

KUNSTHANDEL

PORZELLAN-AUKTION

Böttger-Häusse

Es dauert genau hundertachtzig Minuten, dann waren im Londoner Auktionshaus "Sotheby 80 891 Pfund — 945 615 Mark — umgesetzt. Zur Versteigerung stand eine Porzellansammlung, die das verstorbene Hamburger Ehepaar Otto und Magdalene Blohm in vierzig Jahren zusammengekauft hatte.

„Stücke dieser Art sind heute fast sämtlich in den großen Museen und für Sammler nicht mehr erreichbar“, begeisterte sich der Londoner „Observer“ über diese weitaus bedeutendste Kollektion aus der Frühzeit der europäischen Porzellan Kunst, die sich überhaupt noch in Privathand befunden hatte. Tatsächlich übertrafen Umfang und Qualität der Sammlung so sehr alle Erwartungen, daß sich das vorsichtige Londoner Auktionshaus entschlossen hatte, zunächst nur ein Drittel anzubieten.

„Der Markt könnte eine solche Menge auf einmal überhaupt nicht verkraften“, erklärte die Firma. Die beiden anderen Drittel sollen jeweils im Abstand von einigen Monaten versteigert werden. Der Erlös des ersten Drittels der Sammlung erbrachte die höchste Summe, die jemals auf dem an Auktionsrekorden wahrhaftig nicht armen Londoner Markt bei einer Porzellan-Versteigerung erzielt worden war.

Die Sammler Blohm, Mitinhaber eines im Jahre 1829 gegründeten Handelshauses in Venezuela — mit der gleichnamigen Hamburger Schiffbau firma verwandt, aber geschäftlich nicht liiert —, hatten ihr erstes Stück Porzellan 1899 in London auf einer Auktion erworben und von da an eine Leidenschaft für die zarte Erfindung des thüringischen Apothekers Johann Friedrich Böttger entwickelt. Von Justus Brinckmann, dem Gründer des Hamburger Museums für Kunst und Gewerbe, und seinen Nachfolgern Richard Stettiner und Max Sauerland beraten, füllten sie die großen Vitrinen ihres Eßzimmers am hanseatisch-patrizischen Harvestehuder Weg.

Als Otto Blohm 1944 starb, waren in seiner Sammlung die erlauchtesten Namen europäischer Manufakturen vertreten, und zwar mit raren Werken aus der Frühzeit. „Die Sammlung Blohm hört zeitlich etwa da auf, wo die meisten anderen Sammlungen anfangen“, erklärte die Firma Sotheby. Zu den Glanzstücken der Kollektion gehörten eine braune Pantalon-Figur aus Böttgers Werkstatt, eine Wiener Suppenterrine mit einem chinesischen Hund auf dem Deckel, Schnupftabaksdosen aus Meißen, kleine Figuren von Schäfern, Makkaroni-Essern und Pierrots, Teekannen mit Rokokozierat und Häkelnadelschützer — geformt als Kinder auf einem Nachtgeschirr.

Nach dem Tode Magdalene Blohms im Jahre 1950 wurde die Sammlung von der Alster nach Carácas geschickt, wo sie zehn Jahre lang unberührt in ihren Kisten stand. Dann beschlossen die Kinder der Erblasser, Ernesto Blohm in Carácas und seine bei

New York lebende Schwester Beatrice von Rumohr, Ehefrau eines aus dem Holsteinischen stammenden Geschäftsmanns, das Porzellan zu verkaufen.

Für das Museum für Kunst und Gewerbe beim Hamburger Hauptbahnhof, dessen Leiter wohl gehofft hatten, die Sammlung eines Tages ihrem Institut einzuverleiben, mochte dieser Entschluß ein Schlag sein. „Unsere Eltern haben dem Museum aber oft finanziell bei seinen Käufen geholfen“, sagte jetzt

Abgesehen von pietätvoller Respektierung elterlicher Wünsche bot eine Versteigerung allerdings auch angenehme finanzielle Aussichten. Die Preise, die in den letzten Jahren auf Kunstauktionen erzielt wurden, sind enorm und von den jungen Sammlern, an die Vater Blohm gedacht haben mag, kaum noch zu bezahlen.

Eine der Ursachen für diese Häusse ist gewiß die Knappheit an Angeboten, die sich immer weiter verstärkt, weil ein



Feilner-Figurinen: In 57 Sekunden für 175 000 Mark versteigert

Ernesto Blohm. Daß er und seine Schwester die Sammlung verauktionieren lassen, gehe auf den ausdrücklichen Wunsch der Eltern zurück. „Vater hat uns immer gesagt, wenn wir die Sammlung nicht behalten könnten, sollten wir sie versteigern lassen. Er selbst habe so viel Spaß an Auktionen gehabt, und es sei doch viel schöner, wenn ein Kunstwerk von jungen Sammlern auf einer Versteigerung erstanden werde, als wenn es in irgendein Museum wandere.“

großer Teil der Kunstgegenstände von öffentlichen Sammlungen gekauft und somit in der Regel dem Markt ein für allemal entzogen wird. Eine andere Ursache für die astronomischen Kurse der Kunstgegenstände hat allerdings mit Kunstpflege weniger zu tun, sondern mit Spekulation. Anlässlich einer Börsenanalyse rechnete kürzlich der amerikanische „Pick's World Currency Report“ auf, daß die Kurssteigerung bei Kunstgegenständen die aller anderen Spekulationsobjekte übertrifft.

In einer Übersicht über Transaktionen im Jahre 1959 schrieb das Blatt, Kunstgegenstände hätten sich „wieder einmal als besser erwiesen als Gold, Platin, Diamanten, Grundbesitz und die meisten ‚blue chips‘ (höchstnotierte Aktien) der Welt. An der Spitze standen französische Möbel des achtzehnten Jahrhunderts. Sie waren 1958 um 225 Prozent gestiegen und 1959 wieder um 150 Prozent. Ihnen folgten lateinische Evangelien des dreizehnten bis fünfzehnten Jahrhunderts, frühe Bibeln, Gebetbücher und -flämische Manuskripte mit Preissteigerungen von 125 bis 150 Prozent. Erstklassige Bilder von Renoir, Cézanne, Gauguin, Degas und Toulouse-Lautrec brachten unter dem Auktionshammer um 80 Prozent mehr als vor einem Jahr. Neu auf dem Markt war die Wiedergeburt der Popularität erstklassiger holländischer Meister wie Peter Paul Rubens“.

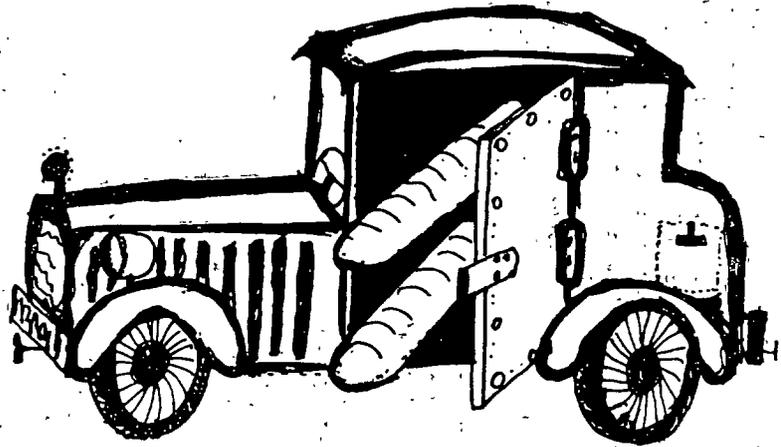
Unter den Umschlagplätzen solcher als Kunst- wie als Spekulationsobjekt gleichermaßen erstklassigen Gegenstände hat sich London einen führenden Platz erobert, seit vor drei Jahren einige hemmende Devisenvorschriften gefallen sind. Dieser Primat geht in erster Linie darauf zurück, daß sich Londons große Auktionshäuser wie Sotheby und Christie mit einer geringeren Kommission begnügen als die meisten ihrer ausländischen Kollegen.

Die Londoner behalten zehn Prozent vom erzielten Preis ein, der Käufer hat keinerlei Aufschläge zu zahlen. In New York wird eine Kommission von 22 bis 25 Prozent berechnet. Die Franzosen fordern in der Regel zwar nur fünfzehn Prozent, doch muß der Käufer außerdem eine Steuer an den Staat entrichten, die 13,5 bis 22 Prozent des Kaufpreises beträgt. Deutsche Auktionatoren beanspruchen in der Regel für sich eine Kommission von fünfzehn Prozent des erzielten Preises, obendrein muß ihnen aber der Ersteigerer noch einmal fünfzehn Prozent Aufschlag auf die von ihm gebotene Summe zahlen.

Allerdings schließen die Londoner Häuser im Gegensatz zu ihren ausländischen Konkurrenten jegliche Gewähr dafür aus, daß die Beschreibung in den Katalogen stimmt. Wenn in Paris ein als Rembrandt versteigertes Bild sich als ein van Meegeren entpuppt, kann der Käufer sein Geld zurückverlangen. In London besitzt er darauf keinen Anspruch. „Allerdings würden wir wohl praktisch in einem solchen Fall doch etwas unternehmen“, sagt Tim Clarke, einer der Direktoren von Sotheby.

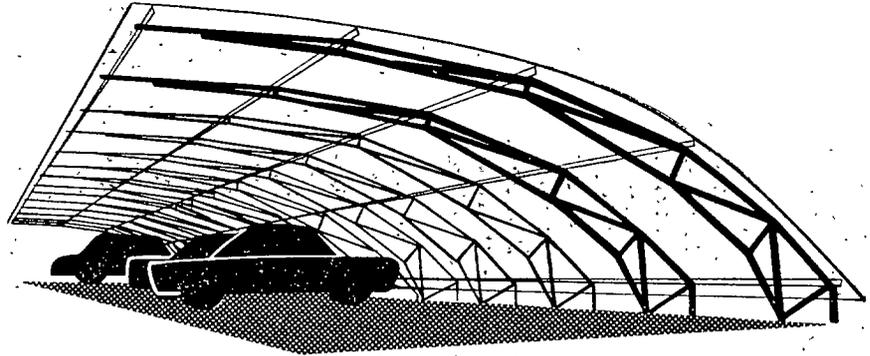
Die Blohm-Kollektion ist die erste bedeutende deutsche Kunstsammlung, die seinem Hause seit Kriegsende anvertraut worden ist: Ein kleiner Teil ging über den Londoner Umweg an deutsche Sammler zurück. Der größere Teil wurde von englischen und amerikanischen Händlern auf eigene Rechnung erworben. Die bedeutendste Porzellanfirma der Welt, die Antique Porcelain Company in London und New York, zahlte mehr als ein Drittel der Gesamtsumme, die für die 202 im Katalog angeführten Posten geboten wurde.

Der Inhaber dieses Unternehmens, Hanns Weinberg — die Nationalsozialisten hatten ihn 1938 aus Berlin vertrieben —, ein silberköpfiger, kleiner Herr in grauem Doppelreiter mit blauem Schlips, war es, der den höch-



in einen Backofen

verwandelt sich Ihr Wagen, wenn er auch nur eine Stunde der grellen Sonne ausgesetzt ist. Davor schützen Sie ihn und die Wagen Ihrer Geschäftsfreunde und Mitarbeiter durch die Aufstellung einer AHLMANN-Parkhalle.



AHLMANN-Parkhallen aus

ACO WELL

-Polyester-Lichtplatten.

	10 m	20 m	30 m	jede weiteren
Parkplatzlänge bei 6,60 m Tiefe				2,50 m
Preis in DM	4853,—	9030,—	12986,—	990,—

AHLMANN-ANDERNACH

Fordern Sie bitte unsere ausführlichen Unterlagen an.

sten Preis der Blohm-Auktion für ein Einzelstück zahlte. Für Böttgers Pantalon legte er dreitausend Pfund, 35 250 Mark, an. Auf ihn blickte der Versteigerer Clarke auch, als der wertvollste Posten ausgerufen wurde.

Es waren fünfzehn Figuren aus dem Repertoire der italienischen Commedia dell'Arte von Simon Feilner aus der Manufaktur des Schlosses Fürstenberg an der Weser. Die Blohms hatten vierzig Jahre gebraucht, um die Serie aus langbärtigen Pantalons und Harlekins im Narrenkostüm zusammenzubringen. Für die ersten Stücke hatten sie nur einige hundert Mark gezahlt, für andere zwei- bis dreitausend, für die letzte Figur schließlich zehntausend Mark. Auf diese Weise hatten die Blohms schließlich den einzigen kompletten Satz in ihren Besitz gebracht, den es von diesen Porzellanen aus der Fürstenberg-Manufaktur gibt.

Auktionator Tim Clarke begann mit einem Ausrufpreis von 2000 Pfund. Weinberg bot um fünfhundert mehr. Clarke stieg auf 3000 — im Auftrag eines deutschen Privatsammlers. Weinberg nickte nur; das bedeutete 3500. Clarke erhöhte wiederum.

Das Duell, bei dem die beiden gegen Ende sogar um jeweils tausend Pfund kletterten, dauerte 57 Sekunden. Dann hatte die Antique Porcelain Company auch diese Serie erworben, für 15 000 Pfund, rund 175 000 Mark.

Weinberg hatte sich damit als Beherrscher der Blohm-Auktion durchgesetzt. Er wurde daher unwirsch, als sich beim letzten Stück, einem makkaroni-essenden Pierrot mit Colombine aus der neapolitanischen Manufaktur Capodimonte, noch Konkurrenz zeigte. Clarke hatte mit 400 Pfund begonnen, und man steigerte sich um fünfzig Pfund.

Weinberg hatte schließlich 1650 Pfund geboten, und noch immer wagte jemand, ihm zu trotzen. Daraufhin hörte Weinberg auf zu nicken: Die Sache wurde ihm lästig. „Zweitausend Pfund“, sagte er. Die Auktion war beendet.

LUFTFAHRT

KATASTROPHEN

Unter heißem Himmel

Dichter Nebel lag über der Atlantikbucht vor Rio de Janeiro, als die zweimotorige Passagiermaschine der brasilianischen Fluggesellschaft Real Aerovias zur Landung auf dem Flughafen Santos Dumont ansetzte. Kurz vor 18 Uhr teilte Flugkapitän João Belloc dem Kontrollturm die Anflugposition seiner Maschine mit. Dann riß die Verbindung ab. Wenig später war an der Küste ein dumpfer Aufschlag zu hören.

Am darauffolgenden Tag, dem 25. Juni, fischten brasilianische Froschmänner 51 Leichen aus dem Wasser. Die Rettungstrupps erledigten Routine-Arbeit: Während der letzten anderthalb Jahre mußten sie bei Rio aus den Trümmern abgestürzter Flugzeuge annähernd 200 Tote bergen. Beim Anflug auf die beiden Lufthäfen stürzten in 18 Monaten mehr Passagiermaschinen ab als über dem flugplatzgespickten Westeuropa im gleichen Zeitraum:

▷ am 30. Dezember 1958 ein zweimotoriges Flugzeug der brasilianischen Luftverkehrsgesellschaft VASP (20 Tote);

▷ am 11. Januar 1959 eine Super-Constellation der Deutschen Lufthansa (36 Tote);

▷ am 22. Dezember 1959 — durch Zusammenstoß — eine VASP-Maschine vom Typ Vickers-Viscount und ein Schulflugzeug der brasilianischen Luftwaffe (42 Tote);

▷ am 25. Februar 1960 — durch Zusammenstoß — ein US-Militärflugzeug und eine Passagiermaschine der brasilianischen Gesellschaft Real Aerovias (61 Tote).

„Der Flugplatz von Rio de Janeiro hat in den letzten Jahren einen traurigen Ruf erworben“, schrieb die „Welt am Sonntag“, als Ende vergangenen Monats die jüngste Luftkatastrophe aus Brasilien gemeldet wurde. „Die ICAO,



Piloten-Funktionär Jackson
Boykott gegen Rio?

internationale Organisation für zivile Luftfahrt, sollte endlich zum Boykott von Rio de Janeiro aufrufen.“

In der Tat aktualisierte das Rio-Desaster eine Frage, die sich schon nach dem Absturz der Lufthansa-Super-Constellation im vergangenen Jahr ergeben hatte: ob es überhaupt zu verantworten ist, die beiden Rio-Flughäfen Galeão und Santos Dumont anzufliegen. „Das Unglück vom 24. Juni 1960“, konstatierte die internationale Vereinigung der Verkehrspiloten, „gibt unserer Auffassung Nachdruck, daß das Niveau der Flugsicherung in Brasilien viel niedriger ist als die übliche Norm.“

Die beiden Flughäfen sind nämlich nicht mit den technischen Hilfsmitteln ausgestattet, die für den Anflug bei schlechtem Wetter erforderlich sind. Sie verfügen weder über die Apparaturen des sogenannten Instrument Landing

System (ILS) noch über Einrichtungen, die einen „vom Boden kontrollierten Anflug“ — Ground Controlled Approach (GCA) — ermöglichen. In Europa und Nordamerika gehören derartige Installationen längst zur Standard-Ausrüstung großer Flugplätze.

Die Leitstrahlender und Funkfeuer des Instrument Landing System beispielsweise markieren durch einen scharf gebündelten Funkstrahl genau den Kurs sowie den Einflug- und Gleitwinkel, den eine anfliegende Maschine steuern muß. Mit seinen Bordinstrumenten kann sich der Pilot gewissermaßen an dem Leitstrahl entlangtasten.

In Rio müssen die Piloten indes ohne solche Hilfsmittel auskommen. Der Flughafen Galeão verfügt nur über „ungerichtetes Funkfeuer“, das dem Flugzeugführer lediglich die allgemeine Richtung zum Flughafen weist. Die Amerikaner hatten den brasilianischen Behörden zwar schon vor längerer Zeit ein komplettes ILS-System als Geschenk angeboten, doch schlugen die Brasilianer die Gabe aus.

Die Piloten sind daher vornehmlich auf die Sprechfunk-Verständigung mit dem Flugsicherungspersonal angewiesen. Von Bordfunkern aufgezeichnete Dialoge beweisen jedoch, daß die brasilianischen Luftraumkontrollreure der internationalen Luftverkehrssprache — Englisch — kaum mächtig sind.

Häufig mußten europäische Piloten feststellen, daß ihre dringenden Sprechfunk-Gesuche um weitere Flugaufweisungen lediglich mit der Vokabel „Verstanden“ beantwortet wurden. Die Bedeutung des international vereinbarten Codeworts „urgent“ (dringend) schien den Flugsicherern ganz und gar fremd zu sein. Zudem häuften sich die Mißverständnisse. Als beispielsweise ein deutscher Flugkapitän mit den Worten „request further descent“ um Erlaubnis bat, tiefer gehen zu dürfen, vernahm der Flugkontrollreure am Boden „four hundred“ statt „further“ und antwortete: „Verstanden, Sie sind auf 400 Meter.“

Daß die Flugsicherungs-Brasilianer auf diese Weise leicht den Überblick über den Luftraum verlieren können, ist evident. „Dann wird Rios Bodenstelle mehr als nervös“, schildert die Luftfahrtzeitschrift „Flug-Revue“ einen solchen Alarmzustand. „Schickt sie dann in nur schwer verständlichem Kauderwelsch ein Flugzeug auf 3600 Meter herunter, dann protestiert sofort eine andere Maschine, die selber schon in dieser Höhe fliegt. Gut, sagt dann der Kontrollturm, gehen Sie auf 3000 Meter, dann erhebt prompt eine dritte Maschine Einspruch.“

Unter solchen Umständen ähnelte der Anflug auf Rio zuweilen eher einer Mutprobe denn einem normalen fliegerischen Manöver. Unter deutschen Piloten kursierte denn auch bald ein schwarzes Bonmot: „Wer einmal Rio angefliegen hat, müßte eigentlich die Frontflugsperre bekommen.“

Trotzdem mochten sich die Flugverkehrsgesellschaften bislang nicht entschließen, die Mängel der brasilianischen Flugsicherung anzuprangern: Rio de Janeiro nimmt eine Schlüsselposition im Transatlantikverkehr ein. Da sämtliche Flüge der Südatlantikroute — etwa nach Argentinien, Chile, Paraguay und Uruguay — über Rio führen,