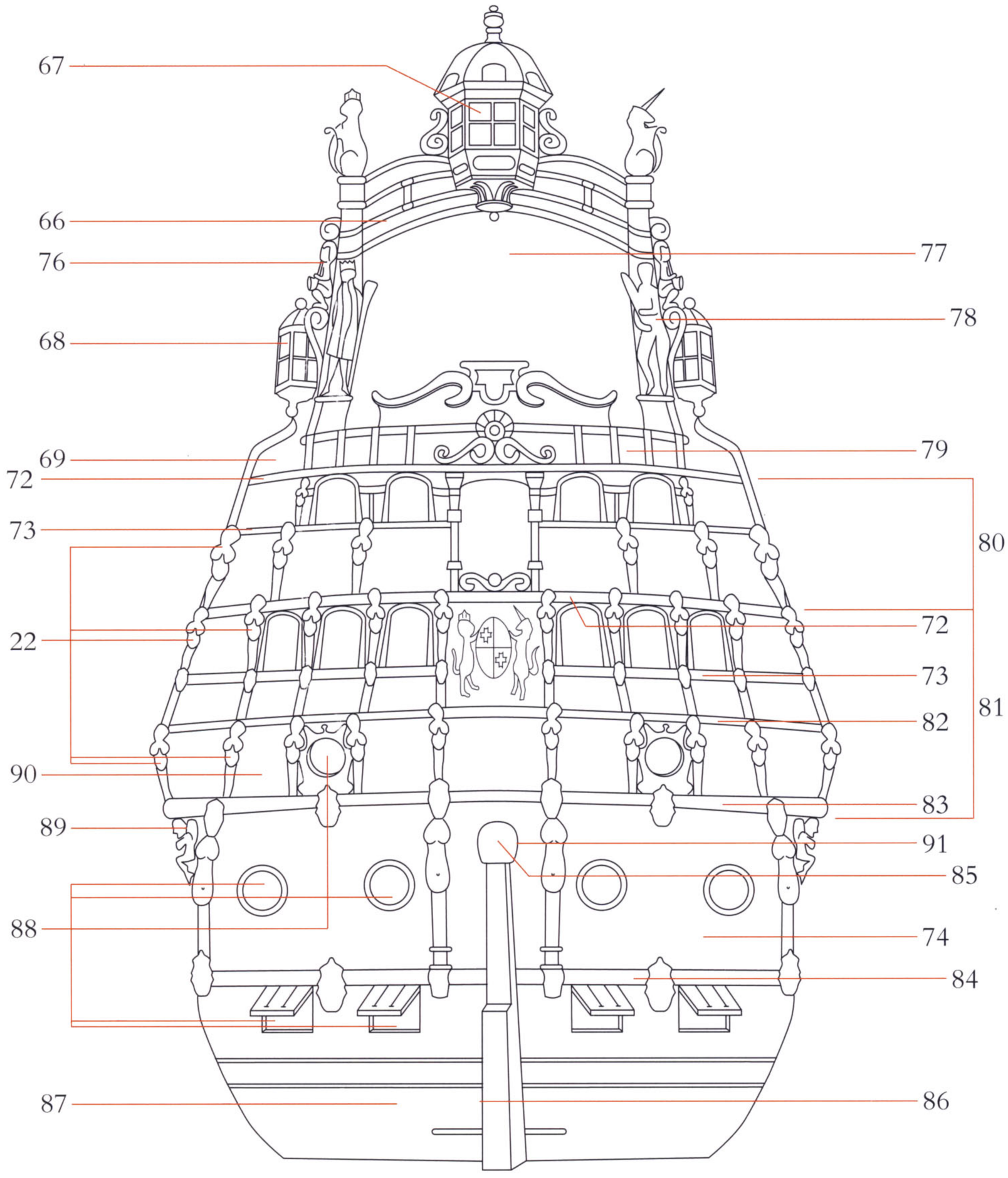
1 Galion
2 Back
3 Kuhl
4 Schanz
5 Hütte
6 Obenhütte
7 Galionsfigur (Bild des Schiffes)
8 Kamm des Galions
9 Fockhalsklampe
10 Bugsprietwuhling (doppelt)
11 Scheg des Galions
12 Unterer Ausleger des Galions (= unterer Galionslieger)
13 Untere Galionsregel(ing)
14 Obere (bzw. mittlere) Galionsregel(ing)
15 »*Halfrail*«
16 Vorsteven
17 Klüsbacke
18 Ankerklüsen
19 Ankerkabel
20 Vorplicht (Läuseplicht)
21 »*Sideboards*«
22 Tarmen
23 Seitengillung des Galions
24 Bugspriet
25 Stevenkopf
26 Stevenbekrönung
27 Relingszone
28 Vorderes Schott der Back
29 Kragen des Großstags (aus zwei sich kreuzenden Parten)
30 Gaten zur Führung des Stagkragens
31 Fockmast
32 Jagdpforten mit Jagdgeschützen
33 Drücker
34 Kranbalken
35 Ecktarme
36 Schandeckel
37 Relingsleisten
38 Relingsstützen (Stieper)
39 Pfortenkränze
40 Schanzkleid
41 Seitengillung
42 »*Hancing Piece*«
43 Buganker
44 Fockrüsten
45 Rüstanker
46 Berghölzer
47 Rahholz
48 Stückpforte
49 Pfortendeckel
50 Außenhaut
51 Fallreepspforte
52 Treppklampen



53 Gangway (Fallreepstreppe)
54 Großrüsten
55 Grätingdeck über der Kuhl
56 Schott der Schanz (= hinteres Kuhlschott)
57 Großmast
58 Grätingdeck über dem Halbdeck
59 Schott der Hütte
60 Besanmast
61 Treppe zur Kampanje
62 Quarterdeck (Achterdeck)
63 Schott der Obenhütte
64 Seitenfenster zur Hütte
65 Kampanje
66 Hackbord
67 Große Hecklaterne
68 Seitenlaternen
69 Kappen der Seitengalerien
70 Obere Seitengalerie
71 Untere Seitengalerie
72 Stuhlleisten der Galerien (obere, mittlere und untere)
73 Fensterleisten der Galerien
74 Große Gillung
75 »*Catwalks*

Fachbegriffe alphabetisch geordnet

Ankerkabel 19
Ankerklüsen 18
Ausleger des Galions, unterer 12
Außenhaut 50
Back 2
Berghölzer 46
Besanmast 60
Bild des Schiffes 7
Buganker 43
Bugspriet 24
Bugsprietwuhling 10
»*Catwalks*« (= vorderer offener Teil der Seitengalerien) 75
Drücker unter dem Kranbalken 33
Ecktarmen 35
Fallreepspforte 51
Fenster der Hütte, seitliches 64
Fensterleisten der Galerien, obere und untere 73
Fockhalsklampe 9
Fockmast 31
Fockrüsten 44
Galion 1
Galionsfigur 7
Galionskamm 8
Galionslieger, unterer 12
Galionsregel(ing), untere . 13
Galionsregel(ing), mittlere bzw. obere 14
Galionsscheg 11
Gangway 53
Gaten zur Führung des Großstagkragens 30
Gillung, untere (große) . . 74
Grätingdeck über der Kuhl 55
Grätingdeck über dem Halbdeck 58
Großmast 57
Großrüsten 54
Großstagkragen 29
Hackbord (Heckbord) . . . 66
»*Halfrail*« 15
Hecklaterne 67
Hütte 5
»*Hancing Piece*« 42
Jagdpforten 32
Kamm des Galions 8
Kampanje ([Deck der] Obenhütte) 65
Kappen der Seitengalerien 69
Klüsen 18
Klüsbacken 17
Kragen des Großstags 29
Kranbalken 34
Kuhl 3
Kuhlschott, hinteres 56
Läuseplicht 20
Lieger des Galions, unterer 12
Obenhütte (Kampanje) . . 6
Pfortendeckel 49
Pfortenkränze 39
Quarterdeck 62
Rahholz (in der Kuhl mit dem Schandeckel vereinigt) 47
Regel(ing) des Galions, untere 13
Regel(ing) d. Galions, mittlere und obere 14
Relingszone 27
Relingsleisten 37
Relingsstützen (Stieper) . . 38
Rüstanker 45
Schandeckel 36
Schanz 4
Schanzkleid 40
Scheg des Galions 11
Schott der Back, vorderes . 28
Schott der Hütte 59
Schott der Obenhütte . . . 63
Schott der Schanz (=hinteres Kuhlschott) . . . 56
Seitengalerie, obere 70
Seitengalerie, untere 71
Seitenfenster zur Hütte . . 64
Seitengillungen 41
Seitengillungen des Galions 23
Seitenlaternen 68
»*Sideboards*« 21
Stagkragen 29
Stevenbekrönung 26
Stevenkopf 25
Stieper 38
Stückpforte 48
Stuhlleisten der Galerien (obere, mittlere u. untere) . 72
Tarmen 22
Treppklampen 52
Treppe zur Kampanje 61
Vorsteven 16
Wuhling des Bugspriets . . 10



Fachbegriffe numerisch geordnet

22 Tarmen
66 Hackbord
67 Hecklaterne
68 Seitenlaterne
72 Stuhlleisten der Heckgalerien (obere und mittlere)
73 Fensterleisten der Heckgalerien (obere und untere)
74 Untere (große) Gillung
76 Ecktarmen (statt Huckmannen)
77 Tafereel (sog. »Oberspiegel«)
78 Pilasterfiguren
79 Dach der Heckgalerien
80 Obere Heckgalerie
81 Untere Heckgalerie
82 Obere Gillungsleiste
83 Untere Gillungsleiste (= untere Stuhlleiste der Heckgalerien)
84 Heckbalken
85 Ruderkopf
86 Ruder
87 Billen
88 Heckpforten
89 Drücker unter den Seitengalerien
90 Obere (kleine) Gillung
91 Hennegat

Fachbegriffe alphabetisch geordnet

Billen 87
Dach der Heckgalerien . . 79
Drücker unter den Seitengalerien 89
Ecktarmen (statt Hukmannen) 76
Fensterleisten der Heckgalerien (obere und untere) 73
Gillung, untere (große) . . 74
Gillung, obere (kleine) . . . 90
Gillungsleiste, obere 82
Gillungsleiste, untere 83
Heckbord 66
Heckbalken 84
Heckgalerie, obere 80
Heckgalerie, untere 81
Hecklaterne 67
Heckpforten 88
Hennegat 91
Kappe der Seitengalerie . . 69
sog. »Oberspiegel« 77
Pilasterfiguren 78
Ruder 86
Ruderkopf 85
Seitenlaterne 68
Stuhlleisten der Hackgalerien (obere und mittlere) 72
Stuhlleisten der Hackgalerien (untere) 83
Tefereel 77
Tarmen 22

ZUR TERMINOLOGIE DER HECKFASSADE UND DES ACHTERSCHIFFES

Wie in der Einleitung erwähnt, stützt sich die vorliegende Arbeit hinsichtlich der nautischen Terminologie auf das *Allgemeine Wörterbuch der Marine* von Johan Hinrich RÖDING. Da dieses erste umfassende nautische Wörterbuch in deutscher Sprache etwa 160 Jahre nach dem Bau der SOVEREIGN OF THE SEAS entstand, sich jedoch Konstruktion und Form der großen Segelschiffe in dem betreffenden Zeitraum erheblich änderten, reicht Rödings Terminologie in manchen Fällen, insbesondere im Bereich der Heckfassade, für eine adäquate Beschreibung nicht aus. Hier müßten ältere, vornehmlich niederländische Quellen aus der Zeit vor 1650 herangezogen werden.

Doch weder ein nautisches Wörterbuch noch ein anderes dieser Thematik gewidmetes hinreichend umfassendes Werk, das in der ersten Hälfte des 17. Jahrhunderts erschienen wäre, ist (mir) bekannt. Röding schreibt, daß die Niederländer selbst zu seiner Zeit noch kein eigentliches nautisches Wörterbuch besaßen und zu diesem Zweck die 1671 erstmals erschienene Schiffbaukunde von Nicolaes WITSEN benutzten.

Gleichwohl gibt es eine beachtliche Anzahl thematisch verwandter, allerdings weniger ausführlicher Veröffentlichungen in holländischer und auch in deutscher Sprache, die nach Witsens *Scheeps-Bouw* und vor Rödings Wörterbuch erschienen sind. Ein Teil von jenen, die vor 1720 erschienen, soll bei der Diskussion strittiger Begriffe als Autorität mitherangezogen werden.

Es handelt sich – neben Rödings Publikation – um folgende Werke:

Witsen, Nicolaes: *Aeloude en hedendaegsche Scheeps-Bouw en Bestier* [...]. Amsterdam 1671.

Eine zweite, erweiterte Auflage erschien unter dem Titel *Architectura navalis et regimen nauticum* 1690 ebenfalls in Amsterdam.

Winschooten, W.A.: *Seeman; Behelsende een grondige uitlegging van de Neederlandse Konst-, en Spreekworden, voor soo veel die uit de Seevaart sijn ontleend, en bij de beste Schrijvers deeser eeuw gevonden worden*. Leiden 1681.

van Yk, Cornelis: *De Nederlandsche Scheeps Bouw Konst, opengestelt*. Amsterdam ^{2}1697.

Allard, Carel: *Niewe Hollandse Scheeps Bouw*. Tweede Deel. Amsterdam 1705. (Der erste Teil erschien bereits 1695).

Der geöffnete See-Hafen (anonymus), 2 Teile, Hamburg 1705/1706.

Die folgenden Ausführungen, die einer begründeten, klaren und möglichst authentischen Terminologie dienen sollen, beschränken sich auf die wichtigsten Partien und Bauteile der hinteren Fassade sowie der damit zusammenhängenden Aufbauten. Denn in diesem Bereich scheint hinsichtlich der korrekten Bezeichnungen einige Konfusion zu herrschen. Sie sind hier in systematischer, der Architektur des Achterschiffs folgender Ordnung beschrieben: Spiegel, Gillung, Heck, Heckgalerie, Tafereel, Hackbord, Hukmannen, Pilasterfiguren und Tarmen.

Der **SPIEGEL** (engl: *square tuck*): Die Bezeichnung *Spiegel* wird nicht nur in der Sekundärliteratur, sondern bereits in den schiffbaukundlichen Werken aus der Blütezeit der Segelschiffahrt mehrdeutig und widersprüchlich verwendet. Röding (Bd.II, (1793), 643-644) schreibt, strenggenommen bezeichne der Ausdruck nur den unteren, flachen Teil der hinteren Fassade des Schiffes, welcher von dem Heckbalken und den Randsomhölzern umschlossen wird, im allgemeinen jedoch meine man mit *Spiegel* die gesamte hintere Fassade, oft aber nur den oberen, flachen Teil derselben, der richtiger *Heck* genannt werden muß.

Diese drei verschiedenen Zuordnungen finden sich auch schon bei den niederländischen Autoren des 17. Jahrhunderts. Witsen (1671, 55. 56. 66-7. 506, Taf.XXXII) verwendet den Begriff sowohl für die gesamte hintere Fassade als auch speziell für deren unteren Teil. Nach Winschooten (1681, 275-6) heißt *Spiegel* dagegen nur der obere Teil der Fassade »*waar in het merk staat, waar aan men het schip kennen kann: en daarom sijn Kaapers en seeroovers wel gewend haar spiegels te behangen, als sij niet willen weeten, wie sij sijn* [...]«. Van Yk (1697, 100) und Allard (1705, 8) wiederum bezeichnen nur den flachen unteren Teil der Fassade, der unterhalb des Heckbalkens liegt, als Spiegel. Im *Geöffneten See-Hafen* schließlich wird die gesamte hintere Fassade *Spiegel* genannt (1705/06, Taf.IV), an anderer Stelle (p.30) jedoch darauf hingewiesen, daß eigentlich nur der Teil unterhalb der Kajüte so heißt.

In der Sekundärliteratur hat man versucht, Verwechselungen dadurch zu vermeiden, daß man den unteren Teil der Fassade *Unterspiegel* und die obere Hälfte *Oberspiegel* nannte (z.B. Winter 1967, 18). Angeregt wurde diese Unterscheidung vermutlich durch eine Stelle bei Allard (Taf.6), wo der obere Teil mit *Bovenspiegel* bezeichnet ist. Doch provoziert dies ein neues Mißverständnis, da die obere Hälfte der Fassade eigentlich *Heck* heißt.

Im Interesse einer widerspruchsfreien und allgemein verwendbaren Terminologie und mit Rücksicht auf die heute noch im Schiff- und Bootsbau übliche Verwendung des Terminus erscheint es sinnvoll, den Begriff *Spiegel* gemäß Van Yk und Allard dem unteren flachen Teil der hinteren Fassade vorzubehalten. Die SOVEREIGN OF THE SEAS, die an dieser Stelle rund gebaut war, wie es damals in England üblich geworden war, besaß demnach keinen Spiegel, sondern statt dessen *Billen* (engl: *round tuck*).

Falls der Terminus *Spiegel* für die gesamte hintere Fassade oder nur für deren oberen Teil – wie Winschooten definiert –

benutzt wird, sollte man ihn zur Vermeidung von Mißverständnissen mit geeigneten Zusätzen versehen (z.B. *Heckspiegel*).

Die **UNTERE** oder **GROSSE GILLUNG** (engl: *lower counter*): Die ältere Schreibweise lautet *Gilling* (Geöffneter See-Hafen, Röding). Die Gillung bezeichnet den gekehlten vorspringenden Teil der hinteren Fassade, der zwischen dem Spiegel bzw. den Billen und dem überhängenden Heck vermittelt. Sie wird unten vom Heckbalken und oben von der Gillungsleiste begrenzt. In der Mitte sitzt das Hennegat, durch welches das Helmholz (d.i. die große Ruderpinne) in das Schiffsinnere führt.

Während die Gillung im ausgehenden 16. Jahrhundert sehr hoch und weit ausladend gebaut wurde, verringerte man ihre Höhe bis ins 18. Jahrhundert so stark, daß sie zuletzt kaum mehr als zwei Plankenbreiten erreichte. Die SOVEREIGN OF THE SEAS besaß eine genügend hohe Gillung, um darin vier runde Heckpforten aufzunehmen. Ihre Höhenlage entspricht dem mittleren Batteriedeck. Im Niederländischen wird die Große Gillung *Wulf, Wulft* oder *Verwulfsel* genannt (so Allard 8, Van Yk 100, und Winschooten 367). Witsen nennt diesen Teil *het kromme Wulf* (83), um ihn vom *rechten* (d.h. aufrechten) Wulf zu unterscheiden (57, 83). Letztere Bezeichnung verwendet er synonym für *Heck*.

Das **HECK** (engl: *stern*): Nach Röding (I, 713; II, 643-4) wird mit *Heck* der flache obere Teil der hinteren Fassade bezeichnet, der von der Gillung bis zum Hackbord reicht. Es besteht (in der Reihenfolge von oben nach unten) aus Hackbord, Tafereel und Heckgalerie. Oft wird auch die Gillung noch mit zum Heck gerechnet. Dann bildet der Heckbalken die untere Begrenzung. Analog erklärt Van Yk (100), daß man unter *Heck* oder *Hacke* all das verstünde, was von achtern oberhalb des Spiegels zu sehen ist. Er vermutet, daß das Wort von niederländisch *hek* (= Gitter) abgeleitet sei, da diese Partie des Schiffes, wenn sie während des Baues noch unbeplankt ist, wie ein Gitter aussehe. Er schreibt weiterhin, daß er es deshalb vorziehe, nicht von *Heck*, sondern von *Heckbord* zu sprechen, und daß alle Borde oder Planken im fraglichen Bereich mit Recht den Namen *Heckborde* führen könnten. Im engeren Sinne gebe es jedoch nur vier Heckborde (vgl. s.v. Heckbord). Winschooten (81-2) definiert kurzerhand »*Te Scheep werd het Hek genaamt het slot van het agter Schip*.« Witsen (55, Taf. 39) schreibt zum Begriff *Heck* nur, daß es außen wie ein Kreissegment leicht gewölbt sei. Im Übrigen verwendet er für die in Frage stehende Partie der hinteren Fassade die Bezeichnung »*het rechte Wulf*« und unterscheidet sie damit von der darunterliegenden Gillung, die er »*het kromme Wulf*« nennt (57, 83).

Die **HECKGALERIE** (engl: *sterngallery*, niederl: *galderij*, Röding (I, 630) schreibt *Hinter-Gallerie*): Ursprünglich (d.h. im 16. Jahrhundert) war die Heckgalerie ein offener Wandelgang, der am Heck direkt über der Gillung angebracht war und den man von der großen Kajüte aus betreten konnte. Er bildete zusammen mit den Seitengalerien eine bauliche Einheit, die balkonartig auf allen drei Seiten das Heck umfasste. Zu Beginn des 17. Jahrhunderts fing man an, die Galerien, von denen auf großen Schiffen auch zwei übereinander vorkommen konnten, mehr und mehr zu überdachen und auch die Zwischenräume zwischen Dach und Brüstung mit Fenstern zu schließen. Dieser Prozeß ist bei der SOVEREIGN OF THE SEAS beinahe vollständig zu Ende geführt. Nur die vorderen Teile der Seitengalerien sind noch offen. Sie wurden *catwalks* genannt.

Da die beiden Galerien dicht übereinander lagen, reichten die Fenster der unteren Galerie bis zum Boden der oberen Galerie hinauf. Die untere Galerie besaß in dem Falle kein eigenes Dach, sondern bildete zusammen mit der oberen eine durchgehende Fassade. Bereits vor der Jahrhundertmitte verzichtete man darauf, die Heckgalerien gegenüber dem oberen Teil des Hecks vorspringen zu lassen und baute das ganze Heck als einheitlich fluchtende Fassade. Dadurch bekamen die Seitengalerien die Funktion selbständiger erkerartiger Anbauten. Obwohl nun strenggenommen keine Heckgalerie mehr existierte, nannte man – zumindest in den Niederlanden – die Rückfront der Kajüte weiterhin *Galderij* (Witsen, 71. 78. 83; Van Yk, 101 f.). Erst im letzten Viertel des 17. Jahrhunderts wurde es wieder üblich, nach französischem Vorbild auf größeren Linienschiffen offene Heck- und/oder Seitengalerien zu führen und diese mit geschlossenen Galerien zu kombinieren. Eine solche Bauweise beschreibt Röding (I, 630 f.).

Die geschlossenen Heckgalerien bestanden aus einer Brüstung und einer darüber liegenden Reihe von Kajütfenstern, die durch die Heckstützen voneinander getrennt waren. Hatte die Brüstung eine Kehle, kragte sie also selbst nach achtern vor, dann nannte man sie *Kleine Gillung* (Röding I, 657; niederl: *knik-wulf*). Die Fuß- bzw. Kopfleisten der Galerien hießen *untere Stuhlleiste* bzw. *obere Stuhlleiste*. Waren zwei Galerien übereinander vorhanden, so wurden sie von der *mittleren Stuhlleiste* getrennt. Zwischen der Brüstung und der Fensterreihe verlief die *Galeriefensterleiste*. Sie wurde auf holländischen Schiffen wegen ihrer dort üblichen geschwungenen Form *Slingerlijst* genannt (Van Yk, 102). Wenn die Brüstung der Galerie als Kleine Gillung ausgebildet war, hießen die begrenzenden Leisten *untere* bzw. *obere Gillungsleiste*. Witsen nennt die verschiedenen Leisten der Galerie alle einheitlich *Dek* und nummeriert sie von unten nach oben durch (55. 57. 71. 83 f.). Van Yk verfährt genauso, spricht jedoch – verständlicher als Witsen – von *Deklijst* (101 f.) (2. Deklijst = Slingerlijst). Diese vom Deutschen abweichenden Bezeichnungen werden einsichtig, wenn man die konstruktive Funktion der Leisten als horizontale Abdeckung der darunterliegenden geplankten Wandabschnitte, der sogenannten *Heckborde*, erkennt (Witsen und Van Yk, l.c.). Im deutschen Sprachgebrauch hat sich dies nur im Wort *Schandeck* bzw. *Schandeckel* erhalten.

Das **TAFEREEL** (engl: *upright*): Der Begriff bezeichnet den oberen Teil des Hecks, der zwischen der Heckgalerie und dem

Hackbord liegt. Dieser Teil bildete die (meist) fensterlose Rückwand der Hütte und/oder der Obenhütte. Das Tafereel diente auf niederländischen Schiffen dazu, deren Namen bildhaft (als Relief oder Gemälde) darzustellen. Auf den Schiffen der britischen Marine war an dieser exponierten Stelle in der Regel das königliche Wappen angebracht, das auf den Monarchen als Eigentümer verwies und damit zugleich die Nationalität des Schiffes bezeichnete.

Obwohl es an Quellen, die diesen Teil des Hecks tatsächlich *Tafereel* nennen, mangelt, soll die Bezeichnung hier dennoch verwendet werden, weil sie deutlich auf die Funktion des Bauteils hinweist, während zeitgenössische Autoren unterschiedliche und oft mißverständliche Termini benutzen.

In dem umfassenden Wörterbuch von Röding ist keine Bezeichnung für die genannte Fläche angegeben, weil sie bereits in den siebziger Jahren des 17. Jahrhunderts, als man begann, die Rückfront der Hütte mit einer durchgehenden Fensterreihe auszustatten, verschwand. Witsen nennt die betreffende Partie »*het rechte Wulf*«.[1049] Da er jedoch auch die Galerie mit zum *rechten Wulf* zählt und den Begriff dem *krommen Wulf* (d.h. der Gillung) gegenüberstellt, handelt es sich offenbar um ein Synonym zu dem Begriff *Heck* (vgl. dort), nicht aber um die gesuchte Bezeichnung. Winschooten benutzt den Terminus *Spiegel* für den genannten Teil des Hecks. Damit wird zwar deutlich auf seine Funktion angespielt, und es läßt sich sogar ein analoger Gebrauch im Französischen nachweisen[1050], doch die Mehrdeutigkeit, mit der dieser Terminus benutzt wird, spricht dagegen, ihn im genannten Sinne zu verwenden.[1051] VanYk (101f.) spricht in Analogie zu Witsen einfach von *Heck*, ohne die in Frage stehende Partie genauer zu bezeichnen.

Im Gegensatz zu diesen historisch nachweisbaren Fachbegriffen drückt das niederländische Wort *Tafereel*, was soviel wie *Bild* oder *Szene* bedeutet, treffend und unmißverständlich die Funktion aus, die nach den zeitgenössischen niederländischen und deutschen Autoren dem oberen Teil des Hecks zukam, nämlich die bildliche Darstellung des Schiffsnamens oder das Kennzeichen des Schiffes zu tragen.[1052] Aus diesem Grunde soll hier der Begriff *Tafereel* anstelle von *Spiegel* oder *Oberspiegel* verwendet werden.[1053]

Stützen läßt sich die Entscheidung für den Begriff *Tafereel* zudem durch folgende sprachliche Parallelen: Das Hackbord, welches die Funktion des Tafereels im wesentlichen übernahm als dieses in den siebziger Jahren verschwand, wurde in England seit dieser Zeit auch als *taffarel* bezeichnet. Daneben gibt es im Französischen als Synonym zu *Miroir* den nautischen Terminus *Tableau*, der die mit bildlichen Darstellungen geschmückte Zone über den Heckgalerien meint (Jal 1848, 1417f.).

Das **HACKBORD**, auch *Hackebord* oder *Heckbord* (engl: *taffrail, taffarel*): Mit dem Begriff wird nach Röding (I, 679) der oberste Teil des Hecks bezeichnet, der als abschließendes Bord von einer Schiffsseite zur anderen läuft. In diesem Sinne ist er auch im ›Geöffneten See-Hafen‹ (Taf. IV) und bei Allard (8, Taf. 3 u. 4) belegt. Witsen und Van Yk dagegen unterscheiden drei bzw. vier verschiedene Hackborde, von denen nur das oberste dem hier gemeinten Bauteil entspricht. Sie bezeichnen mit *Hackbord* bzw. *Heckbord* einzelne starke Planken, die dem Heck als Querverbände dienen und in festgelegten Abständen die vertikalen Heckstützen miteinander verbinden. Ihre Aufteilung bzw. Nummerierung differiert bei Witsen und Van Yk. Während Witsen (55. 57. 71. 86 et passim) die beiden unteren Hackborde an den Fuß und an die Brüstung der Galerie legt und nur eines als oberen Abschluß des Hecks nennt, legt Van Yk (100-2) das zweite Hackbord an den oberen Rand der Galerie, das dritte an den oberen Rand des Hecks (d.h. des Tafereels) und das vierte als krönenden Abschluß darüber. Das Bord an der Galeriebrüstung nennt er statt dessen *Scheerplanke*. Im Bereich der Galerie sind alle Hackborde mit *Deks* oder *Deklijsten* versehen, welche den Stuhlleisten und den Fensterleisten entsprechen (vgl. s.v. Heckgalerie).

Obwohl alle drei bzw. vier Hackborde, wie sich aus Witsen und aus zahlreichen Van de Velde-Zeichnungen entnehmen läßt, mit geschnitzten ornamentalen Friesen und zum Teil auch mit dem Schiffsnamen und dem Baujahr versehen waren, kam dem obersten Hackbord sowohl von seinen Ausmaßen als auch von seiner künstlerischen Gestaltung her bei weitem die größte Bedeutung zu. Dies war auch schon vor dem Verschwinden des Tafereels der Fall. Deshalb wird in der vorliegenden Arbeit, dem allgemeinen Gebrauch folgend, unter *Hackbord* das oberste Hackbord verstanden.

HUKMANNEN, **PILASTERFIGUREN** und **TARMEN** (engl: *quarterfigures, quarterpieces; pylasters, pilaster-pieces; terms, terminal pieces*): Unter *Hukmannen* versteht man rundplastisch gestaltete, meist überlebensgroße Standfiguren, die an den hinteren Kanten der Bordwände das Heck in Höhe des Tafereels flankieren. Sie sind entweder direkt aus den mächtigen Windvierungsstützen (d.h. den seitlichen, das Heck begrenzenden Stützen) herausgearbeitet (z.B. bei der WASA, 1628) oder ihnen unmittelbar vorgestellt. Manchmal – vor allem auf kleineren Schiffen – nehmen sie auch die Gestalt von Karyatidhermen an.
Die Hukmannen dürfen nicht mit den für englische Schiffe typischen *Pilasterfiguren* verwechselt werden. Letztere sind

1049 Witsen 1671, 120. Vgl. dazu den engl. Begriff *upright*; bei Heywood (1637, 41) deutlicher: »*upright of the upper counter*«.

1050 »*Miroüer*« (sic) bei Fournier 1643, 31. Dort heißt es: »*Sur la Galerie de l'Aarriere, est le Miroüer, où est la Tutele, & Dieu-conduit du Nauire, sçauoir l'Image du Patron & Protecteur, duquel il porte le nom.*«

1051 Vgl. s.v. *Spiegel*. Vermutlich dehnte sich die Bezeichnung *Spiegel* deshalb auf die gesamte hintere Fassade aus, weil dort nicht nur die fragliche Partie, sondern eine Vielzahl von weiteren Bauteilen den Betrachter wie in einem Spiegel die wesentlichen Angaben über das Schiff und seine Herkunft schauen ließen.

1052 Witsen (56) nennt es: »*het wapen, dat het Schips ken-teken onderstelt werd te zijn.*« Winschooten (275): »*het wapen, of het merk* [...], *waar aan men het schip kennen kan.*« Der geöffnete See-Hafen: »*Wapen oder Nahme wie das Schiff heiset*«.

1053 Dies entspricht im übrigen der Terminologie der Van de Velde-Kataloge sowohl des Greenwicher als auch des Rotterdamer Marinemuseums.

meist im Hochrelief ausgeführt und, wie der Name sagt, Pilastern vorgelegt, die das Tafereel rechts und links abschließen. Ihr Körper ist frontal gegeben, doch ihr Gesicht wenden sie dem Zentrum des Tafereels zu. Die Hukmannen dagegen zeichnen sich durch querschiffs gerichtete Orientierung aus, wobei der Kopf oft nach achtern gedreht ist. Nach dem Verschwinden des Tafereels und der Pilasterfiguren in den siebziger Jahren des 17. Jahrhunderts erfuhren die Hukmannen sowohl formal als auch inhaltlich (ikonographisch) eine durchgreifende Wandlung.

Unberührt davon blieb allerdings ihre enge Verwandtschaft mit den *Tarmen*. Im Prinzip können Hukmannen als große, besonders auffällige Variante der *Ecktarmen* angesehen werden. Beide sind nämlich generell an vertikale, konstruktiv wichtige Hölzer gebunden (z.B. Aufstützen, Knie, Stieper etc.) und durchgehend quer (d.h. rechtwinklig) zu Bordwand, Schott oder Brüstung orientiert.

Deshalb verwundert es nicht, daß in den schiffbaukundlichen Quellen, zum Beispiel bei Röding (II, 771) und auch bei Witsen (60. 84), die Begriffe *Hukmann* und *Ecktarme* oft synonym benutzt werden, wobei *Tarme* den Oberbegriff bildet. Witsen nennt beispielsweise die Ecktarmen an der Galeriebrüstung *Hukmannen* und die mittlere Tarme dort *Middelman*.

Da jedoch Ecktarmen durchgehend als Hermen ausgebildet waren, während die Skulpturen an den Seiten des Hecks in der Regel ganzfigurig gearbeitet wurden und zudem Überlebensgröße erreichten, ist es sinnvoll, nur letztere als Hukmannen zu bezeichnen. Die SOVEREIGN OF THE SEAS besaß demnach – abgesehen von Pilasterfiguren – keine Hukmannen, sondern Ecktarmen. Im ersten Drittel des 17. Jahrhunderts erschienen an manchen Schiffen an den vorderen Ecken der Back große Figuren, die offenbar als Pendants zu den Hukmannen gedacht waren, so daß gewissermaßen die vier kardinalen Grenzpunkte des Schiffes von solchen Skulpturen besetzt wurden. Deshalb mögen auch diese beiden vorderen Figuren als *Hukmannen* gelten.

ZUR TERMINOLOGIE DER HINTEREN AUFBAUTEN

Die Begriffe *Hütte* und *Obenhütte*, so wie sie in der vorliegenden Arbeit für den mittleren bzw. hinteren Aufbau des Achterschiffs der SOVEREIGN OF THE SEAS verwendet werden, bedürfen der Erklärung. Denn zeitgenössische deutsche oder niederländische Quellen, an denen sich die korrekte Terminologie des fraglichen Baukomplexes belegen ließe, fehlen.

Im Englischen wird der hintere Aufbau, der als Unterkunft für den Schiffer, den Steuermann, den Navigator und auf Flaggschiffen auch für den Kapitän diente, *roundhouse* genannt (vgl. Boteler 1634, 75 u. Heywood 1637, 45). Bei dem mittleren Aufbau dürfte es sich um die *coach* handeln, wo der Kommandant (in diesem Fall der Admiral) zu speisen pflegte und wo die Kammern der höheren Schiffsoffiziere untergebracht waren. Die *steerage* (Steuerplicht), die sich sonst üblicherweise an dieser Stelle (d.h. unter dem Quarterdeck) befand, muß wegen der Größe und Bauart des Schiffes ein Deck tiefer gelegen haben (vgl. Boteler 1634, 74; Mainwaring 1623, 139. 205). Beide Aufbauten, *coach* und *roundhouse*, dienten also einem vergleichbaren Zweck, nämlich als Behausung für die Schiffsführung. Eine *coach* gab es vor 1660 allerdings nur auf großen und besonders repräsentativen Schiffen der königlichen Flotte (dazu Boteler 1634, 76; vgl. jedoch MM 64 (1978), 191. 376).

Das Problem, die Begriffe *coach* und *roundhouse* richtig zu übersetzen, erwächst aus dem Umstand, daß im 18. Jahrhundert, als die ersten nautischen Wörterbücher in deutscher Sprache erschienen, diese Räumlichkeiten bereits zu einem einheitlichen Aufbau verschmolzen waren. So führt denn auch Röding 1793 für beide Begriffe den Terminus *Hütte* als Äquivalent an.

Eine Lösung scheint auf den ersten Blick der Ausdruck *Kampanje* zu bieten, da er ein Synonym zu *Hütte* darstellt (von spätlat: capanna) und eigentlich den obersten hinteren Aufbau bezeichnet (vgl. Kluge 1911, 418). Doch die praktische Verwendung des Begriffs beschränkte sich schon früh auf den freien Platz über der Hütte hinten beim Hackbord (= engl: *poop*), wie zahlreiche Belege des 17. Jahrhunderts ausweisen (ebd.). Es würde deshalb eher verwirren als den Sachverhalt klären, wollte man den mittleren Aufbau des Schiffes *Hütte* und den hinteren *Kampanje* nennen.

Etwas näher kommt man den Begriffen *coach* und *roundhouse* durch die Übersetzung mit *Hütte* und *Obenhütte*. Röding schreibt dazu: »*In älteren Zeiten, als man noch das Hintertheil des Schiffs erstaunlich hoch bauete, befand sich auf der Hütte noch eine kleinere Hütte oder die sogenannte Obenhütte.*« (Röding 1793, s.v. Hütte). Als englisches Äquivalent für *Obenhütte* gibt Röding allerdings *poop-royal* und *topgallant-poop* an, meint also jenen Verschlag für die Trompeter, der bei großen Linienschiffen oben auf der Kampanje errichtet wurde, den es aber zur Bauzeit der SOVEREIGN OF THE SEAS noch nicht gab. Man darf aber wohl davon ausgehen, daß der Terminus *Obenhütte* älter ist als diese um 1670 bei der Royal Navy eingeführte Schutzbehausung, daß er vielmehr schon im späten 16. Jahrhundert den bzw. die auf großen Schiffen vorkommenden Aufbau(ten) über der eigentlichen Hütte bezeichnete. Das legen jedenfalls zwei Stellen bei Witsen nahe, wo es heißt: »*Zomtydts maakt men bovenhutten* [...] *op de hut*« und »*In zeer groote Scheepen is de hut in tweën gedeelt, en heeft daar by noch een derde boven-hut.*« (Witsen 1671, 59. 81). Deshalb mag es akzeptabel sein, wenn in diesem Falle *roundhouse* mit *Obenhütte* und *coach* mit *Hütte* übersetzt wird.

PERSONENREGISTER

Kursive Seitenzahlen verweisen auf Abbildungen.

Ein »n« hinter der Seitenzahl zeigt die Erwähnung innerhalb einer Fußnote an.

A

Abbot, George, Erzbischof 30
Aerssens, niederl. Diplomat 180n
Äsop, griech. Dichter 98n
Agapetos, griech. Diakon 211n
Aischylos, griech. Dramatiker 238n
Alberti, Leon Battista, bildender Künstler und Kunsttheoretiker 167, 168
Alciatus, Andreas, Emblematiker 140n, 202n, 205n-207, 211n, 214n
Alexander der Große, griech. König u. Feldherr 207, 211n, 235, 242
Alexander III, Papst 265n
Alexander VI, Papst 177
Alexander VII, Papst 266n
Allard, Carel, Marineautor 289, 301-303
Andreasi, Ippolito, Zeichner 90
Andrewes, Lancelot, Bischof 169n, 170, 172n, 173
Anna, Prinzessin von Dänemark, Gemahlin von König James I v. Großbritannien 32, 33, 188
Apollonius von Rhodos, Mythograph 256n
Apuldurcomb, siebter Baronet von, (Sir Richard Worsley) 48
Aristoteles, griech. Philosoph 139n, 146n, 167, 174n, 215, 216n
Arthur, Prinz von Wales 223
Arundel, zweiter Earl von, (Thomas Howard) 129n, 130n
Augustus, Octavianus, röm. Kaiser 61n, *90*, 91, 123n, 168, 200n, 220, 242, 244, 245, 256, 257, 268, 270

B

Bacon, Sir Francis, Philosoph u. Staatsmann 221
Baldini, Baccio, Kupferstecher 114n
Balzac, Jean Louis Guez de, Dichter 173, 220n
Baskerville, Thomas, Tagebuchautor 25n, 50n, 63, 159n
Bayer, Johannes, Astronom 82n
Beaufort, Margaret, Mutter v. König Henry VII Tudor 72, 188
Beham, Hans Sebald, Maler u. Graphiker 144n
Berain, Jean I., Hofkünstler 14n
Bernini, Giovanni Lorenzo, Bildhauer 38n, 199n
Boccaccio, Giovanni, Mythograph 127
Bocchi, Achille, Emblematiker 205n
Boleyn, Anne, Gemahlin v. König Henry VIII v. England 92n, 188
Boroughs, Sir John, Archivar 179, 180, 183n, 187, 190, 246, 248
Boschius, Jacobus, Emblematiker 247n
Boswell, Sir William, britischer Gesandter 178n, 183n
Bouquet, Simon, Hofchronist 254n, 255
Bravonius, Florentinus, Chronist 191n
Browne, John, Geschützgießer 195
Bruno, Giordano, Philosoph 225, 244n
Buckingham, erster Duke von, (George Villiers), Großadmiral *67*, 119n, 129n, 228, 250
Bureus, Johan, Philologe 31n
Butler (=Boteler), Nathaniel, Kapitän u. Marineenzyklopädist 25n, 304

C

Cadwalladar, keltischer König v. Wales 71n, 223
Cäsar, Gaius Julius, röm. Diktator 89, *90*, 91, 134n, 235n, 251
Caffieri, Philippe, Bildhauer 14n
Caligula, röm. Kaiser *90*
Camden, William, Geschichtsschreiber 224n
Camerarius, Joachim, Emblematiker 202, 214n
Carew, Thomas, Dichter u. Dramatiker 169n, 224-226
Carleill, Christopher, Seefahrer 226n
Cartari, Vicenzo, Mythograph u. Altertumskundler 114n-116n, 123, 128, 138n-140n, 156n, 205n, 207n, 250n, 256n
Cary, Thomas, Dichter 25n, 41, 122n, 123, 165n, 168n, 229n
Case, John, Staatstheoretiker u. Philosoph 216-218, 220, 223, 224, 226, 262, 264
Cassius Dio, griech. Geschichtsschreiber 256n
Castro, Lorenzo A., Maler 45, 46n
Cathérine von Frankreich, Gemahlin v. König Henry V v. England 188
Cavendish, Thomas, Seefahrer 226, *227*
Caxton, William, Buchdrucker u. Verleger 223
Cecill, Thomas, Kupferstecher 32
Charles IV, König v. Frankreich 71
Charles IX (Valois), König v. Frankreich 254, 255
Charles I (Stuart), König v. Großbritannien 11, 16, *18*, 19, 22-27, 33n, 36-38, 40-42, 49, 51, 58, 61n-63, 68, 70-72, 75, 80, 90n, 93, *94*, 102, 104, 113, 119, 122n, 129n, 135n, 145,

148-150, 154, 161, 166, 169-171, 173-194, 197n-*199*-204, 207, 210n, 214, 215n, 219, 221, 223-226, 230, 236, 237, 239, 240, 242-*251*, 253, 255-262, 264, 265, 268
Charles Stuart, Prinz von Wales 27, 50, 70, 79, *80*, 150n, 175n, 187, 188, 253, 254
Charles II (Stuart), König v. Großbritannien: siehe Charles Stuart, Prinz von Wales
Christmas, Gerard, Bildhauer 28-30, 33, 37n,
Christmas, John, Bildhauer 28-31, 33, 38, 62
Christmas, Matthias, Bildhauer 28-31, 33, 38, 62
Cicero, Marcus Tullius, röm. Staatsmann, Redner u. Schriftsteller 127, 167, 205n, 216n, 224n, 247, 249
Claudius, röm. Kaiser *90*
Clifford, George: siehe Cumberland, dritter Earl
Coke, Edward, Geschichtsschreiber 192
Coke, Sir John, Staatssekretär 178n, 182, 183n
Colbert, Jean-Baptiste, Staatsmann 12, 165n
Collaert, Adrian, der Jüngere, Kupferstecher 152n
Colonna, Francesco, Mönch u. Dichter 224n
Commodus, röm. Kaiser 207
Contarini, Domenico, Doge von Venedig 266n
Conti, Natale, Mythograph 123n, 125-127, 135, 138n, 140n, 256n
Coronelli, Vincenzo, Minoritenpater u. Kosmograph 44, 46n
Correr, Anzolo, ital. Botschafter 24n
Cosimo III, Großherzog der Toscana 62, 63
Coventry, Thomas, Lordkanzler 183n
Cowler, Abraham, Dichter 169n
Cromwell, Oliver, engl. Staatsmann 26n, 192
Cumberland, dritter Earl von, (George Clifford) *224*, 228
Cuspinianus, Johann, Humanist u. Biograph 90n
Cyrus II, König v. Persien 174n

D

Daniel, Samuel, Chronist u. Dramatiker 191n
Dante Alighieri, Dichter 172n, 242n
Darnley, Lord: siehe Stuart, Henry
D'avenant, Sir William, Dichter u. Dramatiker 169n, 173n, 175, 243n, 250
Dee, John, Astrologe u. Gelehrter 191-193n, 200
Dekker, Thomas, Dichter 33
Denham, Sir John, Dichter 169n, 174n
Digby, Sir Kenelm, Staatsmann u. Diplomaat 182
Diodor von Sizilien, griech. Geschichtsschreiber 139
Dionysios von Halikarnassos, griech. Geschichtsschreiber 139n
Domitian, röm. Kaiser 89, 91
Drake, Sir Francis, Seefahrer u. Freibeuter 226, *227*, *228*
Dürer, Albrecht, bildender Künstler u. Kunsttheoretiker 82n
Dufnall, Kleinkönig von Wales 67
Dyck, Anthonis van, Maler 18, 31n, 37-39, 79n, 80, 194, 199

E

Edgar der Friedfertige, König der Angelsachsen 42, 60n, 66, 68, 72, 161, 187, 190-200, 214, 220, 229, 232, 239, 246, 248, 260n, 268
Edisbury, Kenrick, Staatssekretär 25n
Edward I (Plantagenet), König v. England 190n
Edward II (Plantagenet), König v. England 190n, 192n
Edward III (Plantagenet), König v. England 71, 93n, 113, 189n, 190n, 192n, 224, 248
Edward IV (York), König v. England 72, 113, 149, 188, 190, 192n, 246n
Edward VI (Tudor), König v. England 90n, 119
Edward von Woodstock (der »schwarze Prinz«) 113, 119
Elizabeth I (Tudor), Königin v. England 71, 92, 93n, 153n, 161, 179, 182n, 188-191, 216, *217*, 220, 223, 224, 226, 238n, 244n, 257, 265
Elizabeth of York, Gemahlin v. König Henry VII v. England 70, 72, 188, 190
Elizabeth Stuart, Prinzessin v. England 32, 36n, 188, 267n
Evelyn, John, Privatier u. Kunstkenner 11, 25n, 26n, 62, 185

F

Fanshawe, Richard, Dichter 26n, 62, 194n, 260n
Ferdinand II (Habsburg), Kaiser des Heiligen Römischen Reiches deutscher Nation 268
Ferdinand, Prinz und Kardinal-Infant v. Spanien (ab 1637 Kaiser Ferdinand III) 208n
Ferrari, Giolito, Kupferstecher 114n
Ficino, Marsilio, Humanist 205n
Fiori, Giacomo dei, Zisterziensermönch 242n
Flaccus, Valerius, röm. Mythograph 123n
Flötner, Peter, Kleinbildner u. Graphiker 114n
Fournier, George, Jesuitenpater u. Marineenzyklopädist 14n, 145, 257n, 289, 303n
Franco, Giacomo, Kupferstecher 266n
Fançois I (Valois), König v. Frankreich 209n, *210*, 238n, 265n
François (Valois), Duc de Bretagne, (ab 1559 König François II v. Frankreich) 254
Friedrich, Prinz von Wales 118
Friedrich V von der Pfalz, König v. Böhmen 36n, 188, 210n, 267n
Frobisher, Sir Martin, Seefahrer 226, *227*
Fulvio, Andrea, Biograph u. Antiquar 90, 91n, 207
Furttenbach, Joseph, Baumeister u. Architekturtheoretiker 14n

G

Galba, röm. Kaiser 91
Galle, Philipp, Kupferstecher 152, 153
Geeraerts, Marcus, der Ältere, Maler u. Graphiker 147, 152, 153
Giustinian, Giovanni, venezianischer Botschafter 185n
Gilbert, Sir Humphrey, Seefahrer 226n
Goltzius, Hubert, Biograph u. Antiquar 90n
Gough, Richard, Kunsttopograph 30
Goujon, Jean, Bildhauer u. Baumeister 125n
Grenville, Sir Richard, Seefahrer 226n
Grifith, Kleinkönig von Wales 67
Groot, Hugo de, Jurist u. Historiker 183
Guillim, John, Heraldiker 120n

Gustav II Adolf (Wasa), König v. Schweden 14, 25n, 31n, 212n, 220n, 244, 268
Gyraldus, Lilius Gregorius, Humanist u. Mythograph 256n, 257n

H

Haddock, Sir Richard, Marineoffizier 34n
Harding, Fisher, Schiffbaumeister 27
Hawkins, Sir John, Seefahrer 226, *227*
Hayward, Sir John, Historiograph 172, 208n
Heinsius, Daniel, Emblematiker 213
Henri II (Valois), König v. Frankreich 254, 255
Henri, Prinz v. Frankreich, Herzog v. Anjou, (ab 1574 König Henri III v. Frankreich)
Henri IV (Bourbon), König v. Frankreich 94n
Henrietta Anna (Stuart), Prinzessin v. England, Tochter Charles'I 188
Henrietta Maria, Gemahlin Charles'I v. Großbritannien 32, 33, 51, 70, 75, 93, *94*, 148, 154, 161, 169, 174, 188, 198, *199*, 221, 226, 250, *251*, 253, 255
Henry Frederik Stuart, Prinz von Wales 170n, 188, 199n
Henry I, normannischer König v. England 149
Henry II (Plantagenet), König v. England 113
Henry III (Plantagenet), König v. England 190n
Henry IV (Lancaster), König v. England 113
Henry V (Lancaster), König v. England 188, 264, 265
Henry VI (Lancaster), König v. England 71n, 72, 149, 188, 190, 246n
Henry VII (Tudor), König v. England 70-72, 149, 188-190, 221n, 223, 246n, 264, 265
Henry VIII (Tudor), König v. England 60n, 72, 92n, 188, 189, 220, 221n, 223, 264, 265
Henslowe, Philip, Theaterdirektor u. –manager 31n
Herder, Johann Gottfried, Geschichtsphilosoph 233, 260n
Herodes Atticus, griech. Kunstmäzen 127
Hesiod, griech. Dichter u. Mythograph 98n, 115n, 123
Heywood, Robert, Geistlicher 31
Heywood, Thomas, Dichter u. Dramatiker 21n-23n, 25n, 29-*32*, 33, 38, 41n, 42, 49n, 58, 59, 61, 62, 64-67, 70n, 72n, 76, 97-102, 108n, 122, 123n, 125n, 134, 140, 145, 148n, 155-159n, 165n, 166n, 168n, 174n, 178, 185, 186, 191, 193-197, 200, 201n, 203-205, 207n, 213, 222, 226, 229n, 230, 236-239, 243n, 245, 250n, 251n, 253, 254n, 258, 260n, 303n, 304
Hidgen, Ranulph, Chronist 190n
Hilliard, Nicholas, Maler 224
Hobbes, Thomas, Philosoph 175, 262-264
Holinshed, Raphael, Chronist 190n
Holland, Henry, Genealoge u. Biograph 149n, 226, 227
Hondius, Hendrik, Kunsthändler u. Kupferstecher 25n
Honthorst, Gerrit van, Maler 169n, 173, 250, 251
Howard, Charles, Lord von Effingham: siehe Nottingham, Earl von
Howard, Thomas: siehe Arundel, zweiter Earl von
Howe, Edmund, Geschichtsschreiber 32
Howell, James, Panegyriker 24, 62, 94n, 159n, 169n, 174n, 191n, 194
Huttich, Johann, Biograph 90n
Huval, Kleinkönig von Wales 67
Hyde, Anna (von Clarendon), Gemahlin von König James II v. Großbritannien 188

I

Isidor von Sevilla, Kirchenvater u. Universalgelehrter 204, 216n
Isokrates, griech. Rhetoriker 61n

J

Jackson, John, Erbe des Samuel Pepys 36
Jackson, Richard, Maler u. Vergolder 28n, 63n
Jacob, Kleinkönig von Wales 67
Jacob, Henry, Dichter 25n, 41, 229n
James I (Stuart), König v. Großbritannien, vormals James VI von Schottland 19n, 36n, 71, 95n, 135n, 149, 169n-*173*, 175n, 179, 180, 183-190n, 193, 203n, 208n, 220, *221*-223, 237, 244n, 246n, 249, 250, 260n, 264
James II (Stuart), König v. Großbritannien: siehe James Stuart, Duke of York
James Stuart, Duke of York 43, 50, 70, 79, *80*, 119, 187, 188, 192, 215n, 253, 254
James IV (Stuart), König der Schotten 188, 189n
James V (Stuart), König der Schotten 188
James VI (Stuart), König der Schotten: siehe James I (Stuart), König v. Großbritannien
Jenner, Thomas, Buchdrucker 59
Johann, König v. Böhmen 119
John (Plantagenet), König v. England 190n
Jones, Inigo, Baumeister u. Hofkünstler 28, 150, 169n, 174, 224n, 225
Jonson, Ben, Dichter u. Dramatiker 33n, 94n, 135n, 169n, 175n, 244n
Judithil, Kleinkönig von Wales 67
Justinian, röm. Kaiser 211n

K

Karl V (Habsburg), Kaiser des Heiligen Römischen Reiches deutscher Nation 214, 221n
Karl Ludwig, Kurfürst von der Pfalz 181
Katharina, Prinzessin von Portugal, Gemahlin von König Charles II v. Großbritannien 188
Knijff, Jacob, Maler 35n, 50, 51
Konstantin, röm. Kaiser 221n
Kynadus, König der Schotten 67

L

Lavaña, Joan Baptista, Hofberichterstatter 214n, 237, 242n, 245n
Lebrun, Charles, Maler u. Graphiker 14n
Lee, Robert, Schiffbaumeister 27, 55
Lely, Sir Peter, Maler 21, 49, 50, 215n
Lindsey, Robert, Earl von, Admiral 178n, 182
Lipsius, Justus, Altphilologe 242n
Louis XIII (Bourbon), König v. Frankreich 25n, 174, 180
Louis XIV (Bourbon), König v. Frankreich 12, 247n-249, 270
Louis (Valois), Prinz von Frankreich, Duc d'Orleans 254

Lovelace, Richard, Dichter 215n
Lukian (Lukianos Samosatensis), griech. Dichter 139n, 225n
Lull, Ramón, Mystiker u. Missionar 223
Lyte, Thomas, Genealoge 172n, 222, 226

M
Macrobius, lat. Schriftsteller u. Philosoph 216n
Magalotti, Lorenzo, Hofberichterstatter 27n, 62, 63, 159n
Malcolm, König von Cumberland 67
Malmesbury, William, Chronist 191n
Malory, Sir Thomas, Schriftsteller 223
Mansell, Sir Robert, Schatzmeister der Royal Navy 22, 23, 194
Marc Aurel, röm. Kaiser 196n
Marchant, Guy, Buchdrucker u. Verleger 85n
Maria de Medici, Gemahlin von König Henri IV von Frankreich 94n
Mariana. Juan, Theologe u. Historiker 172n
Marie von Lothringen, Gemahlin von König James V von Schottland 188
Mariotti, C., Graphiker u. Illustrator 152n
Marmion, Shackerley, Dichter 32, 61, 222n
Marshall, William, Kupferstecher 60n
Mary (Stuart), Princess Royal 79, *80*, 188
Mary I (Stuart), Königin der Schotten 188, 257n
Matthew of Westminster, Chronist 190n
Maximilian I (Habsburg), Kaiser des Heiligen Römischen Reiches deutscher Nation 219
Meldolla, Andrea (genannt Schiavone), Maler u. Radierer 90
Mentor, griech. Toreut 29
Modena, Nicoletto da, Maler 210
Monson, Sir William, Admiral u. Marineexperte 25n
Mortier, Pierre, Verleger 44, 46n, 266n
Mortimer, Anna, Countess of March 72n
Mundy, Peter, Kaufmann u. Tagebuchautor 14n, 20, 25n, 37, 62
Myron, griech. Bronzebildner 29
Mytens, Daniel, Maler..94, 173
Myus (=Mys), griech. Toreut 29

N
Necolalde, span. Gesandter 180, 181
Nero, röm. Kaiser *90*
Nevill, Cecily, Mutter König Edwards IV 188
Northumberland, neunter Earl von, (Henry Percy) 224
Northumberland, zehnter Earl von, (Algernon Percy) 119, 183, *184*, 199n
Nottingham, Earl von, (Charles, Lord Howard von Effingham), Großadmiral 228, 265
Noy, William, engl. Generalstaatsanwalt 181n

O
Oppian, griech. Dichter 218
Orseolo, Doge von Venedig 265n
Otho, röm. Kaiser 91
Ovid (Publius Ovidius Naso), röm. Dichter 61n, 115n, 123n, 128, 168, 207n, 245, 251

P
Passe, Crispijn de, der Ältere, Kupferstecher u. Radierer 114, 116, 227
Passe, Willem van de, Kupferstecher u. Radierer 67
Paulus, Apostel 140
Pausanias, griech. Schriftsteller 123n
Payne, John, Kupferstecher 22, 36n, 39, 40, 42, 43, 46-48, 64-68, 70, 72, 74-76, 81, 85, 87, 88, 96n-108, 110n, 111n, 113, 114, 119n, 120-122n, 129, 135-137, 158-161, 199, 202, 214n, 229n, 259n
Peacham, Henry, Schriftsteller 130n, 156n
Peele, George, Dichter 224
Pennington, Sir John, Admiral 22n, 23
Pepys, Samuel, Generalsekretär der Admiralität u. Tagebuchautor 25n, 36, 62, 159n, 185n, 191n, 243n, 253n
Percy, Algernon: siehe Northumberland, zehnter Earl von
Percy, Henry: siehe Northumberland, neunter Earl von
Perrière, Guillaume de la, Emblematiker 247-249
Persius Flaccus, Aulus, röm. Satiriker 257n
Pett, Christopher, Schiffbaumeister 36
Pett, Peter, Schiffbaumeister 20, *21*-23, 31, 34n, 35, 37-43, 48, *49*-51, 58, 62, 64, 65n, 121, 144, 160, 229n
Pett, Phineas, Schiffbaumeister 19, *20*-24, 27n, 28n, 33, 36, 40, 41n, 62, 66n, 181, 198n, 267
Philipp III (Habsburg), König v. Spanien 214n, 237, 242n, 245n
Philipp IV (Habsburg), König v. Spanien 181, 182
Philippe (Bourbon), Prinz von Frankreich 188
Picinelli, Filippo, Emblematiker 202n
Plantagenet, Richard, Earl von March u. Duke von Clarence 188
Platon, griech. Philosoph 139n, 205n, 207n
Plinius (Gaius Plinius Secundus), der Ältere, röm. Schriftsteller u. Universalgelehrter 97n, 121n, 123n, 139n, 207n, 235
Plutarch, griech. Schriftsteller 139n, 140, 235n
Polyklet, griech. Bildhauer 29
Pompejus (Gnaeus Pompejus Magnus), röm. Feldherr u. Politiker 207n
Properz (Sextus Propertius), röm. Dichter 123n, 126n, 245n, 256, 257
Prynne, William, Rechtsgelehrter u. Schriftsteller 62, 194-196
Ptolemäus, Claudius, griech. Astronom u. Kosmograph 82n, 116, 153n
Puget, Pierre, Bildhauer 14n
Purchas, Samuel, Kompilator von Reiseberichten 192n

Q
Quintilian (Marcus Fabius Quintilianus), röm. Rhetor 167

R
Raleigh, Sir Walter, Seefahrer u. Freibeuter 228, 265n
Redtmer, Mårten, Bildhauer 28n
Richard II (Plantagenet), König v. England 93n, 113, 190n, 192n, 248
Richard, James, Bildhauer 118
Richelieu, Kardinal de, (Armand Jean du Plessis), Staatsmann 178, 180n, 182
Ripa, Cesare, Kunsttheoretiker u. Ikongraph 97n, 98n, 114n-116n, 128, 146n, 148n, 152n, 156n, 202n, 211n

Röding, Johann Hinrich, Marineenzyklopädist 17, 289, 301-304
Rollenhagen, Gabriel, Emblematiker 200n, 201, 204n, 205
Romanus, Ägidius, Philosoph u. Staatstheoretiker 170n, 171n
Rose, Jean-Baptiste de la, Bildhauer 14n
Rota, Martino, Kupferstecher 90
Rubens, Peter Paul, Maler u. Diplomat 169n, 173, 198, 199, 208n
Rudolf II (Habsburg), Kaiser des Heiligen Römischen Reiches deutscher Nation 221
Rupert (=Ruprecht), Pfalzgraf bei Rhein 47, 50

S
Sadeler, Ägidius, Kupferstecher 90, 91n, 114n
Sadeler, Jan, der Ältere, Zeichner u. Kupferstecher 152n
Sadeler, Justus, Kupferstecher u. Radierer 266
Sailmaker, Isaac, Marinemaler 45, 46n, 50
Saville, Henry, Geschichtsschreiber 191n
Schiavone: siehe Meldolla, Andrea
Scipio (Publius Cornelius Scipio Africanus), röm. Feldherr 216n, 220, 247, 249
Selden, John, Jurist 178n, 183, 185n, 187, 190-192, 243n, 245, 246, 248
Serlio, Sebastiano, Maler u. Architekturtheoretiker 151n
Shakespeare, William, Dichter 223, 248
Shelton, Francis, Schiffbaumeister 100n
Shirley, James, Dramatiker 169n, 175n
Sidney, Sir Philipp, Dichter u. Diplomat 225n
Skopas, griech. Bildhauer 121n, 123n
Skytte, Johan, Reichsrat u. Gelehrter 31n
Solis, Virgil, Kupferstecher u. Holzschneider 114n
Somerset, Edward: siehe Worcester, Earl von
Speed, John, Chronist 191n, 221
Stabius, Humanist u. Hofgelehrter Kaiser Maximilians I. 219n
Stephan von Blois, normannischer König v. England 113, 246n
Stone, Nicholas, Bildhauer 30
Stow, John, Chronist 191n
Stuart, Henry, (Lord Darnley), König der Schotten 188
Sueton (Gaius Suetonius Tranquillus), röm. Biograph 89, 90n, 219, 256

T
Taylor, John, Schiffbaumeister 26
Taylor, John, Dichter u. Genealoge 222, 226
Tiberius, röm. Kaiser *90*
Titus, röm. Kaiser 91
Tizian (Tiziano Vecellio), Maler 90, 219
Topsell, Edward, Tierbuchautor 153
Townshend, Aurelian, Dramatiker 169n
Tudor, Sir Edmund, Earl von Richmond 71n, 188, 190
Tudor, Margaret, Gemahlin von König James IV von Schottland 188, 189n
Tudor, Sir Owen, Stammvater des Hauses Tudor 71n, 188
Tunstall, Cuthbert, Bischof u. Gesandter König Henry's VIII 221n

U
Usher, James, Geschichtsschreiber 192

V
Valeriano, Piero, Emblematiker 116n, 127, 146n, 148n, 202n, 207n, 211n, 212n, 215, 218n, 232n
Varro, Marcus Terentius, röm. Gelehrter 139n
Vasari, Giorgio, Maler, Architekt u. Künstlerbiograph 115
Vegius, Maphius, Humanist 222n
Velde, Willem van de, der Ältere, Marinezeichner u. –maler 15n, 46-48, 50-58, 66, 75, 81, 97, 99-103, 106-108, 110n, 136, 137n, 140, 144, 160n, 198n, 303
Velde, Willem van de, der Jüngere, Marinemaler u. –zeichner 15n, 50n, 55
Vergil (Publius Vergilius Maro), röm. Dichter 123n, 127, 128, 134n, 168, 172n, 214n, 220n, 237n, 244n, 251, 256
Vergil, Polydor (von Urbino), Humanist u. Historiograph 221n
Vespasian, röm. Kaiser 91
Villiers, George: siehe Buckingham, erster Duke von
Vitellius, röm. Kaiser 91
Vos, Marten de, Maler u. Zeichner 114, 116
Vouet, Simon, Maler 169n
Vries, Jan (Hans) Vredeman de, Maler u. Ornamentist 77, 79
Vroom, Hendrik C., Marinemaler: 36n, 121n, 198, 267

W
Waldseemüller, Martin, Kartograph 153n
Waller, Edmund, Dichter 169n
Walpole, Horace, (Earl of Oxford), Schriftsteller u. Kunstsammler 39n
Ward, Philipp, Zahlmeister u. Maler 28n, 63
Warwick, zweiter Earl von, (Robert Rich), Admiral 47
Weekes, Thomas, Buchzensor 58n
Whitney, Geffrey, Emblematiker 140n, 206n-208
Willem II, Prinz von Oranien 188
Windebank, Sir Francis, Staatssekretär 20, 23
Winschooten, W.A., Marineautor 301-303
Wither, George, Emblematiker 201n, 204n, 205, 207n, 248
Witsen, Nicolaes, Bürgermeister und Marineenzyklopädist 17, 25n, 62, 140n, 185n, 235, 289, 301-304
Worcester, Earl von, (Edward Somerset) 32
Worsley, Sir Richard: siehe Apuldurcomb, siebter Baronet von
Wydeville, Elisabeth, Gemahlin König Edwards IV 188
Wynter, Sir William, Seefahrer 228

X
Xenophon, griech. Schriftsteller 174n

Y
Yarborough, Earl von 48
Yk, Cornelis van, Schiffbaumeister u. Marineautor 17, 289, 301-303

Z
Zincgref, Julius Wilhelm, Dichter u. Emblematiker 210-212
Zucchi, Giacomo, Mythograph 115

SCHIFFSNAMENREGISTER

Kursive Seitenzahlen verweisen auf Abbildungen.

Ein »n« hinter der Seitenzahl zeigt die Erwähnung innerhalb einer Fußnote an.

ARGO (mythisch): 41n, 42, 122n, 135, 228, 229n, 254, 256
ARK RALEIGH: siehe ARK ROYAL
ARK ROYAL (ex ARK RALEIGH, 1587): 265
ASSOCIATION (1697): 120

BRITANNIA (1682): 24, 234n
BUCINTORO (1605): 265, *266*, 267

CHARLES (1668): 26n
CLEVELAND (1667): 50, *51*
CONSTANT REFORMATION (1619): 47
LA COURONNE (1638): 24n

DEFIANCE (1615): 100n

EDGAR (fiktiv): 195, 196
EDGAR (1668 und spätere): 192
ELEFANT (1532): 265
ELIZABETH JONAS (1559): 265

GRÂCE À DIEU (1418): 265

LA GRANDE FRANÇOISE (1521): 265n
GREAT MICHAEL (1511): 265n

HENRI GRÂCE À DIEU (1513): 60n, 265
HENRY IMPERIAL: siehe HENRI GRÂCE À DIEU

LEOPARD (1635): 19
LONDON (1670): 26n
LOYAL LONDON (1666): 26n

MARY ROSE (1510): 19

NASEBY (1655, siehe auch ROYAL CHARLES, 1660): 26n

PHOENIX (1613): 38n
PRINCE (1670): 26n, 212n, 234n
PRINCE ROYAL (1610): 19n, 34n, 38n, 46n, 63, 66n, 74n, 99n, 100n, 121, 198, 264, *267*, 268

REGENT: 265
ROYAL CHARLES (1660, ex NASEBY): 121
ROYAL SOVEREIGN (1660, ex SOVEREIGN OF THE SEAS): 27, 34n, 35n, 50, *51*-58, 185n, 253n
ROYAL SOVEREIGN (1701): 27

SAINT ANDREW (1622): 100n
SAINT ANDREW (1670): 26n
SAINT GEORGE (1622): 198
SAINT GEORGE (franz. Schiff, vor 1643): 145
SAINT MICHAEL (1669): 26n, 234n
SANTA ANNA (1523): 265n
SÃO JOÃO (1534): 265n
SOVEREIGN (1488): 265
SOVEREIGN OF THE SEAS (1637, siehe auch ROYAL SOVEREIGN, 1660): 11, 12, 14n, 16, 18-30, 33-*35*-*49*, 50, 58-*60*-63, 65, 66, 74, 84, 86n, 91, 96n, 97n, 99, 105n, 119, 121, 122, 132, 133, 140, 147, 150, 165, 166, 168-170, 174n-176, 178, 179, 181, 184-187, 193-198, 201, 209-212, 214-216, 218-222n, 224, 226, 228, 229, 232-234, 236-238, 240, 242-245, 248, 250, 251n, 254, 256-262, 264-268, 270, 301, 302, 304

TRIUMPH (1562): 265

VICTORY (1666): 58

WASA (1628): 14-16, 24n, 25n, 28, 31n, 81n, 133n, 165, 212, 219, 228n, 232, 244, 268, *269*, 270
WHITE BEAR (1564): 265

Bücher zur Schiffahrtsgeschichte

herausgegeben
vom Deutschen Schiffahrtsmuseum

Wolfgang Walter
Downeasters und Nova-Scotians
Amerikanische und kanadische Segler von der Weser
Geschichte, Menschen, Schiffsregister
Ca. 320 Seiten, Großformat, mit ca. 220 zum Teil farbigen Abbildungen, gebunden
EUR 75,00
ISBN 3-934613-42-X

Jann Markus Witt
Master next God?
Der nordeuropäische Handelsschiffskapitän vom 17. bis zum 19. Jahrhundert
344 Seiten, Großformat, mit 57 zum Teil farbigen Abbildungen, gebunden
EUR 49,90
ISBN 3-934613-25-X

Franz Selinger
Von »Nanok« bis »Eismitte«
Meteorologische Unternehmungen in der Arktis, 1940-1945
384 Seiten, Großformat, mit 129 Abbildungen, gebunden
EUR 49,90
ISBN 3-934613-12-8

Arnold Kludas
Vergnügungsreisen zur See
Eine Geschichte der deutschen Kreuzfahrt
Band I: 1889-1939
220 Seiten, Großformat, mit 245 zum Teil farbigen Abbildungen, gebunden
EUR 49,90
ISBN 3-934613-21-7

Dagmar Jestrzemski
Altonas Blütezeit und ihr jähes Ende
Die Reederei Hinrich Dultz 1756-1807
240 Seiten, Großformat, mit 82 Abbildungen, gebunden
EUR 34,90
ISBN 3-934613-08-X

Karl-Otto Dummer
Viermastbark PAMIR
Die Geschichte eines legendären P-Liners, geschildert von einem Überlebenden des Untergangs
221 Seiten, Großformat, mit 315 zum Teil farbigen Abbildungen, gebunden
EUR 39,90
ISBN 3-934613-17-9

Konrad Elmshäuser (Hrsg.)
Häfen – Schiffe – Wasserwege
Zur Schiffahrt des Mittelalters
165 S., Großformat, mit 102 Abbildungen, gebunden
EUR 39,90
ISBN 3-934613-37-3

Gerhard Simonsen
Verschollen im Nordatlantik
Der rätselhafte Untergang des deutschen Lash-Carriers »München«
136 Seiten, Großformat, mit 60 zum Teil farbigen Abbildungen, gebunden
EUR 34,90
ISBN 3-934613-05-5

Rolf Günther
Georg Schlüter
Ein Hamburger Segelschiffskapitän für Laeisz
150 Seiten und 16 Seiten Bildteil, gebunden
EUR 15,50
ISBN 3-934613-10-1

Heinz Adler
Vom Alex zum Eismeer
Erinnerungen an die Hochseefischerei der DDR
399 Seiten und 32 Seiten Bildteil, gebunden
EUR 19,90
ISBN 3-934613-04-7

Arnold Bernstein
Ein jüdischer Reeder
Von Breslau über Hamburg nach New York
463 Seiten, mit 93 zum Teil farbigen Abbildungen, gebunden
EUR 29,90
ISBN 3-934613-18-7

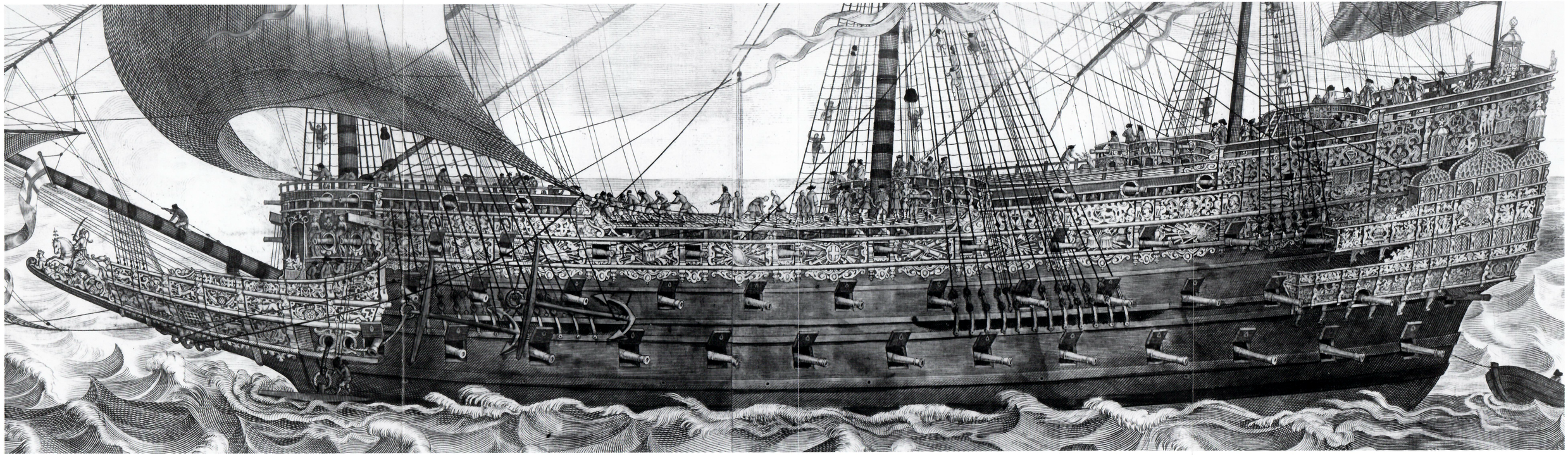
Gerne senden wir Ihnen unser Gesamtprogramm:



Deutsches Schiffahrtsmuseum
Redaktion
Hans-Scharoun-Platz 1
D-27568 Bremerhaven
Tel.: 0471/48207-0
Fax: 0471/48207-78
Email: *info@dsm.de*
Internet: www.dsm.de

CONVENT
VERLAG

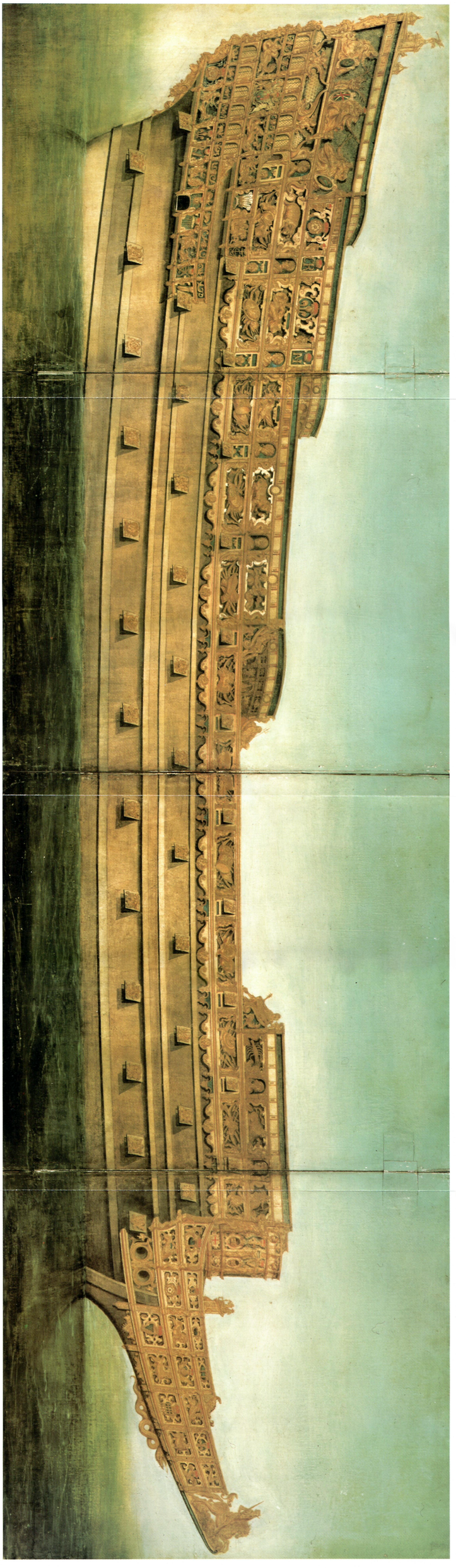
Tafel I



The Sovereign of the Seas. Kupferstich von John Payne, 1637–1638.
© National Maritime Museum, London.
Hendrik Bussmann: SOVEREIGN OF THE SEAS

The Sovereign of the Seas. Kolorierte Entwurfszeichnung auf Velin, ca. 1635, Peter Pett zugeschrieben, 62,9 x 182,9 cm. © 2002 Museum of Fine Arts, Boston. Gift of J. Templeman Coolidge, 32.192.

Hendrik Busmann: SOVEREIGN OF THE SEAS



The Sovereign of the Seas. Federzeichnung, Willem van de Velde d.Ä. zugeschrieben, 17. Jahrhundert.
Zuletzt nachgewiesen in der Sammlung Junius Spencer Morgan Jr., New York, 1930;
Foto aus Callender 1930, Tafel V.

Tafel III

