

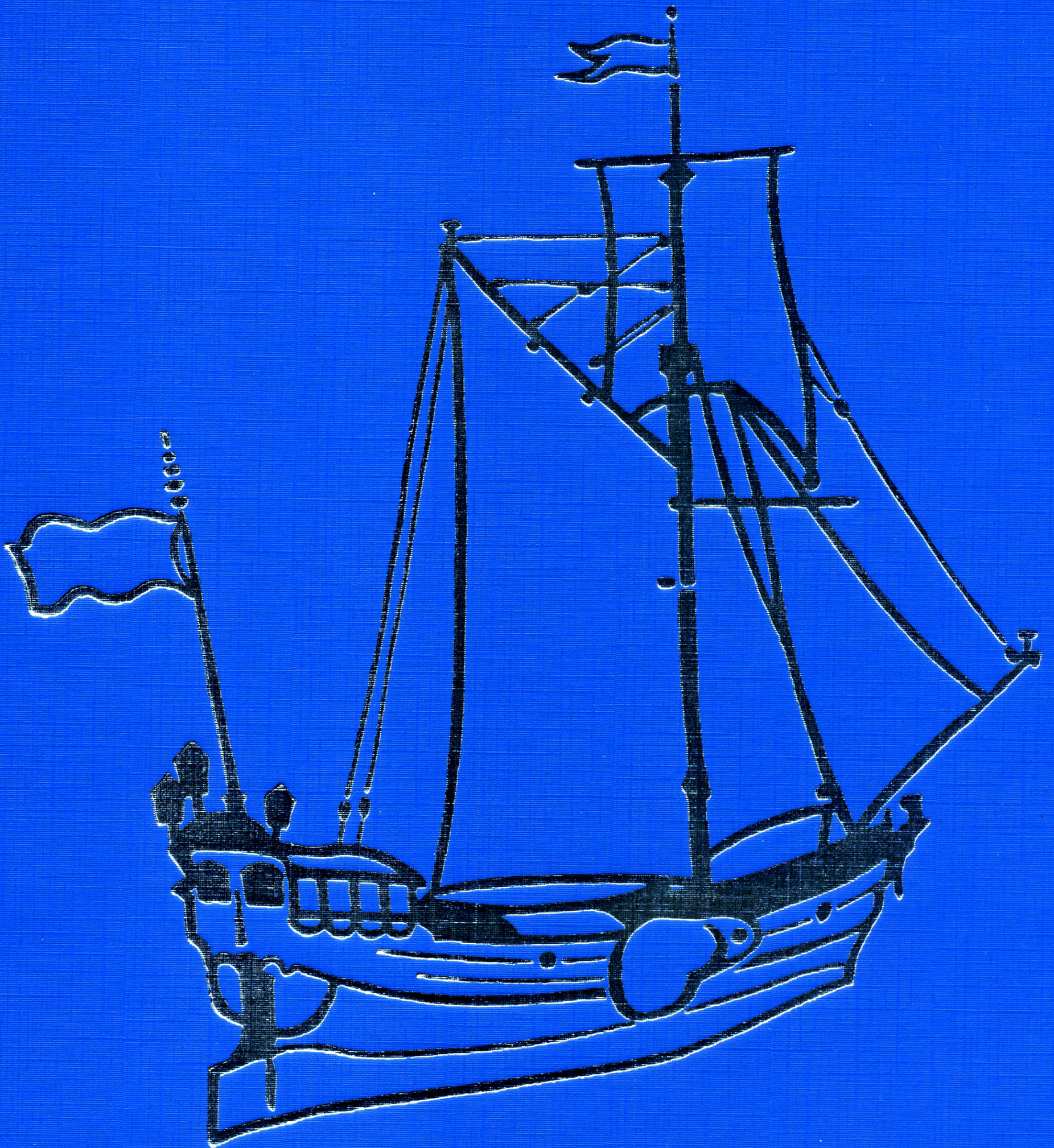
Werner Jaeger

# Die Niederländische Jacht im 17. Jahrhundert



Verlag für Regionalgeschichte

Werner Jaeger



Die Niederländische Jacht im 17. Jahrhundert

**Werner Jaeger**

**Die Niederländische Jacht  
im  
17. Jahrhundert**

**Eine technisch-historische Dokumentation**

**Redaktion Werner Quurck**

Verlag für Regionalgeschichte  
Bielefeld 2001



Die Deutsche Bibliothek – CIP-Einheitsaufnahme

Jaeger, Werner:

Die Niederländische Jacht im 17. Jahrhundert: eine technisch-  
historische Dokumentation / Werner Jaeger: Red.: Werner Quurck  
Bielefeld; Gütersloh; Verlag für Regionalgeschichte, 2001-10-07  
ISBN 3-89534-415-X

© Friedel Jaeger und Verlag für Regionalgeschichte  
Alle Rechte vorbehalten

ISBN 3-89534-415-X

Redaktion: Werner Quurck

Schutzumschlag und Einband: Heinz Mais, Bad Homburg  
Layout und Satz: Werner Quurck, Xanten  
Druck und Bindung: Linsen Druckcenter, Kleve

Gedruckt auf alterungsbeständigem Papier nach ISO 9706  
Printed in Germany

## Inhalt

<b>Vorwort der Herausgeberin</b>	7	<b>IV. Einrichtungen an Deck</b>	
<b>Vorwort des Redakteurs</b>	8	Oberlicht	141
<b>Vorwort des Verfassers</b>	9	Luken, Niedergang, Kamin	142
<b>Einleitung</b>	10	Bratspill	143
<b>I. Jachten</b>		Geländer	145
Allgemeines	13	Poller, Klampen, Nagelbänke	146
Definition des Schiffstyps „Jacht“	15	Überläufer	146
Die (große) „Prinzenjacht“	17	Kreuzbeting	147
„Binnenjacht“- und „Buitenjacht“	20	Mastwinde	147
Die „Statenjacht“	21	Rüsten, Schwertpoller, Stoßklampen	148
Schlussfolgerung: Der Typ Jacht	24	Fenster, Türen, Pfortendeckel	149
Entwicklung vom Kriegsschiff zur Jacht		Pumpen	150
als Repräsentationsfahrzeug	26	Diverses: Tauklüse, Speigats, Abort-Rohr	151
Entwicklung unter Graf Moritz (Maurits)	29	Ruder	152
Entwicklung unter Friedrich Heinrich	33	Seitenschwerter	154
Entwicklung unter Wilhelm II.	35	Anker und Kabeltau	158
Entwicklung in der statthalterlosen Zeit		Flaggstock, Flaggspille, Flaggen und Flögel	160
unter Wilhelm III.	37	Laternen	163
<b>II. Zeitgenössische Schiffbau-Dokumente</b>		Diverses an Ausrüstung	165
Bemerkungen zu den Bestecken	41	Bewaffnung	167
Besteck 1: Kriegskravelschiff von 1620	43	<b>V. Die Jacht unter Segel</b>	
Besteck 2: Kriegskravelschiff nach 1620	46	Verschiedene Takelungsarten	171
Besteck 3: Binnen- und Binnenkriegsschiffe		Kurzer geschichtlicher Abriss der	
1637-1641	49	Takelageentwicklung	172
Besteck 3b: Binnenschiff De Voss 1639	53	Spriettakelung mit hoher Nock	173
Besteck 4: Binnenjacht 1640 und 1643	54	Spriettakelung mit hoher Nock,	
Besteck 4-1 Binnenjacht/Fregatte Zeebruch	57	kleinere Jacht um 1660	174
Besteck 4-2 Binnenjacht 1643	59	Aufgegeites Sprietsegel	176
Besteck 5: Statenjacht oder Kravelschiff		Details der Spriettakelung	178
De Zeeusche Pest 1642	62	Bugspriettakelung auf Kravelschiffen	179
Besteck 6: Jacht oder Fregatte 1630	65	Stellung der Masten	180
Zusammengefaßte Beschreibung	67	Takelung der Jacht mit stehender Gaffel	183
Besteck 7: Binnenjacht De Jager 1643	69	Länge, Durchmesser und Form der Stenge	184
Besteck 8: Jacht 1643 (holländ. Original-Text)	70	Der Bugspriet	185
Besteck 8a: Amsterdam 1642	79	Die Gaffel	186
Besteck 9: 66-Fuß-Jacht der W.-I.-M.	82	Bagienraa, Topsegelraa	187
Beschreibung 10: Jacht Mary, 1660	86	Stehendes Gut, Fockstag, Loser Stag	188
Anmerkungen zu Beschreibungen 10 und 11	90	Stengestag, Wasserstag, Haupttaue, Pardune	189
Beschreibung 11: Schwed. königliche Jacht	92	Backstage	190
Beschreibung 12: Jacht nach J. Storck, 1678	96	Stehendes Gut	191
Beschreibung 13: Modell van Beuningen	101	Laufendes Gut der Rundhölzer	192
Beschreibung 14: Jachtmodell im		Gaffelklaufall, Gaffeltalje, Piekfall	193
Prins Hendrik Museum, Rotterdam	107	Gaffelgeerden, Bagienraafall, Bagienraa-	
Beschreibung 15: Jacht nach Adam Silo	112	Niederholer	194
Erklärung verwendeter Begriffe	114	Topsegelraa/Topraafall, Topraabrase	195
<b>III. Schiffskörper</b>		Segel, Liek	196
Schiffskörper, Baumaterial, Kiel,		Rackbänder	197
Vor- und Achtersteven	119	Laufendes Gut der Segel	198
Spantwerk	121	Gaffelsegelschot, Halstalje	199
Spiegel, Wulf und Oberspiegel	123	(Demp-)Gordinge, Geitaue	200
Spiegelkonstruktion	124	Topsegelschot, Topsegel-Buliens	201
Das Galion	127	Stagfockfall, Stagfockschot, Fockhals	202
Die Außenhaut	129	Klüverfall, Klüverschot, Klüverhals,	
Deckbalken, Rippen und Deck	132	Klüverrackring	203
Der Pavillon	133	Blöcke, Kauschen, Spleiß	204
		Tabellen:	
		Blockwerk	206
		Tauwerk	208
		Rundhölzer, Längen	210

Segelfläche Modell Rotterdam	212
Segelfläche Königsjacht Lejonet	213
Segelfläche Modell Amsterdam	214
<b>VI. Kleine Jachten</b>	
Speel-, Heck- und Spiegeljachten	221
Die Spiegeljacht	230
Die Pavillonjacht	231
Prinzipskizzen Spiegel- und Pavillonjacht	232
Besanjachten	233
Anmerkungen zu Speel-, Heck-, Spiegel-, Pavillonjachten	236
Witsen	239
<b>VII. Ausländische Jachten nach niederländischem Vorbild</b>	
Kurbrandenburgische Jachten	247
Kurfürst Friedrich III. von Brandenburg	249
Aufstellung der Jachten 1640-1700	251
Schwedische Jachten	254
Abweichende Entwicklung des Jachtbaus in England am Beispiel der Catherine (1661)	262
Verwendete Literatur für ausländische Jachten nach niederländischem Vorbild	263
<b>VIII. Schmuck und Zier</b>	
Allgemeines über Schnitzarbeiten und Farbgebung	267
<b>IX. Rekonstruktion</b>	
„Die Große Jacht“, 1678	275
Modell des Redakteurs	293
<b>X. Literaturlauswahl</b>	299

## ***Vorwort der Herausgeberin***

Der Erforschung des historischen Schiffbaus hat mein Mann, Werner Jaeger, den größten Teil seines Lebens gewidmet. Diese Studien zur Erforschung der Statenjachten gehen bereits in den Anfang der 50er Jahre zurück. Zu dieser Zeit war das Verhältnis zu unseren holländischen Nachbarn durch die Geschichte noch arg belastet und die uns heute gewohnte grenzfreie und freundschaftliche Nachbarschaft noch in weiter Ferne. Zurückblickend darf ich aber feststellen, dass wir in den holländischen Museen freundlich aufgenommen worden sind und mein Mann großzügig von den „Museumsleuten“ bei seinen Studien unterstützt wurde. Diesen „Museumsleuten“ gilt mein Dank, ermöglichten sie doch durch ihre freundliche Bereitschaft diese Publikation.

Meinem Mann war es nicht vergönnt, die Veröffentlichung zu erleben; sein Name wird durch dieses Buch aber weiterleben.

Mein ganz besonderer Dank richtet sich an dieser Stelle an Werner Quurck, ohne dessen fachkundige Beratung, seine Systematisierung und Redaktionsarbeit dieses Buch nicht erschienen wäre.

Im Mai 2001

Friedel Jaeger

## **Vorwort des Redakteurs**

Nach der Fertigstellung der Werner Jaeger-Bücher „Kurischer Reisekahn Maria“ und „Die Fischerkähne vom Kurischen Haff“ sowie der entsprechenden Schiffsmodelle suchte ich nach einer neuen Aufgabe.

Von der Bestandsaufnahme des „Jaeger-Archivs“ war mir in Erinnerung, dass da „etwas über Statenjachten“ war.

Meine Bitte an Frau Jaeger, mir diese Unterlagen zum Modellbau zur Verfügung zu stellen, wurde positiv beantwortet, und so fuhr ich eines Tages, mit 4 Ordnern und 2 Zeichenrollen bepackt, von Duisburg zurück nach Xanten. Die folgenden Wochen waren nun dem Studium meiner Modellbauunterlagen gewidmet. Wenn mich auch die Fülle der vorliegenden Manuskripte beinahe erschlug, so war ich doch vor Begeisterung über die Detailtreue ganz hingerissen. Zum Baubeginn stellte ich mir nun die notwendigen Zeichnungen zusammen. Jetzt aber kam das große Erwachen, denn ich merkte bald, dass ich es hier nicht mit einem Modellbauplan zu tun hatte, der mich systematisch vom Kiel zum Flaggenknopf führt. Herr Jaeger hat keinen Modellbauplan erstellt, sondern - wie es seine Art war -, in den 50er bis 70er Jahren den Jachtbau des 17. Jahrhunderts in den Niederlanden akribisch studiert und anhand der Bestecke, Zeichnungen (Witsen und Storck) und einigen alten Modellen eine Dokumentation erstellt. Nach dieser Dokumentation lässt sich nun kein bestimmtes „Modell“ erstellen, sondern man muss sich damit auseinandersetzen und einen eigenen Bauplan daraus entwickeln. Den Aufbau mit Pavillon, Spriet- oder Gaffelsegel kann man sich aufgrund der vielen Beispiele ebenso aussuchen, wie auch die

Bezugsperson, der man sein Modell widmen möchte, z.B. „Graf Maurits, Prinz von Oranien“.

Warum Werner Jaeger diese Publikation nicht zu Ende geführt hat, ist nicht bekannt. Da mir aber diese Unterlagen nur für meine eigenen Recherchen als zu wertvoll erschienen, schlug ich Frau Jaeger eine Veröffentlichung vor, womit sie einverstanden war.

Geplant waren von Werner Jaeger ein Textband und ein Zeichnungsband.

Damit begannen die Schwierigkeiten, den fertigen Text mit dem handschriftlichen zu verknüpfen und die Zeichnungen und vorgesehenen Repros von Gemälden richtig in seinem Sinne zuzuordnen. Der Text und die Zeichnungen des Rotterdamer Modells als solche waren kein Problem, haben sich doch über die Jahrhunderte die Begriffe auf einem Segelschiff nur unwesentlich verändert.

Angefangen mit der Bearbeitung der Manuskripte habe ich 1995. Infolge der Erkrankung meiner Frau und ihrem kurz darauf folgenden Tod musste ich diese Arbeiten jedoch unterbrechen. Auch wenn mein jüngster Sohn mir immer wieder sagte, „Vater, das Leben geht weiter“, die Welt stand erst einmal still für mich. Aber er hatte Recht, es ging tatsächlich weiter. Eine neue Frau trat in mein Leben, und es erwachte neuer Lebensmut. Die Dokumentation zu den „Statenjachten“ kam wieder auf den Schreibtisch, das Modell zurück auf die Helling, und ich vollende nun dieses Buch und das entsprechende Modell im Jahre 2001.

Werner Quurck

Im Juli 2001

## Vorwort Werner Jaeger

Die Thematik vorliegender Arbeit sollte ursprünglich nur dem heute als „Staatenjacht“ (in Deutschland Leibjacht) bezeichneten Schiffstyp gelten. Bei der Bearbeitung des Themas zeigte sich aber sehr bald die Notwendigkeit, die Entwicklung der Jachten mit ihren vielfältigen Erscheinungsformen aufzuzeigen, um zu eindeutigen Begriffsbestimmungen zu gelangen. Hier kam dem Verfasser durch die Auffindung zeitgenössischer Bestecke ein Glücksfall zu Hilfe. Diese Bestecke waren für die Bearbeitung des Themas insofern von besonderem Wert, da sie aus der ersten Hälfte des 17. Jhs. stammen und somit in einen Zeitraum fallen, in dem der Wandel von den als „Prinzenjachten“ verwendeten Kriegsschiffen zu den „reinen“, als Repräsentationsfahrzeuge verwendeten Jachten stattfand. So beschreiben die Bestecke einerseits Typen wie Kriegskravelschiff, Binnenkravelschiff und Binnen-Kriegsschiff, die ihrer Konzeption nach als Kriegsschiffe gebaut, aber auch als „Prinzenjachten“ Verwendung fanden, andererseits erscheinen aber auch schon Typen, die als Binnenjacht, Jacht und Staatenjacht oder Fregatte bezeichnet werden und zum Repräsentationsfahrzeug hinführen. Aus schiffbau-historischer Sicht ist es ferner von besonderer Bedeutung, dass diese Bestecke in einen entwicklungsgeschichtlich interessanten Zeitraum fallen und zudem aus ein und derselben Quelle stammen. Das ermöglicht, jedenfalls für das Schiffbaugebiet Provinz Zeeland, durch vergleichende Gegenüberstellung die Deutung vieler bislang unklarer Begriffe und schiffbaulicher Ausdrücke.

Die in den Bestecken zum Ausdruck kommende Vielfalt fällt auch bei der Betrachtung des zahlreichen, aus dem 17. Jh. überlieferten niederländischen Bildmaterials auf. Es bestätigt die aus den Bestecken gewonnene Erkenntnis, dass es viel mehr jachtähnliche Typen in allen nur erdenklichen Erscheinungsformen gab, als man es bei oberflächlicher Behandlung des Themas vermuten könnte.

Dieses betrifft in erster Linie das äußere Erscheinungsbild des Schiffskörpers, das wesentlich von der Raumeinteilung abhängig ist, aber auch, allerdings in geringerem Maße, die Takelage.

Um das Thema Jachten nicht allzusehr auszuweiten, wurden nachfolgend nur die Schiffstypen einer Betrachtung unterzogen, die an der Entwicklung zum Repräsentationsfahrzeug der Jacht nach unserem heutigen Verständnis beteiligt waren. Als wesentliches Kriterium aus konstruktiver Sicht ist hier das Vorhandensein eines flachen Unterspiegels anzusehen. Wegen der Entwicklung des Schiffstyps „Jacht“ in den Niederlanden wurde verständlicherweise daher vorwiegend nur auf Material in Wort und Bild aus diesem Gebiet zurückgegriffen.

Die Zitierung von Gemäldetiteln erfolgte weitgehend in Anlehnung an die offiziellen Angaben der Besitzer (Museen usw.). Leider sind die Titel oft wenig aussagekräftig, da meistens den Kunstsammlungen wenig daran gelegen ist, das technische Objekt, hier das Schiff, zu identifizieren oder, zumindest bei undatierten Bildern, technisch historisch in die richtige Zeit einzuordnen.

Auf die niederländische Geschichte wurde nur in sehr geringem Maße eingegangen, obwohl diese entscheidenden Einfluss auf die Entwicklung der Jachten hatte. Die engeren Zusammenhänge sind zudem schon mehrfach ausgiebig behandelt worden, so dass an dieser Stelle nur eine Wiederholung erfolgen könnte. Als Lit. sei hierzu auf die Arbeiten von Crone, van Beylen, T. Hooft u.a. verwiesen.

Zum Schluss möchte der Verfasser den Herren Dr. Akveld, C. van der Kellen (Prins Hendrik Museum, Rotterdam), Dr. M. S. Robinson, London (früher National Maritime Museum, Greenwich) und Dr. R. E. J. Weber, Den Haag, für die hilfreiche Unterstützung bei der Beschaffung von Bildmaterial und für viele das Thema „Jachten“ betreffende Hinweise danken.

Ein ganz besonderer Dank geht auch an meine Ehefrau, die sehr geduldig meine Studien begleitet hat.

Duisburg, im Oktober 1976

Im Oktober 1976

Werner Jaeger

## Einleitung

Die vorliegende technisch-historische Dokumentation berücksichtigt nur den Jachtbau vom nachweisbaren Anfang gegen Ende des 16. Jhs. bis zum Ende des 17. Jhs. In diese Zeit fiel eine Entwicklung, die von den als „Jachten“ verwendeten kleineren Kriegsschiffen der Küsten- und Binnenfahrt über die „Kriegs-“ und „Prinzenjachten“ zu den „reinen“ Jachten der Fürsten, Staaten, Admiralitäten, Städte und Indischen Companien, also dem zu Repräsentationszwecken dienenden, heute allgemein als „Staatenjacht“ bezeichneten Schiffstyp führte. Dieser vermutlich aus der „Prinzenjacht“ entwickelte und kurz vor 1650 in seiner Grundform festliegende Schiffstyp blieb mit seinen wesentlichen Merkmalen über fast 200 Jahre erhalten. Erst zu Beginn des 19. Jhs. wurde die Verwendung eingeschränkt, bis er z.B. in den Niederlanden durch den Marineminister Rijk im Jahre 1843 aus Sparsamkeitsgründen bei der Marine ganz abgeschafft wurde. Natürlich änderte sich das Aussehen im Verlauf dieser relativ langen Zeit. Der Vorsteven wurde steiler gestellt und erhielt Galionsreelingen, ähnlich denen großer Schiffe, das Achterschiff wurde niedriger, der Sprung flacher und damit das Äußere wieder steifer. Vor allem änderte sich aber die künstlerische Ausschmückung. Sie war auch hier, wie überall dort, wo Kunst zur Anwendung gelangte, den Stilepochen unterworfen und hatte so natürlich einen wesentlichen Anteil an der äußeren Veränderung dieser Schiffe, auch wenn sie sich grundsätzlich der Konstruktion unterordnete. Ferner änderte sich die Form des Schiffskörpers. Das ursprüngliche, bis in die Mitte der zweiten Hälfte des 17. Jhs. relativ scharf gebaute Vorschiff mit einer „runden Form im Bug“ wurde allmählich kantiger und ging in der ersten Hälfte des 18. Jhs. mehr und mehr in eine abgerundete viereckige Form über. Gleichfalls veränderte sich das Äußere durch einen flacheren Sprung der Berghölzer und einen niedriger gehaltenen Pavillon. Dieses war nicht nur bedingt durch den Wandel des Stils im Verlauf der Zeit, sondern auch eine Folge davon, dass der einst unter dem Pavillondeck hindurchgeführte Helmstock über das Pavillondach gelegt wurde. Obwohl von W. van de Velde d.J. eine mit 1685 datierte Zeichnung überliefert ist, auf der der Helmstock schon über dem Pavillondach liegt, so wird die Verlegung doch erst um 1700 und kurz danach mehr und mehr zur Gewohnheit.

Neben der Wandlung des Äußeren hat sich auch sehr wesentlich die Anordnung der Decks geändert. Anfangs, etwa um 1640, waren ein langes Vordeck, ein erhöhtes Pflichtdeck über der Herrenkammer und eine niedrigere Steuerpflicht mit darüber liegendem Pavillondeck vorhanden.

In den 60er Jahren etwa, möglicherweise bei Einführung der „stehenden“ Gaffeltakelage, wurde das erhöhte Pflichtdeck durch ein mittschiffs liegendes Oberlicht nach vorne verlängert. Dann finden sich erstmals im letzten Viertel des 17. Jhs. Jachten, die ein von vorne bis achtern durchlaufendes Hauptdeck mit einem großen, alleine stehenden Oberlicht über der Herrenkammer hatten. Der

Helmstock des Ruders wurde hierbei noch immer zwischen Hauptdeck und Pavillondeck hindurchgeführt. Diese Änderung brachte also noch keine Verbesserung in Bezug auf das unkontrollierbare Deck unter dem Pavillonboden und dem unbequemen, erhöht liegenden Eintritt in den Pavillon. Als eine konstruktive Vereinfachung und damit Verbesserung ist lediglich das durchlaufende Deck ohne die Stufe am Pflichtdeck über der Herrenkammer zu werten.

Diese kurz umrissene Entwicklungsgeschichte der Jachten bis gegen Ende des 17. Jhs. zeigt in groben Zügen die möglichen Varianten auf, die einer Betrachtung zu unterziehen sind. Da bei einem so umfassenden Thema dem Umfang der Untersuchungen Grenzen gesetzt werden müssen, wurde nur der bis in die 80er Jahre reichende Zeitraum, dem Abschluss einer zuvor angedeuteten Entwicklungsphase, berücksichtigt, während die sich gegen Ende des 17. Jhs. und zu Beginn des 18. Jhs. anbahnende, an Hand von Einzelbeispielen nachzuweisende Weiterentwicklung einer gesonderten Betrachtung vorbehalten bleiben muss.

Der letzte in das Thema aufgenommene Typ der „reinen“ großen Jacht sollte daher in der Endstufe seiner Entwicklung im letzten Viertel des 17. Jhs. folgende Kriterien aufweisen:

Flacher Unterspiegel mit darauf stehender Gillung und flachem Oberspiegel, Pavillon, seitlich mit Fenstern oder Erker, Galion mit Scheg, aber ohne Regelungen, Stufe im Deck (auch mit davorliegendem Oberlicht) oder durchlaufendes Deck, Helmstock zwischen Hauptdeck (Steuerpflichtdeck) und Pavillonboden liegend nach vorne geführt sowie „stehende“ Gaffeltakelung, seltener Spriettakelung.

Die konstruktive Veränderung des Achterschiffes, die hauptsächlich durch Verlegung des Helmstockes über das Pavillondach erfolgte und weitgehend erst zu Beginn des 18. Jhs. eingeführt wurde, bleibt also unberücksichtigt. Zu bemerken ist ferner, dass der hier gewählte Zeitpunkt für den Abschluss einer Entwicklungsphase zwar an Hand zahlreicher Beispiele nachgewiesen werden konnte, aber doch mehr oder weniger frei gewählt ist. So sind die zuvor festgelegten Kriterien auch noch zu Beginn des 18. Jhs. zu finden, während andererseits der Helmstock schon gelegentlich Ende des 17. Jhs. über das Pavillondach gelegt wurde. Es ist einfach nicht möglich, exakt Zeiten und Grenzen festzulegen, weil im Schiffbau und in der Schifffahrt alles fließend war und ist.

# I Jachten



## Jachten

Der Begriff „Jacht“ umfasste ursprünglich keine Vergnügungsfahrzeuge nach unserer heutigen Auslegung, sondern eine Vielzahl verschiedener Schiffstypen mit unterschiedlichem Verwendungszweck. Dieses hat sich in einigen Fällen bis zum Anfang dieses Jahrhunderts gehalten, wie z.B. bei der Schleswig-Holsteinischen (Dänischen)-Jacht, einem kleinen Frachtschiff der Küstenfahrt in der Ostsee, oder der Blockzijlder Jacht, einem Frachtschiff der ehemaligen Zuidersee. Daher kann der Begriff „Jacht“ nicht als schiffbautechnische Typenbezeichnung gelten, sondern er muss vielmehr am Anfang der Entwicklung als Ausdruck einer „Empfehlung“ für solche Fahrzeuge angesehen werden, die aufgrund ihrer Bauart spezielle Aufgaben erfüllen konnten. Nur so ist es zu erklären, dass als Jacht bezeichnete Fahrzeuge oft zu ganz unterschiedlichen Gruppen von Schiffstypen gehörten. Nach der Auslegung von N. Witsen und W.A. Winschooten sollte „iagen ofte jacht maken“ so viel bedeuten wie „ein anderes Schiff jagen oder verfolgen“. Hiernach müssen wir uns die Entstehung des Wortes Jacht so vorstellen, dass ursprünglich kleinere Schiffe, die aufgrund besonderer Konstruktionsmerkmale schneller als andere waren, die Bezeichnung Jacht als eine Art Auszeichnung erhielten und zwar ohne Rücksichtnahme auf die eigentliche schiffbautechnische Typenbezeichnung. Da sowohl Witsen als auch Winschooten ihre Erklärungen mehr als 70 Jahre nach den ältesten zur Zeit bekannten Aufzeichnungen, in denen der Begriff „Jacht“ erwähnt wird, niedergeschrieben haben, sollte allerdings ihre Deutung solange als Hypothese angesehen werden, bis eine eindeutige zeitgenössische Erklärung vorliegt. Dieses gilt allgemein für viele rückläufige Deutungen älterer Begriffe. So weiß der in der Praxis stehende Schiffbauer oder Fahrensmann nur allzu genau, wie schnell aus gegebener Veranlassung heraus ein neues Wort oder ein Begriff für ein Objekt oder eine Tätigkeit gefunden (erfunden) werden muss. Kein Etymologe oder Sprachwissenschaftler (Stenzel, Lit. u.a.) wird nachträglich in der Lage sein, die Veranlassung oder womöglich landschaftlich bedingten Umstände für die Neuschöpfung eines Wortes zu ergründen, um das Wort seiner Bedeutung nach zu erklären. Man denke nur an Begriffe wie „Eselshaupt“, „Juffer“ oder „Kielschwein“. Der Begriff „Jacht“ ist vermutlich Ende des 16. Jhs., in den ersten Jahrzehnten des Achtzigjährigen Krieges (1567/68-1648) der Niederlande (Sieben Provinzen) gegen Spanien, entstanden. Aus dieser Zeit stammen Berichte, in denen erstmals schnelle Schiffe, die im Depeschendienst eingesetzt waren oder den Befehlshabern der Flotteneinheiten als Kommandofahrzeuge dienten, als Jachten bezeichnet werden. Es ist daher anzunehmen, dass sich aus diesen einst sehr unterschiedlichen Schiffstypen aufgrund günstiger Voraussetzungen bezüglich ihres Verwendungszwecks bereits um etwa 1600 der besonders zur Repräsentation geeignete Schiffstyp der Jacht heraus-

kristallisiert hat. Sicher stellte auch das anfangs als Kriegsschiff konzipierte Kommandofahrzeug des Oberbefehlshabers der Flotte schon in gewissem Sinn ein Fahrzeug dar, das neben dem Einsatz im Kriegsdienst auch die Aufgaben einer angemessenen Repräsentation übernehmen musste.

Um nun die bei der Definition des Schiffstyps Jacht auftretenden Schwierigkeiten zu vervollständigen, muss hier noch auf einen kleinen Dreimaster hingewiesen werden, der um 1600, vor allem bei den (niederländischen) Ost- und West-Indischen Companien, als Jacht bezeichnet wurde (Abb.1,2) Dieser Typ soll allerdings nicht in die nachfolgende Dokumentation einbezogen werden, da er - als Dreimaster - einer grundsätzlich anderen Schiffsgattung zuzuordnen ist. Zudem führte die Entwicklung dieses Typs relativ schnell zu größeren Schiffen mit ganz anderen Merkmalen und Typenbezeichnungen.



Abb. 1  
Dreimastige Jacht aus: *Geographica XVII Inferioris Germaniae regionum tabula de integro multis in locis emendata anno 1602 a Hondio. Petrus Kaerius caelavit et excudebat.* Mit mehreren anderen Schiffstypen ist die „Jacht“ vor der niederländischen Küste dargestellt.

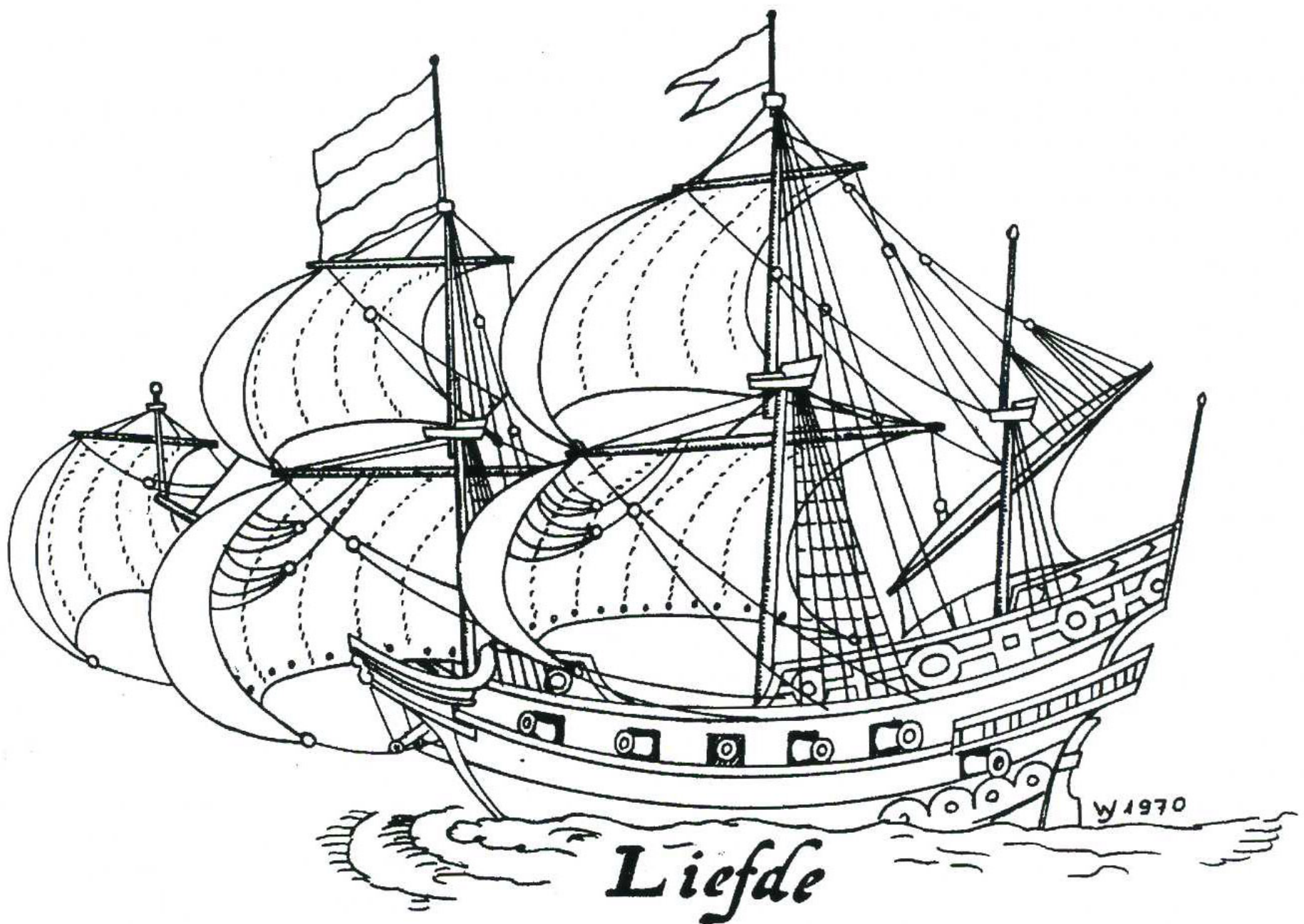


Abb. 2

Kleiner Dreimaster der Zeit um 1600, der, von den niederländisch-ostindischen Companien verwendet, gelegentlich auch als Jacht bezeichnet wurde. Detail aus einer Illustration in „Rijs door de Straet von Magalhaes 1598-1600“ beschrieben durch M. Barent Iansz, Amsterdam 1600

Um eine gewisse Begrenzung des Themas zu erzielen, werden daher in die nachfolgenden Untersuchungen nur solche Typen einbezogen, die als Kriegsjacht, Prinzenjacht, Spiegeljacht oder einfach nur als Jacht bezeichnet wurden und mehr oder weniger an einer Entwicklung beteiligt waren, die dann in der Mitte des 17. Jhs. zu dem Typ führten, der heute fälschlicherweise allgemein als Staatenjacht bezeichnet wird. Es handelt sich also hierbei nur um kleinere bis mittelgroße Schiffe mit einem flachen Unterspiegel, rundem Vorschiff mit „Pinne“ oder Galion ohne Regelingen, einem meistens geschlossenen Pavillon, einem Mast und Seitenschwertern.

Zur Abrundung des Themas erfolgt am Schluss noch eine kurze Beschreibung der zwar mit einem flachen Unterspiegel versehenen, aber nicht direkt erkennbar an der Entwicklung der „großen“ Jacht beteiligten Speeljacht, Heck-, Spiegel-, Pavillon- und Besanjachten, um die vielfältigen Spielarten des Jachtbaues aufzuzeigen und das Thema abzurunden.

Ebenfalls sei an dieser Stelle schon darauf aufmerksam gemacht, dass die als Sammelbegriff zu verstehende Bezeichnung Jacht in den meisten Fällen durch die Zuordnung eines Beiwortes einen Hinweis auf den Verwendungszweck (Kriegsjacht), die Besitzverhältnisse (Prinzenjacht, Staatenjacht, Admiralitätsjacht), besondere Merkmale am Schiffskörper (Heck-, Spiegel- oder Pavillonjacht) oder die Takelage (Spriet-, Gaffel- oder Besanjacht) gab. Hieraus ist ersichtlich, dass es auch schon früher üblich war, den Sammelbegriff einer Schiffsgattung durch Worterweiterung genauer zu beschreiben. Dieses erschwert heute natürlich sehr wesentlich die typenkundliche Einordnung, weil nicht nur Begriffe verfremdet, sondern auch unterschiedliche Typen durch Beifügungen zu einem Sammelbegriff gleichgeschaltet werden konnten, wie z.B. ein als Prinzenjacht verwendetes Kriegskravelschiff oder Fregattenschiff (letzteres ist nicht mit dem heute allgemein als Fregattenschiff bezeichneten Typ zu verwechseln).

## Definition des Schiffstyps „Jacht“

Es ist nur allzu verständlich, dass wir gerne alle Schiffe mit einer Typenbezeichnung versehen haben möchten. Bei der Vielzahl unterschiedlicher Schiffe kleiner und mittlerer Größe, die einerseits auf den vielen künstlerischen Darstellungen des 17. Jhs. zu sehen sind, aber den wenigen Typbezeichnungen, die uns andererseits überliefert wurden, erscheint es jedoch fraglich, hier zu einer befriedigenden Lösung mit eindeutigen Aussagen zu gelangen. Die wenigen überlieferten zeitgenössischen Bezeichnungen lassen eher vermuten, dass man ein kleineres Fahrzeug einfach nur als Kravel, Heckboot, Besan oder sogar nur als Boot oder Schiff ansprach. Vor einer näheren Betrachtung einzelner Jachttypen müssen wir daher zur Kenntnis nehmen, dass fast alle spezifischen Abbildungen, wie z.B. Prinzen-, Pavillon-, Kajüt-, Spriet- oder Gaffeljacht, mehr oder weniger Wortschöpfungen neuerer Zeit, in der speziellen Definition nicht zeitgenössisch und oft sogar sehr willkürlich gewählt sind. Bei der Wahl dieser Wortschöpfungen bediente man sich entweder der jeweils besonders hervortretenden Merkmale des Schiffskörpers bzw. der Takelage oder wählte Ergänzungen, die eine Aussage über den auf einer zu Rate gezogenen, zeitgenössischen Abbildung erkennbaren Verwendungszweck machten. Dieses wirkte sich dann - besonders in jüngerer Literatur - so aus, dass gleiche Jachtdarstellungen von verschiedenen Autoren unterschiedliche Bezeichnungen erhielten, wie z.B. Prinzenjacht = Heckjacht, Heckjacht = Pavillon- oder Statenjacht, Pavillonjacht = Staten- oder sogar Speeljacht (mit zwei Besanen) = Besanjacht (mit einem Besan).

Trotz des Mangels an einer ausreichenden Anzahl auskunftgebender zeitgenössischer Quellen soll im nachfolgenden der Versuch einer Gliederung der unterschiedlichen Jachttypen vorgenommen werden, auch wenn eine Belegung durch zeitgenössische Quellen in vielen Fällen nicht möglich ist. In Bezug auf die Themenstellung vorliegender Arbeit steht am Anfang der vorläufig bekannten Entwicklung die „Kriegsjacht“. Die Entwicklung dieses „Typs“ begann gegen Ende des 16. Jhs. in den ersten Jahrzehnten des Achtzigjährigen Krieges gegen Spanien und stand anfangs vermutlich unter französischem (Dünkirchener) und spanischem Einfluss. Zeeländische Schiffbauer, die im „Goldenen (17.) Jahrhundert der Niederlande“ als die besten Schiffbauer ihres Landes angesehen wurden, bewiesen dann eine glückliche Hand bei der Formgebung des Schiffskörpers und konnten diesen zur damaligen Zeit mit Längen zwischen 70 und 85 Fuß als mittelgroß anzusprechenden Schiffstyp, in Verbindung mit einer günstigen Verteilung der Segelfläche, zu schnellen Schiffen mit guten Segeleigenschaften weiterentwickeln. Diese Voraussetzungen führten sehr bald dazu, dass Schiffe dieser Bauart u.a. dem Prinzen als Oberbefehlshaber und den Befehlshabern der Flottenverbände als Kommandofahrzeuge dienten, sowie als Befehlsübermittler zur Überbringung von Depeschen eingesetzt wurden.

Der Bauart nach handelt es sich bei den Kriegsjachten um Kriegskravelschiffe, die in ihrer weiterentwickelten Form

in den „Bestecken 1 und 2“ beschrieben sind. Nach dieser Feststellung gibt die Bezeichnung Kriegsjacht also nur einen Hinweis auf den Verwendungszweck und macht keine Aussage über die Bauart des Schiffes. So ist es auch nicht verwunderlich, wenn wir in den ersten Jahrzehnten der Entwicklung Schiffe verschiedener Größe und mit unterschiedlicher Takelage finden, die als Kriegsjachten bezeichnet werden. Diese Unterschiede kommen sehr deutlich zum Vorschein bei einem Vergleich der einmastigen „alten“ Jacht von Prinz Moritz (Maurits) von etwa 1595 (Abb. 3) mit der „neuen Jacht für Seine Excellenz“ von etwa 1614 (Abb. 7), die nur als Einmaster mit Spriet getakelt ist. Obwohl als Jachten bezeichnet, weisen sich aber beide aufgrund der zahlenmäßig relativ großen Bewaffnung auf einem durchlaufenden Deck als Kriegsschiffe aus. So ist es auch verständlich, wenn sich die Kriegsjachten auf den ersten Blick kaum von anderen Kriegsschiffen dieser Zeit und Größenordnung unterscheiden.

Das Achterschiff lief, meistens durch zwei Setzgänge erhöht, nach achtern etwas stärker auf. Hinter den Setzgängen lagen durch Stufen abgesetzte Decks. Da es noch keinen Pavillon gab, befanden sich alle „Repräsentationsräume“ im achteren Bereich unter den erhöhten Decks. Hierdurch konnte der Achterspiegel, der zu dieser Zeit noch ohne Fenster war, relativ niedrig gehalten werden, so dass auf ihm meistens nur Platz für eine einfache, gelegentlich durch Schildhalter erweiterte Wappendarstellung verblieb. Die Schiffe hatten ein durchlaufendes Hauptdeck („overloop“), auf dem die Bewaffnung stand, und gelegentlich vorne ein leichtes Oberdeck („boevenet“), das bis zur ersten Gillung reichte. Die vorgesehene Bewaffnung war als kriegsmäßig anzusehen und bestand, je nach Schiffsgröße, aus 8-12 Kanonen. Das Vorschiff wurde sehr oft, bei der Kriegsjacht des Oberbefehlshabers immer, durch eine „Pinne“, den Vorläufer des späteren Galions, verlängert. Oben konnte die „Pinne“ mit einem im Renaissancestil gefertigten „Kamm“ abgeschlossen und durch eine Skulptur geschmückt werden. Das Führen von Seitenschwertern war vermutlich nicht nur vom Schiffstyp, sondern auch vom Einsatz in küstennahen oder auf Binnengewässern abhängig. Während auf den größeren eineinhalbmastigen Kriegsjachten keine Seitenschwerter nachzuweisen sind, ist die einmastige, sprietgetakelte Kriegsjacht von Fall zu Fall unterschiedlich ausgerüstet anzutreffen. So sind z.B. die Jachten von Siebrandsz (Abb. 7) und Coninck (Abb. 8) ohne Seitenschwerter, die von Vroom (Abb. 6) und van Wieringen (Abb. 5) dagegen mit Seitenschwertern dargestellt. Andererseits lässt auch die große Ähnlichkeit der Typen von Vroom und Coninck die Vermutung zu, dass Seitenschwerter nur bei Erfordernis geführt wurden. Bei den größeren Kriegsjachten bildeten ein längerer Sprietmast vorne, ein kürzerer Besanmast achtern und ein Bugspriet mit Blinde die übliche Takelage, während die etwas kleineren Fahrzeuge nur ein Sprietsegel und gelegentlich einen Bugspriet mit Blinde führten.

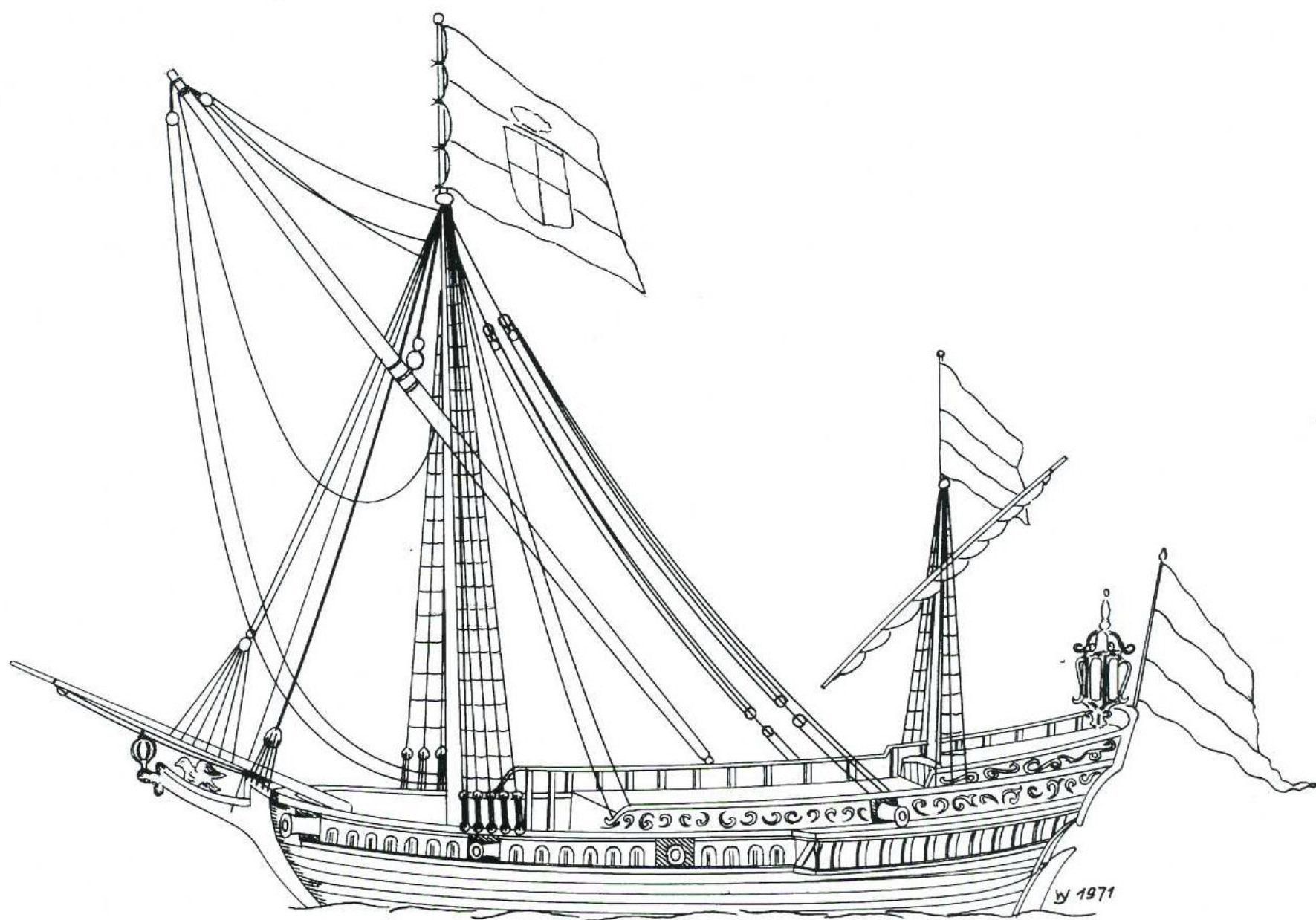


Abb. 3

Die Jacht von Prins Maurits. Detail, entnommen der Federzeichnung mit Tusche von H.C. Vroom (1566-1640) „De vloot op 22. Juni 1600, tijdens het beleg de schans van Philippe (nahe Ostende).

33,5 x 98,2 cm, Museum Boymans- van Beuningen, Rotterdam.

## Die (große) „Prinzenjacht“

In einer Übergangsphase wird die Prinzenjacht der Kriegsjacht gleichzusetzen sein. Seit den 20er Jahren des 17. Jhs. zeichnete sich aber eine Tendenz ab, die die Entwicklung zum reinen Repräsentationsfahrzeug erkennen ließ, auch wenn der nach heutiger Definition als „reine Prinzenjacht“ zu bezeichnende Schiffstyp erst in den 40er Jahren in Erscheinung tritt.

Die ersten Prinzenjachten waren dem kleineren Typ der Kriegsjachten äußerlich noch in vielem sehr ähnlich, obwohl sich schon um etwa 1620 der für die späteren Jachten typische und obligatorische Pavillon herausbildete. Wegen der Verringerung der Abmessungen bestand die Takelage jetzt auch immer nur aus einem Mast mit Sprietsegel und meistens einem Bugspriet mit Blinde (Abb. 6). Noch überwog aber grundsätzlich der Charakter des Kriegsschiffes. Dieses ist aus der zahlenmäßig relativ großen, auf dem Hauptdeck aufgestellten Bewaffnung ersichtlich. Da außerdem in mehreren Resolutionen der Admiralitäten von einer Begleitung des Prinzen oder seiner kleinen Kriegsflotte durch Küchenschiffe oder dem Neubau solcher gesprochen wird, ist wohl ebenfalls anzunehmen, dass an Bord noch keine Kombüse - wie sie später auf „reinen“ Jachten obligatorisch wurde - vorhanden war. Somit waren die Prinzenjachten in der Übergangszeit noch in erster Linie Kriegsschiffe und dienten nur gelegentlich der Repräsentation.

Obwohl aus vielen Vermerken in Resolutionen und überlieferten Bestecken der Zeit zwischen etwa 1605 bis 1640 ersichtlich ist, dass eine ganze Anzahl von Schiffen unterschiedlicher Größe mit der Bezeichnung Jacht gebaut worden ist, so wird uns doch erst der als „reine Prinzenjacht“ zu bezeichnende Schiffstyp durch mehrere zeitgenössische Darstellungen einer für Friedrich Heinrich (Frederik Hendrik) in den Jahren von 1645 bis 1647 erbauten Jacht bekannt (Abb. 24). Diese Abbildungen zeigen erstmals den Typ, der die Merkmale einer „großen“ Jacht nach unserer heutigen Vorstellung aufweist und Maßstäbe für das Aussehen dieses Typs in der Folgezeit setzt.

Die typischen Merkmale dieser ersten „reinen Prinzenjachten“ sind folgende:

- zwei Berghölzer und ein Raaholz, die von vorne bis achtern durchlaufen,
- bei etwa halber Schiffslänge beginnend, ein bis achtern durchlaufender Setzgang, der kurz vor dem Pavillon noch durch einen weiteren Gang mit Gillung erhöht werden kann,
- bei der Gillung des ersten Setzganges beginnend, ein erhöhtes, bis zur Steuerpflicht reichendes Plichtdeck,
- Helmstock des Ruders nach vorne geführt,
- seitlich im Pavillon drei bis vier Fenster, die durch Pilaster getrennt werden,
- der flache Unterspiegel mit zwei Pforten (Fenster) zur Beleuchtung und Belüftung, er ist bei den Prinzenjachten meistens reichhaltig mit Figuren und Rankenwerk verziert. Ob es sich um geschnitztes Bildwerk oder nur um Bemalung handelt, ist den Darstellungen nicht zu entnehmen,

- der mit geschnitztem Ornament versehene Heckbalken ist eigenartigerweise bei den frühen Prinzenjachten fast immer gerade,
- über dem Heckbalken liegt eine Gillung, die durch geschnitzte Pilaster abgestützt und in mehrere, oft bemalte Felder aufgegliedert wird,
- die Gillung wird oben durch einen stärkeren, mit Bucht versehenen Balken abgeschlossen. Der Balken ist mit „Eierstab“ oder geschnitztem Rankenwerk verziert,
- über diesem Balken steht der flache Oberspiegel, dessen Fläche durch eine stärker gebogene, in Höhe der oberen Raaleiste liegende, mit einem Profil versehene Zierleiste in zwei Felder unterteilt wird. In dem unteren Feld liegt das in Flachrelief geschnitzte Wappen mit Schildhaltern, und im oberen schmalen Feld sind, getrennt durch eine Konsole für die Laterne, zwei schmale Fenster eingebaut,
- den oberen Abschluss bildet eine mit leichtem S-Schlag versehene, mehrfach gegliederte Zierleiste,
- seitlich wird der Spiegel durch Eckfiguren, die auf Podesten des Gillungsbalkens stehen, begrenzt. Es können zwei Vollplastiken sein, die sich an der Ecke seitlich gegen die Außenhaut lehnen, oder vier, von denen zwei achtern gegen den Oberspiegel gestellt sind,
- das anfangs nur aus einer „Pinne“ gebildete Galion wird schon sehr bald zu einem Galion mit Scheg fortentwickelt. Die als Vollplastik ausgeführte Figur stellt meistens einen ungekrönten Löwen, seltener eine andere Figur, dar,
- diese Jachten führten anfangs immer eine Spriettakelage. Gelegentlich wurde sie später, anlässlich von Grundüberholungen, auch mit „stehender“ Gaffeltakelage versehen,
- sie haben immer Seitenschwerter.

Die jetzt fast ausschließlich der Repräsentation dienenden „reinen Prinzenjachten“ zeichneten sich durch einen umfangreichen und üppigen figürlichen und farbigen Schmuck aus. So ist außer der schon erwähnten, meist prachtvollen Ausschmückung des Unterspiegels auch immer der Setzgang, einschließlich des halben darüber liegenden Ganges, reichhaltig bemalt. Die Gestaltung erfolgte meistens friesartig mit sich im Wasser tummelnden Delphinen, Hippokampen und auf ihnen reitenden Seegöttern, Tritonen und Nereiden, aber auch mit einem durchlaufenden ornamentalen Rankenwerk. Bei besonders üppig ausgeführten Prinzenjachten wurde zusätzlich noch der Breitgang mit einem umfangreich gestalteten, stark verschlungenen Rankenmotiv geschmückt. Ferner finden sich Beispiele, in denen sogar das Dreieck des Schegs zwischen Vorsteven und dem unteren Lieger mit einem Flachrelief versehen ist.

Zum Unterschied gegenüber den späteren „reinen“ Jachten hatten die Prinzenjachten meistens kurz hinter dem Schwert eine in die mit einem Setzgang erhöhte Schanz eingearbeitete Tür, durch die man vom erhöhten Plichtdeck aussteigen konnte. Geringfügige

Abweichungen zeigen sich auch bei der Takelage. So hat der Mast der Prinzenjachten meistens nicht den bei der Spriettakelage üblichen Abschluss durch eine „krumme Tonne“ (Abb 194b), sondern eine gerade, kurze Stenge mit Salingen und Stengehaupttauen als Abstützung (Abb. 194a). Dass sich der Schiffskörper und ein Teil seiner Bauelemente in der künstlerischen Ausgestaltung dem jeweiligen Stil der Zeit anpasste, ist wohl verständlich. So wird u.a. in der Mitte der zweiten Hälfte des 17. Jhs. der über der Gillung des Hecks liegende Abschlussbalken sehr oft zu einer in dieser Zeit auch bei den Großschiffen üblichen „Slingerlijst“ ausgebildet. Der profilierte, jetzt als „Glockenleiste“ ausgebildete Balken hat keine einfache Bucht mehr, sondern erhält eine stärker geschwungene Form mit doppeltem S-Schlag.

Bezüglich der Identifizierung von Prinzenjachten und besonders ihrer Verfolgung auf zeitgenössischen Kunstwerken über einen längeren Zeitraum bestehen erhebliche Schwierigkeiten. Hier fehlen im wesentlichen schriftliche Aufzeichnungen, die ergänzende Auskünfte über Besitzwechsel oder Umbauten geben, um mit Hilfe dieser Angaben Zusammenhänge herstellen zu können. Da Prinzenjachten vielfach, wenn sie durch einen Neubau ersetzt worden waren, an Dienststellen oder verdiente Persönlichkeiten abgegeben wurden, kann man heute kaum mehr feststellen, ob es sich bei der auf einer bildlichen Darstellung wiedergegebenen und mit den

konstruktiven Merkmalen einer Prinzenjacht versehenen „Admiralitäts- oder „Companiejacht“ um einen Neubau für diese Institutionen oder nur um eine abgegebene ältere, mit anderen Emblemen versehene Prinzenjacht handelt. Diese aus Anlass eines Eigentümerwechsels vorgenommenen und sehr oft gleichzeitig mit größeren Überholungsarbeiten verbundenen Veränderungen waren natürlich nicht nur bei Prinzenjachten, sondern auch bei jeder anderen Jacht möglich. So ist es denkbar, dass gutgepflegte Jachten, bei denen ein Lebensalter zwischen 25 und 40 Jahren keine Seltenheit war, im Verlauf ihrer Einsatzzeit mehrmals ihr äußeres Erscheinungsbild gewechselt haben können. Es könnte die einzige Erklärung dafür sein, dass an sich sehr ähnliche Jachten u.a. eine vollkommen unterschiedliche künstlerische Ausgestaltung des Oberspiegels haben.

Zusammenfassend ist also festzustellen: Die kurz vor Mitte des 17. Jhs. in Erscheinung tretende „reine große Prinzenjacht“ hatte ein geringfügig anderes Aussehen als die Admiralitäts-, Staten-, Companie- oder Herrenjachten. Als wesentliche Merkmale sind zu nennen: Die erheblich umfangreichere künstlerische Ausgestaltung durch Bemalung und Skulptur sowie die besondere Gliederung des Oberspiegels. Der Oberspiegel ist grundsätzlich in seiner Fläche so aufgeteilt, dass im unteren Teil das Wappen mit Schildhaltern Platz findet und darüber schmale Fenster angeordnet werden können.

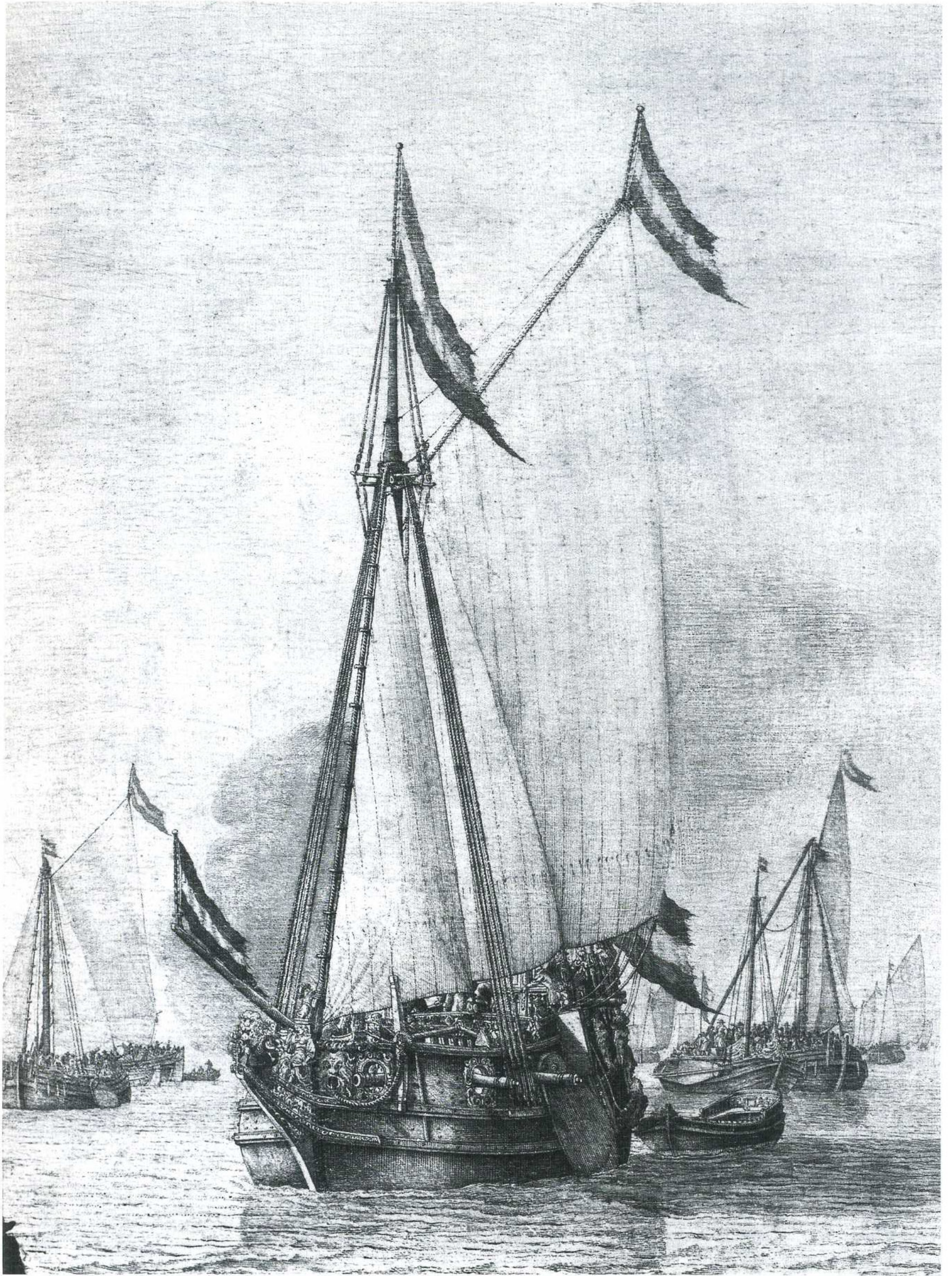


Abb. 4  
Anonym „Jacht von Wilhelm“ (?) undatiert. Maritiem Museum „Prins Hendrik“ Rotterdam, Coll. de Jonge

## „Binnenjacht“ und „Buitenjacht“

Diese Bezeichnungen werden mehrfach in Resolutionen und Berichten der 30er und 40er Jahre des 17. Jahrhunderts verwendet.

Nach den „Bestecken 4 und 7“ zu urteilen, waren die „Binnenjachten“ anfangs leichtere „Binnenkriegsschiffe“, die aber schon eine gewisse Ähnlichkeit mit dem späteren Typ der „reinen“ Jacht erkennen lassen. Ob dieser Typ nun als leichtes, schnelles Schiff zur beson-

deren Verwendung auf Binnengewässern aus dem „Binnenkriegsschiff“ hervorging, ist unsicher, aber nicht auszuschließen.

Bei der „Buitenjacht“, für die leider kein Besteck vorliegt, kann es sich um einen ähnlichen Typ gehandelt haben. Wenn diese Vermutung zutreffen sollte, so wird nur der Schiffskörper für die Verwendung in küstennahen Gewässern stärker gebaut gewesen sein müssen.

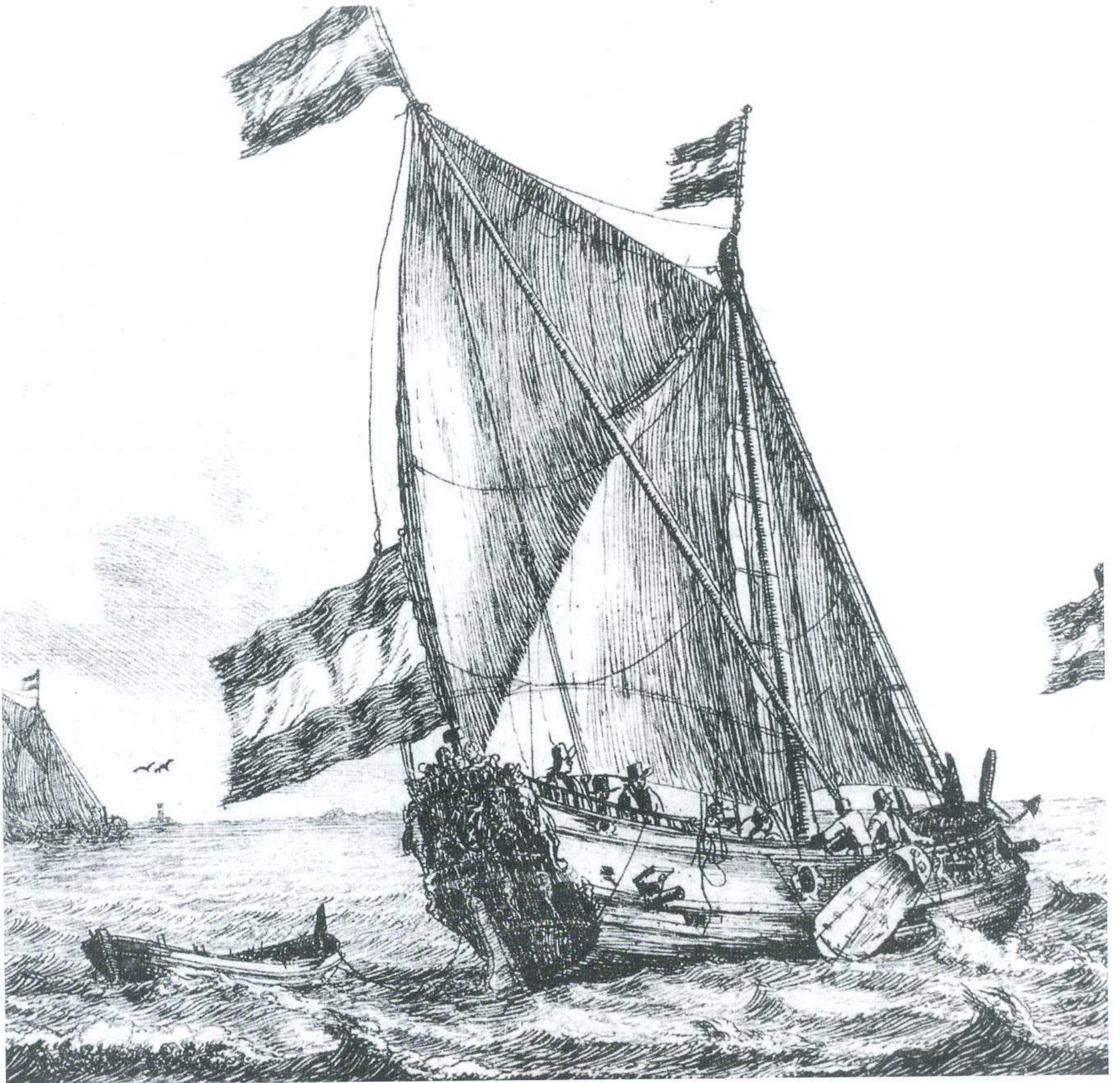


Abb. 4a

*Een Staten lacht, Reiner Nooms, gen. Zeeman, Blatt b 4 (Serie 2), Detail aus: Verscheyde Schepen en gesichten van Amstelredam*

## Die „Statenjacht“

Diese Bezeichnung hat sich in diesem Jh. als allgemeiner Begriff für einen ganz bestimmten Schiffstyp der zweiten Hälfte des 17. Jhs. eingebürgert. Dabei ist sie im engeren Sinne des Wortes nichts weiter als eine nähere Erläuterung für die Verwendung dieses Schiffstyps als Repräsentationsfahrzeug einer ganz bestimmten Institution. Zur Erklärung des Beiwortes „Staten“ ist nun ein kurzer Ausflug in die niederländische Geschichte erforderlich. Im Frieden zu Münster 1648 zwischen Spanien und den „vereinigten Niederlanden“, wurden die schon früher gebildeten „Vereinigten Sieben Provinzen“ von Spanien als freie und unabhängige Staaten (Staten) anerkannt. Regiert wurde jede dieser Provinzen u.a. von Provinzialständen (Provinzialstaten), in denen Adelige und Abgeordnete der Städte vertreten waren. Hieraus geht hervor, dass die Versammlung der Regierungsvertreter sowohl aus den Provinzen als auch den Städten und Gemeinden (Provinzialstände/Provinzialstaten) als „Staten“ bezeichnet wurden. Diese Versammlungen der Provinzen und Provinzialstände hatten nun etwa seit Mitte des 17. Jhs. Repräsentationsfahrzeuge, die mit dem Hinweis auf ihre Bestimmung als Dienst- und Repräsentationsfahrzeug die Bezeichnung „Statenjacht“ erhalten konnten. So kommt es, dass wir diesen Schiffstyp auf zeitgenössischen Darstellungen mit Emblemen (Wappen und Flaggen) versehen finden, die auf eine Provinz, eine Stadt oder einen Adligen hinweisen. Nach Kenntnis dieser Sachlage ist es daher nicht verwunderlich, wenn wir den gleichen Schiffstyp als „Admiralitätsjacht“ oder „Companiejacht“, also als Dienstfahrzeuge der Admiralitäts-Collegien oder der West- und Ostindischen Compagnie wiederfinden.

Die Festlegung des Begriffes für die Bezeichnung eines Schiffstyps ist streng genommen nur dann möglich, wenn zeitgenössische Bilddokumente vorliegen, die durch Unterschrift eine Aussage hierüber machen. Ein guter Beleg hierfür ist eine Zusammenstellung von Radierungen, die zwar aus dem 18. Jh. stammt, dafür aber eine seltene Gelegenheit bietet, mehrere von ein und demselben Künstler dargestellte, mit Unterschriften versehene Jachten gegenüberzustellen und miteinander zu vergleichen. Es handelt sich um die „Verzameling van vier en tachtig Stuks Hollandsche Schepen, geteekend en in Koper bebracht“ von Gerrit Groenewegen aus dem Jahre 1789. Hier bringt Groenewegen auf Tafel A/8 eine „Admiralitäts-Jagt“, auf Tafel B/12 eine „Staten-Jagt“, auf Tafel E/2 eine „Jagt van Gekommitteerde Raaden“ und auf Tafel F/11 eine kleine „Jagt met een bezaanzeyl“.

Mit Ausnahme der letzten kleinen Jacht stellen die drei anderen Jachten ein und denselben Schiffstyp dar. Unterschiedlich sind also nur die Bezeichnungen, die den jeweiligen Besitzer angeben. Auch die relativ wenigen erhalten gebliebenen, vorwiegend erst aus dem 18. Jh. stammenden Zeichnungen geben keinen erschöpfenden Aufschluss über die Typenbezeichnung, da sie oft nicht einmal beschriftet und datiert sind. Bei den beschrifteten steht am häufigsten einfach nur „Jacht“, seltener einmal „Admiralitäts-Jacht“ und „Heeren Zeyl-Jacht“ aber auch „Transport-Jacht für das Collegium der Admiralität“. Nach der Zeichnung zu urteilen, ist letztere aber kein Frachtschiff, sondern auch ein Repräsentationsfahrzeug. Aus diesen Erkenntnissen heraus wären nun bezüglich des Begriffes „Statenjacht“ nachstehende Schlüsse zu ziehen:

1. „Statenjacht“ ist irrtümlich zu einem Sammelbegriff für einen bestimmten Schiffstyp geworden.
2. „Statenjacht“ gibt nur Auskunft über einen ganz bestimmten Besitzer und sagt anfangs strenggenommen nichts über den Schiffstyp aus. Hier sei z.B. auf „Besteck 5“ verwiesen. Die beschriebene „Statenjacht oder Kravelschiff“ aus dem Jahre 1642 wird von drei Personen in Auftrag gegeben, die, nach der Bezeichnung „Statenjacht“ und dem Bauort zu urteilen, vielleicht Angehörige der „Provinzial-Stände-Vertretung“ von Dordrecht waren. Neben der Besitzangabe „Statenjacht“ erscheint hier noch gleichwertig der Begriff Kravelschiff, der sich eindeutig auf die konstruktive Eigenart des Schiffskörpers bezieht. Am Ende des Besteckes steht dann wieder allgemein „Die Jacht heißt Zeeusche Pest“. Dass „Statenjacht“ nicht in allen Fällen der Begriff für einen bestimmten Schiffstyp ist, zeigt u.a. auch eine Radierung von R. Nooms, gen. Zeemann, aus der Mitte des 17. Jhs. In der zweiten Serie seiner Sammlung „Verscheyde Schepen en gesichten van Amstelredam“ stellt Nooms auf Blatt b 4 u.a. „Een Staten Iacht“ dar, die rein äußerlich in vielen Punkten nicht mit dem übereinstimmt, was heute allgemein unter „Statenjacht“ verstanden wird.
3. Bezüglich der Charakteristik des behandelten Schiffstyps sind der „Statenjacht“ – im Hinblick auf die Eigentumsangabe – gleichzusetzen die Bezeichnungen: „Admiralitätsjacht“, „Companiejacht“ oder, auf Einzelpersonen bezogen, „Königsjacht“ (England, Schweden), „Prinzenjacht“ bzw. nur einfach „Herrenjacht“.

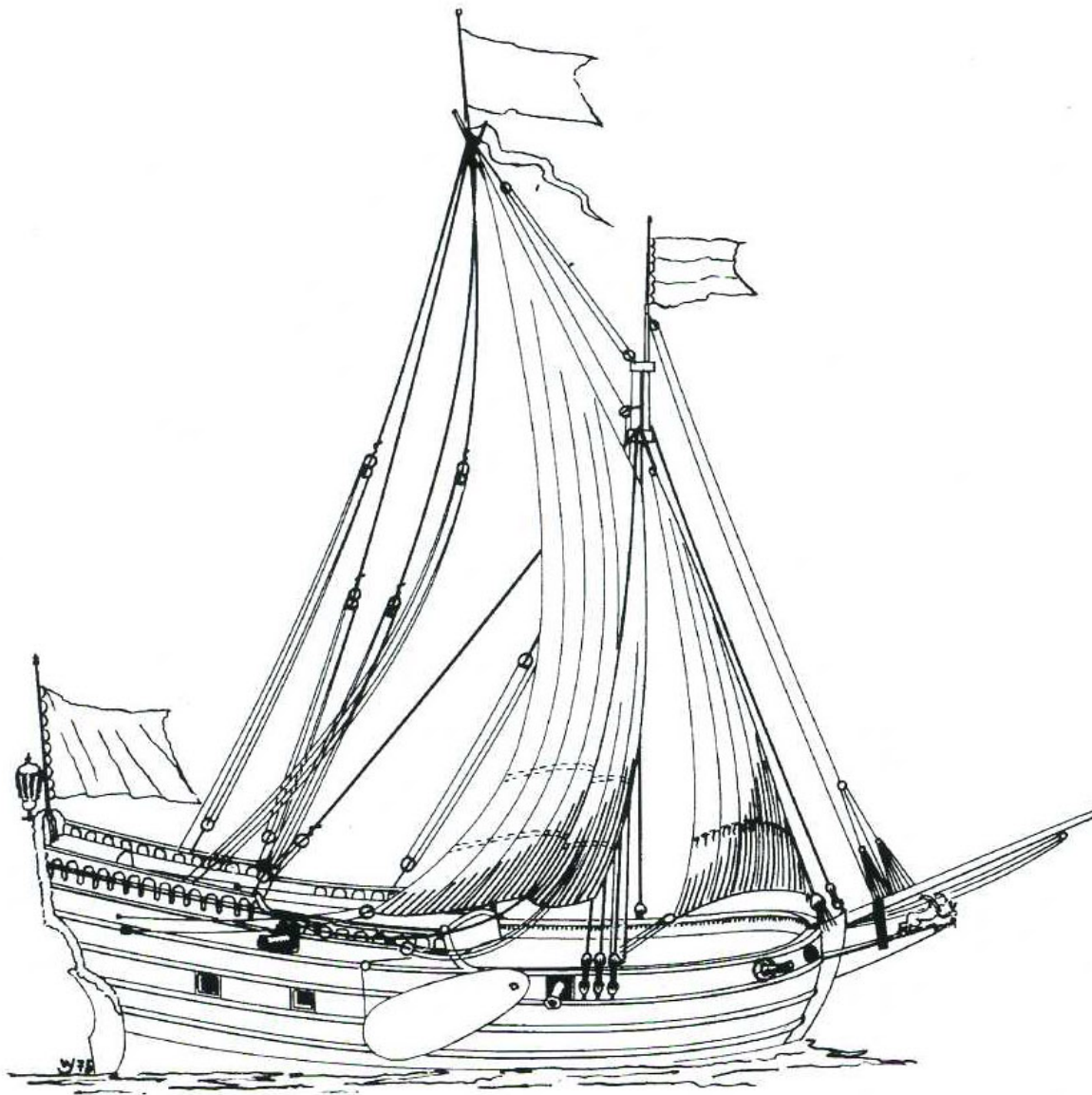


Abb. 5  
 „Prinzenjacht“ aus „Ankunft von  
 Friedrich V. in Vlissingen, 1613“  
 von C. Claesz. van Wieringen.  
 Großformatiges Bild Öl auf  
 Leinwand. Frans Hals Museum.  
 Das Bild ist nicht von 1613, aber  
 vor 1622 gemalt. Das ist wohl der  
 Grund dafür, dass eine etwas  
 modernere Jacht dargestellt wird.

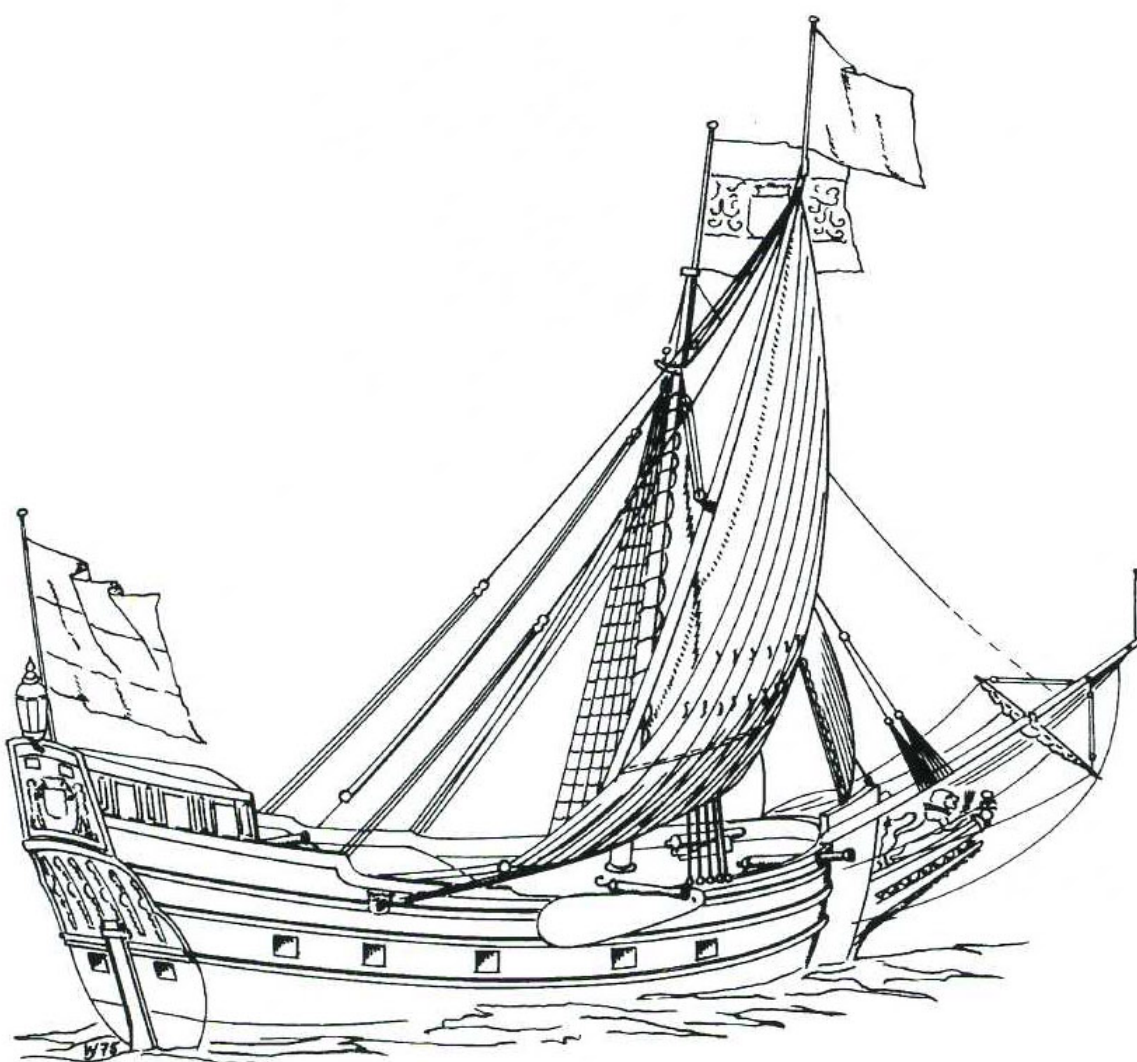


Abb. 6  
 „Prinzenjacht“ aus „Ankunft von  
 Friedrich V. in Vlissingen, 1613“  
 Großformatiges Bild in Öl auf  
 Leinwand, von H.C. Vroom, 1623  
 Frans Hals Museum, Haarlem.  
 Das Bild wurde ebenfalls wie das  
 von C. van Wieringen nicht zum  
 Zeitpunkt des Geschehens, sondern  
 erst 1623 gemalt.

Abb. 7

Das neue Schiff seiner Exzellenz (Prins Maurits)", aus „Panorama von Rotterdam“ 1615. Petrus Sibrandi (Pieter Siebrandsz.) has naves delineavit, Franciscus Antony (Frans Anthonisz.) Amsterodamus excudit, P. Serwouters sculpsit. Original im „Atlas van Stolk“, Rotterdam. Beachte die Rudergatchen auf dem Kanonendeck. (Nach einer 1938 gefertigten Kopie des „Panoramas“ vom Verfasser übertragen).

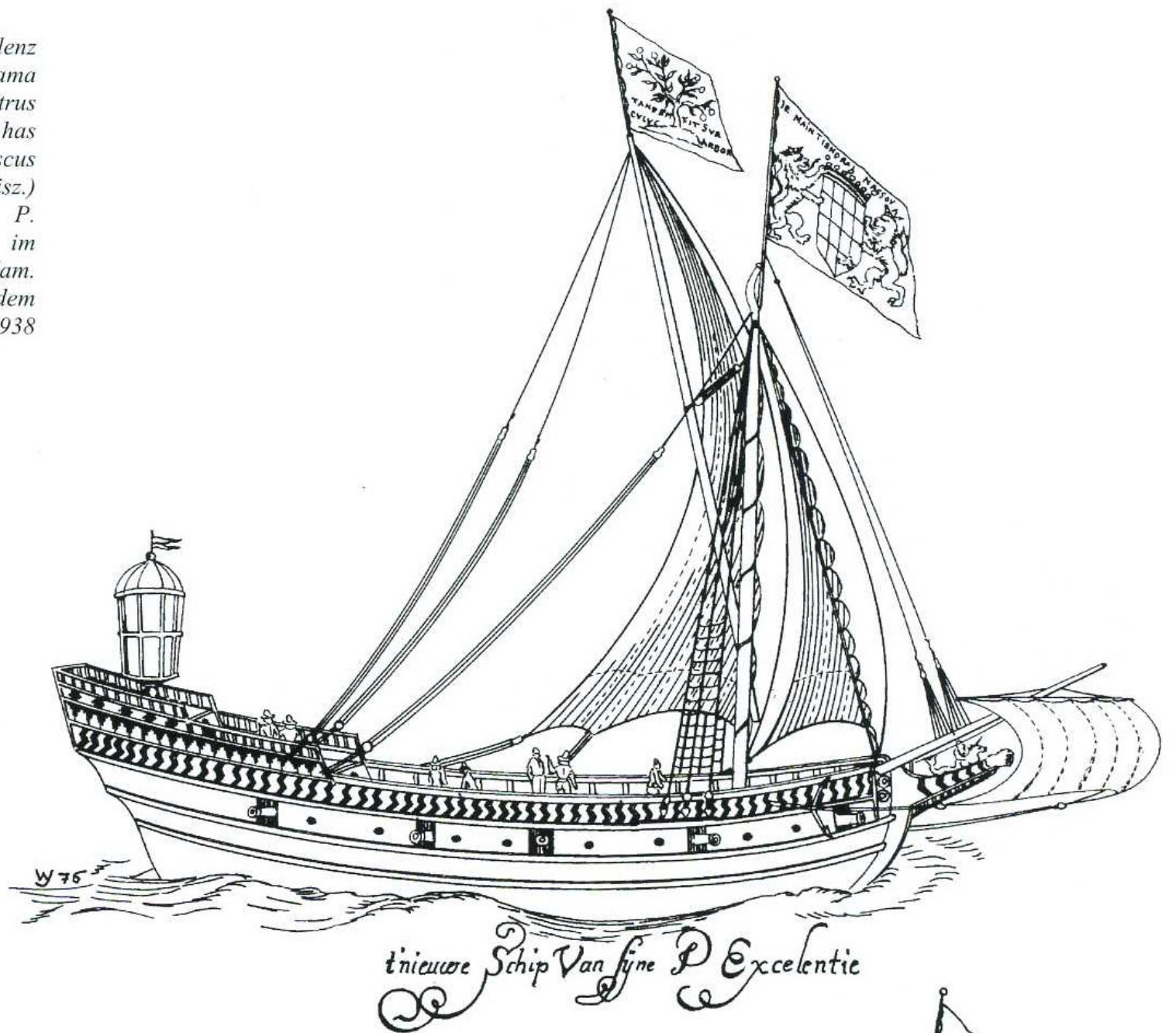
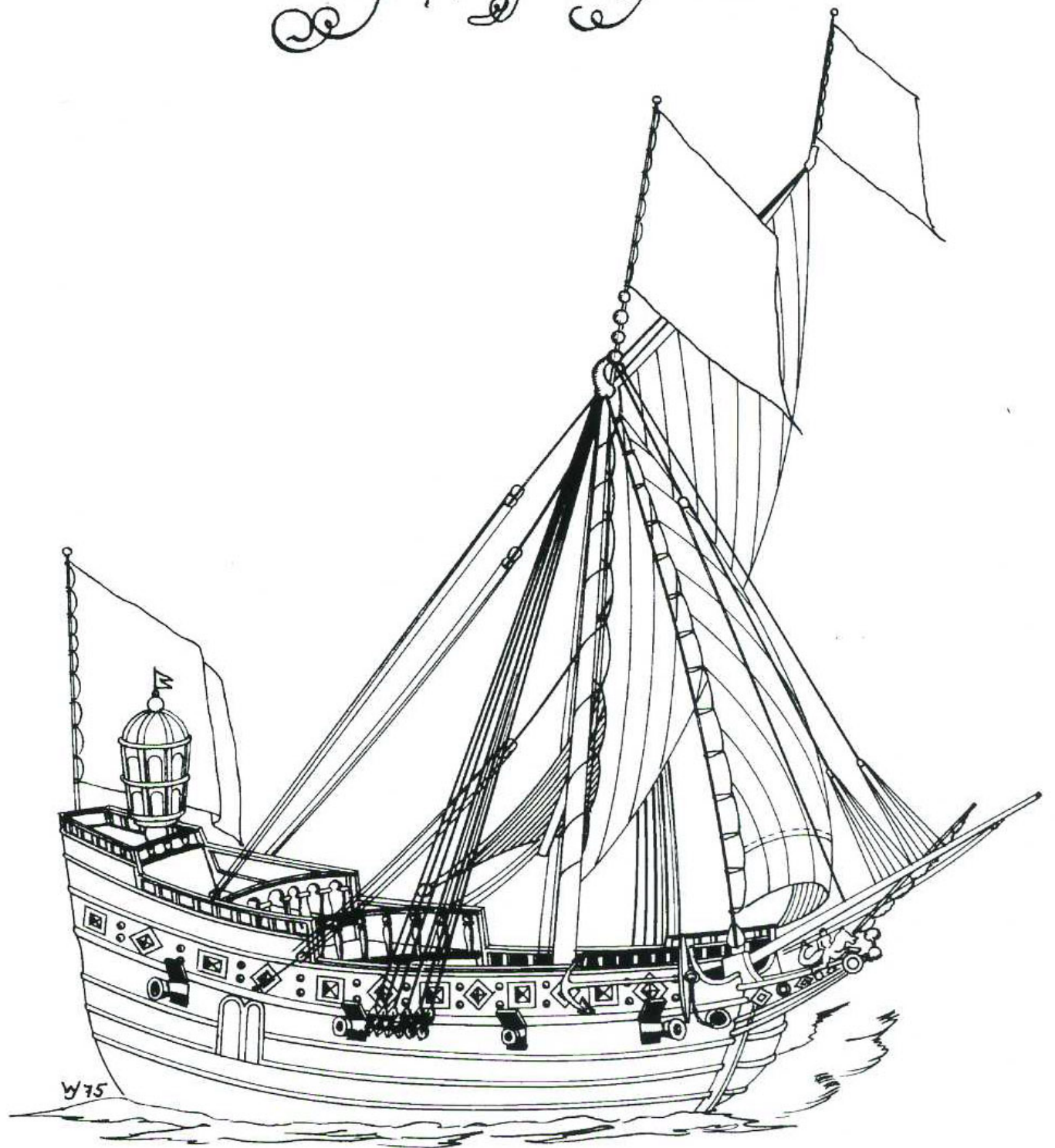


Abb. 8

Als Prinzenjacht verwendeter Schiffstyp. Detail aus dem „Panorama der Stadt Amsterdam vom Y aus gesehen“. Der Stecher ist unbekannt. Herausgeber war Abraham Coninck (alias A. Regius). Aufgrund topographischer Elemente wurde die Datierung auf  $\pm 1613$  festgesetzt. Auf dem Blatt sind zahlreiche, unterschiedliche Schiffstypen dargestellt.



## Schlussfolgerung: Der Typ Jacht

Wie sollte aber nun der in den letzten Jahrzehnten allgemein als „Statenjacht“ bezeichnete Schiffstyp korrekt benannt werden? Diese Frage ist wegen des relativ wenigen, bislang ausgewerteten Archivmaterials und den geringen daraus gewonnenen Erkenntnissen (noch) nicht eindeutig zu beantworten. Nach Ansicht des Verfassers könnte die Antwort zur Zeit aber nur lauten: Der zuvor behandelte, etwa in der Mitte des 17. Jhs. entwickelte Schiffstyp darf allgemein nur als „Jacht“ bezeichnet werden. Handelt es sich um eine ganz bestimmte Jacht, so kann die Hinzufügung eines Beiwortes Auskunft über das Besitzverhältnis geben. Die Bezeichnung „Statenjacht“ aber generell für diesen Schiffstyp zu verwenden, erscheint nicht gerechtfertigt. Für diese Entscheidung sind nachfolgend einige zeitgenössische Dokumente des 17. Jhs. aufgeführt, in denen neben der Typbezeichnung „Jacht“ gelegentlich durch Beifügungen die Besitzverhältnisse angegeben werden:

1. „Besteck 8“ von 1643, hier heißt es: Besteck für den Bau einer „Jacht“, nach den Vorschriften der für die Herren der Admiralität in Amsterdam gefertigten Jacht,
  2. „Besteck 9“ Witsen 1671, S. 176. Die „große Jacht“ der West-Indischen-Handelsgesellschaft,
  3. „Beschreibung 10“ Rechnung für den Bau der „Jacht“, die 1660 von der Admiralität von Amsterdam in Auftrag gegeben, aber an die Stadt Amsterdam abgetreten und dem König von England zum Geschenk gemacht wurde,
  4. „Beschreibung 11“ Witsen 1671, S. 176. Die „Schwedische Königliche Jacht“,
  5. Diverse Abbildungen, u.a. von den van de Velde z.B.:
    - a) Die „Jacht“ des Prinzen von Oranien, 1646-1647 (unbekannter Künstler), Maritiem Museum „Prins Hendrik“, Rotterdam, Spiegelbildliche Darstellung von W. van de Velde d.Ä. im Rijksmuseum „Nederlands Scheepvaart Museum“, Amsterdam. (Hier aber ohne Beschriftung.)
    - b) Die „Jaght“ für den Prinzen von Oranien, 1663 (Rijks-Prentenkabinet, Amsterdam)
    - c) Die „Jacht“ von Mauritius, Graf von Nassau (Zeichnung von J. Storck, 1671, im Rijksmuseum „Nederlands Scheepvaart Museum“, Amsterdam)
    - d) „Jaght van de gekomterde raede“ der Admiralität von Rotterdam, 1685 (W. van de Velde d.J., National Maritime Museum, Greenwich)
- e) „Admiralitejts-Jagt, mit der Herren der Admiralität nach Städten fahren, wo sie hinwollen“. (Tafel 12 in Carel Allard „Nieuwe Hollandse Scheepsbouw...“, Amsterdam 1695)
- f) Eine „Jaght“ (auf Tafel III in P. Mortier „Plan de plusieurs batimens de mer...“, Amsterdam 1701.

Aus diesen zeitgenössischen Darstellungen ist ersichtlich, dass es sich in allen Fällen um Schiffe handelt, die achtern mit einem flachen Spiegel abgeschlossen werden und im Vorschiff ziemlich rund gebaut sind. Seitlich sind an der leicht einfallenden Schanz stets Seitenschwerter angebracht. Für diesen Typ der Jacht, der ursprünglich eine Spriettakelung hatte, finden wir einen frühen schriftlichen Beleg in dem ältesten bislang bekannt gewordenen und hier erstmalig wiedergegebenen Besteck 8 von 1643. Das Schiff zeigt zwar noch gewisse Ähnlichkeiten mit Schiffen der Zeit um 1630, weist aber schon die Tendenz zur Jacht der zweiten Hälfte des 17. Jhs. auf.

Die erste wirkliche Darstellung der Jacht in Form einer technischen Zeichnung hat uns der Amsterdamer Bürgermeister N. Witsen in seinem 1671 herausgegebenen Werk zur Kenntnis gebracht. Eine fast gleiche Zeichnung ist von dem Künstler Jacobus (!) Storck 1678 gefertigt und erhalten geblieben. Auf den Abbildungen von Witsen und Storck wird hier näher unter den „Beschreibungen 11 und 12“ eingegangen. Nach den überlieferten Abbildungen und bildlichen Darstellungen des 17. Jhs. sollte nun ein Fahrzeug, das als „reine“ Jacht (Fürstenjacht, Statenjacht, Admiralitätsjacht, Companiejacht) anzusehen ist, seit den 40er Jahren des 17. Jhs. folgende Charakteristiken aufweisen:

- ein rundes Vorschiff, ein flacher (Unter)Spiegel
- über der Heckgillung ein flacher Oberspiegel
- zwei Berghölzer, darüber ein Pfortengang (Breitgang) mit runden Pforten und als oberer Abschluss ein von vorne bis achtern durchlaufendes Raaholz
- in der achteren Hälfte ein bis zwei nach achtern auflaufende gebrochene Gänge mit Setzgang, Raaholz und Gillungen
- den achteren Abschluss bildet ein erhöhter Pavillon, der seitlich, je nach Größe der Jacht, drei bis vier Fenster oder seit den 70er Jahren des 17. Jhs. auch einen mit Fenstern versehenen ausgebauten Erker hat; das Galion, mit Scheg und einer Figur, ist anfangs etwas länger und flacher gestreckt, wird aber etwa seit Mitte der zweiten Hälfte des Jhs. kürzer und damit steiler

- zur Stützung des Galions sind beiderseits zwei Schloikniee angebracht. Zwischen beiden, d. h. über dem Galion, liegt ein „Kamm“, der meistens aus geschnitztem Rankenwerk besteht
- ebenfalls seit Mitte der zweiten Hälfte des Jhs. kommt es vor, dass das obere Schloikniee aufwärts gebogen unter die Kranbalken führt und als Drücker dient
- in dem Winkel, der durch die oberen Schloikniee und Vorkante Vorstevenkopf gebildet wird, liegt sehr oft noch eine Figur
- Seitenschwerter, Bratspill mit Beting und Kranbalken sind immer vorhanden
- in den zwei Jahrzehnten um die Mitte des 17. Jhs. hatten die Jachten vermutlich immer eine Spriettakelung, Bugspriet, sowie ein bis zwei Vorsegel
- um 1660 ist dann die „stehende Gaffeltakelung“ eingeführt worden. Hierfür wurde der Mast durch eine angelaschte Stenge verlängert
- auch zu dieser Takelung gehörte der Bugspriet, zwei Vorsegel und meistens noch ein Topsegel mit Begienraa
- die Einführung einer neuen Takelungsform schließt nicht aus, dass die alte noch eine gewisse Zeit daneben bestanden hat

Auf die Raumeinteilung, die äußerlich nicht direkt erkennbar ist, wird bei den Bestecken und Beschreibungen näher eingegangen.

In der vorbeschriebenen Form ist die Jacht (in den Niederlanden) etwa 200 Jahre lang mit nur unwesentlichen konstruktiven Änderungen gebaut worden. Lediglich das äußere Erscheinungsbild wurde durch den jeweils auf die künstlerische Ausgestaltung des Schiffskörpers einflussnehmenden Stil - von der Renaissance über Barock und Ludwig XIV. bis zum Empire - verändert.

Der Schiffbau selbst war dagegen zu jeder Zeit unabhängig von der jeweils in Mode befindlichen Kunstrichtung. Daher wurde der „Typ“ in seiner Grundform während der ganzen Zeit des Jachtbaues beibehalten. Ein im Verlauf der Zeit flacher werdender Sprung und geringfügige Änderungen im Achterschiff mit dem Pavillon und seinen seitlichen Erkern oder am Galion nahmen hierauf keinen Einfluss.

## Entwicklung vom Kriegsschiff zur Jacht als Repräsentationsfahrzeug

Wie schon eingangs erwähnt, müssen wir den Ursprung der Jachten im niederländischen Küstenbereich suchen. In der zweiten Hälfte des 16. Jhs. hatte Spanien einen großen Teil Westeuropas erobert und seinem angestrebten Weltherrschaftssystem unter katholischem Einfluss untergeordnet. Hierunter hatten die calvinistischen nördlichen Provinzen der Niederlande sehr zu leiden. 1579 gründeten dann die nördlichen „Sieben Provinzen“ die Union zu Utrecht und sagten sich 1581 unter der Führung Wilhelm von Oranien von Spanien los. Spanien wollte den Verlust nicht hinnehmen und so begann ein mehrere Jahrzehnte andauernder Krieg, der sich vorwiegend in küstennahen Binnengewässern und an der flandrischen Küste abspielte. Um nun diese Flotten kleinerer Schiffe führen zu können, waren wendige Schiffe erforderlich, die jederzeit schnell von einem Brennpunkt des Geschehens zum anderen gelangen und Befehle erteilen oder Depeschen überbringen konnten. Während anfangs die Kämpfe zum Teil noch mit Ruderschaluppen oder anderen kleinen Schiffen, die einem Galeerentyp zuzuordnen wären, geführt wurden, erforderte sehr bald eine Kriegsführung in küstennahen Gewässern andere Schiffstypen, die den veränderten Gegebenheiten angepasst waren.

Es ist von jeher so gewesen, dass sich bei bewaffneten Auseinandersetzungen die Kriegsmittel den gegebenen Erfordernissen anpassten und daher oft änderten. So war es auch hier. Aus den einfachen kleinen Schiffen zu Beginn des Aufstandes gegen Spanien entwickelte sich sehr schnell ein gut bewaffnetes größeres Fahrzeug, das nicht nur den Bedingungen des Kampfes in Flussmündungen, sondern denen in küstennahen Gewässern entsprach. Dieser Schiffstyp, der vornehmlich von den vorzüglichen zeeländischen Schiffbauern entwickelt und vervollkommen worden sein soll, fiel so gut aus und war so vielseitig verwendbar, dass er nicht nur als Kriegsschiff und schnelle Kriegsjacht des befehlsführenden Fürsten Verwendung fand, sondern auch richtungsweisend für die Entwicklung zu einem ganz bestimmten Schiffstyp, der als Repräsentationsfahrzeug dienenden „Jacht“, werden sollte.

Die ersten Schiffe dieser Gattung waren im Entwicklungsstadium von sehr unterschiedlicher Größe. Im wesentlichen entsprachen sie aber schon in ihrem Äußeren und der Raumeinteilung etwa dem Typ, der sich seit Mitte des 17. Jhs. als ein gewisses Endergebnis herauskristallisiert hat und den wir heute als eigentliche Jacht ansehen. Als Kriegs- und damit Zweckfahrzeuge entwickelt, hatten sie anfangs nur sehr wenig künstlerischen Schmuck. Dieses änderte sich erst in der Übergangsphase von der Renaissance zum Barock, als auch die Verwendung der Schiffe allgemein von einem Kriegsschiff zum Repräsentationsfahrzeug der Fürsten, Ständevertretungen, Admiralitäts-Collegien und Indischen Companien überging.

Jetzt wurde auch der Schmuck üppiger und in vielerlei Spielarten fast bis zur Übertreibung ausgeführt.

Es liegt in der Natur der Sache, dass an sich gleiche Schiffstypen, die aber für unterschiedliche Aufgaben bestimmt sind, auch von unterschiedlicher Größenordnung und Konstruktion sein können. So darf es nicht verwundern, wenn am Anfang einer Entwicklung wie die nachfolgenden Beispiele zeigen, als „Jacht“ bezeichnete Schiffe in den Hauptabmessungen sehr variieren und z. T. durch die Erwähnung eines zweiten Decks (boevenet) der eigentlichen „Jacht“ nach unserem heutigen Verständnis von diesem Schiffstyp nicht entsprechen. Es handelt sich hierbei vermutlich um Schiffe, die dem Typ der späteren Fregatte oder Pinasse zugeordnet werden müssen. Hieraus ist ersichtlich, dass Entwicklungen oft mehrgleisig verliefen.

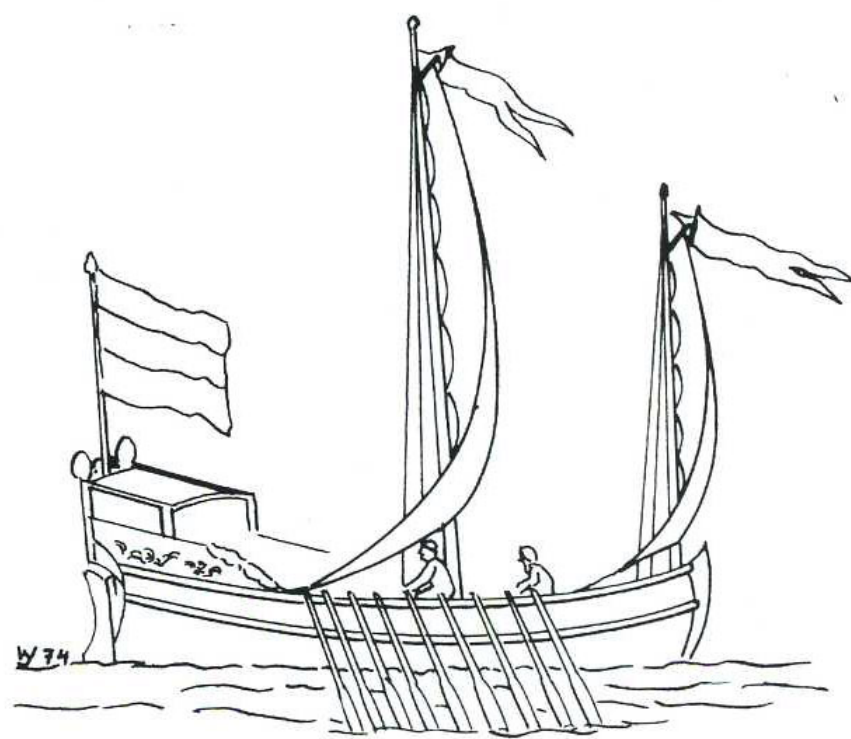


Abb. 9  
Durch Riemen und Segel fortbewegte Chaluppe aus einem anonymen Gemälde (Rückkehr der Flotte von Batavia unter Wollebrant Gleynsen am 7. August 1648) im Stedelijk Museum, Alkmar

Die folgenden Auszüge stammen aus Bestecken der Zeit zwischen 1597-1599 und Resolutionen der Admiralitäten.

1. „Anderes neues Besteck, wonach für vorheriges Collegium eine Jacht gebaut werden soll, für den Dienst an den Küsten Flanderns, um zu patrouillieren und um Befehle und Nachrichten über die Bewegungen des Feindes von einem Schiff oder von einem Hafen zum anderen zu bringen, und um gleichfalls den Frischfischfang des Feindes zu verhindern. Länge zwischen den Steven 60 Fuß, der Fuß zu 11 Zoll, Breite auf Spant 12 Fuß, Hol unter dem Deck 5 Fuß. Ferner ist die Jacht so zu bauen, dass man die Masten umlegen und das Schiff bequem rudern kann“.
2. „Anderes Besteck, nach dem das oben erwähnte Collegium zu Amsterdam zwei neue Jachten bauen lassen soll, die an den Küsten Flanderns als Patrouillenfahrzeuge dienen, und außerdem den Frischfischfang des Feindes von den Häfen Flanderns aus mit verhindern sollen. Die vorgesehenen Jachten sollen 60 Fuß zwischen den Steven lang werden, Breite auf Spant 12 Fuß und Hol unter dem Overloop 5 Fuß. Der Fuß zu 11 Zoll gerechnet. Die Jachten sind von gutem, einwandfrei beschaffenen Holz zu bauen. Ebenfalls sollen sie so gebaut werden, dass sie bequem zu rudern sind, und dass man die Masten streichen und niederlegen kann.“
3. „Besteck für den Bau einer Jacht für die Admiralität von Rotterdam. Länge zwischen den Steven 50 Fuß, Breite auf Spant 11 Fuß, Hol unter dem Overloop „vijffedalve“ Fuß. (Dieses sind nach deutschem Sprachgebrauch der damaligen Zeit 4 ½ Fuß und nicht, wie es scheinen könnte, 5 ½ Fuß. Das ist auch eine verhältnismäßige Verringerung im Vergleich zu den vorigen Jachten, die bei 60 Fuß Länge ein Hol von 5 Fuß haben). Der Fuß zu 12 Zoll. Sonst wie die vorigen Jachten“.

Die folgenden Auszüge aus Resolutionen der Admiralitäten zeigen nun als Jachten benannte Schiffe von erheblich größeren Abmessungen (Es handelt sich hierbei um handschriftliche Aufzeichnungen im Prins Hendrik Museum, Rotterdam).

- 1603** Jachten, 96 Fuß lang, 25 Fuß breit, Hol 10 Fuß, eine Kuhbrücke, 4 Fuß über dem „overloop“

- 1606** Der Bau von 4 Jachten beschlossen, Abmessungen 100 x 26 x 10 Fuß
- 1608** 1 Jacht 80 x 19 x 9 Fuß mit durchlaufendem „boevenet“ und einem Spiegel.  
1 Jacht 70 x 16 x 8 Fuß mit einem „boevenet“ hinter dem Mast und mit einem Spiegel
- 1610** 2 Jachten (ohne Maßangaben)
- 1616** hier wird mitgeteilt: ... eine Zeitlang war es üblich eine „Jacht van advies“ mitzuschicken ...
- 1619** 2 Jachten sollen für die Verwendung als Kriegsschiffe gebaut werden: Länge 80 bzw. 100 Fuß, Tiefgang 8 bzw. 10 Fuß
- 1628** Bau von kleinen Jachten 100 x 20 x (Hol) 7 ½ Fuß, ein „boevenet“ oben am Bord 5 ½ Fuß hoch, bequem um mit Riemen rudern zu können. Bau von zwei großen Jachten 135 x 27 ½ bzw. 28 x (Hol) 10 ½ Fuß. Bei 11 Fuß Tiefgang sollen sie etwa 150 tragen. Zwei kleine Jachten, 100 x 20 x (Hol) 7 ½ Fuß. Bei 7 Fuß Tiefgang 48-50 Lasten
- 1632** zwei große Jachten 120 x 25 x (Hol) 10 ½ Fuß. Das „boevenet“ am Bord 6 1(3 Fuß) hoch. Zwei kleine Jachten 100 x 20 x (Hol) 7 ½ Fuß, das „boevenet“ am Bord 5 ½ Fuß hoch

Weitere Jachten oder jachtähnliche Fahrzeuge mit ausführlichen Angaben über Material und Bauausführung folgen unter „Zeitgenössische Dokumente, Bestecke 1-8.“ Wenden wir uns nun aber den ersten als „Kriegs- und Prinzenjachten“ bezeichneten Typen und der weiteren Entwicklung zur „reinen“, nur als Repräsentationsfahrzeug dienenden „Jacht“, zu. Für die ersten Jahrzehnte sind wir vorwiegend nur auf zeitgenössisches bildliches Material angewiesen, da schriftliche Aufzeichnungen fast gar nicht zur Verfügung stehen. Dieses liegt entweder daran, dass große Teile ehemals vorhandenen Archivmaterials im Laufe der Zeit durch Brände in Archiven vernichtet wurden oder bislang keine Möglichkeit bestand, die noch vorhandenen zum Teil aber noch nicht archivierten Bestände aus technisch-historischer Sicht zu bearbeiten.

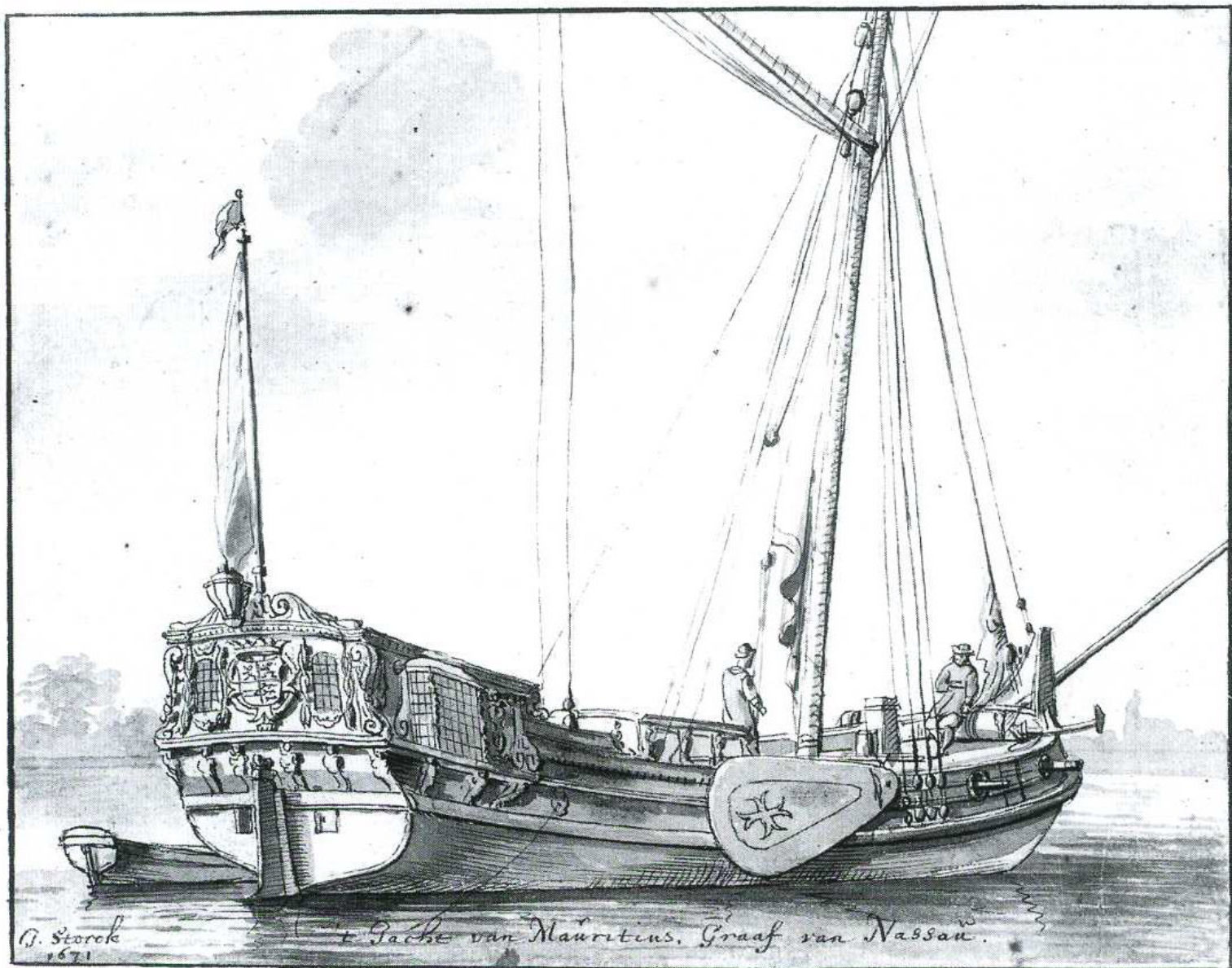


Abb. 10

J. Storck, „t Jacht van Mauritius, Graaf van Nassau“ 1671. Feder und Pinsel, O.-I.-Tusche und Sepia auf Papier, 147 x 188 mm (Rijksmuseum „Nederlands Scheepvaart Museum“, Amsterdam, Inv. Nr. S. 1859). Von dieser Jacht gibt es noch eine weitaus detaillierter ausgeführte Zeichnung von W. van de Velde d.Ä., die etwa 1972 in London zum Verkauf stand. (Bleistift, Feder und Tusche, 296 x 406 mm, Verbleib unbekannt). Graf Johann Moritz von Nassau-Siegen war seit 1652 Meister des Johanniter-Ordens auf Malta (Malteser). Hierauf verweist das Johanniter oder Malteser Kreuz auf dem Seitenschwert der Jacht.

## Entwicklung unter Graf Moritz (Maurits), 1585-1625

Graf Moritz, Prinz von Oranien (1567, 1585-1625), war der erste niederländische Statthalter, von dem wir wissen, dass ihm Schiffe zur Verfügung standen, die als Vorläufer des Repräsentationsfahrzeuges „Jacht“ anzusehen sind. Über die vermutlich erste „Jacht von Seiner Excellenz“ ist allerdings noch so gut wie nichts bekannt. Aus Resolutionen der Jahre 1590-1594 geht nur hervor, dass ein als „Jacht“ bezeichnetes Schiff vorhanden gewesen sein muss.

Seit 1596 erfolgt in Verbindung mit Prins Moritz die Nennung eines Schiffes, das aufgrund mehrerer Indizien nicht mehr mit vorgenannter Jacht identisch sein kann. Crone vermutet hier einen Neubau von etwa 1595. Das Schiff wird allgemein als „Seine große Kriegsjacht“ bezeichnet. Aus dieser Benennung ist zu entnehmen, dass jetzt ein bewaffnetes Schiff zum ausschließlichen Gebrauch des Statthalters und seines Stabes vorhanden war. Dargestellt wird diese große Kriegsjacht durch H. C. Vroom auf einer getuschten Federzeichnung aus dem Jahre 1600 (Abb. 3), während des Einsatzes vor Philippine anlässlich der kriegerischen Auseinandersetzungen an der flandrischen Küste im gleichen Jahre. (Diese Zeichnung von Vroom wurde in Kupfer gebracht und erschien noch im Jahre 1600 bei Cornelis Claesz in Amsterdam. Die gesamte Darstellung und damit auch die Jacht ist gegenüber Vroom spiegelbildlich wiedergegeben - Müller Historieprint No. 1132 A, Rijksprentenkabinet, Amsterdam -. Etwas später erschien ein gleiches von Nicolaas Joh. Visscher gestochenes Blatt. Vroom Blatt: 33,5 cm x 98,2 cm, C. Claesz.'s Blatt: 37,7 cm x 98,1 cm, 2 1/2 Platten) (Abb. 5).

Die Jacht des Prinzen Moritz ist an der Standarte mit dem Wappen und an der großen Laterne, dem Zeichen des Oberbefehlshabers, zu erkennen. Ferner an der Hand mit dem „Oranjeappel“ auf der „Pinne“ (Abb. 7), dem Vorläufer des Galions. Dass die „Prinzenjacht“ zu dieser Zeit noch kein spezielles Fürstenfahrzeug war, zeigt die Tatsache, dass auf der vorgenannten Darstellung mehrere Fahrzeuge gleicher Art oder eines sehr ähnlichen Typs zu finden sind. Dem Typ nach war nun diese Jacht ein Spiegelschiff mit 8-10 Kanonen auf einem Unterdeck. Das Oberdeck wird durch zwei Stufen unterbrochen, die seitlich durch zwei erhöht angeordnete Setzgänge abgeschlossen werden. Die Takelung besteht aus zwei Masten, wobei der vordere größere ein Sprietsegel und der hintere kleinere einen kleinen Besan führt (siehe auch Abb. 15). Seitenschwerter sind nicht vorhanden. Als Besonderheit gegenüber anderen dargestellten Schiffen hat die Jacht eine weit ausladende „Pinne“ mit einer Figur (Neptunus ?) und einem „Oranjeappel“ auf der Spitze. Am Achterschiff ist vermutlich eine offene Seitengalerie angebracht.

Sie ist aber weder auf der Vroom'schen noch auf der Claesz'schen Darstellung mit Sicherheit auszumachen. Aus einer Resolution des State-Generaal aus dem Jahre 1613 ist zu schließen, dass die Jacht Neptunus genannt wurde. Dieser Hinweis ließe dann auch die Deutung der von Vroom auf seiner kleinen Skizze flüchtig

dargestellten Figur auf der „Pinne“ als Neptunus zu. Ein aus dieser „Kriegsjacht“ weiterentwickelter als „Kriegskravelschiff“ bezeichneter Schiffstyp aus der Zeit von etwa 1620 wird unter „Besteck 1“ näher beschrieben. Einen weiteren Jachtneubau für Prinz Moritz kündeten einige Resolutionen des Jahres 1613 an. So wird am 6. bzw. 10. April bei dem Kollegium der Admiralität in Rotterdam angefragt, ob das „große Schiff seiner Excellenz“ binnen 14 (10) Tagen wieder so hergerichtet werden kann, dass es für eine Verwendung geeignet ist. Sollten aber große Kosten entstehen, so wäre Abstand von dieser Arbeit zu nehmen ...

Den Zeitpunkt dieser Anfrage bringt Crone mit dem Besuch des Pfalzgrafen im Mai in Zusammenhang und stellt fest, da nähere Hinweise über durchgeführte Arbeiten fehlen, dass das Schiff wieder hergerichtet wird und auch für den Empfang fertig geworden ist. Der Zustand des Schiffes muss aber nicht besonders gut gewesen sein, denn schon in einer Resolution vom 30. August 1613 heißt es: ...Um den gegenwärtigen Zustand des „neuen Schiffes Seiner Excellenz“ festzustellen, soll das Schiff „geöffnet“ und eingehend untersucht werden ... Aufgrund der Besichtigung wird dann in einer Resolution vom 29. November 1613 ein weiterer Gebrauch (der Jacht) missbilligt und der Bau einer neuen Jacht beschlossen. Es heißt hier: ...Die Herren des „gecommiteeren“ Rates des Kollegiums der Admiralität von Rotterdam haben das Schiff von Seiner Excellenz, Neptunus genannt, besichtigt und festgestellt, dass es für eine Reparatur nicht mehr geeignet sei. Man solle das alte Schiff aufgeben und einen neuen Schiffskörper bauen lassen. Der Schmuck, Zierrat und alles andere Brauchbare des alten Schiffes Neptunus solle auf das neue übernommen werden, um die dem Lande entstehenden Kosten möglichst gering zu halten...“.

So weit die Vorgeschichte zum Jahre 1613, in dem einmal am 8. Mai der Empfang von Friedrich V, von der Pfalz in Vlissingen stattfand und Ende des Jahres der Bau einer neuen Jacht beschlossen wurde. Der Empfang des aus London kommenden Pfalzgrafen ist auf zwei großformatigen, erhalten gebliebenen Gemälden durch H. C. Vroom und C. van Wieringen festgehalten. Beide Bilder befinden sich heute im Frans-Hals-Museum Haarlem.

Vroom hat eine beim Empfang eingesetzte Jacht groß in den Vordergrund seines Bildes gestellt (Abb. 6). Der Schiffstyp weist sich durch folgende charakteristische Merkmale aus: Zwei durchlaufende Berghölzer, zwischen denen die Pforten liegen, ein durchlaufendes Raaholz, achtern in der Schanz zwei gebrochene Gänge, hinter denen das erhöhte Plichtdeck der Kajüte oder der Herrenkammer liegt, ein Pavillon, ein Heck mit flachem Unterspiegel, eine große zweigeteilte Gillung, einen flachen Oberspiegel, sowie ein schmales, weit ausladendes, in dieser Zeit noch als „Pinne“ bezeichnetes Galion mit einem darauf stehenden Löwen. Der Typ führt ferner Seitenschwerter und ist mit Sprietsegel, Fock und Blinde unter dem Bugspriet getakelt. Der Mast hat anscheinend die für „Prinzenjachten“ der ersten

Jahrzehnte des 17. Jhs. charakteristische Anordnung eines langen Masttops mit Quersahlingen, Eselshaupt und Flaggstenge, sowie eine seitliche Abstagung durch kurze, über die Sahlinge geführte Haupttaue. Diese Anordnung wird für „Prinzenjachten“ durch Arbeiten von van de Velde d.Ä. nicht nur mehrfach bestätigt, sondern auch deutlicher dargestellt. An Bewaffnung zeigt Vroom auf seinem Bild neben den fünf Pforten auf dem Unterdeck („overloop“) noch zwei Bugkanonen (Jagdstücke) auf dem leichten Oberdeck („Kuhbrücke“) und Drehbassen auf der Schanz mittschiffs sowie auf dem gebrochenen Gang kurz vor dem Pavillon. Auf der „Pinne“ (Galion), die an der Spitze mit der den „Oranjeappel“ tragenden Hand geschmückt ist, steht ein Löwe mit Schwert und Pfeilen (Symbol der sieben Provinzen der Vereinigten Niederlande) und dahinter, gegen die Vorkante Vorsteven gelehnt, eine Frauenfigur mit Posaune.

Die Ausschmückung des Spiegels dieser Jacht wird leider nur von H. C. Vroom und nicht von C. van Wieringen wiedergegeben. Nach Vroom ist in der großen Gillung zwischen den Karyatiden, den zu Brustbildern auslaufenden Stützen, Renaissance-Ornamentik angedeutet, während der Oberspiegel über dem gekrönten Wappen mit zwei Schildhaltern (Frauenfiguren) zwei schmale Fenster zeigt. Dies ist eine Gliederung des Oberspiegels, die wir eigentlich erst 10-15 Jahre nach 1613 als Charakteristik von „Prinzenjachten“ einzuordnen haben. Crone stellte außerdem fest, dass das Prinzenwappen spiegelbildlich gemalt ist. Seitlich hat der Pavillon eine regelmäßige Einteilung von Säulen, Paneelen und Figuren. Fenster waren hier anscheinend noch nicht vorhanden.

Die Schanz zeigt eine saubere Bemalung im Stil der Zeit. Hierbei ist die Füllung über dem zweiten Bergholz (Breitgang) rot mit gelbem Renaissanceornament und der darüber gelegene gebrochene Gang der Schanz blaugrundig gemalt. Auf dem blauen Grund sind Seegötter, die auf Delphinen reiten, dargestellt.

Am Masttop weht eine Flagge, die - wie der Flaggstock - die Farben Orange, Weiß und Blau zeigt. Im weißen Streifen liegt das von Orangenweigen umkränzte Wappen des Grafen mit dem Ordensband des Hosenbandordens. Auf dem Spriet weht eine rote Flagge mit einem schwerhaltenden Arm. Das ist die „Soldatenflagge“, eine früher oft neben der Nationalflagge gezeigte „Kriegsflagge“. Die Heckflagge zeigt ein zum Rot übergehendes Orange, Weiß und Blau mit Orangenweigen im mittleren, weißen Streifen.

Das zweite Gemälde, das von Cornelius Claesz. van Wieringen gemalt wurde und ebenfalls den Empfang 1613 beinhaltet, weicht in seiner Konzeption wesentlich von der Darstellung Vrooms ab. Eigenartigerweise werden allgemein die Arbeiten von van Wieringen durch Kunstexperten in ihrem künstlerischen Wert geringer eingestuft als die Vroom's. Den Grund hierfür kann sich der Verfasser nicht erklären und sich auch dieser Meinung nicht anschließen. Bei Gegenüberstellung beider Meister ist nämlich festzustellen, dass C. van Wieringen die Schiffe auf all seinen Arbeiten aus technischer Sicht insgesamt, in den Proportionen, ihren Charakteristiken und im Detail besser wiedergegeben hat als H. C. Vroom. Vroom hat die perfekte Darstellung von Schiffen erst im

letzten Jahrzehnt seiner Tätigkeit erreicht. Vorher sind die Schiffe seiner großformatigen Bilder sehr vereinheitlicht, steif und im konstruktiven Detail oft nicht glaubwürdig, dem Vorbild entsprechend. So fällt bei einer ersten, oberflächlichen Betrachtung direkt auf, dass die beiden Künstler sowohl den großen Viermaster PRINCE ROYAL als auch die Jacht sehr unterschiedlich darstellen. Als typenkundlicher wichtiger Unterschied ist bei der Vroom'schen Jacht (Abb. 6) ein überdeckter Pavillon zu nennen, der bei van Wieringen fehlt. Hier ist nur eine niedrige, halbhohe Hütte zu erkennen. Neben den stärker voneinander abweichenden Schiffskörpern treten aber zusätzlich noch in vielen anderen Details deutliche Unterschiede hervor. So hat Vrooms „Pinne“ (Galion) einen durchbrochenen Kamm, der bei van Wieringen fehlt. Zudem stellt letzterer den Galionslöwen ganz nach vorne und findet somit keinen Platz mehr für den „Oranjeappel“. Weitere Unterschiede bestehen in der Anzahl der Haupttaue, der Anzahl und Anordnung der gebrochenen Gänge, der Bemalung des Breitganges und der Setzgänge sowie in vielen weiteren, kleineren Details. Obwohl die von Vroom gemalte Jacht ausführlicher und detaillierter gemalt ist, erscheint die von van Wieringen gemalte glaubwürdiger, weil sie in ihren Proportionen, im Verlauf der Linien des Profils und im Gesamteindruck die Charakteristiken eines im zweiten Jahrzehnt des 17. Jhs. allgemein als „Prinzenjacht“ bezeichneten Schiffstyps besser wiedergibt. Für die Beurteilung des zeitgenössischen Wertes der beiden Jachtdarstellungen kann vermutlich nur der Zeitpunkt der Fertigung beider Bilder einen wichtigen Hinweis erbringen. Das Vroom'sche Bild ist mit 1623 datiert, also 10 Jahre nach dem dargestellten Ereignis gemalt. Somit kann Vroom das Bild nur aus der Erinnerung, nach dem Hörensagen oder vielleicht mit Hilfe einiger überlieferter Notizen gemalt haben. Ein solch überlieferter Hinweis könnte sich z.B. auf den Löwen mit Schwert und Pfeilbündeln über der „Pinne“ beziehen, den Vroom im Prinzip gleich wie van Wieringen dargestellt hat. Daneben bestätigt das Jahr 1623 die schon weiter oben geäußerte Vermutung, dass Vroom keine „Jacht“ von 1613 oder, wie Crone vermutet, die umgebaute „große Kriegsjacht“ von 1595, sondern eine jüngere dargestellt hat. Dieses würde auch die großen Unterschiede zu van Wieringen erklären.

Aber auch das Gemälde von van Wieringen, das leider nicht datiert ist, soll nicht zum Zeitpunkt des dargestellten Ereignisses gemalt worden sein. Aufgrund überlieferter Akten ist nur festzustellen, dass es vor 1622 entstanden sein muss. Somit kann die Herstellung noch in den Zeitraum des zweiten Jahrzehntes fallen und die Darstellung eines besseren, zeitgenössischen Baustiles als bei der Vroom'schen erklären. Da der eigentliche Jachtbau bis 1623 noch nicht üblich war, kann von beiden Künstlern in Unkenntnis über das wirkliche Aussehen ein ihnen bekannter anderer Schiffstyp der Zeit als Grundlage für ihre Arbeiten gedient haben. So ist die Vroom'sche „Jacht“ mit ihrer stärkeren Bewaffnung dem unter „Besteck 2“ (Abb. 15) beschriebenen „Kriegskravelschiff“ sehr ähnlich, während van Wieringen dem Typ eines etwas kleineren „Binnenschiffes nach „Besteck 3b“ (Abb. 24) näherkommt.

Beide Typen waren nach zeitgenössischen Darstellungen zu urteilen, in sehr ähnlicher Form schon im zweiten Jahrzehnt des 17. Jhs. in Gebrauch.

Aus den vorstehenden Betrachtungen ist wohl mit ziemlicher Sicherheit zu schließen, dass weder H. C. Vroom noch C. van Wieringen die tatsächlich im Jahre 1613 verwendete Jacht wiedergegeben haben. Auch sind diese beiden Jachtdarstellungen in keinem Fall identisch mit der „großen Kriegsjacht“ des Prinzen Moritz von 1595. Es ist nicht möglich, wie Crone vermutet, das äußere Erscheinungsbild der „großen Kriegsjacht“ durch bauliche Maßnahmen so vollständig zu verändern. Welches Fahrzeug daher als Jacht beim Empfang von 1613 wirklich verwendet wurde, muss also noch solange unklar bleiben, bis hier vielleicht zeitgenössisches Archivmaterial Klarheit schafft. Trotz allem sind daher die beiden Schiffsdarstellungen von technisch-historischem Wert, da sie mit Sicherheit zeitgenössische Typen wiedergaben.

Was ist aber nun aus dem im November des Jahres 1613 angekündigten Neubau einer Jacht für Prins Maurits geworden? Erinnern wir uns. In der Resolution vom November 1613 stellt eine Kommission der Admiralität von Rotterdam fest, dass sich „das Schiff Seiner Excellenz“, Neptunus genannt, in einem schlechten Zustand befand, für eine Reparatur nicht mehr geeignet sei und daher ein neuer Schiffskörper gebaut werden solle. Schmuck und Zierrat sollten vom alten Schiff Neptunus genommen werden, um dem Lande Kosten zu ersparen.

Das Schiff ist dann auch im Jahre 1614 gebaut worden. So wird u.a. in der Liste der Künstler, die für die Admiralität von Rotterdam gearbeitet haben, am 29. November 1614 vermerkt, dass Jacob Jansz, Bildhauer, Arbeitslohn für sich und seine Leute für die Zeit vom 11.3. bis 22.11.1614 für das Schneiden von einigen Figuren und Bildern, die für das „neue Schiff Seiner Excellenz“ bestimmt waren, erhalten hat.

Von diesem Schiff liegt nun auch eine vermutlich authentische Abbildung vor. Auf einem „Panorama von Rotterdam“, aus dem Jahre 1615, ist im Vordergrund ein Fahrzeug dargestellt, das durch den Untertitel „t'nieuwe Schip van Sijne P. Excellentie“ näher bezeichnet wird (Abb. 7). Dieses Schiff ist an jeder Seite mit fünf Kanonen bestückt. Es hat einen Mast mit Sprietsegel, Fock, einen Bugspriet mit Blinde und keine Seitenschwerter. Auf dem Hüttendeck steht eine große Laterne, die damals als äußeres Kennzeichen des Oberbefehlshabers gewertet wurde. Der Schmuck des Breitganges und der gebrochenen Gänge ist sehr einfach gehalten. Er vermittelt nicht den Eindruck einer Prinzenjacht, sondern eher - wie Crone meint - den eines Frachtschiffes. Dieses mag zwar grundsätzlich richtig sein. Wir müssen uns aber vergegenwärtigen, dass die Jacht des Prinzen noch vorrangig die Aufgaben eines Kriegsfahrzeuges zu erfüllen hatte und erst in zweiter Linie als „Prinzenjacht“ im Sinne des Wortes anzusehen war. Die Flagge auf dem Mast führt das Wappen des Grafen mit seiner Devise: „Je maintiendrai Nassou“, die auf dem Spriet einen Orangenbaum mit der Unterschrift: „tandem fit surculus arbor“ (endlich wächst der Zweig zu einem Baum). Die Figur auf dem „Galion“ zeigt Neptun

auf einem Reittier, das halb Pferd und halb Delphin ist. Vergleicht man nun diese Figur mit der von Vroom auf seiner im Jahre 1600 gefertigten Zeichnung der „großen“ Jacht von Prinz Moritz (Abb. 3), so kann - mit etwas Wohlwollen - eine gewisse Ähnlichkeit festgestellt werden. Unter Berücksichtigung der Resolution vom Nov. 1613 würde dieses heißen, dass tatsächlich, wie gefordert, die Figur der alten zweimastigen Kriegsjacht auf das neue, einmastige Fahrzeug übernommen wurde. Dieses „neue Schiff“ für Prinz Moritz würde etwa dem im „Besteck 3a“ beschriebenen Typ eines „Binnenkriegsschiffes“ entsprechen.

Einige Verwirrung stiftet nun aber noch eine andere Druckgraphik aus der Zeit um 1613, auf der zwei jachtähnliche Fahrzeuge mit Hinweisen auf Prinz Moritz dargestellt sind. Es handelt sich um das „Panorama von Amsterdam“, das durch Abraham de Coninck herausgegeben wurde und undatiert ist. Aufgrund typographischer Elemente ist die Datierung neuerdings auf ca. 1613 angesetzt. Auf diesem Blatt befindet sich ein Fahrzeug, das die Flagge von Prinz Moritz führt und ein anderes, das das Wappen des Prinzen im Oberspiegel trägt. Das erstgenannte Schiff (Abb. 8), ein Einmaster mit Sprietsegel, hat neben der Prinzenflagge die große Laterne des Oberbefehlshabers auf dem Hüttendeck und außerdem auf der „Pinne“ (Galion) eine Figur, die Neptun auf einem Pferd mit Fischschwanz sitzend darstellen kann. Diese Figur entspricht weitgehend der auf dem „neuen Schiff Seiner Excellenz“ in Abb. 7. Die zu einer Hand ausgebildete Spitze der „Pinne“ hält noch einen „Oranjeappel“.

Trotz der unsicheren Datierung des Blattes von Coninck kann das Schiff aufgrund seiner äußeren Merkmale nicht mehr den Zweimaster Neptunus I (von 1595 ?) wiedergeben, sondern es müsste sich schon um das „neue Schiff“ von 1614/15 (Neptunus II ?) handeln. Obwohl das Coninck'sche Schiff (Abb. 8) infolge seiner schräg in den Raum gelegten, verkürzten Ansicht von StB vorne auf den ersten Blick keine Ähnlichkeit mit dem Siebrandsz'schen (Abb. 7) vermuten lässt, so stimmen doch beide beim näheren Betrachten in wesentlichen Punkten überein. Es sind dieses: Kanonen in Pforten auf dem Unterdeck, zwei gebrochene Gänge mit dahinter liegenden erhöhten Decks, ein Mast mit Sprietsegel, Fock, Bugspriet mit Blinde, Figur auf der „Pinne“ und keine Seitenschwerter. Zudem führen beide Schiffe die große Laterne als Zeichen des Oberbefehlshabers und Flaggen mit dem Wappen von Prins Maurits. Allerdings sind Laternen und Flaggen kein Zeichen für gleiche Schiffe, da beide auswechselbar sind. Unterschiede bestehen allerdings in der Anzahl der Berghölzer unter den Pforten, der Anzahl der Pforten, der Anzahl der Haupttaue, der Anordnung eines niedrigen Geländers im Bereich der Back und in der künstlerischen Ausgestaltung des Schiffskörpers. Hingewiesen sei noch auf einen gravierenden Fehler des Stechers. Er hat an Backbord-Seite an der Schanz eine Gillung mehr und als Folge davon ein erhöhtes Plichtdeck zuviel gezeichnet. Hierdurch ist die verzerrte, perspektivisch nicht einwandfreie Darstellung des achteren Geländers und des zweiten erhöhten Plichtdecks zu erklären.

Sollte eine Wertung bezüglich der Güte beider Darstellungen vorgenommen werden, so wäre die Siebrandsz'sche auf dem „Panorama von Rotterdam“ als die bessere anzusehen. Der Grund hierfür ist vielleicht darin zu suchen, dass die auf Veranlassung der Admiralität von Rotterdam erbaute „zweite“ Neptunus (?) von 1614/15 dem Zeichner des „Panorama von Rotterdam“, P. Siebrandsz, im Original als Vorlage zur Verfügung stand. Das zweite Schiff, das auf der rechten Hälfte des Blattes von Coninck zu sehen und im Hinblick auf „Prinzenjachten“ von Interesse ist, führt eine Heckflagge mit einem einfachen Löwen (Provinz Holland ?) und der Oberspiegel wird durch ein Prinzenwappen (?) geschmückt. Dieses Schiff mit „Pinne“, aber ohne erkennbare Figur, kurzer offener Reeling im Bereich der Back und drei Gillungen der „gebrochenen“ Gänge im

Hinterschiff, hat entgegen der sonst üblichen niederländischen Bauweise keinen flachen Unterspiegel, sondern ist unterhalb des Heckbalkens „rundgat“ gebaut. Obwohl anscheinend zwei Decks vorhanden, sind auch keine Pforten zu erkennen. Dieser Typ entspricht in vielerlei Hinsicht dem „Besteck 5“ für den Bau einer „Statenjacht oder eines Kravelschiffes“. Allerdings hat das Coninck'sche Schiff keine Seitenschwerter.

In den vorstehenden Ausführungen wurde auf die bildliche Darstellungen von Jachten unter Prinz Moritz eingegangen, weil in der Zeit zwischen etwa 1613 und 1623 mehr Fahrzeuge vorhanden gewesen sein müssen, die als „Prinzenjachten“ Verwendung fanden, als bislang aufgrund des derzeit bekannten Archivmaterials angenommen werden konnte.

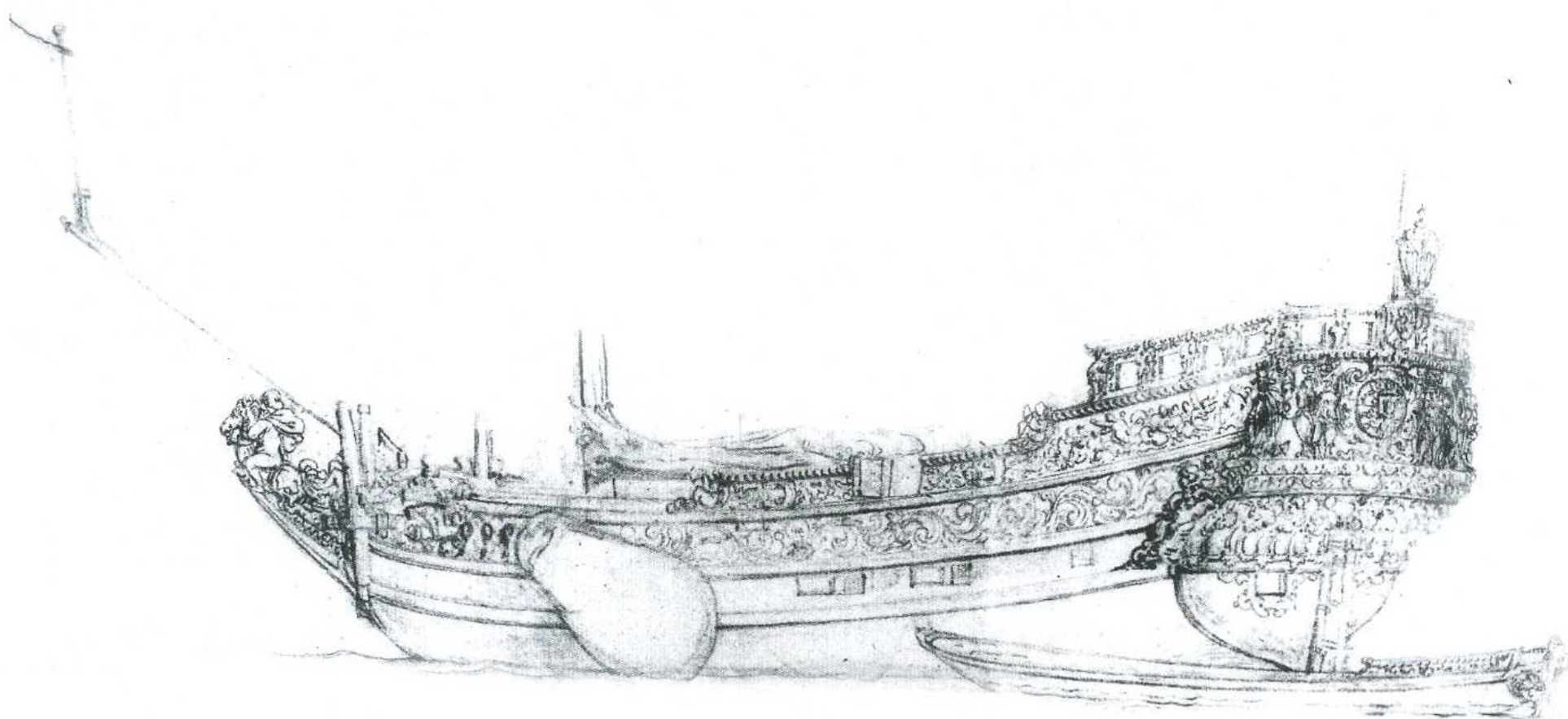


Abb. 11

W. van de Velde d.Ä. (1611-1693)

Jacht von Friedrich Heinrich, Bleistiftzeichnung 246 x 406 mm (Museum Boymans- van Beuningen, Rotterdam. Inv. Nr. MB 1866/T 319)

## Friedrich Heinrich (1625-1647)

Nach dem Tode von Prinz Moritz (Maurits) im April 1625 wurde sein Bruder, Friedrich Heinrich (Frederik Hendrik) von Nassau-Oranien, als Statthalter von sieben Provinzen eingesetzt. Statthalter von Friesland war Ernst Kasimir I. von Nassau.

Wie wir wissen, hatte auch Friedrich Heinrich mehrere als Jacht bezeichnete Schiffe, die er benutzte, um seine Truppen auf die verschiedenen Kriegsschauplätze des noch immer andauernden Achtzigjährigen Krieges mit Spanien zu begleiten. Diese Jachten dienten ihm sowohl als Dienstfahrzeuge als auch zum persönlichen Gebrauch der Repräsentation. Nach den zeitgenössischen Quellen zu urteilen, waren die für die Statthalter (und auch andere „Amtspersonen“) erbauten Jachten kein persönliches Eigentum, sondern wurden auf ein jeweiliges Ersuchen durch eine Admiralität als Fahrzeug „für den Dienst im Interesse des Landes“ in Auftrag gegeben. Die kleine Jachtflotte des Prinzen umfasste zeitweise 3-4 Schiffe, die bis 1637 nur als die „S. Ex.“, danach als die S. Hoheit bezeichnet wurden. So hatte Friedrich Heinrich eine „große Jacht“, die auch als „Buitenjacht“ oder einfach als „Schiff“ bezeichnet wurde, eine „etwas kleinere Jacht“ und zuletzt auch noch eine „Besanjacht“. Letztere war eine kleine Jacht ohne Pavillon und mit einem Besansegel anstelle der Sprietakelung. Zur Jachtflotte gehörten ferner einige Trekjachten, Transportschiffe und ein Küchenschiff. Wegen des dauernden Wechsels der Kriegsschauplätze waren die Schiffe fast immer unterwegs, auf dem Rhein bis nach Wesel (1629 erobert), auf der Maas und an der Küste von Brabant.

Wegen der äußeren Umstände mussten wohl noch alle Schiffe Friedrich Heinrichs als „Kriegsjachten“ angesehen werden, auch wenn sie sicher schon üppig eingerichtet waren. Erst die Jacht von 1545/47 zeigt nachweisbar im Erscheinungsbild das als reine „Prinzenjacht“ verwendete Repräsentationsfahrzeug. Äußerlich hoben sich die Jachten unter Friedrich Heinrich durch einen reicheren Schmuck am Spiegel, meistens mit dem Prinzenwappen, durch figürlichen Schmuck am Galion und eine reichere Bemalung des Schiffskörpers von anderen Schiffen des gleichen oder eines ähnlichen Typs ab. Nach Crone sollen als Galionsschmuck vorwiegend Seegötter in verschiedenen Darstellungen und nur in einem Fall ein Löwe Verwendung gefunden haben. Im Verlauf der Zeit wird es jetzt immer schwieriger, die „Prinzen- und andere Jachten“ auseinanderzuhalten, da die überlieferten zeitgenössischen Quellen in den seltensten Fällen Namen für die Jachten angeben. Die Ansicht Crone's, dass Jachten nie einen Namen gehabt haben, kann nur als bedingt richtig angesehen werden, da u.a. in einigen vom Verfasser bearbeiteten Bestecken (4, 5, 7) die erbauten Schiffe durch Nachtrag namentlich benannt wurden. Schwierigkeiten entstehen nur dann, wenn Fahrzeuge in zweite Hand übergehen, wie aus einigen Vermerken in den nachfolgend aufgeführten Auszügen aus einigen Resolutionen der Admiralität der Maas ersichtlich oder Jachten durch Künstler dargestellt werden, denen ein gewisses Maß an künstlerischer

Freiheit zugestanden werden muss. Nachweislich ist nämlich, wie immer noch fälschlich angenommen wird, in den meisten Fällen weder die Galionsfigur noch die figürliche Darstellung auf dem Oberspiegel für die Namensgebung des Schiffes maßgebend.

Auffällig ist, dass seit Beginn der 30er Jahre des 17. Jhs. immer häufiger die Typenbezeichnung „Jacht“ in amtlichen Dokumenten oder anderen zeitgenössischen Quellen verwendet wird, während vorher für den hier interessierenden Schiffstyp allgemeine Bezeichnungen, wie „Schiff“, „Schiff Seiner Excellenz“ oder „Kriegsjacht“ üblich waren. Auch wurde der Jachtbau, oder besser der Bau von Schiffen für spezielle Aufgaben, intensiver als je zuvor betrieben. Dieses hängt vermutlich mit den unermüdlichen Bestrebungen Friedrich Heinrichs zusammen, endlich den schon so lange währenden Krieg mit Spanien zu beenden. Nachfolgend sollen einige Beispiele einen Eindruck über den Jachtbau zur Zeit Friedrich Heinrich vermitteln. Es handelt sich um Auszüge aus den Resolutionen der Admiralität der Maas (A. d. M.) nach Crone und um einige Bestecke aus dem Rijksarchief Zeeland (R. Z.)

Bau einer Jacht oder Fregatte im Jahre 1630 (R. Z. siehe Besteck 6).

VI. Aus der Resolution vom 19. Jan. 1631 geht hervor, dass eine „Jacht für Seine Exc.“ im Bau befindlich ist (A.d.M.).

XII. In der Resolution vom 16. April 1632 ist die Rede davon, dass für die „Jacht von Seiner Excellenz“ Kanonen gegossen werden sollen (A.d.M.).

XIII. Die Resolution vom 24. April 1632 berichtet von der Besichtigung der „Jacht Seiner Excellenz“. Im Auftrag des Herzogs von Neuburg wird die Jacht besichtigt und aufgemessen, da der Herzog an einem solchen Schiff für den Einsatz auf dem Niederrhein interessiert ist.

XIV. In der Resolution vom 17. Mai 1632 wird die Anordnung getroffen, dass das „Schiff und die Jacht Seiner Exc.“, bemannt werden sollen, damit beide mit dem Küchenschiff und den Schaluppen nach Nijmegen in Fahrt gesetzt werden können (im Zusammenhang mit der Fortsetzung der Belagerung von Maastricht). Möglicherweise ist hier die neue Jacht von 1631 dabei.

XV. Nachdem die „neue Jacht“ von Fredrik Hendrik fertig ist, bittet Graf Ernst Kasimir, Statthalter von Friesland und Nassau, Seine Exc. in der Res. vom 25. Mai 1632 um Überlassung der „alten Jacht Seiner Exc.“.

- XVIII. In einer Resolution vom 24. April 1638 wird über eine Jacht des Grafen Wilhelm von Nassau (als Gouverneur von Sluis) berichtet. Die Jacht war 1638 (?) von der Admiralität der Maas & Rotterdam für den Grafen erbaut und in der Zeit zwischen 1638-1642 (Tod Wilhelms) der Admiralität von Zeeland überlassen worden. Ende 1642 entsteht ein Streit um die Eigentumsrechte an der Jacht zwischen den Admiralitäten der Maas und Zeeland. Interessant sind zeitgen. Mitteilungen, in denen u.a. davon die Rede ist, dass das „Reitpferd Seiner Hoheit“, seine Jacht, gesattelt (ausgerüstet und bemannt) werden soll. Dies zeigt, wie wichtig zu dieser Zeit das Schiff als Verkehrsmittel gewesen ist.
- XXII. Die Resolution vom 3. März 1640 berichtet von der Abgabe der „Jacht Seiner Hoheit“ an den Raad von State. Die Kanonen und anderes soll von Bord genommen werden.  
Die Binnenjacht oder Fregatte, genannt Zeebruch, erbaut 1640, in Auftrag gegeben von der Admiralität Zeeland (R.Z., siehe Besteck 4-1.)
- Resolution des Staten-Generaal vom 7. Januar 1640: Die Admiralität von Friesland (zu dieser Zeit noch in Dokkum) erteilt den Auftrag für den Bau einer „Kriegsjacht“ für Heinrich Kasimir I. (Hendrik Casimir I.), Graf von Nassau, Statthalter von Friesland und Groningen. (Resolution Staten-Generaal).
- XXIII. Nach einer Resolution vom 13. April 1641 sind das „Schiff und die Jachten Seiner Hoheit“ herzurichten, um den 15-jährigen Prinzen Wilhelm von Oranien an Bord der großen Schiffe überzusetzen. Die Schiffe sollen den Prinzen zur Hochzeit (12.5.1641) mit der 10-jährigen Henriette Maria Stuart nach London bringen (A.d.M.).
- Zeel.16. Staatenjacht oder Kravelschiff, genannt ZEEUSCHE PEST (POST?), in Auftrag gegeben im Jahre 1642 durch drei Dordrechter Bürger an einen Dordrechter Meisterzimmermann (R. Z., siehe Besteck 5).
- XXIV. Die Resolution vom 8. Febr. 1643 enthält vorbereitende Maßnahmen für die Abreise der Königin von Groß-Britannien, Henriette Maria von Bourbon-Orleans, Gattin Karl I. Zum Übersetzen der Königin mit ihrem Gefolge von rund 350 Personen an Bord der auf Reede liegenden Seeschiffe sollen die „Jachten Seiner Hoheit, darunter auch eine Besanjacht und noch zwei, drei oder mehr andere Jachten“ bereitgestellt werden. Wegen schlechten Wetters wünschte die Königin bereits auf dem Wege nach England umzukehren.
- XXVI. In einer Resolution vom 14. Februar 1643 wurde erneut die Bereitstellung einer Jachtflotte zum Übersetzen der Königin mit ihrem Gefolge auf die Seeschiffe angeordnet. Die Jachtflotte soll annähernd aus 10 Schiffen bestanden haben.
- Zeel.19 Binnenjacht, genannt De Jager, erbaut 1643 (R.Z., siehe Besteck 7). Binnenjacht, erbaut 1643 für den Rheingrafen, Gouverneur von Sluis (R.Z., siehe Besteck 4-2).
- Jacht für die Admiralität Amsterdam, genannt Amsterdam, erbaut 1643 in Amsterdam (wie Besteck 8).
- Zeel.22 Jacht, erbaut im Jahre 1643 (?). Die Jacht ist nach dem gleichen Besteck (8) wie die 1643 in Amsterdam erbaute zu fertigen.
- XXXIII. Einer Resolution vom 28. Juni 1645 ist zu entnehmen, dass Abgesandte der Admiralität der Maas unterwegs sind, um Holz für eine neue Jacht für „Seine Hoheit“ auszusuchen und zu kaufen.
- XXIX. Eine Resolution vom 18. Sept. 1645 erwähnt zwei Briefe, in denen die Admiralität benachrichtigt wird, dass der Prinz die neue Jacht gerne etwas größer haben möchte als die alte. Die Jacht solle mit „dem anderen Schiff“ zusammen im nächsten Sommer fertig sein. Die Admiralität stimmt dem Wunsche zu und bittet um nähere Angaben über die gewünschte Länge, Breite und Form.
- XXXI. Die Resolution vom 23. Januar 1646 berichtet über den Antrag des Admirals Tromp, die alte Prinzenjacht, nach Fertigstellung der neuen übernehmen zu können, da seine bei Barlake auf Wacht liegende Binnenjacht nicht mehr brauchbar ist. (Ob dem Wunsche nachgekommen, ist unsicher.)
- XXXII. In der Resolution vom 13. März 1646 wird die Erlaubnis erteilt, weitere 8 Arbeiter einzustellen, um eine baldige Fertigstellung der „neuen Jacht für Seine Hoheit“ zu erreichen.
- XXXIII. In der Resolution vom 22. Nov. 1646 wird die Verdingung eines Kunstmalers für die künstlerische Ausgestaltung der Jacht angeordnet. Aus einer Rechnung geht hervor, dass die Arbeiten der Kunstmalers Jacobus de Vileers übernommen hat. Nach einem Kontrakt vom Jan. 1647 führte Pieter Verschuer die Bildhauerarbeiten aus. Da Friedrich Heinrich am 14. März 47 gestorben ist, hat er diese neue Jacht nicht mehr übernommen. Sie ist unter Willem II. in Dienst gestellt worden.

## Wilhelm II. (1648-1650)

Auf Friedrich Heinrich folgte erst im März 1648 Wilhelm II., Sohn von Friedrich Heinrich und Amalia van Solms, als Statthalter. In der Zeit seiner Regierung hat sich wenig auf dem Gebiete des Jachtbaues getan. Dieses lag wohl einmal daran, dass im Januar des Jahres 1648 der Friede zu Münster geschlossen und damit der Achtzigjährige Krieg zwischen Spanien und den Vereinigten Niederlanden beendet wurde, und zum andern, dass Wilhelm II. schon im Nov. 1650 starb. So fällt in seine Regierungszeit vermutlich nur die Fertigstellung der unter Friedrich Heinrich begonnenen Jacht. Die Fertigstellung dieser Jacht hat sich anscheinend trotz der mit Res. vom 13. März 1646 angeordneten Verdingung von acht zusätzlichen Arbeitskräften zur beschleunigten Fertigstellung doch noch weit in das Jahr 1647 hineingezogen. Das ist aus Rechnungen zu schließen, nach denen der Kunstmaler Pieter Verschuier drei Zahlungen mit insgesamt 1855 Gulden im Januar, Mai und am 31. Dezember 1647 erhält. Von dieser Jacht sind mehrere Abbildungen überliefert (Abb. 4 und 11).

Auf dem Oberspiegel dieser Darstellungen wird das Prinzenwappen von zwei Löwen als Schildhalter flankiert. Seitlich ist der Pavillon zwischen und neben den Fenstern durch große Plastiken geschmückt. Neben Rittern und Adligen sind auch ein Mohr und ein Türke dargestellt. Aus den Gemälden, die diese Jacht vermutlich darstellen, geht hervor, dass der gesamte figürliche Schmuck natürliche Farbgebung erhalten hat.

Der Setzgang ist blaugrundig mit weißlichen Wolken, der Schiffskörper wurde in hell- und dunkelbraunen Tönen gehalten. Bei einer weiteren Darstellung (Prins Hendrik,

Coll. de Jonge) könnte es sich ebenfalls um die Jacht Wilhelms II. handeln, obwohl gewisse kleine Unterschiede am Schiffskörper und in der Anordnung der Kanonen vorhanden sind. Die Form des Schiffskörpers und das noch relativ flach gehaltene Vorschiff sowie der Schmuck verweisen diesen Typ in die Zeit Ende der 40er, Anfang der 50er Jahre. Bei den anderen Darstellungen dieser Jacht mit der sehr ähnlichen Spiegeldarstellung wie auf Abb. 48 ist aber auch noch ein bemerkenswerter Unterschied in der Takelage festzustellen. So haben die Jachten bei van de Velde (Reichsmuseum Amsterdam, Cat. Nr. 2467) und auf dem Bild von van de Velde aus dem Jahre 1659 (Buckingham Palast, London), den ursprünglich für Prinzenjachten üblichen langen Masttop, während auf den Bildern van de Velde's im Buckingham Palast eine krumme Tonne dargestellt ist. Der Ansicht von Crone, dass es sich auf dem Bilde von Lieve Verschuier (Rijksmuseum 2530) ebenfalls um die gleiche Jacht handelt, kann der Verfasser nicht folgen. Nach Crone musste Lieve Verschuier die Jacht besonders gut gekannt haben, da sein Vater die Bildhauerarbeiten hierfür gefertigt hatte. Wäre dieses ein Grund für die Glaubwürdigkeit des Bildes, so müssten alle anderen, vorher genannten Darstellungen der van de Velde's falsch sein, da die Jacht nicht nur im Schmuck, sondern auch besonders in grundlegenden Konstruktionsmerkmalen des Schiffskörpers und Spiegels erhebliche Abweichungen aufweist. Ihrer Darstellung nach wäre die Bauzeit (der Verschuierschen Jacht) in die Mitte der 50er Jahre zu verlegen.

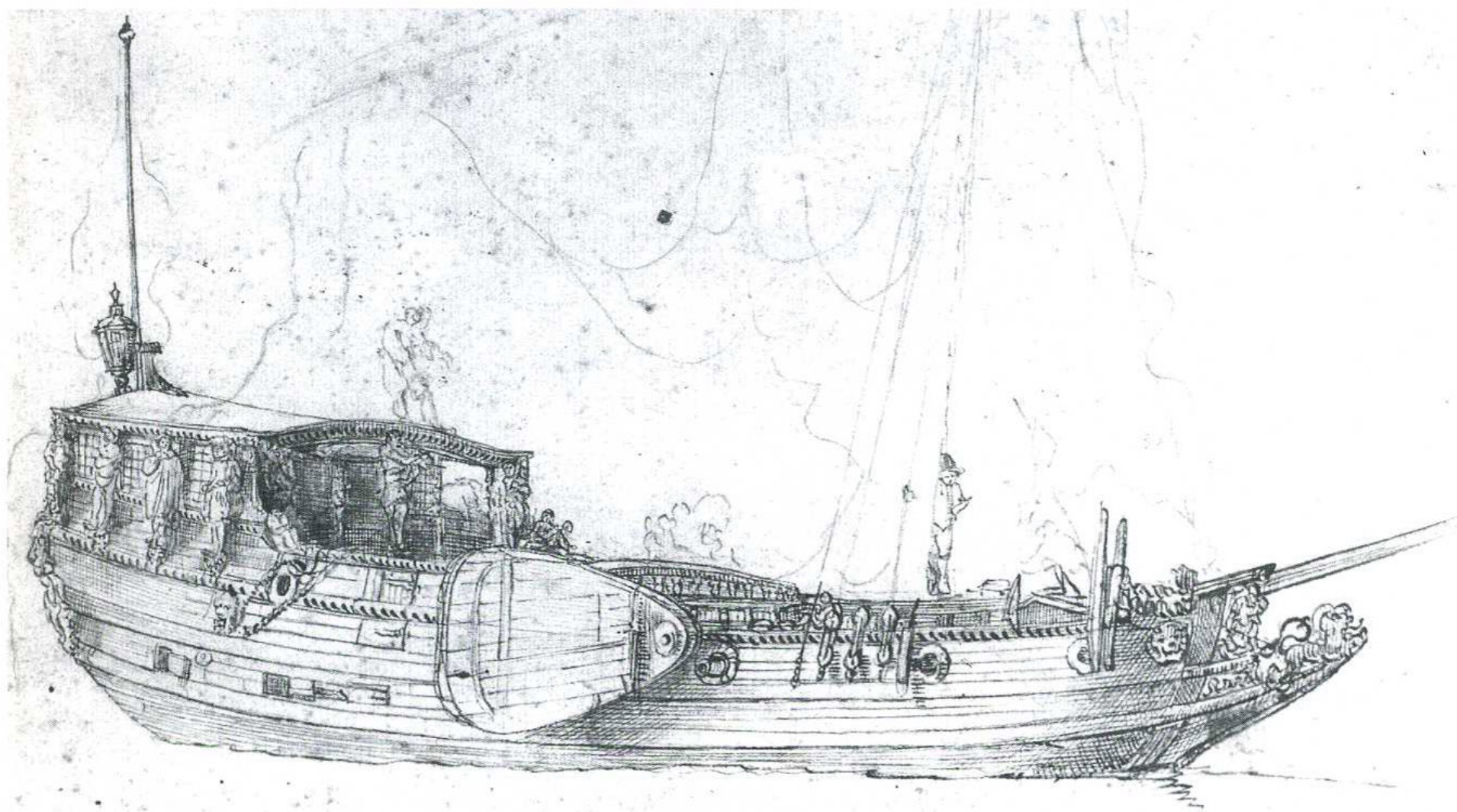


Abb. 12

Anonym, Jacht von Wilhelm II. (?) undatiert (Maritiem Museum „Prins Hendrik“ Rotterdam. Coll. de Jonge)



Abb. 13  
Jachtmodell im Zuiderzeemuseum in Enkhuizen. Das auf dem Spiegel dargestellte Wappen könnte auch von Wilhelm III. geführt worden sein.

## Statthalter Wilhelm III. (1672-1702)

Nach dem Tode Wilhelms II. (Nov. 1650) folgte eine statthalterlose Zeit, da der rechtmäßige Nachfolger, sein Sohn Prinz Wilhelm von Oranien, erst acht Tage nach seinem Tode geboren wurde. Nach einigen Wirren im Lande wurde der Prinz dann 1672 als Wilhelm III. zum Statthalter über zunächst 5 Provinzen erklärt.

Aus dieser und der folgenden Zeit bis zum Tode Wilhelms III. ist anscheinend kaum Archivmaterial überliefert (oder erhalten geblieben), das über den Bau von Jachten Aufschluss geben könnte. Weder Crone noch andere Quellen unterschiedlicher Art geben hier aufklärende Auskunft.

Trotzdem wurden in der statthalterlosen Zeit, wenn wir den vielen überlieferten bildlichen Darstellungen Glauben schenken dürfen, mehr Jachten als je zuvor gebaut. Außerdem hat sich zu Beginn dieser Zeit der Schiffstyp entwickelt, den wir heute allgemein als Jacht bezeichnen. Einen Eindruck über den Umfang der Jachtflotte in den 50er Jahren können wir dem zeitgenössischen Bericht in Form eines Tagebuches von Abraham de Wicquefort, über die Fahrt Karl II. von Großbritannien von Breda nach Den Haag, 1660, entnehmen. Hier werden neben der Jacht des Prinzen von Oranien noch 12 weitere Jachten und ihre Eigentümer genannt, die an der Fahrt beteiligt waren.

Es handelt sich um die Jacht der Admiralität von Rotterdam (ehemalige Jacht Wilhelm II.), Jacht der Prinzessin Douariere von Oranien, Jacht der Staten von Holland, Jacht des Rates der Staten, zweite Jacht desselben, Jacht von Ludwig von Nassau (Herr van Beverweert), Jacht die Maecht van Zeelandt, Jacht des Kapitäns Brouwer (Schiffer-Commandant bei der Adm. d. Maas), Jacht die Post van Zeeland, Jacht des Herrn von Wassenaer (Leutnant-Admiral von Holland), Jacht der Stadt Dordrecht, Jacht des Herrn von Noordwijk (Gouverneur von Sluis), Jacht des Prinzen von Oranien.

Diese seltene Zusammenstellung mehrerer Jachten zur gleichen Zeit gibt einen sehr guten Aufschluss über den Kreis der Besitzer oder Benutzer von Jachten in den 50er Jahren. Als Institutionen fehlen hier nur noch die Ost- und West-Indischen Companien.

Wegen des Mangels zeitgenössischer schriftlicher Quellen können jetzt nurmehr künstlerische Darstellungen weiterhelfen, um einen ungefähren Überblick über die weitere Entwicklung des Typs vorhandener Jachten, ihrer vielfältigen Schmuckformen und die Gruppe der Eigentümer oder Benutzer für die Zeit zwischen etwa 1660-1700 zu erlangen. Die nachfolgende Auswahl aus der Vielzahl überlieferter zeitgenössischer Darstellungen soll einen oberflächlichen Eindruck über die große Anzahl der Jachten vermitteln, die in dieser Zeit vorhanden gewesen sein müssen.

- Kleinere Jacht des Prinzen von Oranien, van de Velde d.J. 1663 (Rijkspreuten Kabinet, Amsterdam A 1458),
- Jachten der Admiralitäten von Zeeland, der Maas (Rotterdam) Amsterdam und Friesland,
- Jacht von Johann Moritz, Graf von Nassau, 1668, unter dem Prinzen von Oranien (später Wilhelm III.) erster Feldmarschall der Niederlande.

- Jacht Wilhelm III (Zeichnung zugeschrieben an W.v.d.V.d.Ä., Schiff-Museum Amsterdam, Abb. 14)
- Jacht der Vereinigten Provinzen (Staten-General), W. van de Velde d.Ä., 1672,
- Jachten der Rotterdamer und Amsterdamer Ost- und West-Indischen Companien (z.B. A. Storck),
- Auf einer Radierung von Marot, die die Abfahrt Wilhelm III. nach England im Jahre 1688 zum Inhalt hat, sind 4 Jachten dargestellt. Die eine im Vordergrund liegende Jacht hat ein vollständiges Galion mit Regelungen,
- Jacht des Prinzen von Oranien, Typ nach etwa 1670 auf einem Gemälde von Storck „Hafen von Amsterdam“, 1689 (Dresden). Dieses ist vielleicht die neue Jacht, die Crone (S. 79) erwähnt. Am 8. April 1688 wird berichtet, dass eine Jacht gebaut werden soll, und am 8. Sept. wird der Bau einer 60-61 Fuß langen Jacht beschlossen,
- Jacht des Friesischen Statthalters, Heinrich Kasimir II. (Hendrik Casimir II., 1664-1696), fertiggestellt 1682. Die Jacht war bis 1738 im Dienst, Scherenschnitt im Prins Hendrik Museum, Rotterdam. Die gleiche oder sehr ähnliche Jacht ist auf dem folgenden Bild dargestellt,
- Storck, „Scheingefecht auf dem Y“, 1697. Hieran nahmen mehrere größere Gaffeljachten und viele Besan-, Heck- und Spiegeljachten teil.

Vorstehende Aufstellung sollte nur einen Überblick über einen Bruchteil des dem Verfasser bekannten Bildmaterials vermitteln, da die meisten Darstellungen noch nicht identifiziert und untereinander verglichen worden sind.

Schwierigkeiten bezüglich der Identifizierung einzelner Jachten bereiten dann noch zwei nicht unwesentliche Fakten. Einmal ist es die Glaubwürdigkeit eines Künstlers bezüglich der vorbildgetreuen Darstellung. Hier wird in mehreren Fällen von Kunsthistorikern ein Personenkult betrieben, der - zumindest was die Glaubwürdigkeit der Darstellung des technischen Objektes „Schiff“ anbetrifft - übertrieben, manchmal sogar ungerechtfertigt ist und zu Fehlurteilen bei der Bewertung einer Schiffsdarstellung führt. Aber auch bei den großen Meistern der Marinen des 17. Jhs., wie Vater und Sohn van de Velde oder A. Storck und L. Backhuysen, treten im Vergleich mit anderen Künstlern Ungereimtheiten auf. So haben z.B. A. Storck und J. C. Rietschoof vermutlich die gleiche Jacht der Amsterdamer Ost-Indischen Companie dargestellt, sie aber doch bei genauer Betrachtung unterschiedlich in Details wiedergegeben. Eine fast gleiche Jacht wird dann ein anderes Mal von A. Storck als Jacht der Rotterdamer Ost-Indischen Companie ausgewiesen. Ist es ein Zufall? Wurde ein und dieselbe Jacht nur mit anderen Initialen wiedergegeben? Oder hatten beide Companien je eine Jacht vom gleichen Typ mit gleichem Schmuck? Die zweite Schwierigkeit bezüglich der Identifizierung liegt

dann in der Tatsache begründet, dass vielfach Jachten in zweite Hand übergangen. Wenn nun nach dem Wechsel vom neuen Eigentümer der relativ große finanzielle Aufwand in Kauf genommen wurde, den alten Schmuck in Form der Bildhauerarbeiten und sonstiger künstlerischer Ausgestaltung zu entfernen und durch neuen zu ersetzen, so konnte eine Jacht äußerlich ein vollkommen anderes Aussehen erhalten. Da eine Jacht bei solchen Maßnahmen aber kaum eine grundsätzliche Veränderung in ihrem konstruktiven Aufbau erfahren haben wird, wäre es möglich, durch Vergleich zweier ähnlicher Darstellungen Gemeinsamkeiten bezüglich der Konstruktion festzustellen.

Bei der vergleichenden Gegenüberstellung zweier Jachten müsste Übereinstimmung vorliegen bezüglich Lage und

Anordnung der Pforten, der Lage, Anordnung und Anzahl der Berg- und Raahölzer, Ausbildung des Galions, Anzahl und Größe der seitlichen Fenster im Pavillon oder der konstruktiven Gestaltung des Spiegels mit Gillungen, Balken und Leisten. Es sind alles Konstruktionselemente, die nur durch größere Umbauarbeiten zu verändern wären.

Über das Aussehen der Jachten der zweiten Hälfte des 17. Jhs. sind wir relativ gut durch zeitgenössische Darstellungen namhafter Künstler, durch einige Beschreibungen und Modelle, unterrichtet. Hieraus können wir entnehmen, dass es sich um den Typ handelt, der etwa um 1650 entwickelt und dann über fast 200 Jahre mit nur unbedeutenden konstruktiven Änderungen als repräsentatives Fahrzeug verwendet wurde.

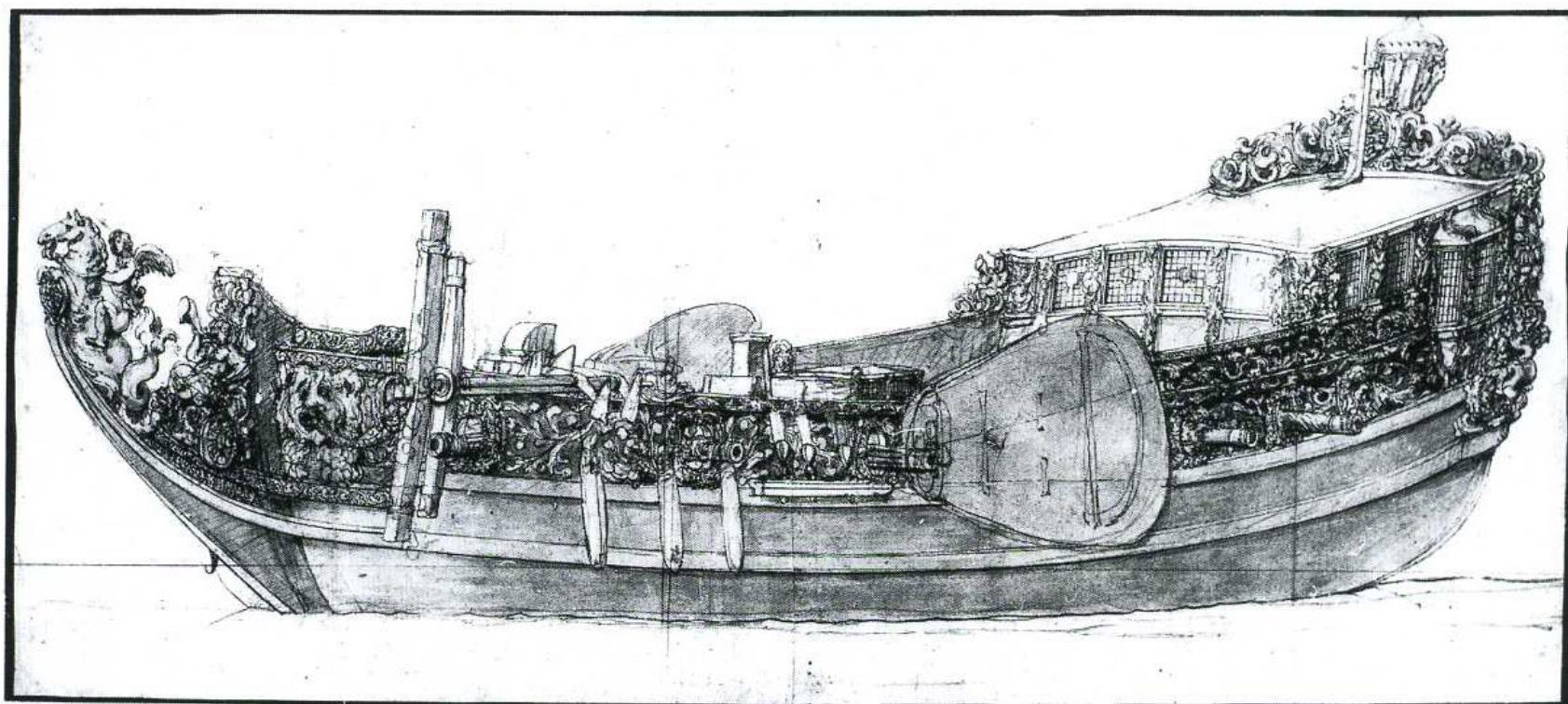


Abb. 14

W. van de Velde d.Ä., „Jacht von Wilhelm III.“, undatiert. Feder und Pinsel, O.-I.-Tusche, laviert, 300 x 670 mm (Rijksmuseum „Nederlands Scheepvaart Museum“, Amsterdam, Inv.Nr. S 1046-1).

Auf dem Schild, der den Abschluss des Galionschegs bildet und auf dem Heckbord hinter dem Flaggstockknie, soll das Wappen Wilhelm III. dargestellt sein. Crone sieht die Anordnung des Erkers am Pavillon als ungewöhnlich an und schließt daraus, dass hier eine ältere Jacht umgebaut (Res. vom 8. April 1688) und die „neue Bauweise“ mit der alten verbunden wurde.

*//*

***Zeitgenössische Schiffbau-Dokumente***



## Bemerkungen zu den Bestecken

Eine Reihe von zeitgenössischen Baubeschreibungen und nach diesen gefertigte Rekonstruktions-Übersichtsskizzen verschiedener kleiner und genau bezeichneter Schiffstypen aus der ersten Hälfte des 17. Jahrhunderts sollen im Rahmen dieser Dokumentation Aufschluss über das Aussehen und die Unterschiede einiger als Jacht verwendeter oder bezeichneter Typen geben. Im ersten Augenblick mag es den Eindruck erwecken, als gehören Typen wie „Kriegskravelschiff“, „Binnenkriegsschiff“ oder sogar „Fregatte“ nicht zum Thema der gestellten Aufgabe, nämlich der Behandlung des Schiffstyps „Jacht“. Beim genaueren Hinsehen aber - und vor allem bei einer vergleichenden Gegenüberstellung mit zeitgenössischen Abbildungen, hier vor allem den früheren Prinzenjachten -, können wir trotzdem viele Ähnlichkeiten und Übereinstimmungen erkennen. Es zeigt sich, dass trotz der Vielfalt der früher vorhandenen kleineren Schiffstypen und des unterschiedlichen Aussehens doch gewisse Tendenzen bezüglich der Konstruktion und der Bemessung der Bauteile verschiedenartiger Fahrzeuge erkennbar sind. Lediglich die Verschanzung, die Anordnung der Decks und ihre Bezeichnungen, die Deckseinrichtungen sowie die Takelungen weisen rein äußerlich dem Verwendungszweck des Schiffes angepasste Unterschiede auf. Zudem erschien es wichtig, die seltene Gelegenheit einer kontinuierlich über fast drei Jahrzehnte reichenden Überlieferung von Bestecken (Baubeschreibungen) zu nutzen, um einmal durch Gegenüberstellung benannter Schiffstypen die konstruktiven Unterschiede aufzuzeigen und zum andern das Verhältnis der Bauteile untereinander bei verschiedenen, aber ähnlichen Schiffen etwa gleicher Größen, kennenzulernen. Besonders wertvoll sind die Bestecke im Hinblick auf die genannten Bezeichnungen der Schiffstypen. Anhand der meist relativ ausführlichen Beschreibungen erhalten wir durch Typskizzen erstmals eine Vorstellung vom Aussehen der in der ersten Hälfte des 17. Jahrhunderts verwendeten Schiffe, die als Jachten bezeichnet oder als Jacht verwendet wurden. Da Künstler in den seltensten Fällen ihren Bildern einen Titel beigegeben hatten, wurden die Schiffstypen dann meistens bei der Deutung des dargestellten Ereignisses von Kunsthistorikern mit Bezeichnungen belegt, die sich auf den ersichtlichen Verwendungszweck des Schiffes bezogen und nicht die eigentliche zeitgenössische Benennung wiedergaben. Leider fehlen bislang ebenso ausführliche und über einen längeren Zeitraum reichende Bestecke aus der zweiten Hälfte des 17. Jahrhunderts. Ob zu dieser Zeit keine Bestecke mehr niedergeschrieben wurden oder ob sie in Verlust geraten sind, kann heute wohl kaum mehr ermittelt werden. Die chronologische Folge der vorliegenden Bestecke aus ein und derselben Quelle

gibt aber trotzdem schon eine Fülle von Mitteilungen über bislang unbekannte Fakten bezüglich des Baumaterials, der Konstruktion, der zeitgenössischen Benennung vieler Bauteile und allgemein der Abwicklung eines Bauauftrages wieder. Letzteres ist insofern interessant, als wir hier erfahren, dass z.B. heutige Baubeschreibungen bis Mitte der 60er Jahre im Prinzip noch die gleiche Disposition und (bei kleineren Werften für kleinere Schiffe) die gleichen Lieferungs- und Zahlungsbedingungen festlegen, so wie es bei den wiedergegebenen Bestecken schon vor rund 350 Jahren geschehen ist.

Die Übersetzung der Texte bereitete anfangs größere Schwierigkeiten, da neben den handschriftlich in Kurzform und in niederländisch ohne Satzzeichen abgefassten Texten viele Begriffe ihrer Bedeutung nach unbekannt oder anders als heute geschrieben waren. Bei der Übersetzung allgemeiner Worte leistete das große niederländische Wörterbuch (Woordenboek der Nederl. Taal) gute Dienste. Schwieriger war es bei den Fachwörtern. Hier waren einige Hinweise in Witsen zu finden. Röding dagegen kannte schon viele Begriffe gar nicht mehr. Völlig unbrauchbar dagegen waren neuere, seemännische Wörterbücher (Kluge,) oder gar etymologische Wörterbücher (Gödel Stenzel,) Letztere, die Übertragung durch Vergleiche und Wortstambildungen in der Theorie durchführten, ergaben keine oder mehrfach vollkommen sinnentstellende Auskunft. In diesem Zusammenhang sei noch einmal darauf hingewiesen, dass der Schiffbauer oder Fahrensmann sich bei zwangsläufiger Neubildung von Worten für Bauteile nicht lateinischer oder arabischer Wortstämme bediente, sondern als Praktiker oft aus dem Impuls heraus Wortschöpfungen vornahm. Das war früher nicht anders als heute.

So konnte die weitgehend fachgerechte Übersetzung und vor allem Deutung mit exakter Bestimmung einzelner Begriffe im wesentlichen nur dadurch erreicht werden, dass eine Anzahl im Text unterschiedlich abgefasster Beschreibungen gleicher oder sehr ähnlicher Schiffstypen vorlag. Durch vergleichende Gegenüberstellung konnten so viele Begriffe gedeutet werden. Trotzdem ist es aber nicht gelungen, alle Begriffe klar zu definieren. So kann bei einigen Worten (Cransen) die Bedeutung zwar geahnt, ihre Übersetzung aber nicht eindeutig vorgenommen werden, zumal die Begriffe auch in den Niederlanden unbekannt sind. Andere Worte müssen in der niederländischen Schreibform erhalten bleiben, da es kein einwandfreies deutsches Wort dafür gibt. Dieses ist nicht ungewöhnlich, da wir im Schiffsbau oder in der Seefahrt viele Worte erst aus dem Niederländischen, dann aus dem Englischen übernommen haben. Nicht einwandfrei zu übersetzende Worte werden im Text in Anführungsstriche gesetzt, so z.B. „overloop“. Man könnte zwar auch dieses Wort ins Deutsche übertragen, es würde dann aber nicht das wiedergeben, was damit im Niederländischen gemeint ist.

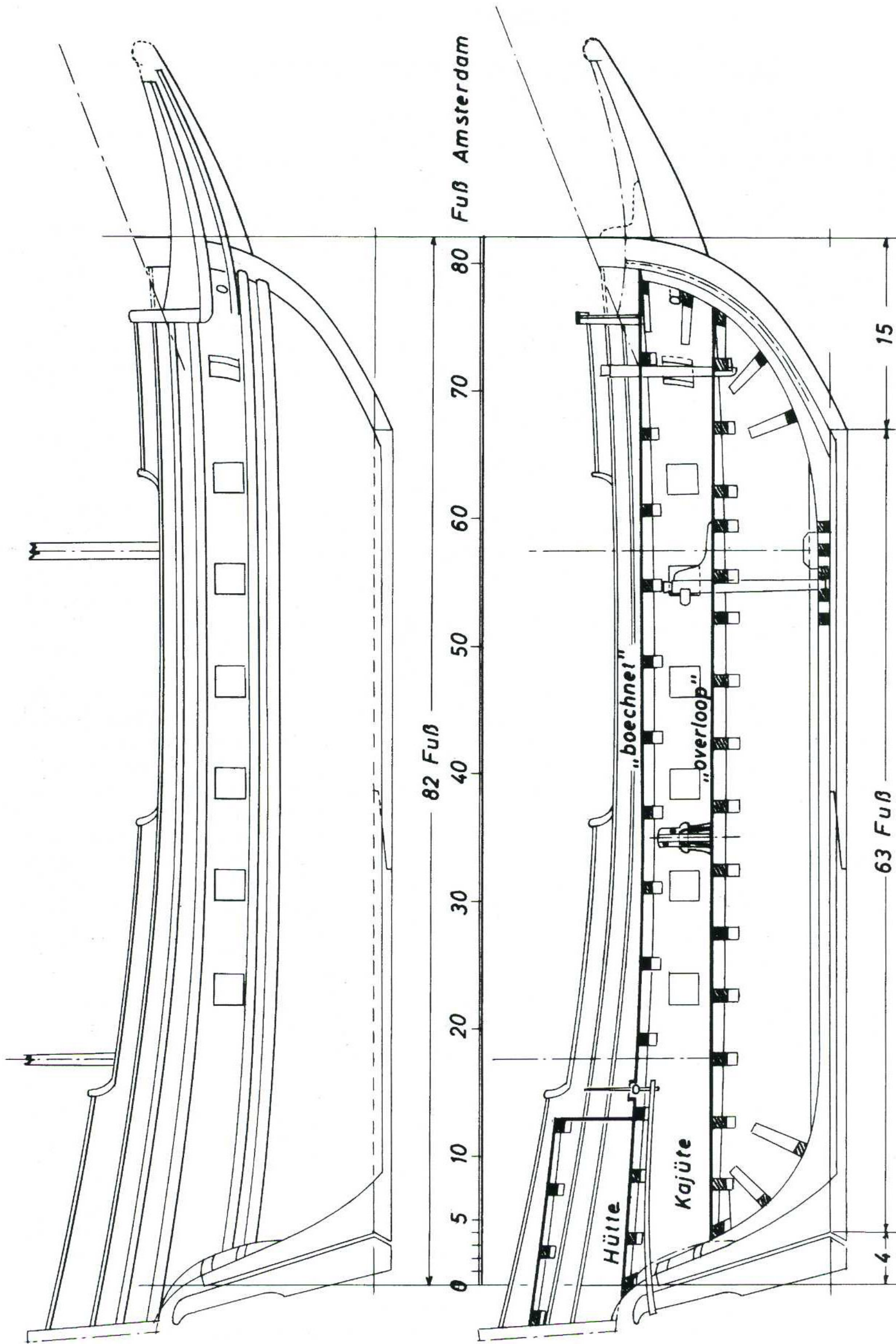


Abb. 15  
 Seitenansicht und Schnitt eines 82 Fuß Kriegskravelschiffes nach Besteck 1.

## Besteck 1

### Zeeland 1, Kriegskravelschiff von 1620

L = 82 Fuß über Steven, B = 24 Fuß auf Spant, Hol (Höhe, Tiefe) = 8 Fuß von Unterkante Bodenwrange (Oberkante Kiel) bis Unterkante „overloop“.

20 Zoll unter dem Heckbalken liegt ein zweiter Balken. Zwischen beiden liegen die Heckpforten. Der Spiegel wird seitlich durch starke Randsomhölzer begrenzt. Im Boden wird ein gutes Band für den Mast gelegt. Die Außenhautplanken sind mit Hakenlaschen von mindestens 3 Fuß Länge zu verbinden, gut zu verbolzen. Der „overloop“ ist in gerader Linie von vorne bis achtern durchgehend. Seine Balken liegen 4 Fuß voneinander. Zwischen den Balken liegen jeweils 3 Rippen mit einer Längsrippe. Alle Balken erhalten zwei Kniee, der schwere Mastbalken dagegen 4. Das Schiff erhält an jeder Seite 7 Pforten (24“) vierkant auf dem „overloop“. Das „boechnet“ liegt 5 ½ Fuß, senkrecht gemessen, über dem „overloop“. Seine Balken liegen 5 Fuß voneinander. Es ist vorne bis zur Kreuzbeting dicht und seitlich mit vier Balkdielen Breite belegt. Von der vorderen Querbeting bis achtern zur Steuerpforten liegt in der Mitte eine Grätting. Auf dem „boechnet“ stehen im Bug 2 Kanonen. Daher ist die Schanz auch hier einen Plankengang höher. Nach achtern wird die Verschanzung mittels „gebrochener Gänge“ so hoch aufgezogen, dass man eine bequeme Hütte bekommt. Die Schanz ist außen mit 1 Zoll Wagenschott vollkommen geschlossen und mit den erforderlichen Gillungen versehen. Über der Schanz wird achtern anstelle von Schanzkleidern ein „roggang“ vorgesehen.

Nicht zu verstehen ist die Anordnung einer Galerie am Heck. In wörtlicher Übersetzung heißt es: Noch zu machen achtern an das Schiff eine Galerie breit 5 Fuß darin ein Abort mit 2 kleinen Fenstern, auf der Seite mit 2 kleinen Bänken und achtern mit einem „opstaende valle“. An Rundhölzern ist zu liefern: Ein Mast, Spriet, Bugspriet mit Raa, Besanmast mit Rute. Ferner ist zu fertigen und zu liefern: Eine gute „pinne“ mit 2 „Ellenbogen“. Als weitere Teile sind aufgeführt: 2 Kranbalken zum Aufholen der Anker, ein Ruder mit Pinne und Kolderstock (!), 1 Spill mit 4 Löchern (für die Spillspaken oder Windbäume), 1 starke Kreuzbeting am hinteren Mastbalken befestigt und mit Knieen an den beiden Betingständern.

Zu liefern ist ferner: Alles Holz für das Bildhauerwerk, wie für Heckborde, Bögen, Pfeiler, Wappen, Drücker und Satyre. Die Hütte ist gut mit gehobelten Dielen zu verzimmern, mit Kojen, Schränken, Spinden zu versehen. Die Kajüte soll oben an jeder Seite 1 Fenster zur Belüftung erhalten. Die Fenster liegen zwischen den Berghölzern.

An Räumen sind genannt: Hütte, Kajüte, Kabelgat, Kombüse, Bottlerei, Proviantraum und Wendeltreppe.

Zum Schluss des Besteckes wird noch einmal allgemeines aufgeführt und auf die Fertigung und Lieferung folgender Teile hingewiesen: Alle kleinen und großen Luken mit eichenen Scheerstöcken, es sind alle Räume mit den erforderlichen Kojen, Bänken, Schränken und Kisten zu versehen, sowie alles Holzwerk wie Ankerstöcke,

Klampen, Kreuzhölzer. Es ist alles zu fertigen und zu liefern, was zu einem guten Schiff gehört, auch dann, wenn es nicht besonders aufgeführt worden ist.

#### Anmerkung

Auf den ersten Blick scheint dieses an den Anfang gestellte Besteck nicht in den Rahmen des gestellten Themas zu gehören. Bei der vorangegangenen Einführung zum Thema war aber festgestellt worden, dass der Begriff Jacht viel weitläufiger ausgelegt werden muss, als es allgemein getan wird. So hatten wir u.a. die Kriegsjachten von Prinz Moritz kennengelernt, die nun eine gewisse Ähnlichkeit mit dem in Besteck 1 beschriebenen Kriegskravelschiff besaßen. Wenn letzteres auch vielleicht größer als das von Vroom (Abb. 6) dargestellte Schiff sein kann, so ist zu bedenken, dass zwischen dem Bau beider Typen rund 25 Jahre lagen, Jahre, die infolge der kriegerischen Auseinandersetzungen zweifellos eine technische Weiterentwicklung zur Folge hatten.

Der von Vroom (1600, Philippine), Wenzel Hollar (Köln 1656) und Merian (1647) dargestellte Schiffstyp der Jacht des Prinzen Maurits mit 2 Masten (Sprietsegel und kleinem Besan) wird seiner Art nach nur stärker bewaffnet und als Kriegskravelschiff bezeichnet, in einem Zeeländischen Besteck von ca. 1620 beschrieben. Da das Besteck 20 Jahre jünger ist, sind naturgemäß durch die kriegerischen Auseinandersetzungen bedingt, Veränderungen in der Konstruktion, vielleicht auch in der Größe erfolgt. Selbst diesen Schiffstyp finden wir fast 30 Jahre später im Hintergrund auf einem Gemälde von B. Peeters in Delft aus dem Jahre 1648 wieder.

Beide Schiffstypen hatten als wesentliche Gemeinsamkeit die Takelung als Eineinhalb-Master, d.h. einen Großmast mit Sprietsegel und einen kleineren Besanmast mit dreieckigem Besansegel. Fahrzeuge mit gleicher Takelung finden wir auch noch in jüngerer Zeit auf anderen zeitgenössischen Darstellungen, so auf einem Kupferstich Roerort in der „Topographia Westfaliae ...“ Auch hier ist ein Typ wiedergegeben, der in wesentlichen Konstruktionselementen mit denen des Besteckes 1 übereinstimmt.

Die gleiche Darstellung finden wir auch auf dem rechten Blatt eines vierteiligen „Panorama von Köln“ von Wenzel Hollar. Es ist zu vermuten, dass beide Schiffe niederländischer Herkunft sind, ob sie aber in Ruhrort (heute Stadtteil von Duisburg am Niederrhein) oder Köln waren, ist unsicher.

Zwei weitere Schiffe dieses Typs sind auf einem großen Gemälde von Bonaventura Peeters (1624-1652), das sich im Stedelijke Museum „Het Prinsenhof“ in Delft befindet, wiedergegeben. Hier wird auf der Reede von Antwerpen die spanische Delegation für die Friedensverhandlungen in Münster empfangen. Im Hintergrund dieses Bildes liegen die beiden Schiffe des niederländischen Geschwaders, die die Gesandten von Middelburg nach Antwerpen gebracht haben. Beide Eineinhalb-Master führen 6 (7?) bzw. 8 Kanonen auf einer Seite des „overloops“.

Abb. 16  
Spant am Fockmast

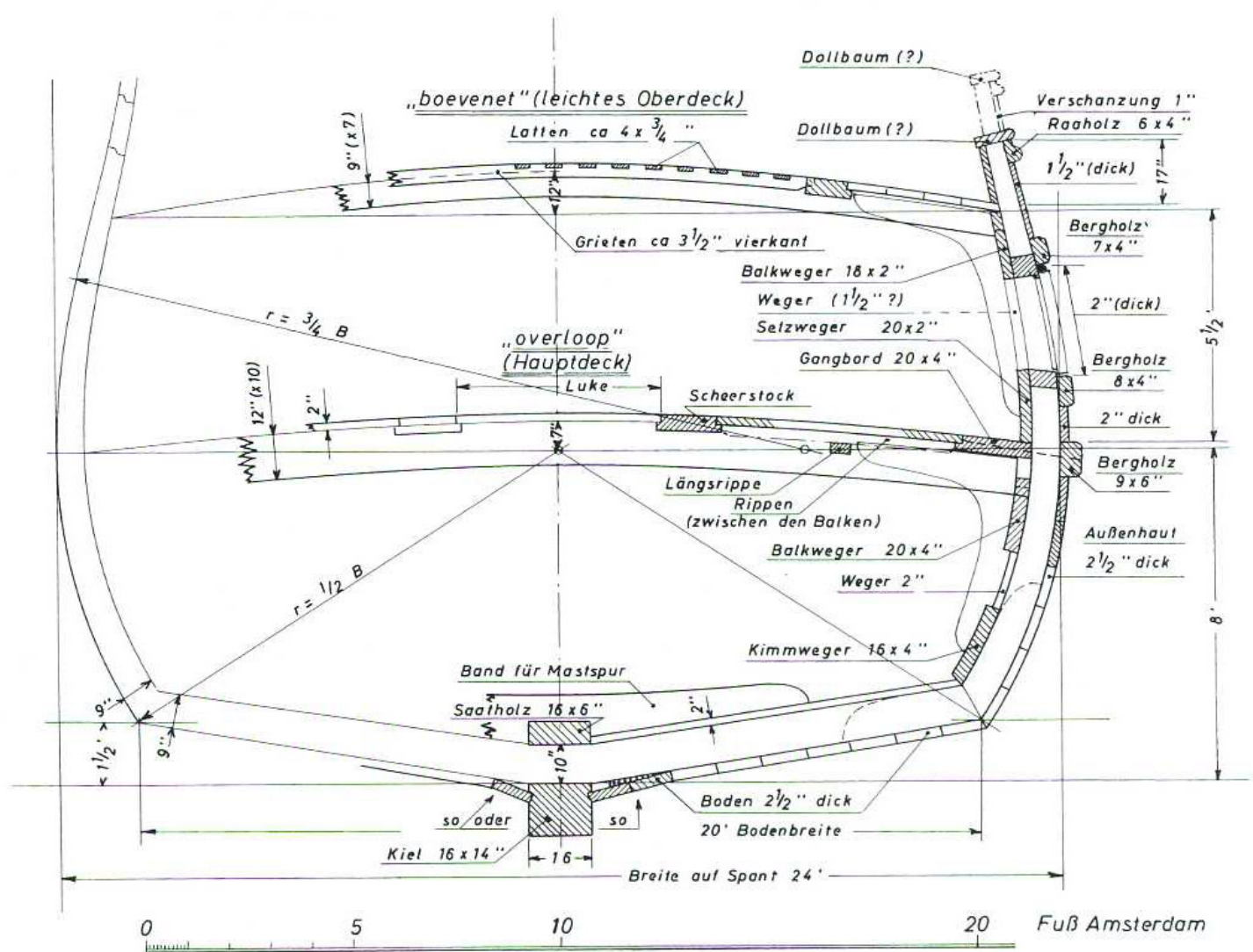
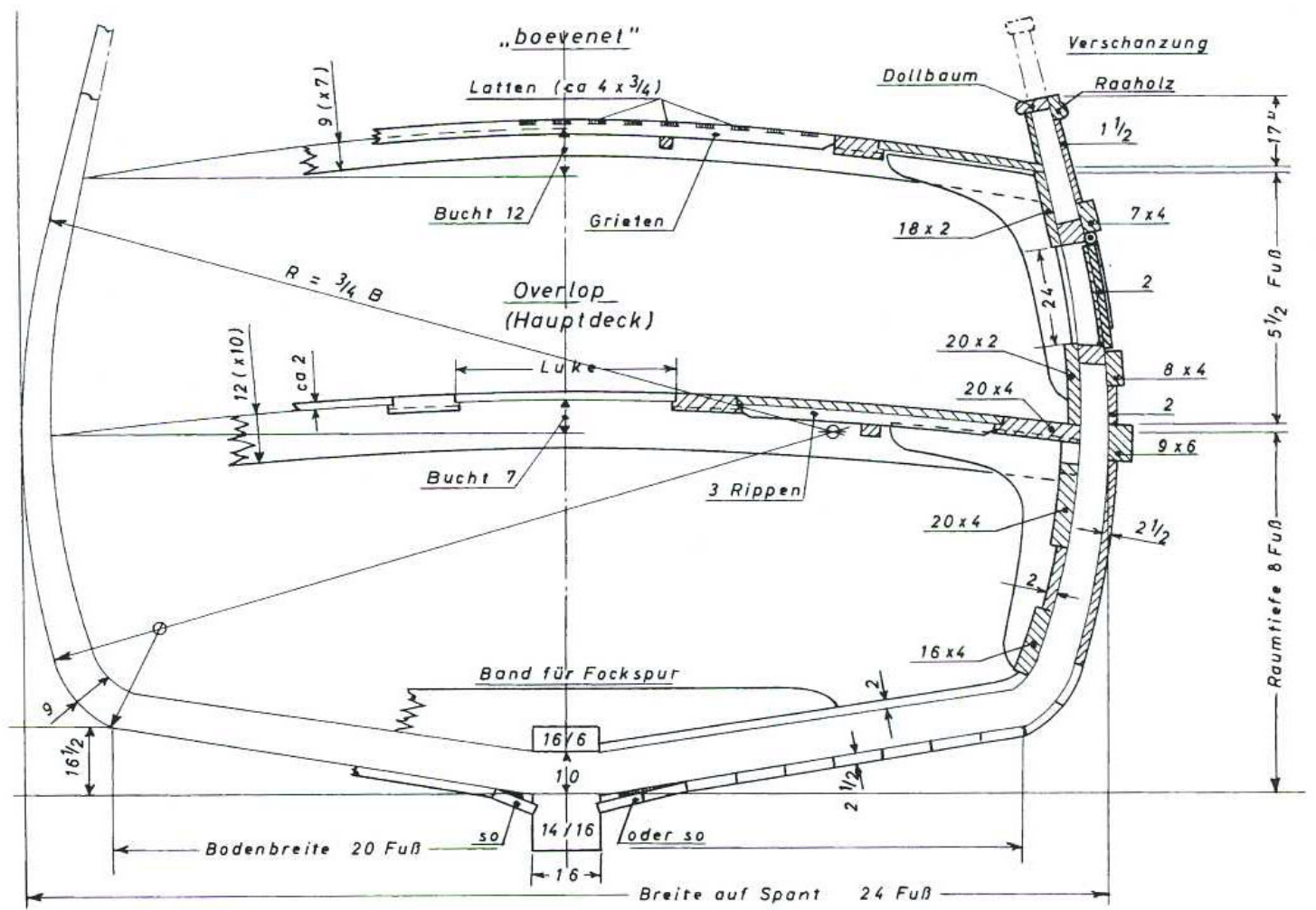


Abb. 17  
Spant am Hauptmast 82-Fuß-Kriegskravelschiff nach Besteck 1

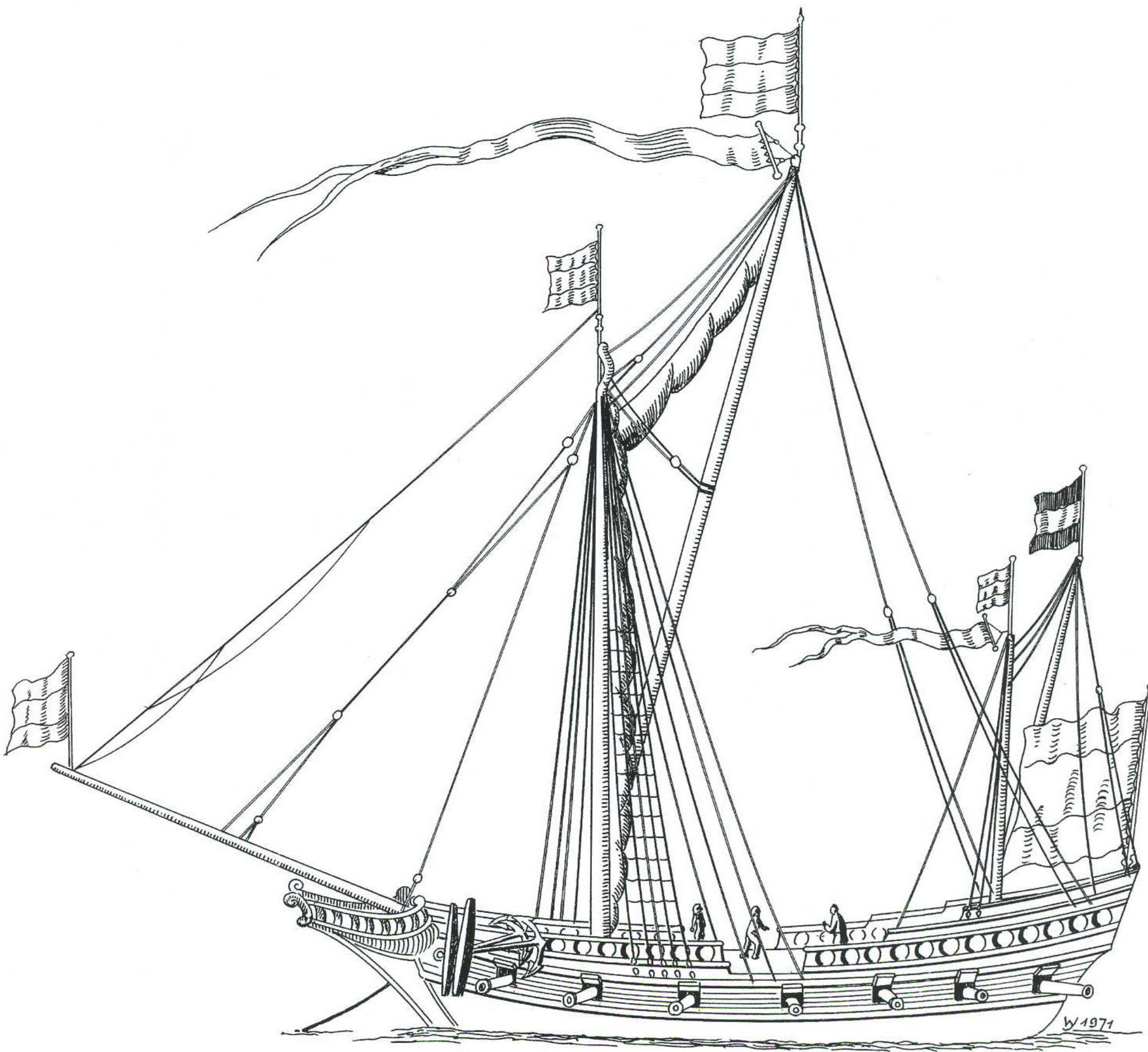


Abb. 18

ROERORT (Duisburg) von Mth. Merian d. Ä., Frankfurt 1647 (*Topographie Westphaliae...*). Vermutlich verwendete Merian, wie mehrfach bei seinen Ausgaben nachgewiesen, eine ältere Darstellung Ruhrorts von Wenzel Hollar (*Parthey Nr. 770*) als Vorlage (etwa 1632), setzte aber anstelle der von Hollar gezeichneten zwei Frachtschiffe diese Jacht. Das Fahrzeug liegt falsch, d. h. „mit Strom“ vor Anker. Vielleicht ein Zeichen dafür, dass Merian Ruhrort nie gesehen hat und somit die Lage der Stadt zum Strom nicht kannte.

## Besteck 2

### Kriegskravelschiff (1620-1635)

Länge über Steven = 77 Fuß, Breite auf Spant = 23 Fuß, Hol auf Unterkante Deck = 8 Fuß. Das Schiff ist vorne im Deck (overloop) rund im Bug und darüber eingezogen. Vorne liegt über der Reling eine Planke anstelle von Schanzkleidern. Von Vorkante Kajüte bis achtern wird die Seite über der eichenen Reeling mit einer eichenen Planke verschantzt und weiter achtern die Schanz mit einer „dritten Partie blauem Wagenschott“ so erhöht, wie es für das Schiff erforderlich ist. Stärke der Außenhaut bis zum 2. Bergholz 2 1/2 zöllige Eiche. Die Planken sollen nicht breiter sein als 12 Zoll. Die Hakenlaschen müssen über 4 Innhölzer reichen. Die Innhölzer verschießen gegeneinander 3 1/3 Fuß und sind dicht aneinanderzulegen. Während die Außenhaut Kravel ist und gut geschabt (gehobelt) wird, ist die Schanz innen geklinkert. Reling, Schanz und erster gebrochener Gang achtern aus Eiche. Sonstige Verschanzung, Innenverkleidungen, Flurboden usw. aus gehobeltem und geglättetem „Nadelholz“, von dem die „blauen“ Kanten entfernt sind. Der Schiffskörper ist gut zu „bohren“, es sind gute, trockene „Dortsche Nägel“ einzuschlagen. Außen und innen soll gut kalfatert werden. Es ist nur wurmfrees Holz, von dem der Splint entfernt ist, zu verwenden, „dieses alles, um ein dichtes und unbeschädigtes Schiff zu liefern“.

Vorne erhält das Schiff nach Wunsch und Angabe des Bestellers eine „Pinne“. Achtern hat es zwei „Wulfen“ mit erforderlichen „Ständern“ (Stützen). Der untere Wulf wird mit 2 Zoll Eiche beplankt und erhält 2 runde Löcher um achteraus zu „meeren“. Zur Verstärkung ist innen eine 2 Zoll Planke dagegengesetzt. Der 2. (obere) Wulf ist mit „halbem blauen Wagenschott“ beplankt. Die starken Deckbalken erhalten zwei Kniee, während die beiden Mastbalken, zwischen denen der Mast steht, je vier Kniee erhalten.

An der Hinterseite des achteren Mastbalkens steht eine Kreuzbeting, die von unten, zwischen den Bodenwrangen stehend, bis 4 Fuß über Deck reicht. Die Innenkanten der Betingstützen liegen 3 Fuß voneinander. Quer dahinter liegt ein gewrungnes Holz, an dem die Kabel belegt werden. Die Klüsgaten sind gut zu „besetzen“, also mit hölzernen Dopplungen zu versehen. Zum „Aufwinden“ des Ankerkabels ist ein starker „Kapständer“ mit 4 Löchern und seinen Windbäumen mitzuliefern. Das Schiff erhält 12 Pforten, die schließend gemacht werden. Die starken Heckborde erhalten an jeder Seite kleine Kniee und etwas Bucht.

Als Decks werden genannt: „overloop“, das 1 1/2 Fuß über overloop liegende Kajütendeck, die 2 Fuß darüberliegende Plicht für den Steuermann und die darunterliegende Plicht, auf der die Heckgeschütze „bequem“ aufzustellen sind. Über der Kajüte ist in der Verschanzung an jeder Seite eine Tür eingearbeitet, um bequemer in das Ruderboot einsteigen zu können. Ebenfalls über der Kajüte sind nach Wunsch des Bestellers Sitzbänke aufzustellen. Das Kajütendeck wird vorne durch ein von Bord zu Bord reichendes, 4 Fuß hohes Querschott, abgeschlossen. Es ist mit starken Stützen und Knieen ausgesteift und erhält eine Tür, um vom Kajütendeck zum overloop zu gelangen. Luken werden nach Erfordernis und nach Wunsch des Bestellers eingebaut. Als Räume werden genannt: Brotkammer, Pulverkammer, ein Flur. In der Kajüte befindet sich eine Wendeltreppe.

Seitenschwerter und Rundhölzer sind im Besteck nicht aufgeführt. Die Rundhölzer wurden nach Besteck 8 umgerechnet.

Das Schiff ist mit stärkerer Aufkimmung im Boden sehr breit und damit insgesamt völlig, weil es als Kriegsschiff relativ stark bestückt ist und somit in WL Stabilität benötigt.

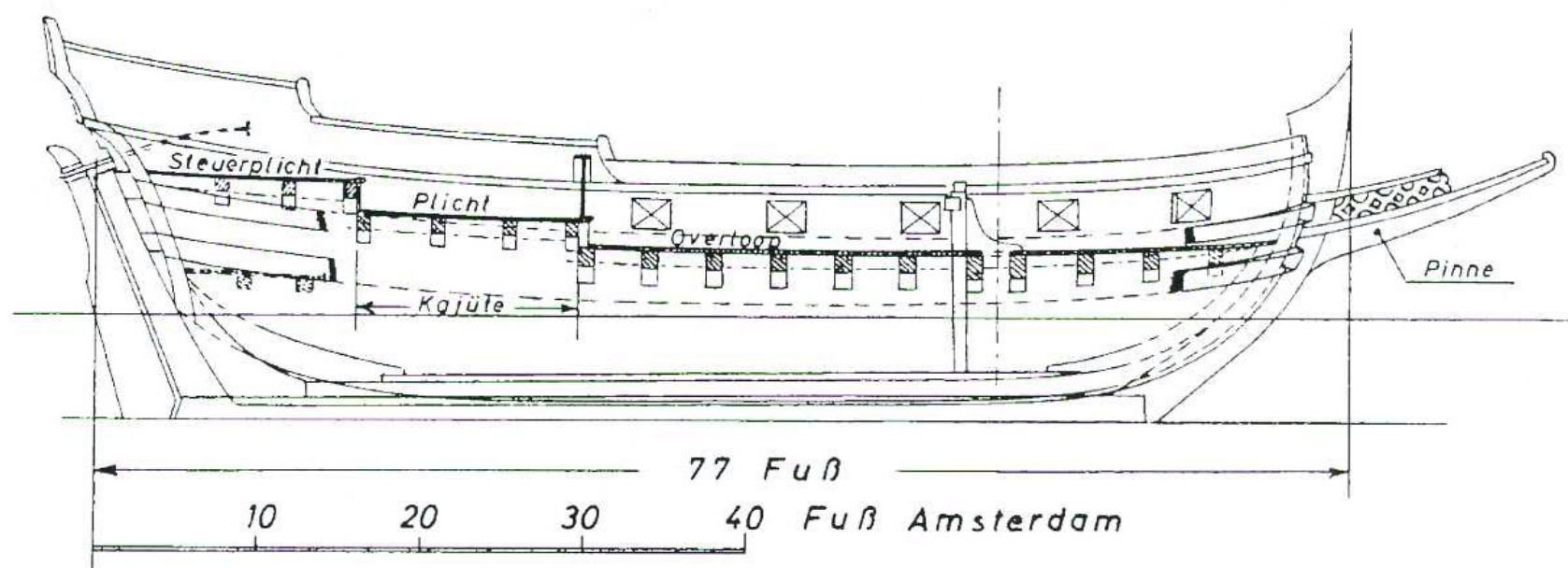


Abb. 19  
77-Fuß-Kriegskravelschiff nach Besteck 2

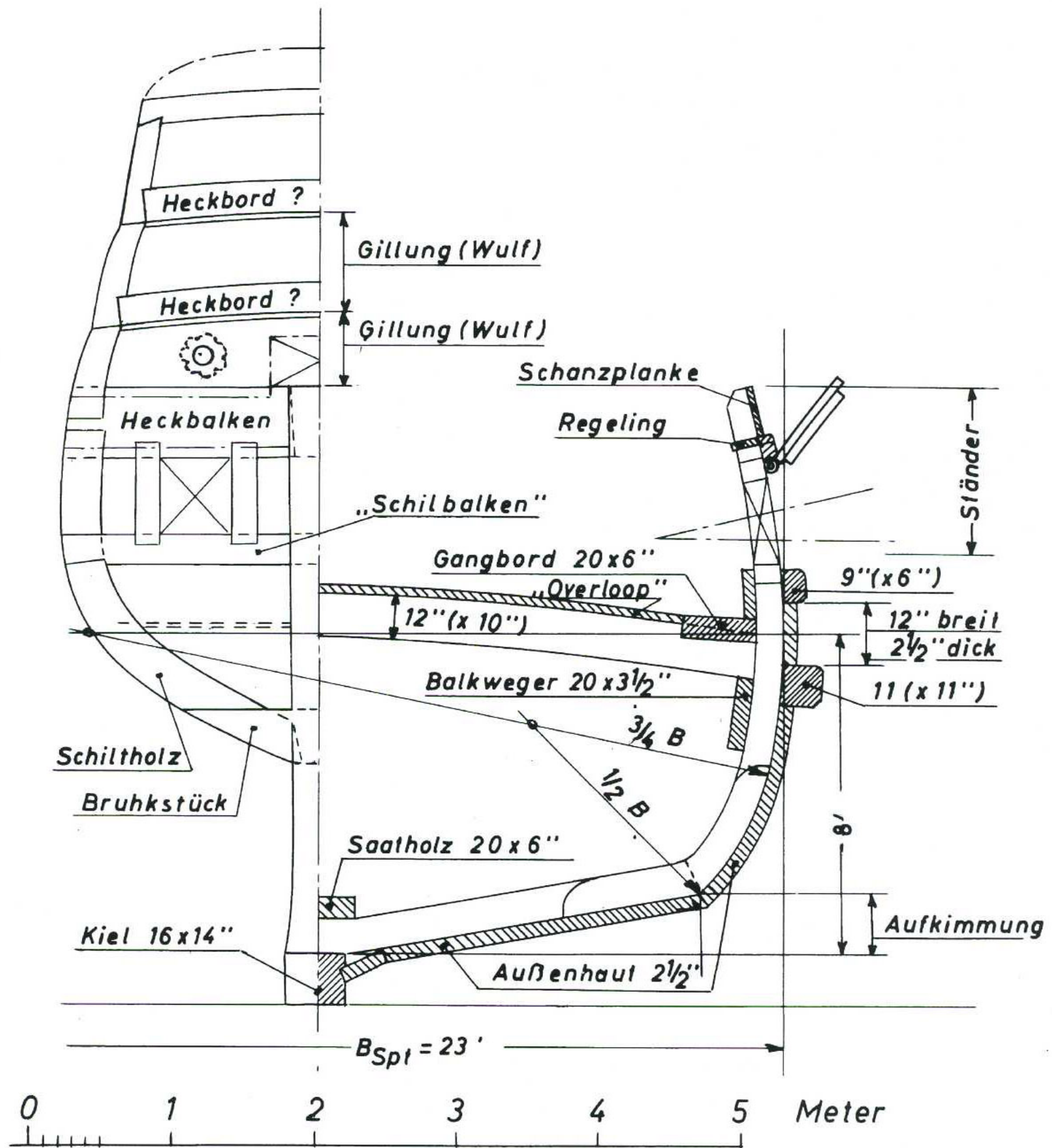


Abb. 20  
Heck und Spant eines 77-Fuß-Kriegskravelschiffs ca. 1620

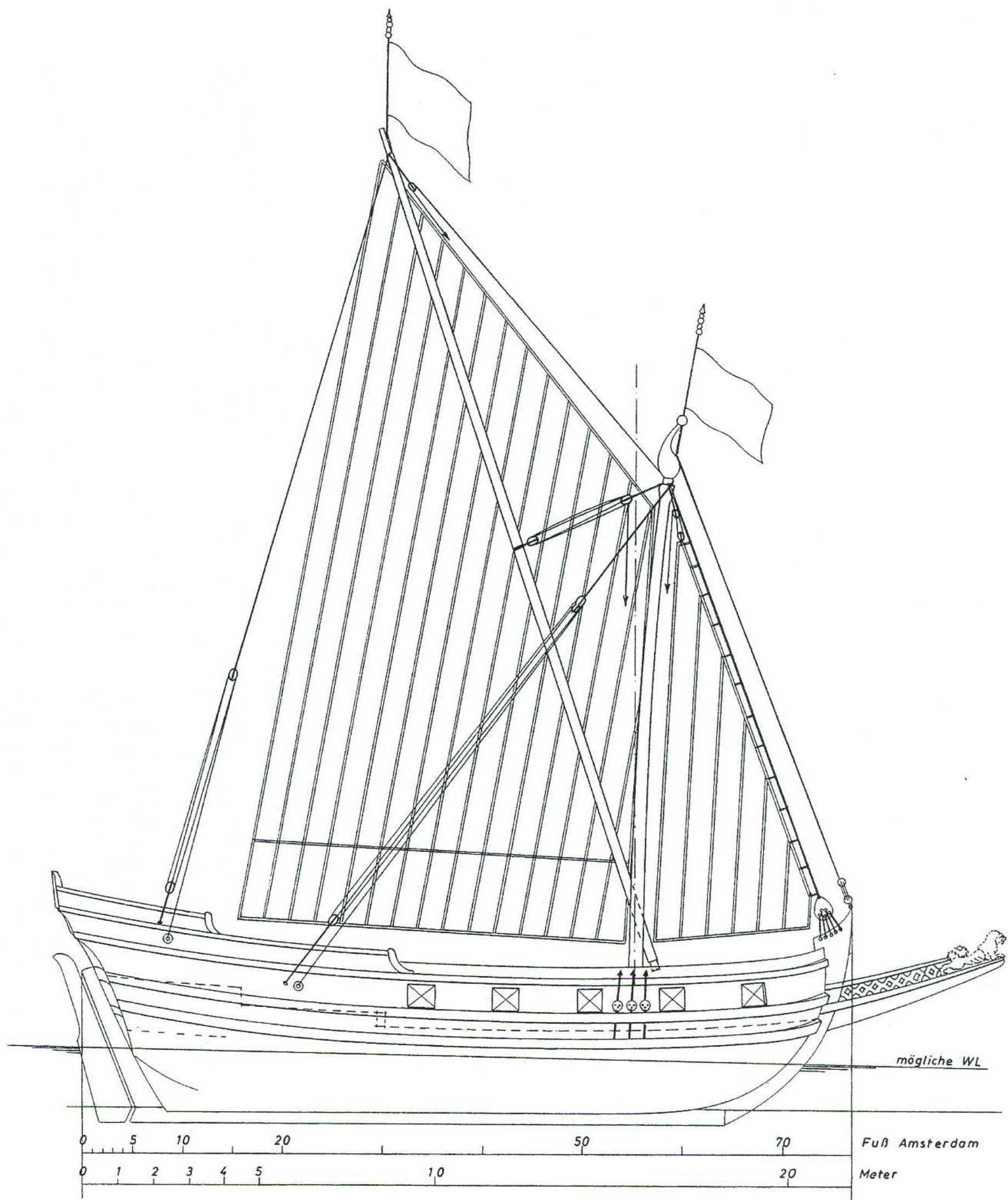


Abb. 21  
Takelage-Rekonstruktion nach Besteck 2

## Besteck 3

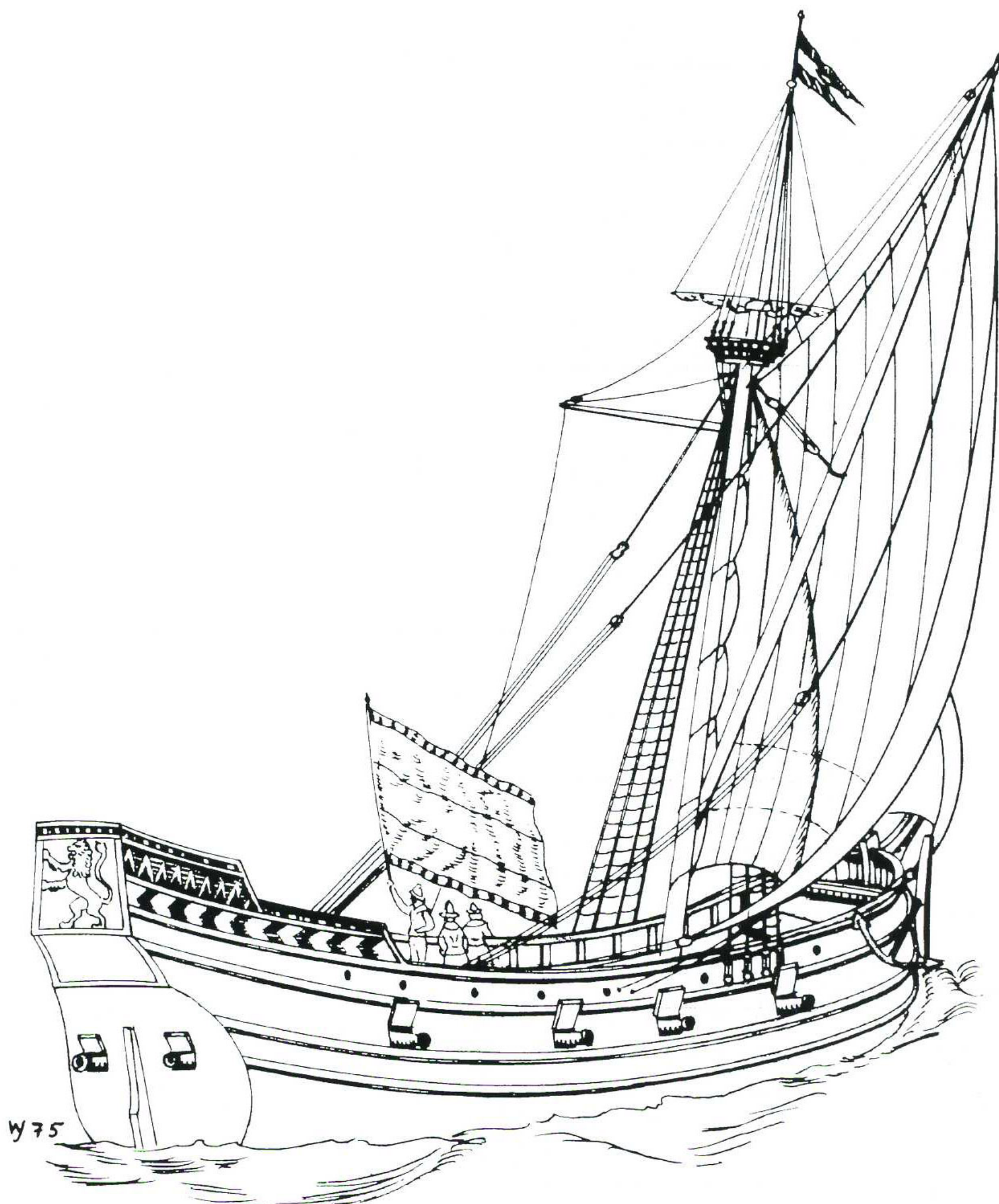


Abb. 22

Schiff vom Typ eines auch als „Prinzenjacht“ verwendeten „Binnenkriegsschiffes“ aus „Panorama von Rotterdam“, 1615. Das Schiff hat einen Mast mit Stenge, Mars- und Stenge-Haupttaue sowie ein Topsegel, also eine Takelung, wie sie seit diesem Zeitpunkt etwa über zwei Jahrzehnte fast ausschließlich nur von „Prinzenjachten“ geführt wurde. Zu beachten sind die Rudergatschen über dem oberen Deck (Kuhbrücke).

## Besteck 3

### Zeeland 6,7,12: Binnenkriegsschiff; 8: Binnenschiff

Einen anderen Schiffstyp, aber mit Charakteristiken einer als Prinzenjacht verwendeten Kriegsjacht, geben drei fast gleichlautende Bestecke der Zeit zwischen 1637 bis 1640 wieder. Es handelt sich um einen Typ, der mit „Binnenkriegsschiff“ bezeichnet wird und für die Admiralität von Zeeland gebaut worden ist. Ein viertes Schiff von 1639 trägt bei fast gleicher Länge die Bezeichnung „Binnenschiff“. Obwohl nicht als „Jacht“ ausgewiesen, wurden diese Beschreibungen hier mit aufgenommen, weil die Schiffe in ihren Hauptabmessungen mit denen der großen Jachten - Länge 70 bis 72 Fuß über Steven - übereinstimmen und viele ergänzende Hinweise über den Bau und die Materialabmessungen von Schiffen dieser Größenordnung geben.

Wegen unterschiedlicher Anordnung der Decks mussten die Schiffe wie folgt aufgeteilt werden:

6) 3a1 Binnenkriegsschiff von 1637, Länge 70 Fuß

7) 3a2 Binnenkriegsschiff von 1638, Länge 72 Fuß

12) 3a3 Binnenkriegsschiff von 1640, Länge 72 Fuß

8) 3b Binnenschiff von 1639, Länge 70 Fuß

Die Schiffe der Bestecke unter 3a sind fast gleichlautend und stellen einen Typ mit 2 Decks (overloop und Kuhbrücke) dar, während unter 3b ein an sich gleicher Typ wiedergegeben ist, der aber eine geringere Breite hat und bei dem nur 1 Deck angegeben wird.

Aus räumlichen Gründen mussten die in Tabellen zusammengefassten Materialabmessungen auseinandergezogen werden. So wurden die Tabellen für die 72 Fuß-Schiffe unter 3a und die der 70 Fuß-Schiffe unter 3b aufgeführt.

Besteck 3a für Binnenkriegsschiffe

Besteck 3b für Binnenschiff

Der Titel des Besteckes lautet:

Besteck für ein Binnenkriegsschiff für den Dienst des Landes, das unter der Aufsicht der Herren der Admiralität von Zeeland zu bauen ist.

In den Beschreibungen wird ferner aufgeführt:

Die Innhölzer sollen  $3\frac{1}{2}$  - 4 Fuß verschießen, in der Kimm soll „volles Holz“ liegen. Das Saatholz ist so lang wie möglich zu machen. Auf das Saatholz (und gegen den Vorsteven) ist ein Slempholz zu legen, das so hoch wie nur möglich reicht. Boden-, (Bauch-) und Raumweger sollen aus Hamburger Planken (finnische Fichte) gefertigt werden. Unter den Pforten liegen zwei Berghölzer, darüber ein drittes Bergholz. Die Außenhaut wird bis zum zweiten Bergholz aus Königsberger Planken (Ostpreußische Kiefer) gefertigt, die Füllung zwischen dem zweiten und dritten Bergholz aus Hamburger Planken. Die Kuhbrücken „Speigats“ liegen zwischen dem dritten Bergholz und dem Raaholz.

Der „overloop“ läuft vom Vor- bis zum Achtersteven gerade durch. Die Deckbalken des „overloops“ erhalten Hängekniee, die Mastbalken Horizontal- und Hängekniee. Die „overloops“-Gangborde sind an Bord 1 Zoll ausgehauen. Zwischen jedem Balken liegen zwei bzw. drei Rippen auf einer Längsrippe. Außerdem werden gute eichene Scheerstöcke vorgesehen. Das Deck wird mit

guten Hamburger Planken gedeckt. Der Setzweger auf dem Deck-Gangbord ist von vorne bis achtern durchlaufend. Darüber wird bis zum Kuhbrückenbalkweger mit Hamburger Planken gewegert. Die ganze Wegerung wird glatt gehobelt. Auf dem Deck sind gute Fische vorzusehen. Die Anzahl der erforderlichen Luken und Pforten wird vom Besteller (der Admiralität) festgelegt.

Die Schiffe erhalten je drei Klüsen. Die Klüshölzer stoßen durch die innere und äußere Beplankung hindurch, reichen also von Innenkante Weger bis Außenkante Außenhaut.

Das Kuhbrückendeck und seine Balken sind glatt gehobelt. Zwischen den Kuhbrückenbalken liegen 3 Rippen auf einer Längsrippe. Alle Balken werden mit guten, gewachsenen Knieen versehen. Das Kuhbrückendeck wird nach Angabe des Bestellers bei der Kajüte „gebrochen“. Das Kuhbrückendeck wird mit Balkdielen gedeckt, von denen der Splint entfernt ist. Auf dem Kuhbrückendeck werden erhöhte, eichene Scheerstöcke mit eichenen „Grieten“ vorgesehen. Das Kuhbrückengangbord ist an Bord  $\frac{1}{2}$  Zoll ausgehauen. Auf dem Kuhbrückengangbord steht ein Setzweger, darauf liegt das Schandeck, das mindestens  $1\frac{1}{2}$  Fuß bis 2 Fuß über dem Deck liegen soll. Mittschiffs wird über dem Schandeck eine „schuytplanke“ und darüber eine Planke Wagenschott von 1 Zoll gesetzt, ebenso vorne und achtern. Darüber vorne und achtern verschanzt mit 1 Zoll Wagenschott, eichenen Dollbäumen, „Cransen“ und „rochgängen“, so wie es für das Schiff erforderlich erscheint. Alles Holz soll gut und gesund sein, so dass der Besteller keinen Grund findet, unreines Holz zu beanstanden und dessen Entfernung zu verlangen.

Die Kajüte wird nach Erfordernis gedeckt und verzimmert, sowie mit Kojen und Schränken versehen. So es als nötig befunden wird, ist achtern darüber nach Angaben des Bestellers eine Hütte vorzusehen. Ferner sind alle Querschotte und Kammern zu verzimmern, wie Schiffer-, Bootsmann-, Konstapels- und Brotkammer, Kombüse, Bottlerei und Kabelgat. Zu fertigen sind ferner Kartuschkisten, Bänke in der Kombüse, Matrosenkojen und Schränke, nichts soll vergessen werden und alles ist nach den Wünschen des Bestellers auszuführen.

Der Auftragnehmer soll ferner alles Rundholz aus gutem, starkem Holz anfertigen, liefern und einbauen.

Ebenfalls sind zu fertigen und zu liefern: alle Ankerstöcke, Kreuzhölzer mit 2 „munnyken“, Kreuzbeting mit „stekern“ (Stützen), ein Spill (vermutlich nur stehendes Spill und kein Bratspill), ein Ruder mit Pinne und ein Galion. Zu liefern ist das gesamte Holz für die Bildhauerarbeiten. Die fertigen Bildhauerarbeiten sind zusammenzufügen und an Bord anzubringen. Ferner sind zu fertigen und einzubauen alle Knechte, klein und groß, nichts ist fortzulassen, was zu einem guten Schiff gehört.

Die Außenhaut ist von unten nach oben gut zu kalfatern, zu nageln (auf jeden Fuß 3 Holznägel), zu spiekern (kleinere Eisennägel) und zu bolzen.

Die Holznägel sind zu „pluggen“. Die Außenhaut ist zweimal zu kalfatern und ein drittes Mal, von außen und von innen, von unten bis oben, wenn das Schiff unter seinem Want steht, damit das Land ein gutes, dichtes und unbeschädigtes Schiff erhält. Der Auftragnehmer (Werft) ist verpflichtet, alles zu liefern, was der Schiffs- und Hauszimmermann für seine Arbeiten benötigt, so das Werg, Riet (Schilf), Pech- und Schmierquasten (drom, Drömel) und Moos.

Der Auftragnehmer hat alles in Amsterdamschem Maß, sowohl in Fuß und Zoll zu fertigen.

Für die nach den vorstehenden Bestecken gefertigten Schiffe sind dann noch folgende Extraangaben gemacht:

#### Besteck von 1637

Das Schiff wird im Auftrag von Dirck Davitssen gefertigt. Das Besteck ist datiert: Mittwoch, den 1. Juli 1637. Der Auftragnehmer Simon Been zu Vlissingen ist gehalten, das Schiff für 739 Pfund nach vorstehendem Besteck innerhalb von 3 Monaten zu bauen und zu liefern.

#### Besteck von 1638

Erbaut im Auftrag von Dirck Davitssen. Datiert: 21. August 1638. Der Auftragnehmer ist wieder Simon Been. Das Schiff ist ebenfalls innerhalb von 3 Monaten nach genanntem Datum zu bauen und zu liefern. Der Preis beträgt 730 Pfund „vlaems“. Der Name des Schiffes ist Den Oranjen Boom.

#### Besteck von 1639

Ein gleiches Schiff mit einer Länge über Steven von 70 Fuß (19,819 m), einer Breite auf Spant von 18 Fuß (5,096 m) und einem „Hol“ von 7 Fuß (1,982 m). Der Name des Schiffes ist De Voss

#### Besteck von 1640

Datiert den 14. July 1640. Der Auftragnehmer ist wieder Simon Been. Vereinbarter Preis 849 Pfund „vlaems“. Das Schiff soll in den letzten Tagen des Septembers 1640 geliefert werden. Für jeden Tag Überschreitung des Termins wurde eine Konventionalstrafe von 1 Pfund „vlaems“ pro Tag vereinbart.

#### Anmerkung

Nach den vorstehenden Bestecken wurde die in Abb. 23 wiedergegebene Skizze gefertigt. Unter Berücksichtigung der gegebenen Hauptabmessungen soll sie einen Eindruck über den gebauten Typ vermitteln. Hiernach zu urteilen, besteht eine sehr große Ähnlichkeit mit dem Schiff von Coninck um 1613 (Abb. 8). Allerdings reichen die Bestecke trotz ihrer Ausführlichkeit nicht aus, um eine einwandfreie Wiedergabe des Schiffes zu ermöglichen. Der in der Seitenansicht erscheinende Sprung der Pfortenlinie und der davon abhängige Verlauf der Berghölzer ergibt sich durch die unterschiedlichen Höhen der Balkenbucht bei den verschiedenen, von der Decksform abhängigen Balkenlängen vorne und achtern. Nicht angegeben sind die Längen des erhöhten Kajütendecks, der Steuerpflicht und der Hütte. Ihre Anordnung kann daher nur aufgrund zeitgenössischer Darstellungen bestimmt werden. Abschließend sei noch auf die Tatsache hingewiesen, dass weder Heckbalken noch Randsomhölzer erwähnt werden, Bauteile, die als Verband auf das Vorhandensein eines flachen Unterspiegels hinweisen. Sollte hier ein Rundgatschiff vorliegen, so wie Coninck eines auf dem „Panorama von Amsterdam“ dargestellt hat? Über die Takelung der Schiffe wurden keine Angaben gemacht, ebenfalls fehlt ein Hinweis auf Seitenschwerter.

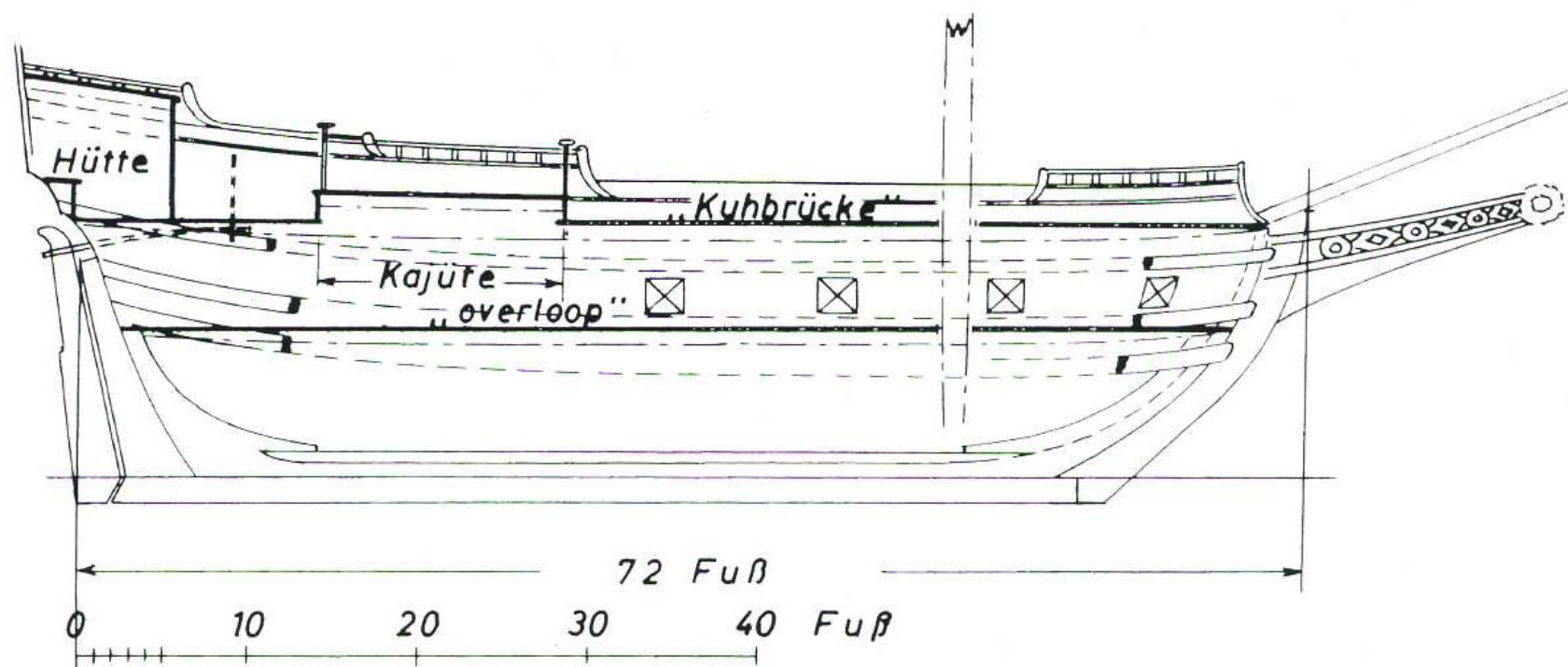


Abb. 23

72-Fuß-Binnenkriegsschiff nach Besteck 3a3 von 1640

Zusammenstellung der in den Bestecken 3a 1, 3b, 3a2 und 3a3 angegebenen Maße								
Alle Maße in Amsterdamer Fuß (1 Fuß = 11 Zoll = 238,13 mm)	3a1		3b		3a2		3a3	
	Fuß	Zoll	Fuß	Zoll	Fuß	Zoll	Fuß	Zoll
Länge über Steven	70		70		72		72	
Breite auf Spant	21		18		22		22	
Holz	6 ½		7		7		7 ½	
Kiellänge (1Stück)	54 ½		57 ½		56 ½		56	
Kiel, breit/hoch		14		15/8		14		15
Kiel, gestapelt	2/3		2/3		3/4			
Vorsteven, hoch	15		14		16		16	
Vorsteven, Fall	13		10		13		13	
Vorsteven, breit		23	2			23		24
Vorsteven, dick	1			10	1		1	
Bugbänder auf Vorsteven (Anzahl)		4 St.		4 St.		4 St.		5 St.
Achtersteven, lang	12 ½		11 ½	11 ¼	13		13	
Achtersteven, Fall	2 ½		2 ½		2 ½		3	
Achtersteven, dick		10		10		10	1	
Bänder Achterpiek (Anzahl)		2 St.		2 St.		2 St.		3 St.
Saatholz, breit		16		16		16		16
Saatholz, dick		6		7		6		6 ½
Kimmweger, breit (2 Stück)	1		1		1		1	
Kimmweger, dick		4		3		4		4
Balkweger, breit		20		20		20		20
Balkweger, dick		4 ½		4		4 ½		5
Bodenwrangen auf Kiel, vierkant		8 ½		7 ½		8 ½		9
Bodenwrangen in der Kimm, vierkant		7 ½		7		7 ½		8
Auflanger am Scheergang, vierkant		5		5		5		6
Auflanger am Dollbaum, vierkant		3		3		3		4
Außenhaut bis 2. Bergholz, dick		3		3		3		3 ½
2 Berghölzer unter Pforten, breit je		10		8/7		10		10
dto., dick		6		8/4		6		6
1 Bergholz über Pforten breit		8				8		8
dto. dick		4				4		4
Raaholz, breit		6		5 1/2		6		6
Raaholz, dick		3 ½		3		3 ½		3 ½
Hakenlaschen Außenhaut, lang	3 ½		3 ½		3 ½		4	
Hakenlaschen Berghölzer, lang	4 ½		4 ½		4 ½		5	
„overloops“-Balken, vierkant		10		10/8		10		10
Balkenbucht		7		7		7		7
Balkenabstand	3 ½		3 ½		3 ½		3 ½	
Gangbord, breit		20		20		20		20
Gangbord, dick		4 ½		4		4 ½		4 ½
Setzweger auf Gangbord, breit		16		16		16		16
dto., dick		2 ½		2		2 ½		2 ½
Kuhbrücke über „overloop“	6				6		6 ½	
Balken dick		6				6		6 ½
Balken, breit		8				8		8
Balkenbucht		8				8		8
Balkenabstand	4 ½				4 ½		4 ½	
Gangbord, breit	1 ½				1 ½		1 ½	
Gangbord, dick		2 ½				2 ½		2 ½
Deck, dick		1 ½				1 ½		1 ½

## Besteck 3b

### Binnenschiff De Voss 1639

Entgegen den Bestecken unter 3a hat dieser Typ trotz etwa gleicher Länge bei geringerer Breite eine andere Konzeption. Während bei den Bestecken 3a ein zweites Deck genannt wird, ist in diesem Besteck kein Hinweis darauf vorhanden, dass über dem „overloop“ noch eine Kuhbrücke vorhanden ist. Die grundsätzlichen Unterschiede gehen aus einem Vergleich der Entwurfskizze in Abb. 23 mit der in Abb. 24 hervor.

An Besonderheiten werden zusätzlich genannt:

Das Holz des Spantwerkes soll 3 ½ Fuß verschießen. Ebenso wird extra vermerkt, dass die Innhölzer vierkant und aus gutem und kräftigem Holz zu fertigen sind. Die Raumwegerung besteht aus Hamburger Planken. Wegen des Fehlens eines zweiten Decks, der Kuhbrücke, liegt über den Pforten kein Bergholz mehr, sondern gleich das Raaholz. Über dem Setzweger des „overloops“ liegt ein Schandeck. Die Verschanzung ist 4 ½ Fuß hoch, wird oben durch einen Dollbaum aus Eiche abgedeckt und innen über dem Schandeck mit 1 Zoll Wagenschott bekleidet. Darüber wird der Bord mit „Cransen“, „Rochgangen“ und oben abschließenden Dollbäumen nach Erfordernis und Aussehen des Schiffes versehen. Alle Deckbalken erhalten je ein senkrechtes Knie, die Mastbalken je zwei Kniee. Auf den beiden längslaufenden Scheerstöcken liegen zwischen den Balken je zwei Rippen. Das Deck besteht aus 2 Zoll dicken Balkdielen. Die Anzahl der Pforten und Luken wird vom Auftraggeber festgelegt. Die drei Klüsen bestehen aus je einem Stück Holz. Der „overloop“, also das Hauptdeck, läuft von vorne bis achtern durch. Wie bei den anderen Bestecken vermerkt, wird auch hier der Strak auf Mitte Schiff eine Gerade sein. Aus diesem Grunde muss die erwähnte Kajüte über „overloop“ liegen und vorne durch ein Schott abgeschlossen sein. Ebenso wird vermerkt, dass die Steuerpflicht zu decken und zu beplanken ist.

Als Räume werden genannt: Schifferkammer, Oberbootsmannkammer, Konstapel- und Brotkammer, Kombüse, Bottlerei und das Kabelgat. Die Kajüte ist nach den Wünschen des Bestellers mit Kojen und Schränken zu versehen. Ferner sind zu fertigen und einzubauen: Alle Matrosenkojen und Schränke, die Bank in der Kombüse, Kartuschkästen sowie alle Querschotte.

Die Werft hat ferner zu liefern: Alles Rundholz, alle Ankerstöcke, Kreuzhölzer, Kreuzbetinge, Spille, Ruder, eine Pinne (Galion) 2 Seitenschwerter und das Holz für die Bildhauerarbeiten.

Die Bildhauerarbeiten sind zusammenzufügen und an Bord anzubringen, ebenso wie alle Knechte klein und groß, keiner ist auszusondern.

Die Außenhaut ist sorgfältig zu arbeiten, um dem „Land“ ein gutes Schiff zu liefern. Auf jeden Fuß der Länge kommen 3 Holznägel, die gut zu „pluggen“ sind. Von unten bis oben ist das Holz glatt zu hobeln und das Schiff zweimal zu kalfatern und ein drittes Mal von außen und innen, wenn es unter seinem Want steht.

Die Werft hatte alles zu liefern, was der Schiffs- und Hauszimmermann für seine Arbeiten benötigt, wie: Werg, Riet, Moos, Drömel und anderes. Alles ist in Amsterdamschem Maß, so Fuß und Zoll zu fertigen. Die Zahlungsbedingungen lauten wie folgt: 1/3 wenn das Bauholz auf der Werft liegt, 1/3 wenn die Arbeit am Schiff aufgenommen ist und 1/3 drei Monate danach.

Die Vergabe des Auftrages erfolgte am 28. Februar 1639 zu Middelburg in der Admiralität an den Zimmermann Willem Jansen in Vlissingen, zu einem Preis von 583 Pfund. Der Name des Schiffes ist De Voss.

#### Anmerkung

Wie schon eingangs erwähnt, wird in diesem Besteck kein zweites Deck, die Kuhbrücke, erwähnt. Dieses hat ein anderes Aussehen des Schiffes zur Folge, weil vor allem die erwähnte Kajüte über Deck anzuordnen ist. Hieraus wiederum ergibt sich zwangsläufig die Höhe der Verschanzung im achteren Bereich mit den „Gebrochenen Gängen“ und den im Besteck erwähnten „Rochgängen“. Wie nun die Steuerpflicht zum „overloop“ und zur Kajüte angeordnet wird, ist unklar. Da sie extra als „Deck“ Erwähnung findet, müsste sie unter Berücksichtigung der Steuerpinne in sehr ungünstiger Lage zum „overloop“ und mit einer Stufe zum Plichtdeck (über der Kajüte) angeordnet werden.

Als Besonderheit sei auf die Tatsache hingewiesen, dass die Schiffe der Bestecke unter 3a, obwohl von gleicher Größenordnung und vermutlich gleichem Verwendungszweck als „Kriegsschiff“, keine Seitenschwerter haben. Es muss also angenommen werden, dass Seitenschwerter bei gleich großen Schiffen und bei gleichen Einsatzgebieten, hier als Binnenschiffe extra vermerkt, unterschiedliche Funktionen ausübten. Wie ebenfalls bei anderen Bestecken erwähnt, kann auch dieser Typ nach seiner Größe und Bauart als Prinzen- oder Kriegsjacht verwendet worden sein.

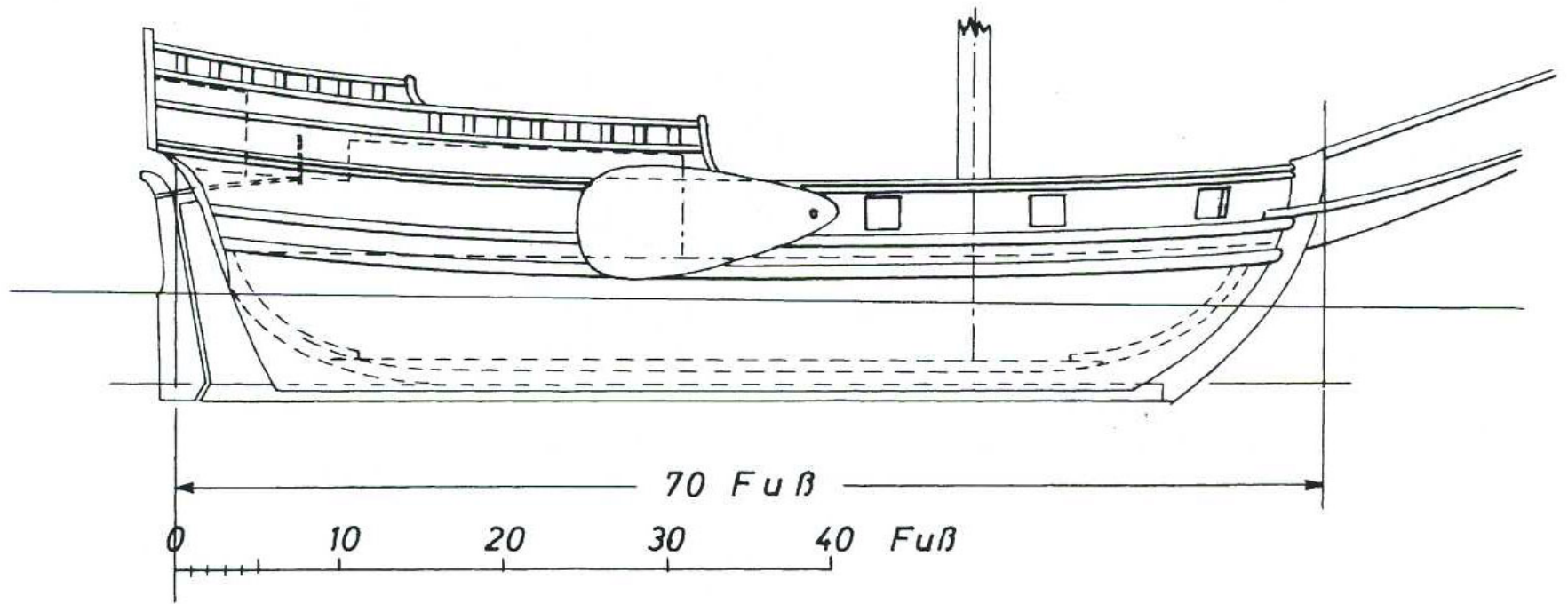


Abb. 24  
70-Fuß-Binnenschiff nach Besteck 3b von 1639

## Besteck 4

### Binnenjacht 1640+1643

Hierunter sind die Bestecke von zwei etwa gleich großen, 1640 und 1643 erbauten Binnenjachten, aufgeführt. Zum besseren Vergleich der Materialabmessungen ist das Baumaterial herausgezogen und in der nachfolgenden Tabelle zusammengestellt.

In dieser Tabelle wird gleichfalls die unter Besteck 5 aufgeführte Statenjacht (Kravelschiff) von etwa gleicher Größe den Binnenjachten gegenübergestellt. Die Bestecke erhalten durch den Entfall der Maßangaben mehr einen beschreibenden Charakter.

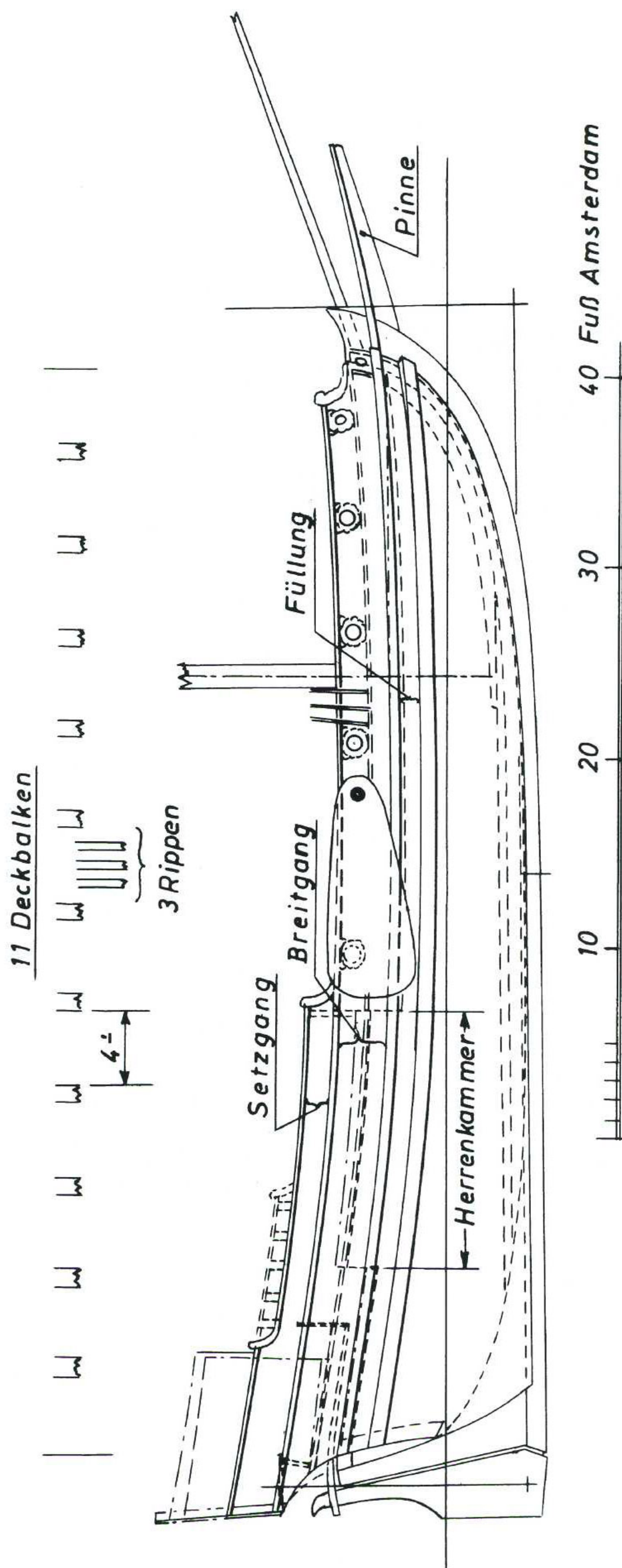


Abb. 25  
 Entwurfskizze einer 62-Fuß-Binnenjacht nach Besteck 4

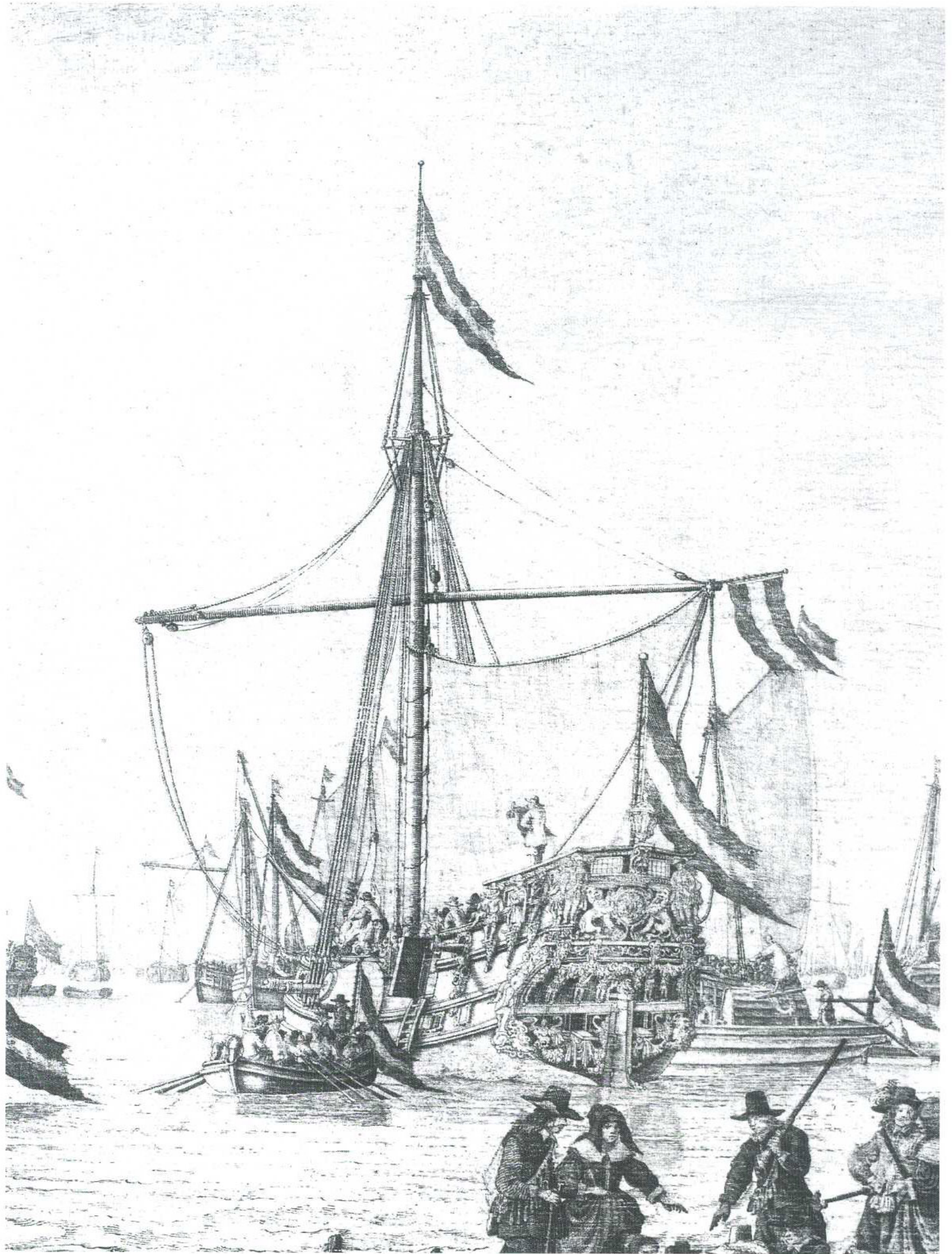


Abb. 26

W. van de Velde d.Ä. (1611-1693), „Het Prinsen- en Statenjacht verlaten den Moerdijk“ (Detail), undatiert. Feder und O.-I.Tusche auf Eichenholz (Rijksmuseum, Amsterdam, Cat.Nr. 2467 alt).

Der Titel ist unsicher, daher auch keine Datierung möglich. Vermutlich stellt das Schiff die 1647 fertiggestellte Jacht dar, mit deren Bau 1645 unter Friedrich Heinrich begonnen wurde. Zu beachten ist hier der Mast mit dem langen Top.

## **Besteck 4-1**

### **Binnenjacht / Fregatte Zeebruch 1640**

Besteck für den Bau einer Binnenjacht für die Admiralität von Zeeland vom 24. September 1640.

Der Achtersteven erhält einen Heckbalken mit Randsomhölzern. Das Holz des Spantwerkes soll mindestens 3 Fuß gegeneinander verschießen, damit in der Kimm „volles Holz“ zu liegen kommt. Das Saatholz ist aus einem Stück und so lang wie möglich zu machen. Vorne wird es mit dem Steven durch ein gutes Slempholz verbunden. Die Kimmweger sollen aus Hamburger Planken und die Balkweger von Königsberger Planken gefertigt werden. Der Mast steht in einem querschiffs im Raum liegenden Band, drei weitere Bänder sind zur Verstärkung in den Bug zu legen.

Die „overloops“-Balken erhalten gute, gewachsene Längsschiffskniee. Zwischen den Balken liegen jeweils drei Rippen in guten (decksebenen) Scheerstöcken und auf einer Längsrippe. Auf den Balken liegt seitlich ein Gangbord, das 1 ½ Zoll „ausgehauen“ ist. Gedeckt wird der „overloop“ mit Balkdielen.

Auf dem Gangbord steht außen ein Setzweger, der oben mit Hamburger Planken „geschandeckt“ wird. Die Verschanzung (mittschiffs) soll 3 Fuß hoch werden. Ferner ist zu fertigen: in der Mitte eine gute „vissyngé“ (Lagerholz) mit einem Spill und einer Kreuzbeting, eine „pinne“ und zwei „Cransen“, gute Klüsen mit ihren Klüshölzern.

Die Außenhaut soll aus guten Hamburger Planken gemacht werden. Unter den Pforten sind zwei „Spann“ Berghölzer zu legen, darüber ein Raaholz. Die Füllungen zwischen und über den Berghölzern sind aus „schuyte“ Planken zu fertigen.

Die Anzahl der Pforten ist vom Besteller anzugeben. Die beschriebene Jacht ist gut zu „dolboomen“, mit ihren „Cransen und Rochgangen“, und es sind alle Klampen, Wulfhölzer und Heckborde zu fertigen.

Die Werft hat ferner zu liefern: alles Rundholz, klein und groß, und dieses auch aufzustellen, das Holz für die Bildhauerarbeiten, ferner alles Material für den Schiffs- und Hauszimmermann wie Werg, „drom“, Moos, Riet, nichts ist davon auszuschließen. Der Schiffskörper ist außen und innen zweimal zu kalfatern und ein drittes Mal wenn die Jacht unter Want steht. Die Werft hat alle Querschotten für die Kammern zu fertigen, wie für die Kajüte, Schiffer- und Konstapelkammer, Bottlerei, Combüse und Kabelgat, auch alle Matrosenkojen. Die Kajüte ist zu verzimmern und mit Schränken, Kartuschkästen sowie Bänken zu versehen, so wie es die Besteller wünschen. Sollte hier etwas vergessen worden sein, was zu einem guten Schiff gehört, so hat die Werft trotzdem alles zu machen nach des Bestellers Wünschen und ohne dafür etwas besonders zu berechnen oder nachträgliche Forderungen zu stellen. Ferner ist der Annehmer (Werft) gehalten, während des Baues dieser Jacht keine andere Arbeit für sein „Volk“ anzunehmen.

Der Auftragnehmer ist Adriaen Gillessen Witte (Wisse?) von Zierikzee, den 29. September 1640. Der Auftrag wurde für den Betrag von 370 Pfund „vlaems“ erteilt.

Das Schiff wurde „Fregatte Zeebruch“ genannt. Siehe auch Besteck 6, in dem ein 80-Fuß-Jacht ebenfalls alternativ als Fregatte bezeichnet ist



Abb. 26a

W. van de Velde d. J., „Windstille“ (Detail), undatiert. Öl auf Leinwand, gesamt 36 x 43,5 cm (Rijksmuseum Amsterdam, Cat. Nr. 2472 - alt. Inv. Inv. A 436 - neu). Die Flaggen führen den (roten) Löwen der Provinz Holland (auf gelbem Grund).

## **Besteck 4-2**

### **Binnenjacht 1643**

Die größte Breite ist kurz hinter dem Mast gemessen, an gleicher Stelle auch das „hol“. Das Maß für die Kiellänge ist leider nicht eingetragen. Die Innhölzer (Spanten) sollen 3 - 3 ½ Fuß gegeneinander verschießen, damit in der Kimm „volles Holz“ liegt. In der Piek sind gute „twillen“ (Y-förmige Bauchstücke) zu setzen. Das Saatholz soll aus einem Stück und so lang wie möglich sein. Keine Bänder im Vorschiff, aber ein gutes Slempholz, das das Saatholz mit dem Vorsteven verbindet. Es sind so viele Deckbalken zu legen, wie erforderlich und wie es die Raumeinteilung mit den Luken zulässt. Das Schiff erhält einen „gebrochenen overloop“, also eine Stufe im Deck. Die Balken sind alle vierkant und haben zwei längsschiff liegende Kniee. Das Deck erhält eichene (decksebene) Scheerstöcke und zwischen den Balken so viele Rippen wie erforderlich. Balken, Rippen und das Deck aus Hamburger Planken sind glatt gehobelt. Auf dem Gangbord steht außen ein Setzweger, darüber liegt von vorne bis achtern ein Schandek. Der Bug ist vollkommen dicht gewegert, da hier zwischen den Bugpforten das Bratspill mit seinen „coppen“ (Lagerblöcken) zu liegen kommt.

Die Anzahl der runden Pforten wird vom Besteller festgelegt. Das Schiff ist von vorne bis achtern mit einem Dollbaum aus 3 Zoll Planken zu versehen. Die Höhe vorne und die „gebrochenen Gänge“ achtern nach Erfordernis (eysch). Über dem Deck (overloop) sind zwei Überläufer (overloop) für die Segelschoten anzuordnen, ebenfalls Poller (bolders), in denen die Seitenschwerter hängen.

Die runden Pforten liegen über den beiden Berghölzern im Breitgang. Darüber liegt das nach vorne gerade und nach achtern auflaufende Raaholz. Bei der Herrenkammer beginnend liegt achtern über dem Raaholz der Setzgang mit einer erforderlichen Breite. Darüber ist das Schiff achtern nach Erfordernis verschanzt. Alle äußeren Leisten sind von außen ausgehobelt, das heißt wohl mit Profil versehen.

Alle Planken des Schiffes sind gut und dicht aneinanderzufügen, gut zu bolzen, gut zu bohren, gut zu nageln mit Holznägeln, gut zu „pluggen“, gut zu spiekern und gut zu kalfatern, so ein drittes Mal von außen und innen, wenn es unter Want steht, um ein dichtes unbeschädigtes Schiff zu erhalten.

Zu fertigen sind ferner: Eine „Pinne“, ein Ruder mit krummer Pinne, 2 Kranbalken, 3 Ankerstöcke, kleine und große Klampen, so viele wie nötig sind, und zwei gute Seitenschwerter.

Zu fertigen und zu liefern ist das gesamte Rundholz, wie Mast, Bugspriet, Spriet und anderes. Gleichfalls soll ein Pavillon in derselben Form wie das auf der Jacht des Herrn von Brederode vorgesehen werden. Die Werft ist gehalten, dem Lande eine gut gemachte Jacht zu liefern, aus gutem fehlerfreiem Holz, alle vierkant ohne Splint und Borke. Alles Holz ist von außen und von innen gut zu hobeln. Die Arbeiten im Schiff (Verzimmerung und

eingebaute Möbel) sollen von einem Hauszimmermann gefertigt werden.

Die Werft hat alles Material, was der Haus- und Schiffszimmermann benötigt, wie Riet, Moos, „drom“ und Werg zu liefern, und wenn im Besteck etwas vergessen wurde, so ist die Werft gehalten, auf ihre Kosten alles zu fertigen, ohne es gesondert in Rechnung zu stellen oder Klage hierauf zu erheben, damit das Land eine gute Jacht erhält, so wie es die Schuldigkeit eines guten Meisters ist.

Die Jacht ist in Amsterdamer Maß, sowohl Fuß als auch Zoll, und innerhalb von drei Monaten fertigzustellen. Die Werft erhält ein Drittel des Geldes sobald das Holz auf der Werft liegt, ein Drittel, wenn das Schiff im Wasser liegt und ein Drittel sechs Wochen nachdem die Jacht abgenommen ist. Der Schiffszimmermann Simon Been, Meisterschiffszimmermann zu Vlissingen, hat den Auftrag angenommen für 700,13 Pfund. Unterschrieben beim Rat der Admiralität zu Middelburg am 13. Juni 1643. Auftraggeber war der Rheingraf, Gouverneur von Sluys.

#### **Anmerkung**

Der Kiel ist bei einer Länge über Steven von 62 Fuß (17,55 m) mit nur 30 Fuß (8,49 m) sehr kurz. Hierdurch muss die Jacht einen ungewöhnlich langen, flach auflaufenden Vorsteven erhalten. Der Vorsteven ist für eine geschlossene Schanz im Bug zu niedrig, so dass vermutlich hier, ähnlich wie bei den „Speeljachten“ und einigen Besan- oder Heckjachten, eine Gillung wie bei „gebrochenen Gängen“ vorhanden war, die dann durch eine lang auslaufende Schnitzerei („Cransen“) abgeschlossen wurde.

Das achtere Unterwasserschiff muss relativ scharf gewesen sein, wenn, wie im Besteck von 1643, auf das Vorhandensein von „twillen“ hingewiesen wird. Diese „twillen“ sind hohle, Y-förmige Bauchstücke, also die unteren Teile der Spanten. Sie sind gewöhnlich nicht für Backbord- und Steuerbord-Seite aus einem Stück gefertigt, sondern legen sich von jeder Seite gegen die Kniee, die den Achtersteven mit dem Kiel verbinden. Die Ausbildung des achteren Abschlusses der Jacht ist aus den Bestecken nicht klar ersichtlich. So können z.B. die Verwulfhölzer über dem Heckbalken offen geblieben und nur mit Schnitzwerk versehen worden sein, ähnlich wie z.B. bei den „Speeljachten“. Dagegen war der obere Abschluss bei den beiden beschriebenen Jachten unterschiedlich. So erhielt die erste Jacht nur ein Heckbord, also einen bogenförmigen mit Schnitzerei versehenen und als Rückenlehne dienenden Abschluss, während bei der zweiten Jacht mit einem Pavillon sicher ein flacher Oberspiegel vorhanden gewesen sein wird.

Das Äußere der Jacht ist, wie in allen Fällen, von der Lage der Anordnung des erhöhten Plichtdecks über der Herrenkammer abhängig. Da dieses Deck meistens vorne durch ein Geländer (mit Tür) abgeschlossen wird, muss

der Dollbaum des „gebrochenen Ganges“ in Höhe der Reeling des Geländers liegen. Die Höhe über Seite Deck beträgt etwa 3 Fuß. Die Lage der „krummen“ Ruderpinne ist aus den Bestecken nicht klar ersichtlich. Nach Lage der Decks müsste aber die Steuerpflicht hinter der Herrenkammer wieder tiefer, also auf dem theoretisch nach achtern durchlaufenden „overloop“ liegen und etwa 12 Zoll bis 1 ½ Fuß darüber die Achterpflicht mit Sitzbänken bzw. Pavillon. Da diese „krumme Pinne“ nicht, wie sonst üblich, als Helmstock bezeichnet wird, ist sie vermutlich aus Holz gefertigt. Sie muss aber wegen der niedrigen Lage über Deck am vorderen Ende eine

senkrecht hochstehende Verlängerung haben, damit der Rudergänger sie, etwa in Hüfthöhe, bequem bedienen kann. Besonders hingewiesen sei noch auf die Takelung. Diese Binnenjachten führten einwandfrei das zu dieser Zeit übliche Sprietsegel. Interessant ist auch die Feststellung, dass die Raumeinteilung beim Typ der Jacht im wesentlichen immer gleichbleibend war. Leider fand der Verfasser bislang keine zeitgenössische Darstellung dieses beschriebenen Schiffstyps der Binnenjacht.

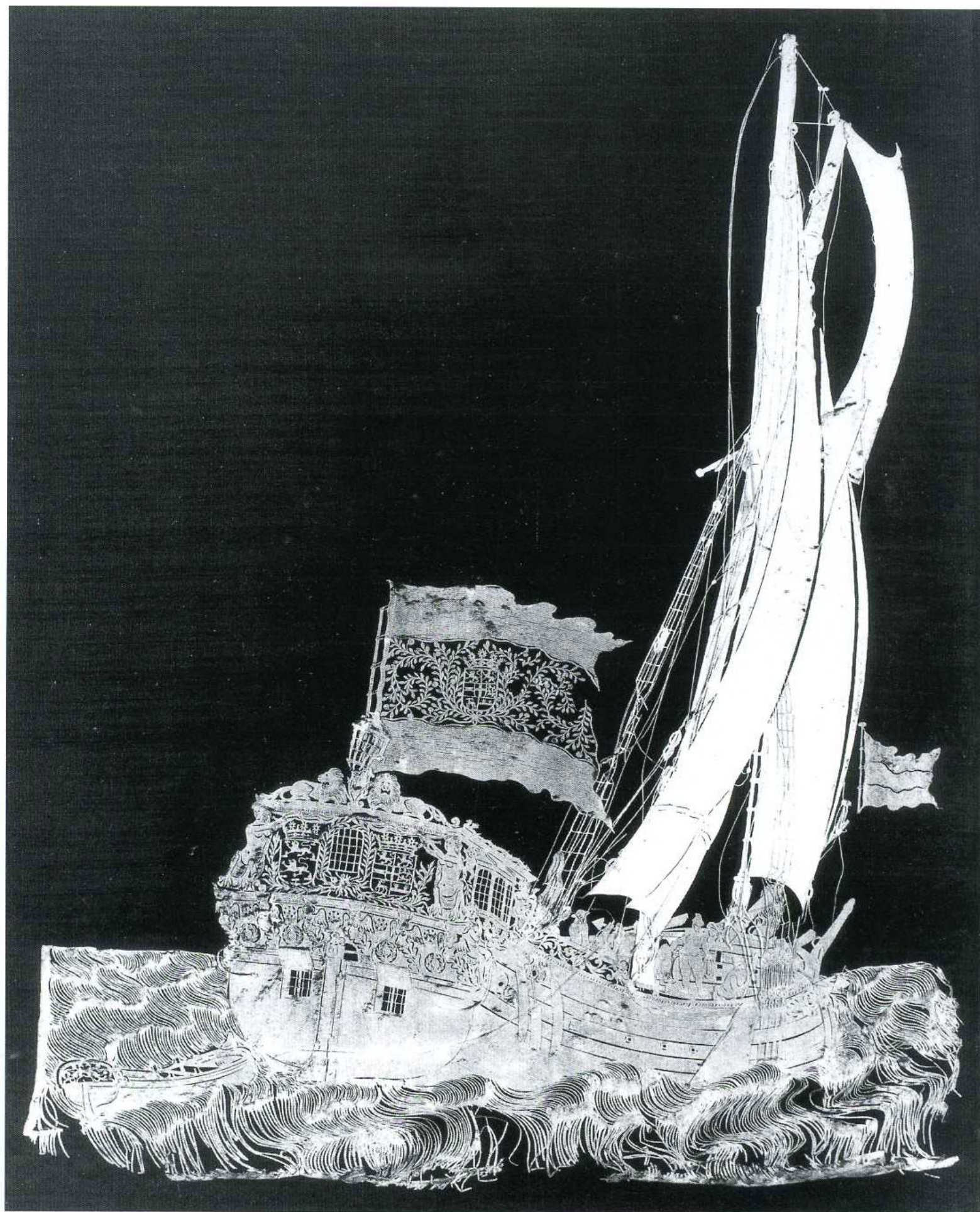


Abb. 26b

Anonym, „Jacht des friesischen Statthalters Heinrich Kasimir II (1657-1696)“, undatiert. (Maritiem Museum „Prins Hendrik“, Rotterdam. Inv. Nr. M 1734). In der Flagge und auf dem Oberspiegel ist das Wappen Heinrich Kasimir II. dargestellt. Es kann sich um die dritte friesische Jacht, die „groote buitenjacht“, handeln, die 1682 fertiggestellt wurde und etwa bis 1738 im Dienst war (W. H. Keikes, Lit.).

Zusammenstellung der in den Bestecken 4-1; 4-2 und 5 angegebenen Maße						
	4,1		4,2		5	
	Fuß	Zoll	Fuß	Zoll	Fuß	Zoll
Länge über Steven	62		64		62	
Breite auf Spant	17		20		19	
Hol	6		6 ½		7	4
Vorsteven, hoch	10					
Vorsteven, Fall					20	
Vorsteven, breit						9
Achtersteven über Kiel	10					
Achtersteven, Fall	2				2	
Achtersteven, dick		8				9
Kiel, lang	30				40 ½	
Kiel, hoch		11		13		13
Heckbalken, lang					9 ½	
Bodenwrangen auf Kiel, hoch		5 ½		7		7
Bodenwrangen in der Kimm		5		8		(7)
Auflanger am Scheergang		4		5		3 ½
Saatholz, breit		16-17		24		
Saatholz, dick		4 ½		5		
Kimmweger, dick		2 ½		3		2 ½
Raumwegerung, dick		3		4		2 ½
Balkweger, breit				20		
Balkweger, dick		3		4		2 ½
Deckbalken, vierkant		8		8		
Balkenbucht				7		
Balkenabstand	4					
Gangbord, breit		4		17-18	2	
Gangbord, dick		4		4		4
Deck, dick		2		2 ½		
Setzweger, dick				2 ½		
Außenhaut, dick				2 ½		2 ½
Bergholz, unten breit		8		8		9
Bergholz unten, dick		4 ½		7		7
Füllung zw. Berghölzern, breit						7 ½
Füllung zw. Berghölzern, dick				2		
Bergholz oben, breit		6		8		6 ½
Bergholz oben, dick		4 ½		5		4 ½
Füllung (Breit-)Pfortengang, dick				2		
Raaholz über Pforten, breit		5		5		
Raaholz über Pforten, dick		2 ½		3		

Alle Maße in Amsterdamer Fuß (1 Fuß = 11 Zoll = 283,13 mm)

## Besteck 5

### Statenjacht De Zeeusche Pest 1642

Besteck und Anweisungen für den Bau einer Statenjacht oder eines Kravelschiffes.

L = 62 Fuß (17,55 m) über Steven, B am Mastbalken = 19 Fuß (5,38 m) auf Spant und „hol“ = 7 Fuß 4 Zoll (2,09 m) auf Mallkante Deck (overloop).

Der Kiel ist 13 Zoll (335 mm) breit, Vor- und Achtersteven sind aber nur 9 Zoll dick, das heißt also, dass der Kiel an seinen Enden auf die Stärke der Steven zugeschräuft sein muss. Am Achtersteven ist ein Heckbalken vorgesehen anstelle der Ransomhölzer, werden aber „gewrungene billen“ genannt. Oben ist ein „bequemer schilt“ vorzusehen und die „schortinge“ des Spiegels sollen auf 4 Fuß 3 Zoll liegen. Die Bodenbreite, das Flach, soll bei dieser Jacht größer sein als bei den vorangegangenen Jachten. Die Hakenlaschen der Außenhaut und der Wegerung müssen mindestens über drei Innhölzer verschießen. Die Bodenwrangen reichen von der Kimm der einen Seite bis zu der anderen und sollen mit den Auflagern 3 Fuß überlappen. Das Deck, der „overloop“, erhält elf Deckbalken mit dazwischenliegenden vierkantigen „rippen“. Es reicht von der „roef“ (Kajüte) bis nach vorne und wird mit Preußischen Dielen belegt. Die Balkweger laufen von vorne bis achtern durch. Die Füllung zwischen den beiden unteren Berghölzern wird hier „Strak“ und die oberste Planke der Außenhaut unter dem unteren Bergholz „Scheergang“ genannt. Weiter achtern liegt eine um 2 Fuß erhöhte Kajüte, deren Länge vom Auftraggeber festgelegt wird. Am hinteren Ende der Kajüte ist eine Wendeltreppe und daneben (aber an der anderen Seite) ein „bequemes Sekret“ vorzusehen, alles nach den Wünschen des Bestellers. In der erhöhten Vorderfront der Kajüte sind über dem „overloop“ kurze Stützen gesetzt und dazwischen Fallfenster eingebaut. Sie werden so angeordnet, wie es die Konstruktion erlaubt. Auf der Kajütenvorderkante stehen querschiffs von Bord zu Bord Pfeiler mit einer darüber liegenden Reelingleiste. Hinter der Kajüte liegt über der Ruderpinne eine erhöhte Plicht. Auf dieser Plicht werden bequeme Sitzbänke vorgesehen. Vorne wird die Plicht durch einen „schirm“ (Vorhang, geschlossenes Geländer?) mit Stützen begrenzt. Achtern ist das Schiff gut zu „verwelfen“, um ein günstiges Heckbord zu erhalten.

Vorne im Schiff ist eine gute „Windenachse“ (Brat-spill?) zum Lichten der Anker mit einem runden Betingbalken einzubauen. Hinter dem Mast steht ein Galgen mit einer Winde für das Segelfall. Das „Streichende des Mastes“ reicht bis an die Vorkante der Kajüte. Zu liefern sind dann noch: Zwei gute Seitenschwerter, lang, breit und dick nach den Angaben des Bestellers, und ein gutes Ruder mit zwei „inspeten“. Ferner ist alles Holz für Mast, Spriet, Fockraa, Bugspriet und Blinderaa zu liefern. Entgegen der üblichen Gewohnheit wird extra betont, dass die Fertigung der Rundhölzer vom Besteller veranlasst wird, damit die richtigen Abmessungen für ein gutes Schiff garantiert werden. Dagegen hat der Auftragnehmer noch zu liefern: Zwei Ankerstöcke, einen dritten für den Warp-Anker und

eine zu der Jacht passende Schaluppe mit Ruder, zwei Schwertern und den zugehörigen Duchten. Ferner das Holz für eine „pinne“ am Vorsteven, das leicht und so beschaffen ist, dass es bequem vom Bildschneider nach den Wünschen der Herren bearbeitet werden kann.

Die Werft ist verpflichtet, das Schiff und die erforderlichen Schotte aus trockenen Dielen zu fertigen, gut zu „rabatten“ und das Holz beidseitig zu hobeln. Alle erforderlichen Pfortenkränze, Kniee und Klampen sind mitzuliefern. Bevor das Schiff außen geteert wird, muss das Holz rundherum glattgehobelt sein. Der Auftragnehmer nimmt alle Arbeit zu seinen Lasten, die für ein gutes Schiff erforderlich ist. Dagegen übernimmt der Auftraggeber entgegen der üblichen Gepflogenheit die Kosten für das Eisenwerk, Pech, Teer, zwei Fass Bier, die inneren Schreinerarbeiten und die Arbeiten des Bildhauers.

Der Meister-Schiffszimmermann Steven Christiaensen aus Dordrecht hat den Auftrag am 31. März 1642 für den Betrag von 650 Pfund „vlaems“ angenommen. Die Auftraggeber waren Joan de Kruyt, Christiaen de Cuipre und Vizeadmiral Joan Evertsen zu Dordrecht.

Die Jacht heißt „De Zeeusche Pest“.

#### Anmerkung

Ebenso wie für die Binnenjachten des voranstehenden Bestecks konnte auch für diese Statenjacht kein entsprechendes zeitgenössisches Bildmaterial gefunden werden. Dagegen ist die sonst ungewöhnliche Takelung mit Fockraa bei anderen Jachttypen durch van de Velde d.J. auf der „River Scene“ (National Galerie, London) und van de Velde d.Ä. in „Holl. Flotte vor Anker“ (Bruce Ingram, London) dargestellt.

Die im Besteck genannten „gewrungenen billen“ sind stark gekrümmte Hölzer im Achterschiff, die nach Rödning, bei rundgat gebauten Schiffen, wie z.B. Fleuten, vorhanden sind. Hier stellen sie aber vermutlich nur die stärker gewrungenen Bauchstücke im Bereich des Spiegels dar, da anschließend von einem „schilt“ und der „schortinge“ des Spiegels gesprochen wird. Obwohl die Bedeutung beider Worte nicht geklärt werden konnte, geht aus anderen Bestecken hervor, dass Schorting die Stelle ist, an der die untere Kante der Ransomhölzer am Achtersteven lag. Nach Aufstellen des Achterstevens mit Heckbalken und Ransomhölzern wurde der Spiegel „geschort“, d.h. an dieser Stelle mittels der Schorbäume auf der Helling abgestützt. Ein Grund für die andere Ausdrucksform mag in der Tatsache zu suchen sein, dass bestimmte Fachbezeichnungen regional unterschiedlich waren. Während fast alle anderen Bestecke aus dem Vlissingen-Bereich stammen, wurde dieses Besteck von einem Schiffbaumeister aus Dordrecht aufgestellt. Ähnliches gilt für die Bezeichnung der Herrenkammer, also den Wohn- und Schlafräum des Eigentümers und seiner Gäste. Der Raum wurde gewöhnlich noch mit Kajüte, hier aber auch als Roef bezeichnet.

Besonders vermerkt wurde im Besteck, dass die Bodenbreite, das Flach (het vlack), bei dieser Jacht größer sein soll als bei den anderen Jachten, eine Bedingung, die vermutlich mit einem geringeren Tiefgang in Verbindung zu bringen ist. Dieses wird aus der Entwurfskizze Abb. 27 nach Besteck 5 ersichtlich. Da die Berghölzer nämlich immer über der Wasserlinie liegen sollen, ist nur ein mittlerer Tiefgang von etwa  $3 \frac{3}{4}$  Fuß möglich. Um den Verdrängungsverlust auszugleichen, musste daher das Unterwasserschiff völliger gemacht werden. Bezüglich der Ausbildung des Vorschiffes als Folge eines relativ kurzen Kieles mit einem langen Vorsteven sei auf eine gewisse Ähnlichkeit mit dem Vorschiff der Speeljacht (Abb. 271) hingewiesen. Obwohl die Speeljacht kürzer war, ist eine Tendenz erkennbar, die im Hinblick auf das runde, weit auflaufende Vorschiff mit dem typischen Vorsteven eine entwicklungsgeschichtliche Abhängigkeit nicht ausschließen lässt. Eine ähnliche Verbindung ist auch bei der Ausbildung des Achterschiffes erkennbar. Ferner heißt es im Besteck, dass das Schiff achtern gut zu „verwulfen“, also mit gebogenen Hölzern über dem Heckbalken, zu versehen ist, um ein günstiges Heckbord zu erhalten. Somit hat der obere Teil des Achterschiffes keinen flachen Spiegel, sondern nur ein stark gerundetes, mit Schnitzerei versehenes Abschlussbrett.

Es ist die gleiche Konstruktion, wie wir sie auch bei der Speeljacht finden, nur mit dem Unterschied, dass alles dem größeren Schiffstyp entsprechend angepasst ist. Sogar die auf der Plicht zum „Ausruhen einladenden“ Sitzbänke sind bei beiden Typen sinngemäß angeordnet.

Unklar ist die Bedeutung des Vermerkes: „Das Streichende des Mastes reicht bis an die Vorkante der Kajüte“. Es könnte nur bedeuten, dass der Mast zum Umlegen nach vorne (?) eingerichtet ist. Damit der Mast beim Passieren von Brücken tief genug zu liegen kommt, müsste der unter seinem Drehpunkt befindliche Teil durch einen Schlitz im Deck nach achtern hindurch schwingen können. Dieses wäre aber eine sehr ungewöhnliche Anordnung, die noch nirgends beobachtet worden ist. Alle zur Verfügung stehenden Abbildungen zeigen nur die Möglichkeit des Umlegens nach achtern. Hierfür ist dann vor dem Mast ein Schlitz, durch den der untere, meist mit einem Eisengewicht ausbalancierte Teil hindurchschwingen kann.

Eine weitere Unklarheit ist durch den Vermerk gegeben, dass ein Ruder mit zwei „inspeten“ geliefert werden soll. Röding (Lit.) nennt im niederländischen Index „inspit“, was Ruderpinne oder Helmstock bedeutet. Es wäre also vielleicht möglich, bei Ausbildung eines Ruderschaftes von genügender Länge, mittels der beiden Pinne oder Helmstöcke die Lage der Höhe nach zu variieren. So könnte die Pinne oder der Helmstock nicht nur unter dem Pavillonboden, sondern auch über dem Deck und unter der Heckbank hindurchgeführt werden. Letzteres ist sicher besser, da der Rudergänger seine Kraft direkt über die Pinnen und nicht über einen abgewinkelten Helmstock auf das Ruder übertragen konnte. Allerdings steht dieser Variante der „scher“ (Vorhang) an Vorkante Pavillon-Plicht im Wege.

11 Balken 8 x 8, Abstand 4 Fuß

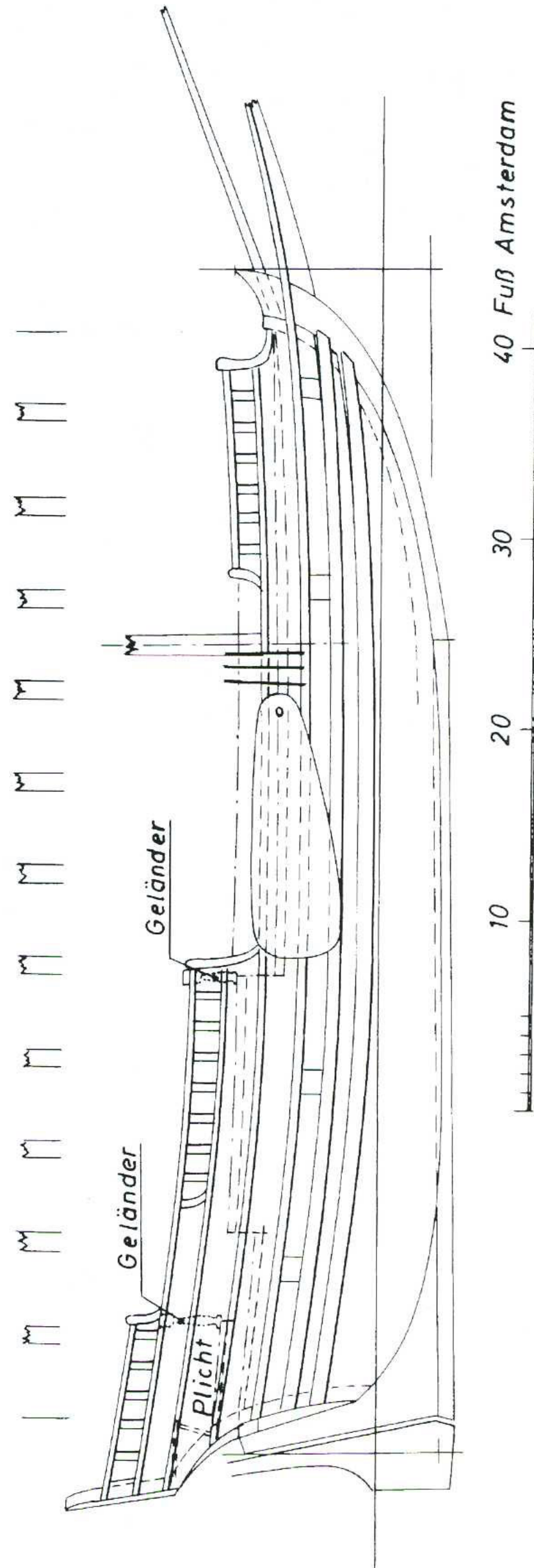


Abb. 27  
Entwurfskizze einer 62-Fuß-Statenjacht (oder Kravelschiff) nach Besteck 5 aus dem Jahre 1642

## Besteck 6

### Fregatte 1630

Dieses Besteck einer 80-Fuß-Jacht oder Fregatte aus dem Jahre 1630 wird dem einer gleich langen Binnenjacht aus dem Jahre 1643 nach Besteck 7 gegenübergestellt. Hierdurch ist nicht nur ein besserer Vergleich zwischen den Materialabmessungen, sondern auch die Bewertung zweier Schiffstypen, die beide als Jacht bezeichnet werden, möglich.

Länge 80 Fuß (22,65 m) über Steven, Breite 18 Fuß (5,10 m) auf Spant in Höhe „overloop“ und Hol 6 Fuß (1,70 m) auf „uitwateringen“.

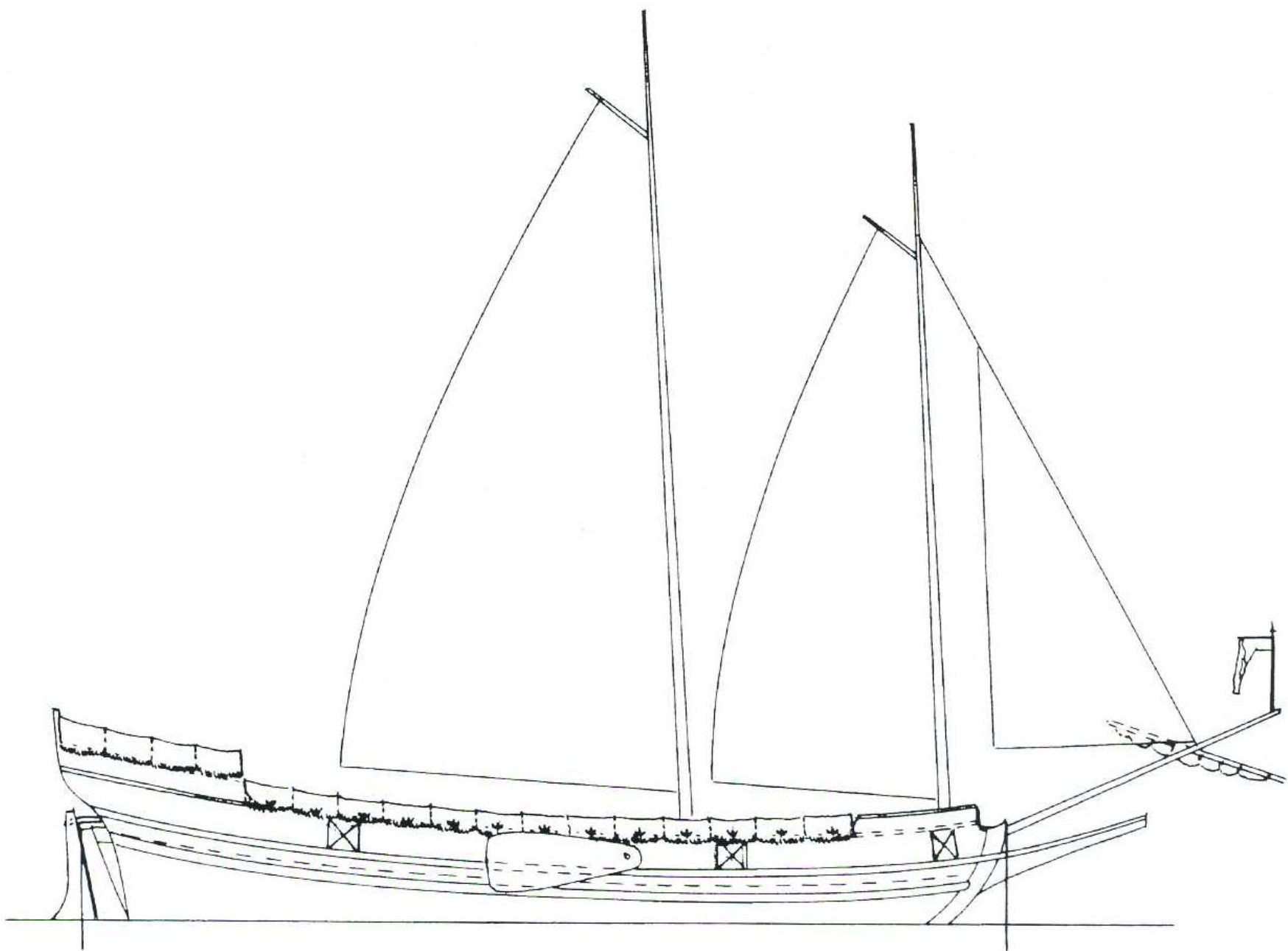


Abb. 28  
Gegisste Skizze einer 80-Fuß-Jacht oder Fregatte nach dem Besteck 6 aus dem Jahre 1630

Zusammenstellung der in den Bestecken 6 und 7 angegebenen Maße				
	6		7	
	Fuß	Zoll	Fuß	Zoll
Länge über Steven	80		80	
Breite auf Spant	18		19	
Holz	6		6 ½	
Kiel, lang	62		70	
Kiel, hoch		8		13
Kiel, breit		12		13
Vorsteven, Fall	12		12	
Vorsteven, breit	14		8	
Vorsteven, dick		7		10
Vorsteven, Bucht	3			
Achtersteven, lang	12		12	
Achtersteven, Fall	2		2	
Achtersteven, dick		7		10
Achtersteven, Bucht		8		
Heckbalken, lang	10			
Heckbalken, breit/dick		10/8		
Bodenwrangen auf Kiel, hoch/breit		6/5		7
Bodenwrangen in Kimm		6/5		6
Auflanger am Balkweger, dick/breit		3		
Auflanger am Scheergang, dick/breit			5	
Auflanger am Dollbaum, dick/breit			4	
Saatholz, breit		14/15		17
Saatholz, dick		3		6
Kimmweger, breit (Anzahl)			2	Stück
Kimmweger, dick		2		3 ½
Raumweger, dick		2		
Balkweger, breit		12		16/17
Balkweger, dick		2 ½		4
Außenhaut bis Bergholz		2		3
1. Bergholz, breit		7		8
1. Bergholz, dick		5		5
Füllung, dick		2		2 ½
2. Bergholz, breit		7		8
2. Bergholz, dick		5		5
Füllung Pfortengang		2		2
Raaholz (über Pforten), breit				5
Raaholz über Pforten, dick				3
Gebrochene Gänge (Setzgang), dick		1 ½		
Alle Dollbäume, dick				3 ½
Deckbalken, vierkant		6		9
Balkenbucht				7
Balkenabstand	14 Balken		3 ½	
Gangbord, breit		14/15		17
Gangbord, dick		3 ½		4 ½
Setzweger auf Gangbord, breit	Keinen			16
Setzweger, dick				2 ½
Deck, dick				2 ½

Alle Maße in Amsterdamer Fuß (1 Fuß = 11 Zoll = 283,13 mm)

## Zusammengefasste Beschreibung

Die Ransomhölzer am Heckbalken sind 4 Fuß über dem Kiel „geschort“ (d. h. in dieser Höhe mit ihrer Unterkante am Achtersteven befestigt). Das Saatholz soll mindestens 47 Fuß lang sein. Die Innenhölzer (Bodenwranger, Bauchstücke und Auflanger) liegen 8-9 Zoll voneinander und müssen mindestens 3 Fuß gegeneinander verschießen (überlappen). Das Schiff muss innen eine nicht verkleidete Verschanzung gehabt haben, denn das Schandeck wird direkt auf das Gangbord gelegt. Die Spantköpfe werden über der Verschanzung mit einem Dollbaum abgedeckt. Die Schanz selbst sollte so hoch sein, dass bequem gerudert werden konnte. Auf jeder Seite des Schiffes sind auf dem Dollbaum 13 eiserne Dollen (zum Rudern) anzuordnen. Ferner an jeder Seite acht „bosbancken“ mit eisernen Platten und Beschlügen. Die Außenhaut von 2 Zoll soll über Wasser nicht breiter als 10-11 Zoll sein, das Deck hat 14 Balken mit senkrechten Knieen, die erforderlichen „rippen“ und deckebene Scheerstöcke. Es läuft vom Vorsteven bis zum Achtersteven gerade durch (auf Mitte Schiff). Über den Heckborden (hackeborden) liegt ein Pavillon mit seinen „hoepen“, der mit einem „Kleed“ (Persenning, Zeldach) aus rot gemaltem Holländischen Canfas (dem schwersten Segeltuch) überzogen ist.

Folgende Räume sind vorgesehen: Kombüse, Bottlerei, Konstapelkammer, Oberbootsmannkammer, Kajüte, Schifferkammer und andere Kammern, so wie sie für ein Kriegsschiff erforderlich sind. Die Kajüte liegt unter dem „overloop“. Es ist also keine erhöhte Plicht vorgesehen. Die Anzahl und Verteilung der Luken ist vom Besteller festzulegen. Die Luken sind aber so groß zu machen, dass eine Tonne Bier der Länge nach hindurch geht. Über der Fregatte ist ein „schilt oder ront“ zu machen, das mit Knieen „wohl versehen“ wird. An Kanonenpforten sind vorgesehen: Zwei im Bug, zwei „auf den Halsen“, zwei auf der „wintvehrynghe“ und zwei achtern im Spiegel. Das Schiff erhält eine „pinne“, die mit Knieen „gut besetzt“ ist. Ebenfalls sollen zwei Seitenschwerter geliefert werden, 13 Fuß lang, 5 Fuß breit und oben 4 Zoll dick.

Die Werft hat ferner losnehmbare Stützen von 4 Fuß Länge zu liefern, die an der Schanz in Bügel gesteckt werden, um das Schiff rundherum mit Schanzkleidern behängen zu können. Zu liefern ist alles Rundholz, wie zwei Masten für Besane mit ihren „gyen“ (kleine Gaffeln?), ein Bugspriet und Flaggenpille, ferner 30 Riemen von mindestens 30 Fuß Länge (8,49 m), 6 Bäume (Schorbäume?), zwei Hakenstangen mit ihren Haken (Bootshaken?) und zwei „gieter“. Die zum Rudern erforderlichen Duchten sind einzubauen. Länge der Duchten 8 Fuß, Dicke 3 Zoll und Breite 7-8 Zoll.

An Segeln erhält das Schiff: Zwei große Besansegel, eine Klüffock und eine Blinde.

An Ausrüstung ist zu liefern: 1 Anker von 300 Pfund und zwei Anker von je 400 Pfund, für jeden Anker zwei Ankerkabel von je 80 Faden Länge und 7 Zoll Dicke (Umfang !). Das gesamte Tauwerk für stehendes und laufendes Gut ist zu stellen.

Die Lieferung des Auftragnehmers (Werft) umfasst ferner: Alle Eisenbolzen, alle Eisenspieker, alles Eisenwerk (für Beschlüge), sowie Pech, Teer, „Smeer“, Werg und Moos.

Der Meister Lambert Heiyndrick hat den Auftrag am 11. April 1630 für einen Betrag von 4425 Gulden oder 737 Pfd., 10 Schilling angenommen. Zusätzliche Unkosten ergaben einen Abrechnungsbetrag von 770 Pfd, 16 Schilling, 8 Pfening.

### Anmerkung

Bei der Bearbeitung des Besteckes fiel generell auf, dass das Schiff im Vergleich mit den anderen relativ leicht gebaut war. Dieses geht sehr gut aus der tabellarischen Gegenüberstellung mit dem Material der 1643 erbauten Binnenjacht von gleicher Länge (Besteck 7) hervor. Ebenfalls war das Fahrzeug relativ flachbordig. Hierfür sprechen Hinweise im Besteck, die besagen, dass die Schanz nur die zum bequemen Rudern erforderliche Höhe haben soll, damit die eisernen Dollen (von oben) in den Dollbaum gesteckt werden können, etwa so, wie wir es bei den spanischen Schiffen im Vordergrund des Bildes Vliieger erkennen. Es ist also eine vollkommen andere Anordnung, als wir sie z.B. auf der „neuen Jacht“ für Prins Maurits (Rotterdam 1615) in Abb. 7 sehen. Hier liegen die Öffnungen für die Riemen unter Deck in Höhe der Kanonenpforten. Ähnlich ist es bei dem zweiten Schiff auf dem Panorama von Rotterdam. Hier liegen die Gatchen zwar über Deck, aber immer noch innerhalb der Verschanzung. Nebenbei vermerkt sei, dass bislang leider kein Bild gefunden wurde, auf dem ein größeres Schiff gerudert dargestellt wird. Dieses ist umso verwunderlicher, als die Einrichtung zum Rudern kein Ausnahmefall war. Es sind Bestecke von Schiffen mit mehr als 100 Fuß Länge über Steven bekannt, in denen die Anordnung von Rudergatchen vorgeschrieben wird. Besondere Beachtung verdient in diesem Besteck noch die Beschreibung der Schanzkleider und eine vermutlich zeltähnliche Abdeckung des Pavillons. Pavillon bezieht sich hier noch nicht auf den fest umbauten Raum späterer Zeit, sondern nur auf eine offene, aber abgegrenzte Fläche im Achterschiff.

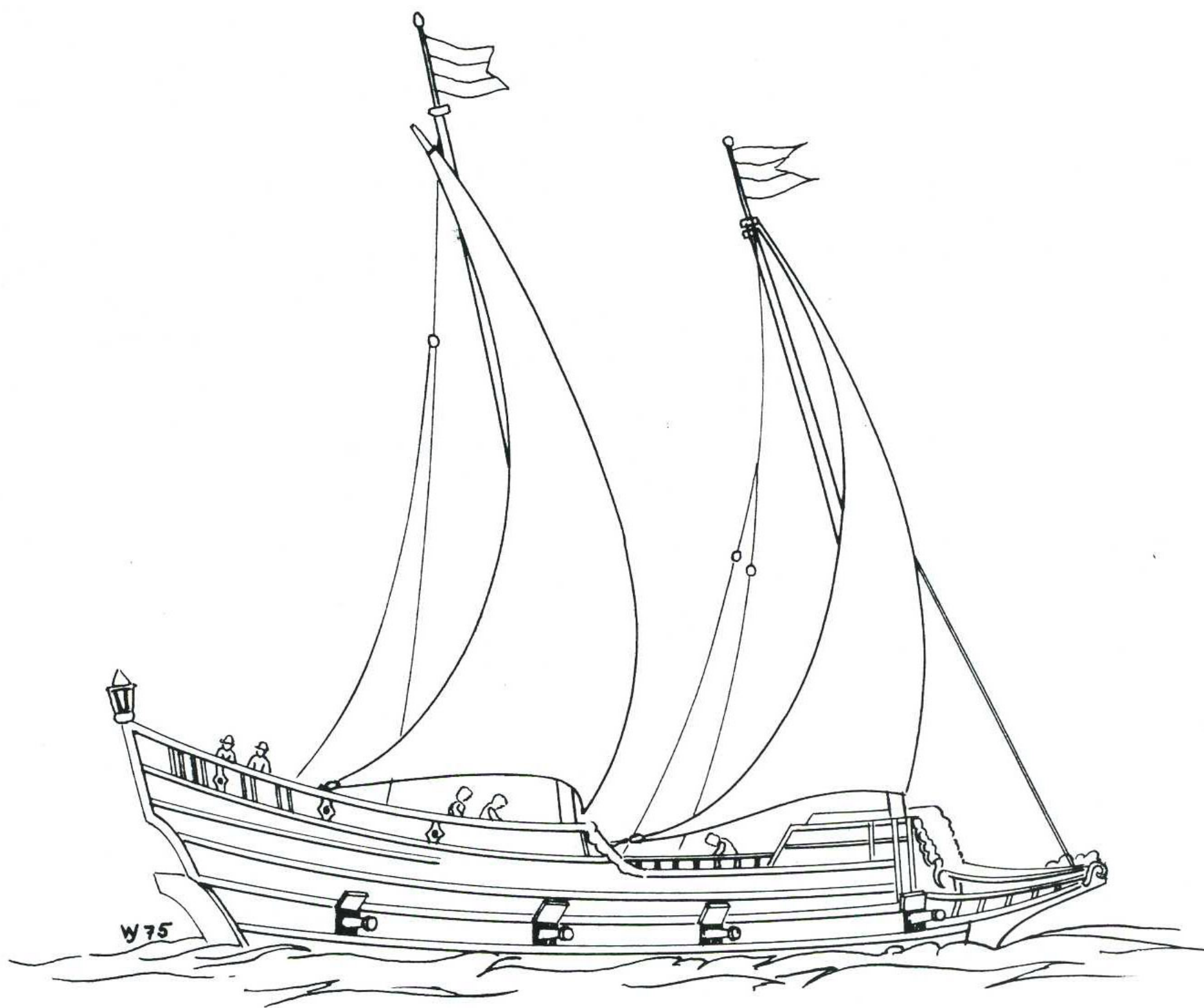


Abb. 28a  
„Vergnügungsjacht vor der holländischen Küste“. Detail. Nach einem Gemälde von Cornelis Verbeeck (vor 1690 bis nach 1610). Die dargestellte Jacht ist nur 62 mm lang und daher nicht sehr detailliert ausgeführt. Das Bild war 1950 in der Ausstellung „Van Vroom tot van de Velde“ im Prins Hendrik Museum, Rotterdam ausgestellt. (Detail, vom Verfasser in Strichzeichnung übertragen).

## Besteck 7

### Binnenjacht De Jager 1643

Länge = 80 Fuß (22,65 m) über Steven, Breite = 19 Fuß (5,379 m) auf Spant, Hol = 6 ½ Fuß (1,84 m) Oberkante-Wallkante Deck (Amsterdamer Maß).

Der Kiel von 70 Fuß (19,819 m) Länge ist möglichst aus einem Stück zu fertigen. Ein Heckbalken mit guten Randsomhölzern ist einzubauen. In der Kimm soll „volles Holz“ gelegt werden, also Kimmkniee mit Wrangen und Auflängern sollten aneinander liegen und 4 Fuß gegeneinander verschießen. Die Decksbalken liegen 3 ½ Fuß voneinander. Dazwischen 3 Rippen mit einer Längsrippe. Die Jacht hat ein Deck, den „overloop“, und darüber eine Verschanzung von 3 ½ Fuß Höhe. Gefertigt und geliefert werden sollen ferner: eine „Pinne“ zum Galion mit 2 „Cransen“, daran Spille, Kreuzbeting und ein Ruder mit seiner Pinne. Daneben: 2 gute Schwerter, 3 Klüsen mit ihren Klüshölzern, 2 Kranbalken mit ihren Drückern und einem Betingbalken. Kanonenpforten im Breitgang, ihre Anzahl nach Angaben des Bestellers. Aufgeplankt (Erhöhung der Verschanzung achtern) wird das Schiff nach Erfordernis und unter Berücksichtigung eines guten Aussehens, dazu von vorne bis achtern einen 3 ½ Zoll starken Dollbaum, über dem in der Mitte gerudert wird, die erforderlichen Eichen „Cransen und glissynghen“, die Wulfen mit ihren Wulfhölzern, ein gutes Heckbord und Abschlüsse der „gebrochenen“ Gänge. Die Höhe des „Rochganges“ nach Angabe des Bestellers. Achtern ist ein Pavillon vorgesehen, dessen Länge und Höhe ebenfalls vom Besteller festgelegt wird.

Der Pavillon wird vorne mit einem Schott aus 1 ½ Zoll dicken Balk-Dielen geschlossen und mit Pfeilern und runden „bindekens“ (runde Bögen zwischen den Pfeilern über Türen und Fenstern) versehen. An Räumen sind vorgesehen: Kabelgat, Kombüse, Bottlerei, Kajüte, Konstapelkammer, Schifferkammer, alles mit Kojen, Bänken, Schränken, Torf- und Pulverkisten „wohl versehen“. Stützen zum Aufhängen der Schanzkleider sind mitzuliefern. Zu liefern sind ferner: Ankerstöcke, Bojen, Klampen, groß und klein.

Die Außenhaut ist gut zu bohren, zu nageln, zweimal außen und innen zu kalfatern und ein drittes Mal, wenn das Schiff „unter seinem Want steht“.

Der „Annehmer“ soll alles Holz liefern, gut und von einwandfreier Beschaffenheit, und sorgfältig nach den angegebenen Maßen vierkant geschnitten. Alles Holz muss ohne Borke und ohne Splint sein.

Die vorstehend beschriebene Jacht soll nach dem Amsterdamer Maß, so in Fuß und Zoll, gebaut werden.

Der Auftragnehmer Simon Been soll die Jacht bis Mitte Juni 1643 für den Betrag von 700 Pfund liefern.

Die Bezahlung erfolgt:

1/3 wenn das Holz auf der Werft liegt,

1/3 wenn das Schiff aufgenommen ist

1/3 drei Monate danach.

Datiert: 18. Februar 1643

Der Name der Jacht ist „De Jager“ (Zeeland 19)

Über die Takelung wird keine Angabe gemacht.

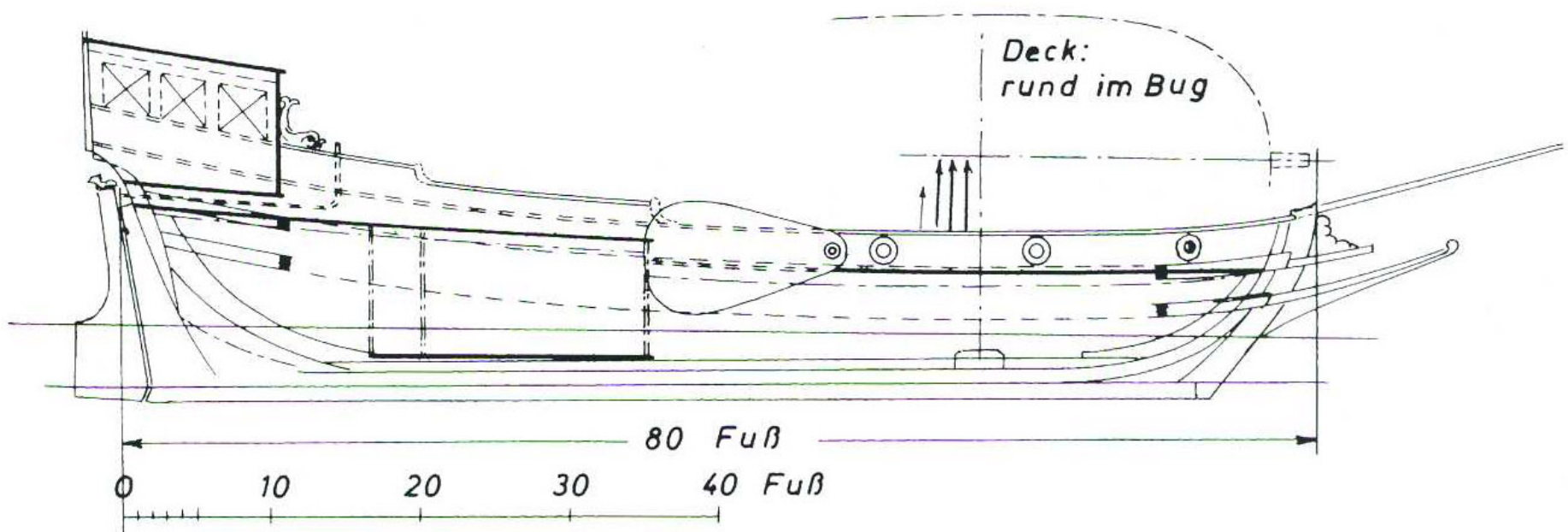


Abb. 29

80-Fuß-Binnenjacht nach dem Besteck 7 von 1643

## Besteck 8

für eine Jacht, die in Amsterdam für das dortige Collegium der Admiralität erbaut wurde.  
Den 8. Juli 1643.

Die Jacht soll 66 Fuß (18,687 m) über Steven lang sein, eine Breite von 19 Fuß (5,379 m) und eine Tiefe (Hol) von 6 ½ Fuß (1,840 m) haben. Die Bodenwrangen werden auf dem Kiel 7 Zoll (180 mm), in der Kimm 6 Zoll (154 mm) und über dem Dollbaum 4 Zoll (103 mm). Das Holz des Spantwerks (Wrangen, Kimmkniee und Auflanger) muss gut gegeneinander verschießen, von gutem Vierkantholz gefertigt sein und in der Kimm volles Holz haben, um ein starkes Schiff zu bekommen.

Der Vorsteven ist 2 Fuß breit und 10 Zoll dick. Er ist senkrecht (über dem Kiel) gemessen 13 Fuß hoch und hat den erforderlichen Fall. Der Achtersteven ist senkrecht (über dem Kiel) gemessen 10 Fuß hoch und 10 Zoll dick. Seine Breite ist nach Erfordernis festzulegen. Der Heckbalken hat eine Länge von 11 ½ Fuß, er wird mit guten Randsomhölzern versehen. Der Spiegel oder die Unterkante der Randsomhölzer wird auf 5 ½ Fuß über Unterkante Kiel gesetzt, um eine gut segelnde Jacht zu erhalten.

Das Saatholz ist von einem Stück, 26 Zoll breit und 4 ½ Zoll dick. Daneben liegt eine Wegerung aus guten Hamburger oder 2 Zoll dicken Planken. Im Bug liegen zwei gute Bänder und darüber, unter den Klüsen, ein drittes. In einem weiteren breiten Band steht der Mastfuß. Ein Band liegt in der Achterpiek neben dem Hauptschott der Schifferkammer.

Der Balkweger reicht von vorne bis an die große Plicht der Herrenkammer, ist 18 bis 20 Zoll breit und 4 Zoll dick. Darauf liegen die Deckbalken, deren Lage wird nach den festgelegten Raumlängen und den erforderlichen Luken bestimmt. Jeder Balken erhält zwei längsschiff liegende Kniee. Die Balkweger der Plicht sind 18 Zoll breit und 4 Zoll dick. Die Rippen (kleine Deckbalken) der Plicht sind 4 Zoll vierkant und werden mit Schwalbenschwänzen in der Weger eingelassen, da sie keine Kniee erhalten. Sie liegen 20 Zoll (von Mallkante zu Mallkante) voneinander.

Hinter dieser großen Plicht ist wieder ein Teil des „overloops“ bis gegen die große Plicht zu legen. Hierüber liegt die Ruderpinne. Der overloop ist so lang und liegt so hoch, wie es erforderlich ist. Diese overloopen müssen mit guten, 2 Zoll starken Planken über Scheerstöcken mit Rippen dicht gelegt werden. In der Herrenkammer liegen keine Scheerstöcke. Hier muss von unten alles eben und das Holz sauber gehobelt sein. Auch das Holz des overloops muss innen und außen sauber gehobelt sein.

## Holländischer Original Text

*Besteck om een Jacht te maken naer d'ordonnantie van Jacht von de Heeren ter Amiraliteyt in amsterdam den 8. Juli 1643 , en aldaer afvarend*

*Iden Eersten. Het Jacht sal lanck over steven wesen 66 voeten en : wyt 19 : voeten, Hol 6 ½ voet. De wrangen op de Kiel 7 : duim, Inde Kimminge 6 : duim en : Boven den Dolboom vier duim, alles wel verschieten, van goet viercandt Hout, Inde Kimminghe Vol Hout om also een sterck Schip te hebben.*

*Den voorsteven breet 2 voet, dick 10 duim. Hoch inden wynckel 13 voet, vallens Naer behooren. Den achtersteven 10 Voet, dick 10 : duim, breet naer behooren, de heckbalck lanck 11 ½ voet met goede rantsoen Houten , de Spiegel ofte den Ondercandt van de rantsoen Houtensal geset worden uyt den Ondercandt van de Kielen 5 ½ voet om een bese Jacht te hebben.*

*Het Saethout van een Stueck, breet 26: duym en dick 4 ½ duim, dan geweegert mit goede Hamburger ofte 2 duym plancken. Inden boech 2 : goede banden en boven onder de chuyzen een bant, met een bree bandt daer de Mast in compt te staen, achter Inde pyck een bant daer hef hoeft schott van Schippers camer aen compt.*

*Den Balckweeger moet van voren ingewrocht werden totte groote plicht van s'Heeren camer, breet 18 x 20 : duym dick 4 duym. Daer in te wercken soo veel balcken als daer noddig syn. Jeder Balck 2 Knyen lanckx Scheeps, want de ruymen ofte gaten moeten erst verdeelt syn om de Luycken te vinden. De Balckweegers vanplight breet 18 : duym en dick 4 : duym. Daerin te wercken soo veel ribben alst veryst viercant 4 : duym „Swaelmen“ Ingelaten worden alsoo daer geen Knyen aencomen moeten 20 duym van aneren leggen.*

*Achter dese groote plicht weder te Maecken een deel des overloops tot tegen de groote plicht daer de roerpinne over heen gaet soo lanck ende Hoogh als die vereyschen sal : dese overloopen moeten met goede 2 duym plancken toegestroken worden met Schaerstocken ribben, maer geen in te Heerencamer. Moet van ondt „effen“ zyn alles wel geschaeven. Van achter tot votren, binnen ende buyten s Heeren Camer te weten den overloop.*

Die Gangborde des overloops, vom vorderen Lot bis gegen die große Plicht, sind 18 Zoll breit, 4 Zoll dick und (an den Balken) Gangborden liegt ein Weger, der oben durch ein Schandeck abgedeckt wird. Das Gleiche gilt für die Plicht. Da die Rippen nicht eingelassen sind, ist aber das Gangbord nur 2 ½ Zoll dick. Über dem Gangbord liegt ebenfalls ein Weger, auf ihm ein Schandeck. Hinter der großen Plicht wird nach Erfordernis dichtgesetzt. Zwischen den Bugpforten muss vollkommen dicht gewegert sein, da hier die „Köpfe“, dicke Holzklötze als Lager, für das Bratspill zu stehen kommen. Über den Köpfen liegt ein Querholz, an das zwei Krummhölzer gelascht werden. Diese Krummhölzer sind auf dem Dollbaum befestigt und dienen als Kranbalken. An der Innenkante des Vorstevens liegt ein „Schater“ (Pallstütze), gegen den die Pallen zu liegen kommen. Dahinter liegt eine kleine, krumme Querbeting.

Die Außenhaut der Jacht, einschließlich der Füllung zwischen den Berghölzern, ist von guten 2 ½ Zoll (64 mm) dicken Planken zu fertigen. Zwei Spann Berghölzer sind umgelegt, jedes ist 8 Zoll breit und 5 Zoll dick. Das eine liegt 8 Zoll unter dem overloop, das andere misst zur Unterkante 4 Zoll über dem overloop, so dass die Füllung zwischen beiden 12 ½ Zoll breit ist. Der Breitgang besteht aus zwei Gängen, jeder 10 Zoll breit, damit die Pforten gut unterzubringen sind. Dann folgt das Raaholz, das 5 Zoll breit und 3 Zoll dick ist. Es läuft von vorne bis achtern durch, liegt 3 Fuß über dem „overloop“ (Deck), und hat vorne, bis zur großen Plicht, keinen Setzgang. Dann kommt der Setzgang, bei der Herrenkammer oder der großen Plicht beginnend. Er ist 11 Zoll breit. Darüber liegt eine 5 Zoll breite und wie das Raaholz ausgekehrte Leiste. Beides zusammengerechnet, macht das eine Höhe von insgesamt 16 Zoll über dem Raaholz und läuft bis nach achtern durch. Es ist das Höchste, so dass das Schiff über der Plicht eine Verschanzung von 2 Fuß 4 Zoll Höhe hat. Die Kniee oder Gangborde werden im Bereich der Füllung zwischen den Berghölzern geschlossen.

Der „overloop“ (vordere Deck) ist von vorne gemessen 34 Fuß lang. Dann folgt die Plicht über der Herrenkammer, die 17 Zoll über dem „overloop“ liegt und oben 18 Fuß lang ist. Vorne hat die Plicht mittschiffs Grätings (tralien), während sie achtern vollkommen dicht ist. Am Achterende der Plicht liegt ab Steuerbord die Wendeltreppe. Anschließend an die Plicht folgt ein Stück des (weiteren) „overloops“, das 11 Fuß lang ist. 12 Zoll darüber liegt die Plicht des Pavillons, zwischen beiden fährt die Ruderpinne hindurch. Die Pavillon-Plicht ist 7 Fuß lang, so dass zwischen beiden ein Raum von 4 Fuß Länge verbleibt. Dieser Raum, die Steuerpflicht, ist gleichzeitig dem Steuermann vorbehalten, damit er „bequem“ steuern kann. An jeder Seite steht ein Poller. Auf der Vorkante dieser Plicht steht ein Querschott mit Pfeilern und einer Tür. Es ist so hoch wie die Oberkante des Dollbaumes. Rundherum sind Bänke angeordnet. Achtern querschiffs haben die Bänke doppelte Höhe und stellen Kisten dar, in denen Material geborgen werden kann.

*Te maken de overloopse ganckboorden van voren Int Loot tegen de groote plicht breed 18: duym en dick 4 : duym Styff een halven duym uytgehouden, daer boven een weeger en dan geschandeckt, oock van gelycke op te plicht, maer dat ganckboort moet maer 2 ½ duym dick syn alsoo: daer geen ribben Incomen, en dan oock een Weegr ende geschandeckt, achter de groote plicht, naer den Eysch vant werck tusschen de Boegh Poorten. Moet heel dicht gewegert syn, daer comentwee „coppen“ met een Bradtspit to staen met een Hout daer boven aen. Daer 2 cromme Enden aen gelascht syn diennende to 2 cranen Vast op den Dolboom. Van voren binnen den Steven staet een „Schater“ daer de pallen tegencomt met een crom dwers Beddynckx.*

*De Huyt vant Jacht van goede plancken 2 ½ duim dick, tot deVullynge tusschende Berchhouten, 2 span Berchhouten breed 8: duym en dick 5 duym, waer van het eenne licht 8 :duym leeger als den overloop, Het ander 4: duym boven den overloop den Ondercant soo dat de Vullynge breed ist 12 ½ duym om de Poorten te beter inde Breeganck te comen, de Breeganck syn 2 gangen yder breed 10: duim en dan het reehout ist breed 5: duym en dick 3: duym en loopt van voren tot achter en: legth effen 3: voet boven den overloop ende gaet van voren sonder Setganck tot tegen de groote plicht, dan comt de setgangk van voorcant van s'Heeren Camer ofte de groote plicht ende is breed 11: duym met een groote uytgeschaefde Lyste daerboven breed 5: duym gelyck het rechout is t'samen 16: duym boven het rechout tot achter uyt ende is het hoogste soodat het Schip boven de Plicht voor scheen heeft 2 voet 4: duym, de Knyen ofte ganckboorden worden in de vullynge gelosten tusschen de berchhouten.*

*Den overloop loopt van voren in 34: voet dan comt de plicht boven s'Heeren Camer die licht 17: duym Hooger ende is boven lanck 18: voet van voren in den midden met „tralien“ en: achter Heel dicht, den wentel trap comt aen Stierboort aen hat achterende, daer comt dan achter een Stuck des overloops ende is lanck 11 voet, der boven legt de plicht Int pavylloen 12: duym hoeger, daer de roerpinne tusschen beyden gaet daer is een crom Hout aengelast ende die plicht is lanck 7: Voet soo dat tusschenbeyden blijft 4: voet om denoverloop van het groot Zeyl te leggen ende den Stierman Bequamelicken can Stieren aen Ider Syden staen een Bolder op den voorcant van dese plicht staet een dwers Schot vol pylarden met een deure tot soo hooghe als den bovencant van dolboom en is rontom vol bancken achter tegen het dwars werck synde de bancken 2 hoogten ende syn Kisten om goet in te leggen.*

Das vorderste Gat (Raum) dient als Kabelgat und für den Konstapel. Hier wohnt auch der größte Teil der Besatzung. Der Raum ist auf dem Deck von Innenkante Vorsteven gemessen bis zum Hauptschott 13 Fuß lang. Er ist vollgebaut mit Schränken und Kojen.

Der zweite Raum dient als Bottlerei (Proviautraum). Er ist 7 Fuß lang. In diesem Raum steht der Mast, auf 18 Fuß von Innenkante Vorsteven auf dem Deck gemessen. Außer einer großen Koje an jeder Seite ist in diesem Raum nichts vorhanden.

Der dritte Raum dient als Kombüse und ist 7 Fuß lang. Hier steht ein Schornstein. Die „Schenkel“ stehen 6 Fuß voneinander. Vorhanden sind eine große Bank, zwei „Kyen“ (Steine, Feuerstelle), um Holz und Torf zu legen, ferner einiges, um die Gerätschaften des Koches aufzubewahren.

Der vierte Raum dient als Kammer für die Diener der Herren oder die Boten. Er ist 6 ½ Fuß lang, hat einen Schornstein und eine Feuerstelle, um wintertags die Räume zu erwärmen. An jeder Seite ist eine große Koje eingebaut. Licht erhält der Raum von oben. Von dieser Kammer kommt man durch eine Tür in die achtern anschließende Herrenkammer. Die Dienerkammer hat außer einer losen Bank oder 2-3 Stühlen und einigen Gewehrhaken sonst keinerlei Einrichtung.

Der fünfte Raum ist die Herrenkammer. Sie ist 15 Fuß lang. Der Flurboden besteht aus „weißen Dielen“. Der Boden liegt über dem Weger so hoch, dass man oben bequem über dem „overloop“ nach vorne sehen kann. Der Raum ist auch so hoch, dass ein großer Mann aufrecht stehen kann, ohne sich den Kopf an den Rippen (kleine Deckbalken) der Plicht (erhöhtes Deck) zu stoßen. Der Raum unter dem Fußboden ist mit Ballast aufgefüllt. In diesem Raum sind vier Kojen eingebaut, die man ein- und ausschieben kann. Wenn sie eingeschoben sind, dienen sie als Sitzbänke. Ferner steht in der Kammer eine Tafel (Tisch) und eine lose Bank. Licht erhält die Kammer von oben und von vorne. Achtern gelangt man durch eine Tür in den Flur, von dem man zum „Sekret“ (Abort) gelangt oder nach oben auf Deck gehen kann.

Der sechste Raum ist der Flur, in dem sich der Abort und die Wendeltreppe befinden. Der Flur ist 3 ½ Fuß. Über die Treppe gelangt man in den Flur und von hier zum Abort oder zur Herrenkammer. Der Abort liegt an Backbord. Im Flur ist weiter nichts vorhanden als einige Haken zum Aufhängen kleinerer Sachen. Nach hinten wird der Flur durch das Hauptschott der Schifferkammer begrenzt.

*Het voorste gat dient tot Kabelgadt en voor den constapel en hier in logiert het meeste volck, is lanck van de binnecant van de Steven op den overloop gemeeten 13: voet daer staet het Hoofschott en: is vol lanen en: Kooyen.*

*Het tweede dient voor de Bottelerie en is lanck seven voet, daer staat den Mast in, die staet uyt dito binnencant 18: voet op den overloop gemeten en heeft aen ider Seyde een groot Kooye en anders geen werck.*

*Het derde dient tot de Combuisse en: is lanck 7: voet daer staet de schoorsteen. De „Schenckels“ staen van den anderen 6: voet en is met en groote banck, 2 „Kyen“ om Hout en turff te leggen en: noog om eenighe gereetschappen voor de cock te bergen.*

*Het vierde dient tot vertreck, ofte om s'Heeren dienaers ofte Boden en: is lanck 6 ½ Voet, daer ist mede een Schoorsteen ofte Aertstede in om winterdach to wermen en daer syn mede 2 groote Kooyen aen ider syde een ende schept syn licht van boven, comt met een deure in s'Heeren Camer daer is anders geen werck in als een lose banck, ofte 2:a:3: Stoelen met eenige geweer haecken.*

*Het vyffde is s'Heeren Camer ende is lanck 15 voet en: Heeft onder de Voeten een vloer van witte deelen is licht soo Hoogh Boven de weegers int vlack dat men bequaemalyk boven langhs den overloop vororuyt sein kann, oock dat een lanck man oder de ribben van de plicht wel gaen kann, sonder ranken ende licht onder vol Ballast daer syn Ingemaectet 4: Kooyen diemen uyt en in can: schuven en als die in syn, syn het Bancken met en tafel en een loose banck en schept syn licht van voren, en boven, en heeft een deure int „portael“ en om naer boven ofte naert secreet te gaen.*

*Het Seste is het portael daer den wenteltrap en het Secreet in comt en: is lanck 3 ½ voet den trap bedient het portael, s'Heeren Schippers camer en het secreet dat staet aen Backboort. Hier is anders geen werck in als eenighe haecken om iets aen te hangen, dan comt het Hoofschott van: Schippers camer.*

Der siebente Raum ist die Schifferkammer. Sie ist 9 Fuß lang und liegt ganz achtern unter der Plicht. Sie erhält Licht durch zwei Fenster im Spiegel unter dem Heckbalken. Der Fußboden hat eine Stufe, um etwas aus der (scharfen) Achterpiek zu kommen. Aus gleichem Grunde steigt der Boden etwas nach achtern an. Die Weger der (Achter)Piek sind verzimmert. In der Kammer ist eine Koje und sonst noch „einiges“ zum Aufbewahren von Kleinigkeiten eingebaut.

Der Großmast der Jacht ist 53 Fuß (15,00 m) lang, unten 17 Zoll (438 mm) und oben 11 ½ Zoll (296 mm) dick. Er hat oben eine „krumme Tonne“. Der Spriet ist 76 Fuß (21,518 m) lang und 11 ½ Zoll (296 mm) dick. Das Galion ist 10 Fuß (2,831 m) lang. Ein klimmender Löwe beschließt das Galion vorne. Achtern liegt gegen den Vorsteven ein Walfischkopf mit einem Satyr, aber ohne „Cransen“.

Die Schwerter sind 14 Fuß lang, 7 Fuß breit und 3 Zoll dick.

Das Ruder ist in der Wasserlinie 4 ½ Zoll breit. Die Schwerter hängen 3 Fuß hinter dem Mast. Die Seitenschwerter sind 14 Fuß lang, 7 Fuß breit und 3 Zoll dick. Der „overloop“ (hier: Fockschottüberläufer) der Fock liegt 1 Fuß vor dem Mast.

Die Klüsen liegen über dem obersten Knie der Pinne im Breitgang. Die Innenseiten der „Koppen“ liegen 6 ¾ Fuß voneinander. Sie schließen oben mit dem Dollbaum ab und sind 19 Zoll breit. Von achtern liegen zwei Stücke (Holz) dagegen, in denen die Achsen des Bratspills zur Hälfte gelagert sind. Die losen Wangenstücke sind mit den feststehenden Wangen (Köpfen) durch Eisen verbunden. Oben auf den Wangen liegen ferner die Kranbalken, zwei Krummhölzer, die vorausschlagend auf den Wangen angelascht sind. Der Bugspriet liegt von unten dagegen (unter einer Querbeting). In der Mitte steht (an Innenkante Vorsteven) ein Pfosten mit einem Satyr, gegen den die Pallen liegen. Auf den Wangen liegen hinter dem Kranbalken zwei geschnitzte Doggen.

Die Wendeltreppe liegt zwischen der achtersten Rippe (Balken) der Plicht und dem Hauptschott (der Schifferkammer) an Steuerbord. Das Hauptschott ist von unten bis oben dicht. Zwischen der Achterkante Plicht (der Herrenkammer) und der Vorkante Achterpflicht liegt ein 4 Fuß langer Platz für den Steuermann. Hier liegt der Großsegelschottüberläufer. Auch stehen hier zwei Poller neben den kleinen „Schildbänken“, in denen der „overloop“ (Großsegelschottüberläufer) liegt. Die Schildbänke werden über dem overloop mit Eisen geschlossen. Von der Herrenkammer tritt man über eine 7 Zoll (180 mm) hohe Stufe nach unten auf die Bauchdenning (Dielen) der Dienerkammer.

*Het Sevenste is de Schippers Camer en de is lanck 9 voet en comt heel achter onder de pflichten en: schept zyn licht met 2: vensters onder de Heckbalckendoor den Spiegel, de vloer trapt wat op om uyt de pycke te raken en gat wat schuyn op ende de weegers vande pycke syn beschotten, daer is een Kooye in met noch iets voor den schipper om wat goet te bergen tot zyn gerieff.*

*Syn groote mast is lanck 53 voet en de dick onder 17 duym en de boven 11 ½ duym met een cromme Tonne. De Spriet is lanck 76: voet dick 11 ½ duymen. De pinne ofte gallion is lanck 10: voet met een verheven Leeuw daer achter een Walvisch Hoofst met een Satyr tegent Steven sonder Cransen.*

*De Sweerden syn lanck 14: Voet, breet 7: voet en dick 3 duym Styff.*

*Het roer geleyckx de wateren breet 4 ½ voet. De Sweerden hangen 3: voet achter der Mast, den overloop van de focke lecht een voet voor de Mast.*

*De Kluyzen gaen boven het opperste Knye van pinne in de Breegranck, de binnencant von da coppen staen van den anderen 6: voet ¾: syn boven met den dolboom gemeen, syn breet 19 duym dan comen der 2: Stucken van achter aen daer de pinnen van het Braetspidt halve incomen syn met Ijser aen coppen gesloten boven op de coppen leght de Kraen, die is met 2: cromme Enden gelast vooruyt slaende, daer comt den Boechspriet van onder aen daer staet int midden een Satyr daer de pallen doergat daer leggen twee gesneden doggen op de coppen tegen de Krane.*

*De wenteltrap comt nevens de achterste ribbe oock nevens het hoofschott aen Stierboort, dat hoosschott maect van onder tot boven dichte, daer is tussen den achtercant en de voorcant van de achterplicht 4: voet plaets voor den stierman daer lecht denoverloop daer staen oock 2: Bolders aen de „Schilt banckxhen“ daer den overloop in lecht die wert met ijser gesloten. Men trapt uyt s'Heeren Camer en de dienaers camer 7: duym neer tot op de Budennyng.*

### Anmerkung

Es wurde der Versuch unternommen, aufgrund der relativ ausführlichen Beschreibungen und der im Besteck angegebenen Maße die Jacht etwas genauer zu zeichnen. Aus dem Besteck ist nicht einwandfrei zu ersehen, wie der Verlauf der achteren Verschanzung über dem Raaholz gedacht ist und ebenfalls fehlt ein Hinweis dafür, ob ein überdachter Aufbau (Pavillon) über der erwähnten Pavillon-Plicht vorhanden war. Anhand der vorliegenden Beschreibung wäre auch ein offener Pavillon möglich, der mittels eines auf Stützen ruhenden Zeldaches abgedeckt werden konnte.

Es sei nochmals darauf hingewiesen, dass der Rekonstruktionsversuch nur einen allgemeinen Eindruck vom Aussehen einer „Jacht“ mit Spriettakelung aus der Zeit um 1640 (nach einem überlieferten Besteck gefertigt) vermitteln soll, und daher keinen Anspruch auf Vollständigkeit und Richtigkeit erheben kann. Für eine einwandfreie technisch-historische Darstellung wären weitere technische Einzelheiten, gute zeitgenössische Bildvorlagen und vor allem ein Linienriss, aus dem die Schiffsform hervorgeht, erforderlich. Die Abbildungen stellen also in erster Linie die Umsetzung des geschriebenen Wortes in eine zweidimensionale bildliche Darstellung dar.

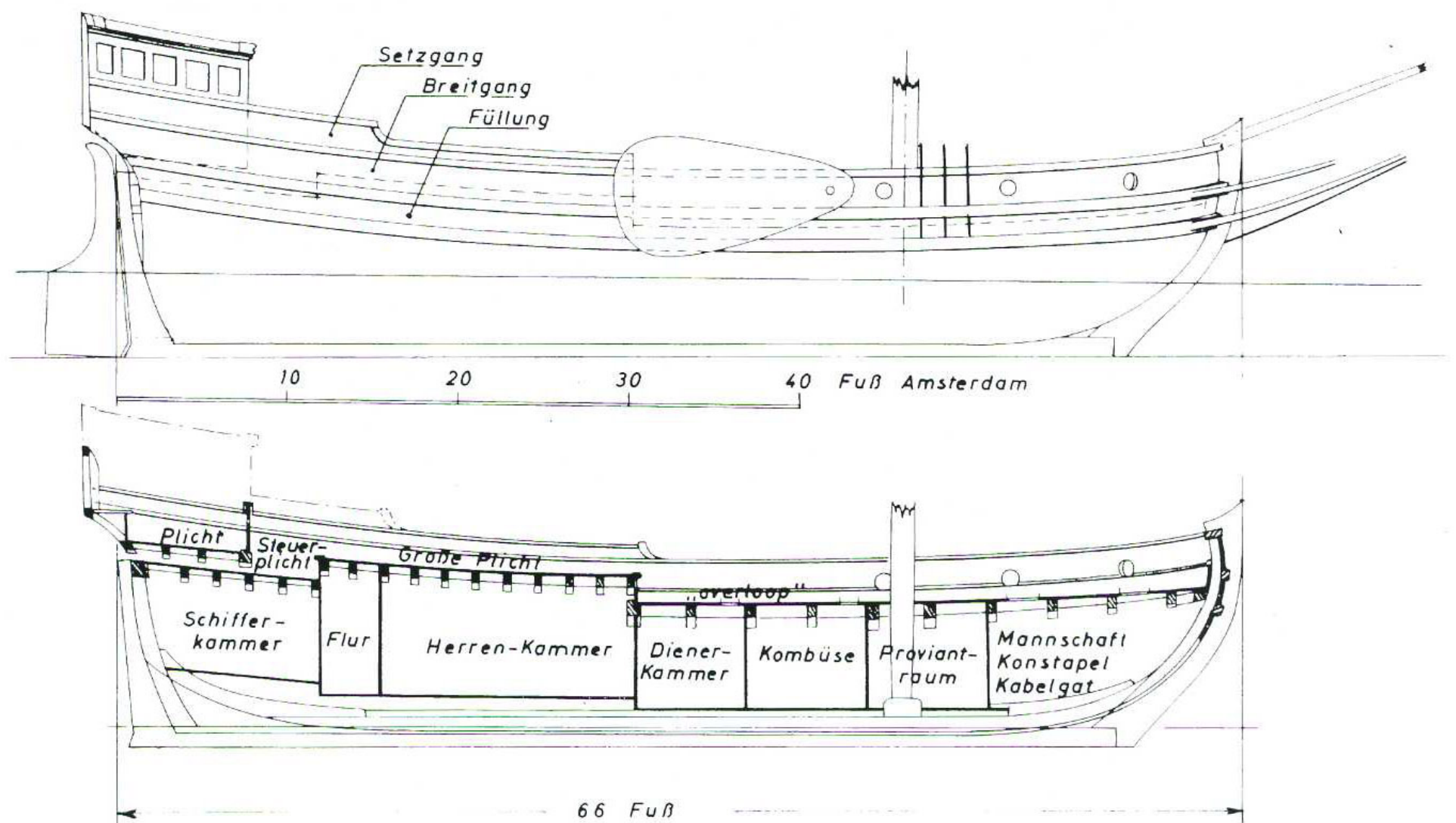


Abb. 30  
66-Fuß-Jacht nach Besteck 8

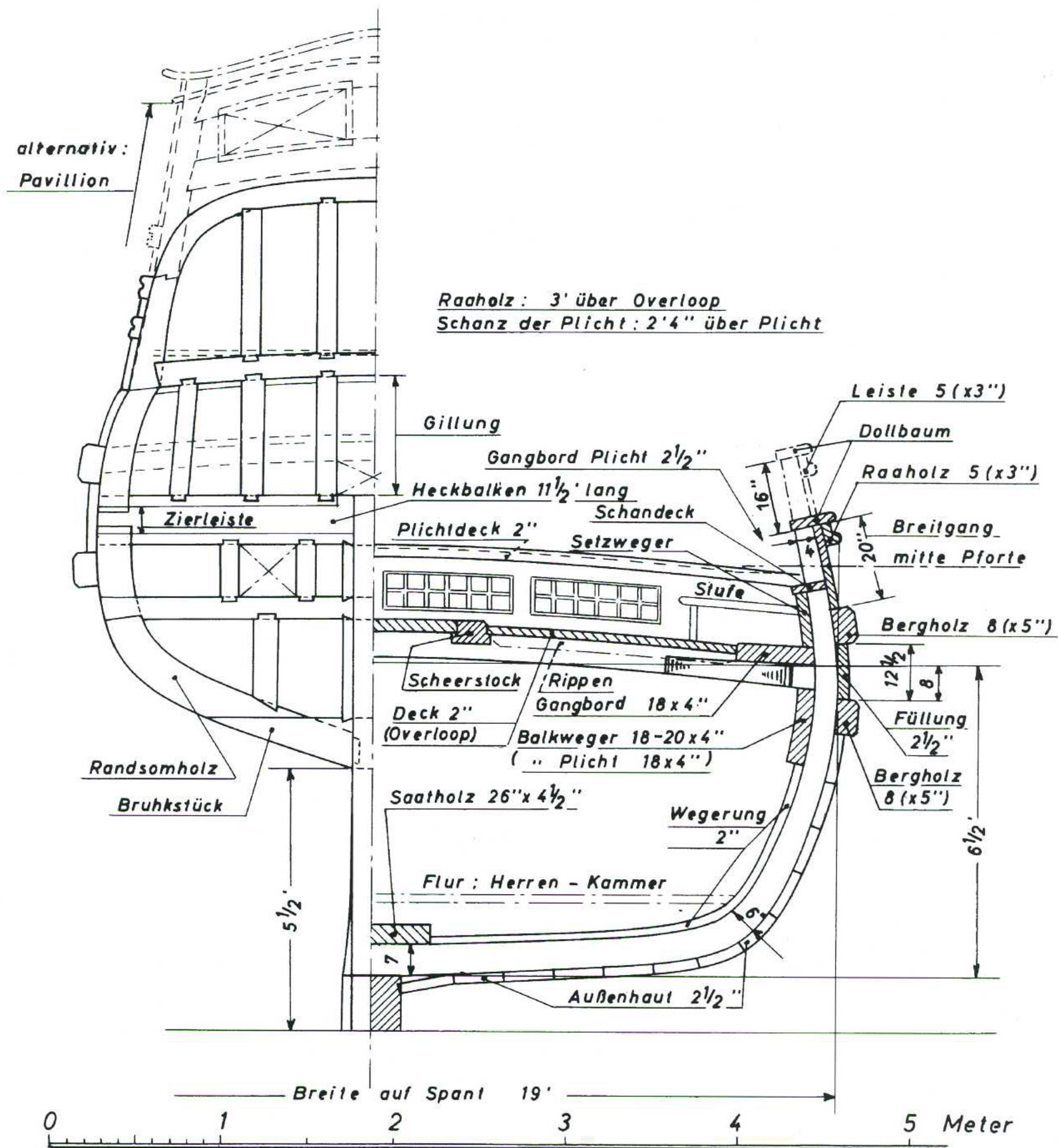


Abb. 31  
Hauptspant und Spiegel nach Besteck 8

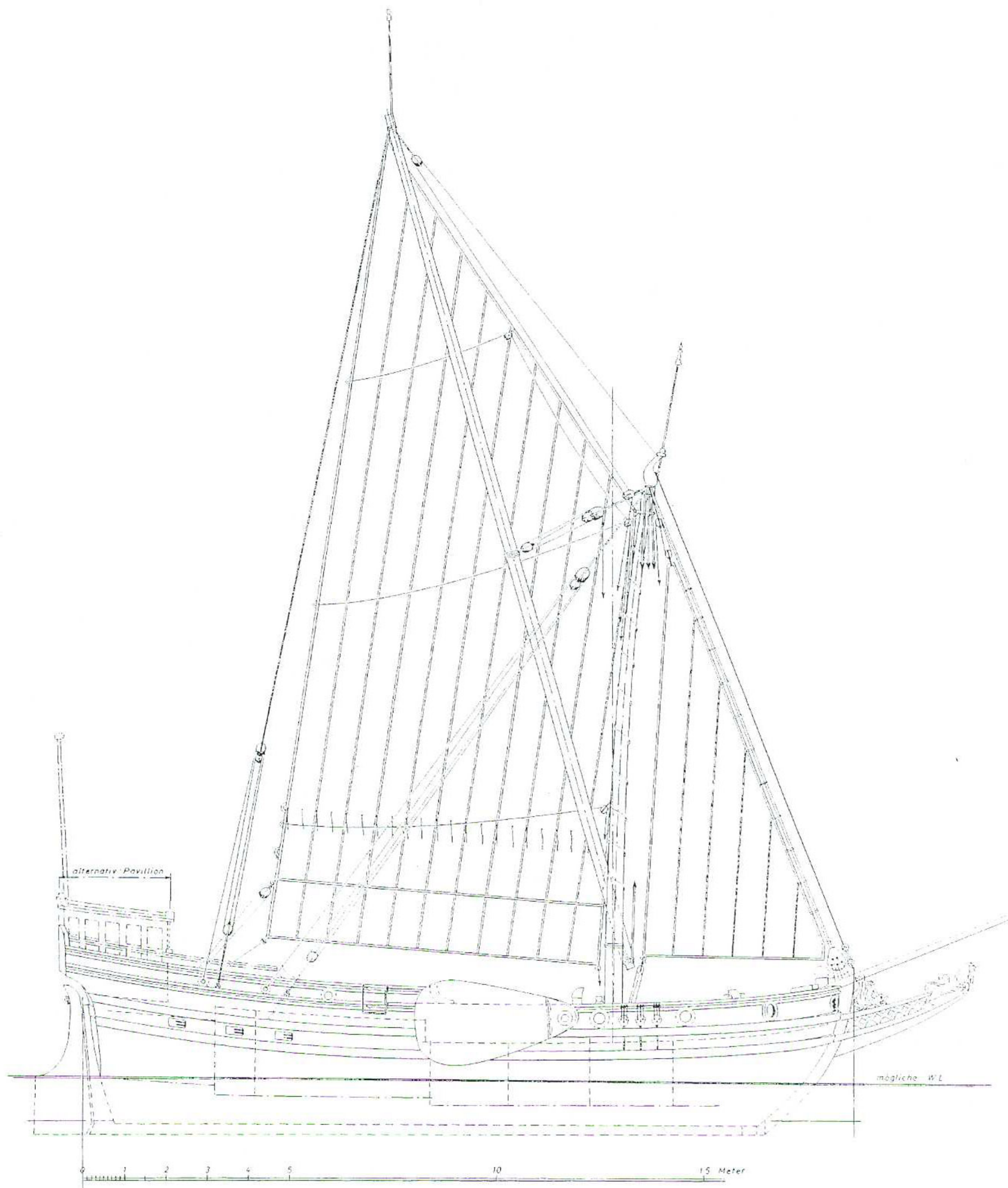


Abb. 32  
Rekonstruktion der Takelage nach Besteck 8

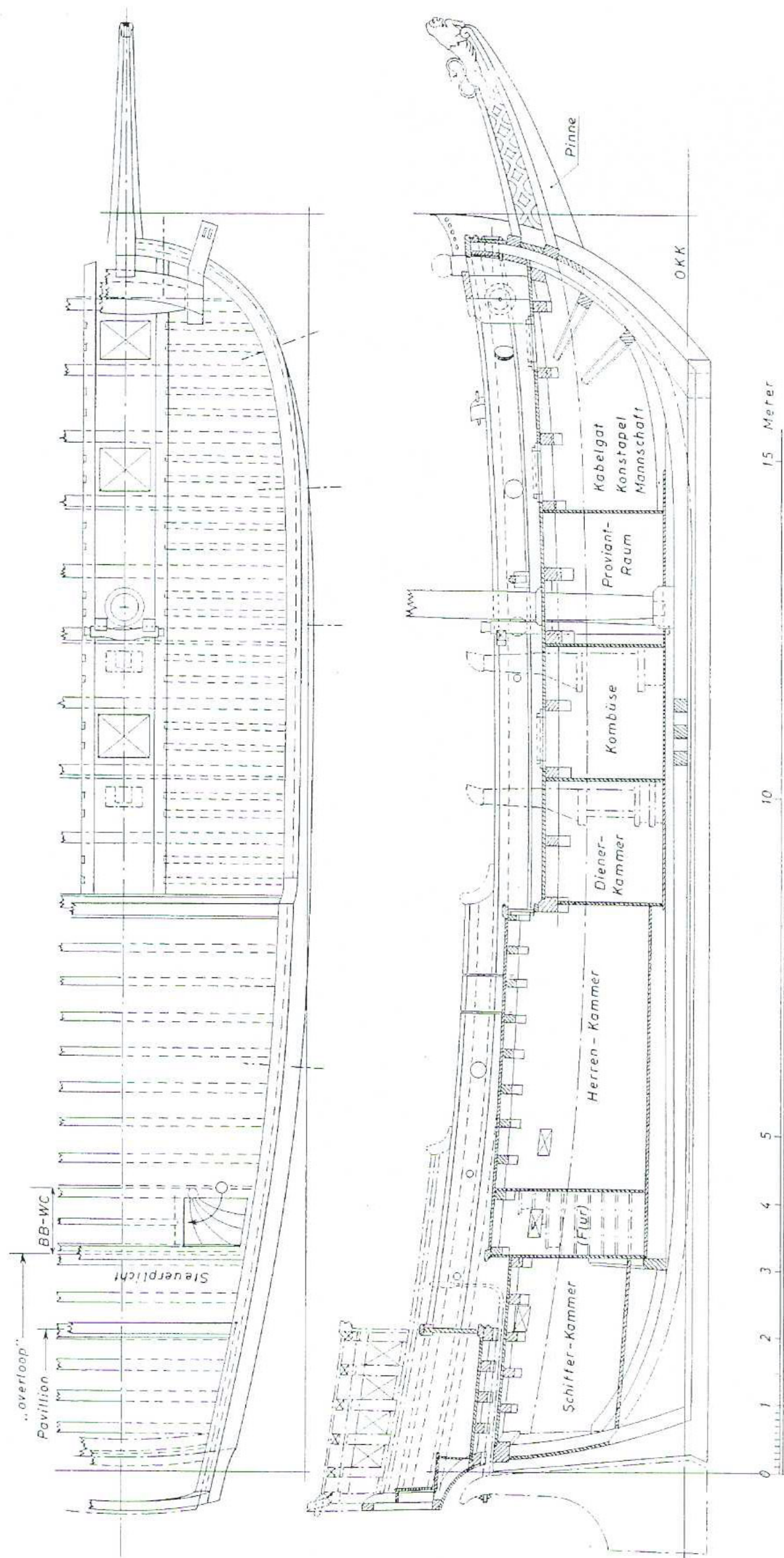


Abb. 33  
 Draufsicht und Schnitt nach Besteck 8

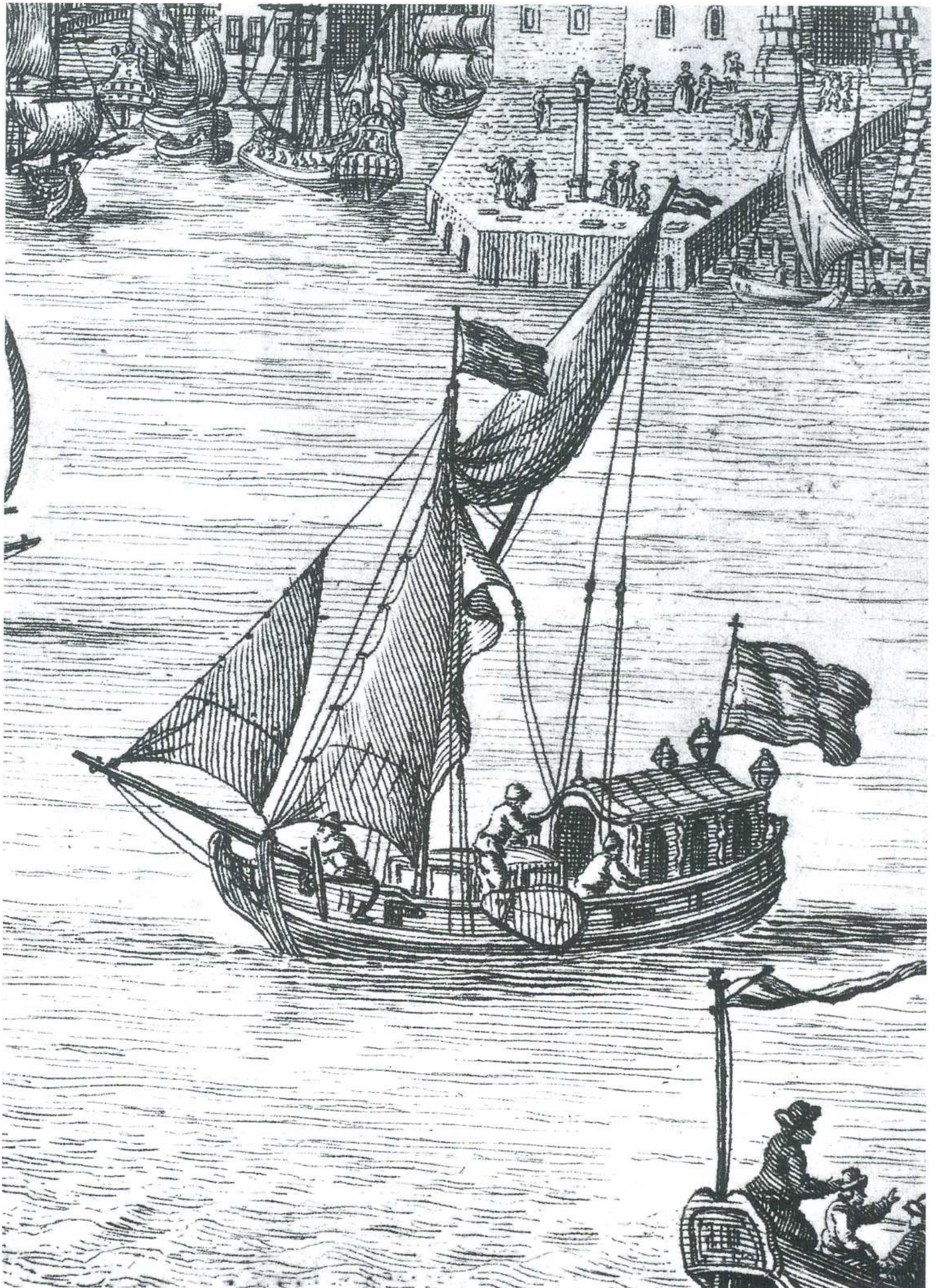


Abb. 34  
Kleine Jacht aus einer Radierung „A view of Rotterdam and the Riever Maese with variety of shipping, Printed for In. Bowles and at the Black Horse in Cornhill London“. (Atlas van Stolk, Rotterdam. Inv. Nr. RJ.130) Das Blatt ist undatiert und wann der Verleger tätig war, ist unbekannt. Die Abbildung soll andeuten, welche Variationsmöglichkeiten beim Schiffstyp „Jacht“ gegeben waren.

## Besteck 8a

### Amsterdam 1642

Besteck für eine Jacht, benannt „Amsterdam“, die in Amsterdam für das dortige Collegium der Admiralität im Jahre 1642 gebaut ist.

Länge über Steven 66 Fuß (18,687 m)  
Breite auf Spant 19 Fuß ( 5,379 m)

Die Plicht der Jacht ist 18 Fuß lang, davon sind unten (im Raum) 3 Fuß für den Flur gerechnet, so dass für die Herrenkammer oder Kajüte noch 15 Fuß verbleiben. Die Kombüse und die Bottlerei ist jede 7 Fuß lang. Die ausführliche Beschreibung dieses Jachttyps ist im Besteck 8 wiedergegeben.

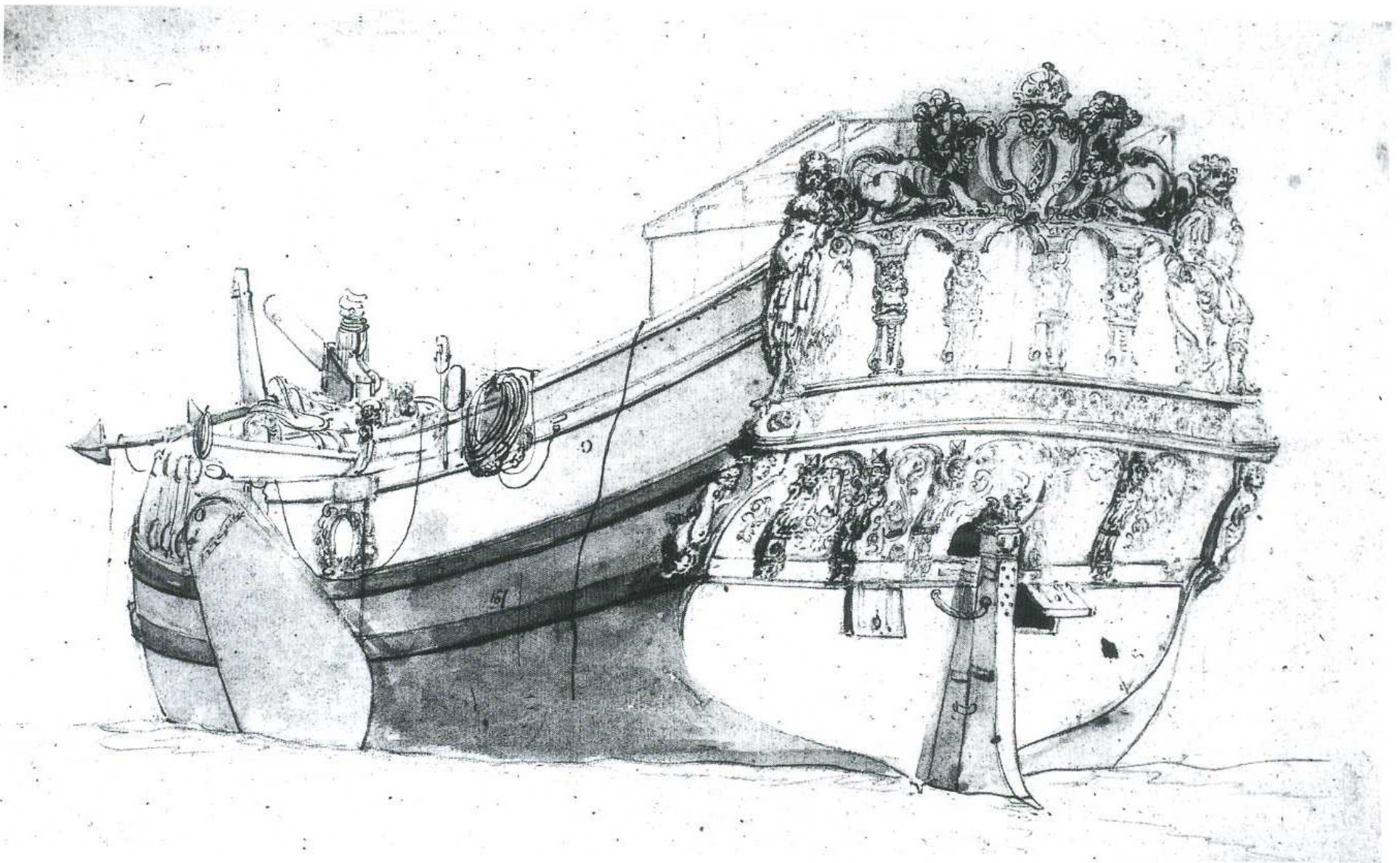


Abb. 35

Zeichnung einer Jacht, unsigniert, aber vermutlich von Willem van de Velde d.J., datiert 1657. Papier, 24 x 34 cm, (vorwiegend) Bleistift, grau laviert, Pinsel, (Goethe-Nationalmuseum, Weimar).

Die Jacht führt auf dem Heckbord in einer Kartusche das Amsterdamer Wappen. Die Darstellung stimmt äußerlich in vielem mit der in „Besteck 8a“ beschriebenen Jacht überein, vor allem in dem fehlenden, sonst für Jachten dieser Größenordnung charakteristischen Pavillon. So kann vielleicht die in Besteck 8a beschriebene, 1642 erbaute Jacht Amsterdam mit der wiedergegebenen Darstellung in Zusammenhang gebracht werden.

Zusammenstellung der in den Bestecken 8 und 9 angegebenen Maße				
	Fuß	Zoll	Fuß	Zoll
Länge über Steven	66		66	
Breite auf Spant	19		19	
Hol (Oberkante Kiel-Mallkante Deck)	6 ½			
Hol (Speigats)			6	
Vorstevenhöhe (über Kiel)	13		12	
Vorstevenfall			10	
Kielhöhe				8
Kielbreite				12
Vorsteven, dick achtern		10		9
Vorsteven, dick vorne		10		6
Vorsteven, breit unten	2		2 ¾	
Vorsteven, breit oben	2		2 ¼	
Achtersteven, hoch über Kiel	10		11 ¼	
Achterstevenfall			2 ¼	
Heckbalken, lang	11 ½		11	
Spiegel steht auf	5 ½		4	
Breite des Bodens			16	
Boden steigt an (kimmt auf)				1 ½
Scheergang liegt vorne höher als mittschiffs			¾	
Scheergang liegt achtern höher als mittschiffs			4	
Bergholz, breit		8		9
Bergholz, dick		5		4 1/3
untere Füllung, breit		12 ½		11 ½
Bergholz/Raaholz darüber, breit		8		6 ½
Bergholz/Raaholz darüber, dick		5		
obere Füllung, breit		20		18
Raaholz/Raaholz darüber, breit		5		5
Raaholz, dick		3		4
Länge des „overloops“ bis Plicht/Kajüte	34		33	
Stufe zur Plicht/Kajüte, hoch		17		18
Plicht-/Kajütendeck, lang	18		17	8
Stufe zur Steuerpflicht (nach unten)				15
Steuerpflicht bis zum Pavillon bzw. Gallerieschott	4		4	9
Pavillon-/Galerieflur über Steuerpflicht		12		13
Länge Deck	56		55	6
Alle Maße in Amsterdamer Fuß (1 Fuß = 11 Zoll = 238,13 mm)				

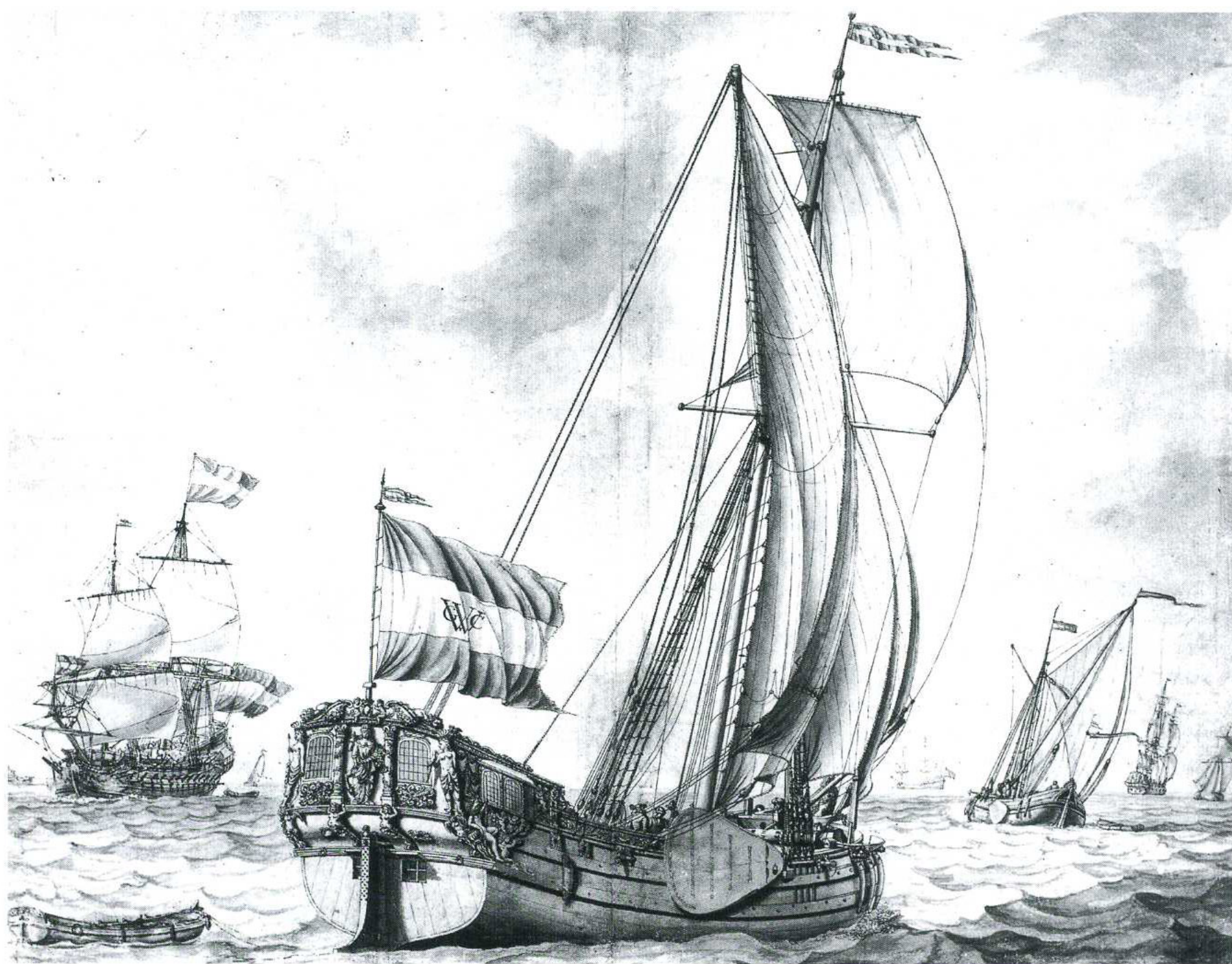


Abb. 36

Anonym, „Jacht der West-Indischen-Handels-gesellschaft“, undatiert. Feder und Pinsel, O.-I.-Tusche und Sepia auf Papier, 400 x 516 mm (Rijksmuseum „Nederlands Scheepvaart Museum“, Amsterdam. Inv.Nr. A 149-32). Die Datierung „ca. 1670“ erscheint für diesen Typ zu früh.

## Besteck 9

### 66-Fuß-Jacht

Beschreibung einer 66 Fuß Jacht für die West-Indische Handelsgesellschaft durch Witsen auf S. 176 seines Buches aus dem Jahre 1671 (Abb. 37).

In welchem Jahre dieses als „große Jacht“ bezeichnete Fahrzeug erbaut wurde, teilt Witsen uns nicht mit. Die Beschreibung ist leider auch nicht so ausführlich wie die vorhergehende. Um Näheres über den beschriebenen Typ zu erfahren, sind daher nachstehend die bei Witsen angegebenen Hauptmaße denen der Jacht von 1643 (Besteck 8) gegenübergestellt. Diese vergleichende Gegenüberstellung bot sich an, weil beide Jachten mit 66 Fuß über Steven gleiche Längen haben.

Die Jacht wurde von Dirk Roven, Schiffsbaumeister zu Amsterdam, erbaut. Witsen macht noch folgende Angaben:

Die erste Pforte liegt auf 6 ½ Fuß vom vorderen Lot (Vorkante Vorsteven), die zweite Pforte liegt von der ersten 8 Fuß, die dritte Pforte liegt von der zweiten 19 ½ Fuß. Diese drei Pforten liegen auf dem „overloop“. Die vierte Pforte liegt von der dritten 9 Fuß und auf dem Kajütdeck.

Die Masten von Jachten, Schmacken und allen „wijt“-Schiffen stehen ziemlich weit vorne, um möglichst große Segel zu erhalten. Mit einer Rolle (Winde), die gegen den Mast gestellt ist, windet man die Segel auf.

Auf S. 279 erwähnt Witsen dann ferner: Für die „große Jacht“, die vorher beschrieben ist, wurden 3500 Pfund Eisenwerk (Beschläge) und etwa 300 Pfund Nägel verbraucht.

Im Anhang seines Buches wird auf S. 31 noch ergänzend mitgeteilt: Alle Jachten führen einen „losen Stag“. Der eiserne Helmstock wird am Ende nach oben umgebogen, wenn über ihm ein Pavillon liegt. Unter dem Pavillonboden wird, einerlei ob dieser hoch oder niedrig angeordnet ist, das darunterliegende Deck gelegentlich mit Blei beschlagen, um es wasserdicht zu machen. Diese großen Jachten haben zwei Pumpen aus Bleirohr, in jeder Kimm eine, um jederzeit pumpen zu können, einerlei nach welcher Seite das Schiff überliegt. Die Bugspriete können gewöhnlich „aufgesetzt“ werden, d.h. sie konnten schräg hochgestellt werden, um z.B. im Hafen das weit ausladende Vorgeschirr vor Beschädigungen zu schützen. Witsen S. 175.

Große Jachten werden hierzulande „schmackschiffartig“ gebaut, mit übergelegten Luken, einem erhöhten Zelt achtern und vorne einem Vorderunter. Eine Laterne (Oberlicht) mittschiffs dient zur Beleuchtung der unteren Räume, kann aber zugleich als Sitzbank genutzt werden.

#### Anmerkung

Aufgrund der gefertigten Entwurfskizze (Abb. 37) konnte folgendes festgestellt werden: Das „hol“ ist auf „uitwatering“, also in Höhe der Speigats gemessen.

Dieser Wert entspricht etwa dem Maß eines „hol“ von 6 ½ Fuß wie im Besteck 8, das auf Mallkante Deck bezogen ist. Der Mast steht auf 1/3 Länge zwischen den Steven, während der Hauptspant etwas dahinter auf 1/3 Länge über Deck liegt. Der Heckbalken hat bei dieser Jacht nicht nur Bucht nach vorne, wie vielfach bei den Prinzenjachten auf zeitgenössischen Darstellungen ersichtlich, sondern auch Bucht nach unten. Diese Bucht wird der Balkenbucht des „overloops“ entsprechen. Die Jacht gehört ebenfalls noch zu dem Typ, der nur über der Herrenkammer (Kajüte) ein erhöhtes Deck und noch kein Oberlicht davor hatte.

Der Verlauf der Berghölzer verleiht den Jachten unterschiedlicher Epochen im wesentlichen ihr charakteristisches Aussehen. Er wird, zumindest bis etwa 1660, maßgebend durch den Sprung des Decks (overloop) auf Mitte Schiff bestimmt. Durch die von der Decksform abhängigen unterschiedlichen Längen der Deckbalken ergeben sich unterschiedliche Höhen der Balkenbucht, die dadurch den Sprung auf Seite Deck und als Folge den parallel dazu verlaufenden Sprung der Berghölzer festlegen. Je flacher also ein Sprung auf Mitte Deck ist, umso flacher wird der Verlauf der Berghölzer. In Bestecken aus dem zweiten Viertel des 17. Jhs. heißt es „... der „overloop“ ist in gerader Linie nach vorne zu legen...“. Wenn Mitte Deck also keinen Sprung hat, so kann der Sprung auf Seite Deck auch nur gering sein. Abhängig ist der Decksprung vorne aber auch von der Höhe des Vorstevens. Die parallel Seite Deck verlaufende Schanz muss am Steven noch soviel Platz lassen, dass der Bugspriet am Stevenkopf gelagert werden kann. Hinter dem Hauptspant steigt dann der Sprung wieder leicht an. Er läuft aber nicht kontinuierlich bis achtern durch, sondern erhält etwa auf 1/3 der Schiffslänge von achtern einen leichten „Knick“, um erst dann wieder flacher zum Spiegel aufzulaufen.

Bei der zeichnerischen Darstellung der angegebenen Maße ergab sich aber noch eine weitere wichtige Erkenntnis. Es zeigte sich, dass das Deck, trotz Unterbrechung durch das erhöhte Plichtdeck, theoretisch von vorne bis achtern zum Heckbalken durchlaufend ist. Durch diese Feststellung kann ein in Besteck 8 gegebener Hinweis „...hinter der großen Plicht ist wieder ein Teil des overloops zu legen...“ gedeutet werden. Danach läuft also auch bei der Jacht von 1643 (Besteck 8) der „overloop“ theoretisch von vorne bis achtern durch und der Verlauf des erhöhten Plichtdecks wird hierüber konstruktiv ermittelt.

Letzteres nun ließ sich anhand der in diesem Besteck gegebenen Maße für die Höhen der Stufen im Plichtdeck und die Höhe des Pavillondecks über „overloop“ beweisen. Vorkante Plichtdeck wird mit 18 Zoll über dem

„overloop“ abgesetzt. Das ist eine Stufenhöhe von 232 mm. Der Balken hat an dieser Stelle in Abhängigkeit von seiner Länge eine bestimmte Höhe der Bucht. Da sich nun die Balkenlänge als Folge der Schiffsformveränderung nach achtern verringert, nimmt auch gleichzeitig die Höhe der Balkenbucht ab. Dieses hat zur Folge, dass sich auf den „overloop“ bezogen an der Steuerpflicht eine Stufe von 15 Zoll Höhe und zum Pavillonboden eine Höhe von 13 Zoll ergibt. Die zeichnerische Darstellung zeigte dann ferner, dass auch Plichtdeck und Pavillonboden einen theoretisch durchlaufenden Sprung in Abhängigkeit von der vorderen Stufe über dem „overloop“ haben.

Obwohl Witsen in seiner Beschreibung der Jacht für die West-Indische-Handelsgesellschaft keine Aussage über das Galion macht, kann hier aber aufgrund der Stevenform keine „pinne“ mehr im Sinne vorangegangener älterer Bestecke angeordnet werden. Aber auch für das eigentliche Galion mit Scheg ist die Vorschiffsform noch nicht recht geeignet. Hier müsste also wohl eine Übergangsform gewählt werden, ähnlich der, wie wir sie auf den Abbildungen der in Amsterdam im Jahre 1660 erbauten Mary von A. Storck und van de Velde d.J. kennen. Dass in den 40er Jahren eine Übergangsphase eingeleitet wurde, können wir womöglich einem Hinweis im Besteck 8 der Jacht von 1643 entnehmen. Hier heißt es „...die pinne oder das Galion ist 10 Fuß lang, mit einem klimmenden Löwen...“. Das Galion hatte also eine Länge von 0,15 der Schiffslänge über Steven. Dagegen hat die nachfolgende

von Witsen beschriebene und gezeichnete „Schwedische Königsjacht“ von 1669 nur noch eine Galionslänge von 0,10 der Schiffslänge. So wurde für die hier betrachtete Jacht der West-Indischen-Handelsgesellschaft ein Mittelwert von etwa 0,8 bis 0,12 der Länge über Steven für das Galion gewählt.

Über die Takelung sagt Witsen bei dieser Jacht leider nichts aus. Da er auch keine Angabe über den Zeitpunkt der Erbauung macht, tappen wir hier etwas im Dunkeln. In Anlehnung an die 1660 erbaute Mary könnte schon die „stehende Gaffel“ verwendet worden sein, die allerdings gerade erst in dieser Zeit eingeführt wird. So bringt die Übergangsphase zwangsläufig eine Unsicherheit für die Entscheidung der richtigen Wahl mit sich. Zudem verweist Witsen in seiner Beschreibung auf eine Rolle (Winde) am Mast zum Heißen des Segels, die nach Kenntnis der Materie eigentlich nur bei der Spriettakelung Verwendung fand.

Die Jacht Mary war mit 72 x 19 x 8 Fuß größer als die von Witsen beschriebene „Große Jacht“ der W.-I.-M. (Anmerkung Redaktion W.-I.-M. = West-Indische-Maatschapij)

Der Sprung der Berghölzer ist noch identisch mit dem von Seite Deck. Das lässt die Jacht im Profil noch relativ flach erscheinen. Erst bei der Schwedischen Königsjacht (Witsen) und der sehr ähnlichen von A. Storck (1678) ist der Sprung der Berghölzer nach den Enden zu stärker als der von Seite Deck. So können wir wohl annehmen, dass Ende der 60er Jahre ein Wandel zur gefälligeren Form stattgefunden hat.

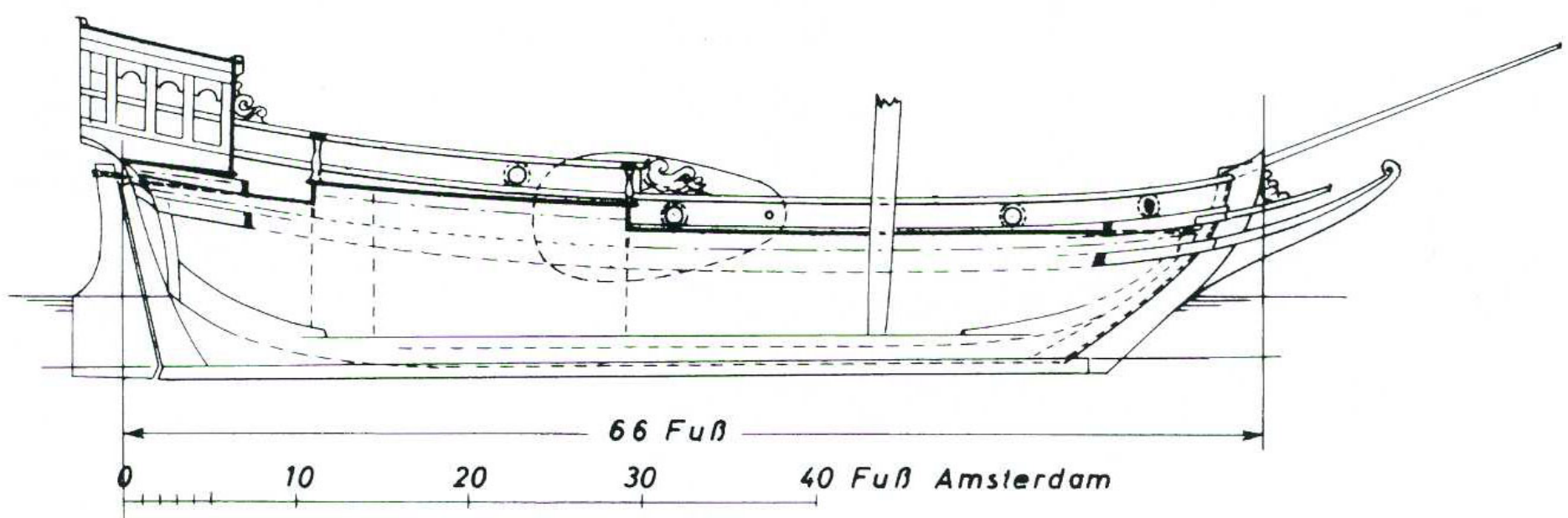


Abb. 37

Entwurfsskizze einer 66-Fuß-Jacht für die West-Indische Handelsgesellschaft nach den Angaben von Witsen, Beschreibung 9



Abb. 38  
Reinier Nooms, gen. Zeeman. „Holländische Jacht“ (Detail) Radierung um 1650, gesamt 202 x 298 mm. Es ist eine ähnliche kleinere Jacht, wie die auf Abb. 9 wiedergegebene. Die Jacht hat noch ein als „pinne“ zu bezeichnendes Galion, auf dem vorne ein Löwe mit Schwert und Pfeilbündel (?) steht.

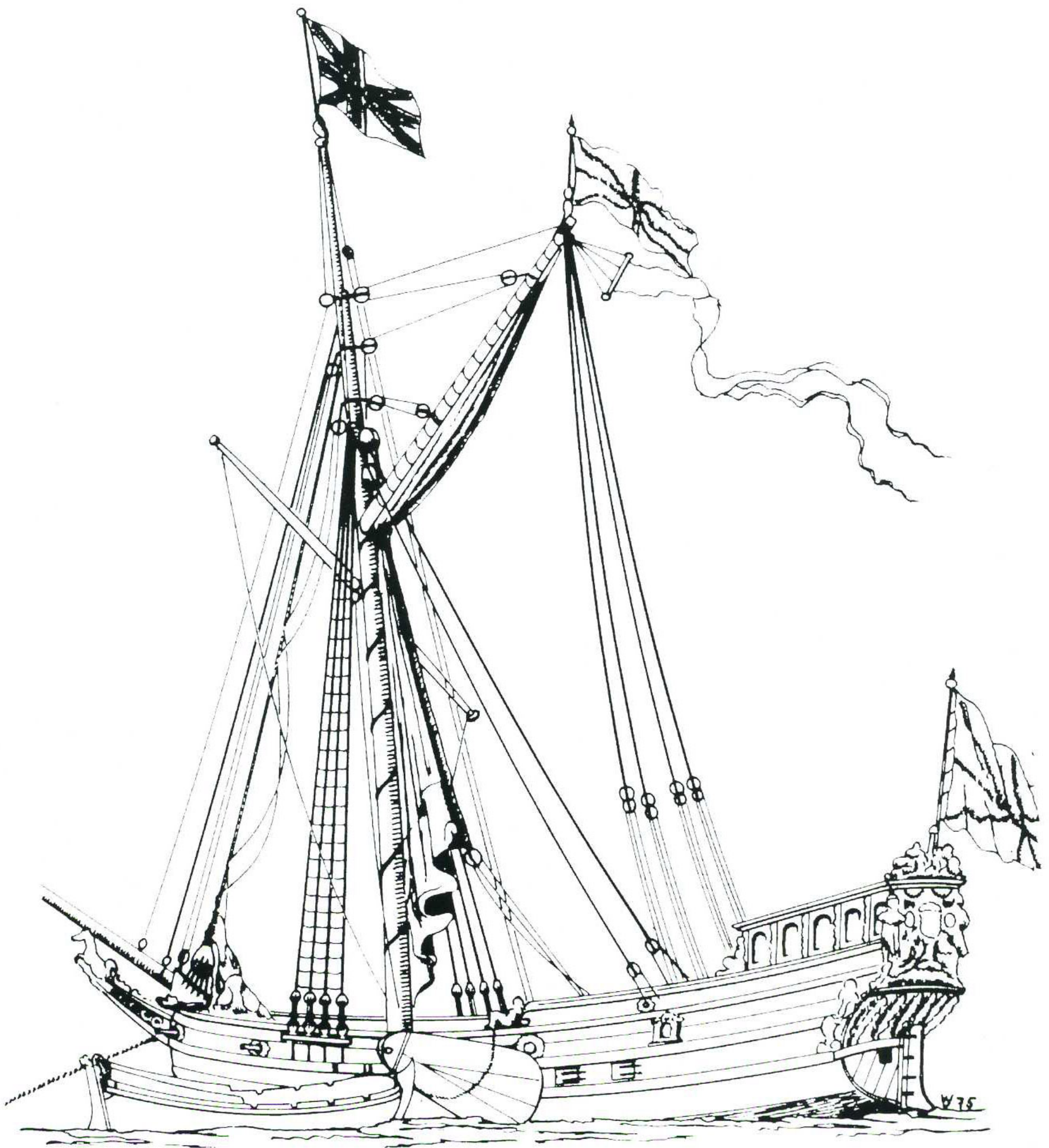


Abb. 39  
Takelskizze der 1660 erbauten Jacht Mary für König Karl II von England. Detail aus einer Zeichnung von J.A. Struck (Storck) 1660, Rijksmuseum „Nederlands Scheepvaart Museum“ Amsterdam.

## Beschreibung 10

### Mary 1660

Erbaut 1660 in Amsterdam, benannt nach der Prinzessin von Oranien.

Nach englischen Angaben soll die Jacht eine Kiellänge von 52 Fuß, nach anderen Angaben 50 Fuß, und nach englischer Vermessungsregel eine Tonnage von 92 tons burthen gehabt haben.

Da den Engländern der Typ Jacht bis zu diesem Zeitpunkt unbekannt und der engl. König (Karel II) am Bau solcher Fahrzeuge zu Repräsentationszwecken interessiert war, wurde die Mary sofort von ersten Schiffsbaumeistern der Marine wie Samuel Pepys und Peter Pett besichtigt und die Bauweise gründlich studiert. So wird vermutet, dass die Mary der ersten in England von Peter Pett 1661 in Deptford erbauten Jacht Katherine als Vorbild gedient haben soll. Die Engländer waren nach der Besichtigung voll des Lobes über das Schiff und berichten, dass die Innenräume nicht nur „prächtig ausgestattet und reich vergoldet“ waren, sondern auch von den besten niederländischen Künstlern außen reichhaltig bemalt und mit Skulpturen versehen waren.

1662 soll die Jacht schon einen neuen Mast und ein neues Stell Segel erhalten haben.

1675 erlitt die Jacht bei Holyhead Schiffbruch.

Schiffskörper von B. Beerstraaten, Smg Simon von Gijn, Dordrecht, von W. van de Velde d.J.

Diese Beschreibung soll eine Ergänzung zum Besteck 9 darstellen. Sie enthält keine technischen Angaben, sondern gibt einen Einblick in den Aufwand, der bei der künstlerischen Ausgestaltung einer „Königsjacht“ betrieben wurde. Die Kenntnis hierüber vermittelt uns die erhalten gebliebene Rechnung. Das im 17. Jh. mächtige und reiche Amsterdam konnte es sich oft erlauben, wertvolle Gastgeschenke an höhergestellte Persönlichkeiten zu vergeben. So war wohl das größte und außergewöhnlichste Geschenk eine Jacht, die der Rat der Stadt im Jahre 1660 an Karl II. König von England, vermachte.

Karl II., im Exil in den Niederlanden lebend, erhielt 1660 durch Gesandte des Parlamentes die Nachricht, wieder nach England zurückzukehren. Auf dem Wege zur Einschiffung nach England begleitete ihn eine große Jachtflotte von Breda über Moerdijk und Delft nach Den Haag. Während dieser Fahrt nun bot der Bürgermeister von Amsterdam Karl II. eine Jacht als Abschiedsgeschenk an. Es ergab sich, dass kurz zuvor die Ost-Indische-Companie in Amsterdam ihre in Bau befindliche Jacht an das Kollegium der Admiralität von Amsterdam abgegeben hatte.

Bürgermeister Vlooswyck konnte diese Jacht nun von der Admiralität käuflich erwerben. Um der Jacht mehr Glanz zu geben, veranlaßte der Magistrat die äußere Vergoldung der Kajüte und die Ausschmückung mit Gemälden durch die besten Künstler des Landes.

Über die mittlerweile in die dritte Hand gelangte Jacht ist eine sehr ausführliche, ca. 360 Positionen mit tausenden von Einzelteilen umfassende Abrechnung im Gemeentearchief Amsterdam erhalten geblieben. Während der Schiffskörper rund 4550 Gulden gekostet hat, schließt die Gesamtrechnung mit einem Betrag von 13566,19 Gulden ab. Dieses zeigt, dass Takelung, Ausrüstung, Einrichtung und Ausschmückung alleine etwa 2/3 der Gesamtrechnung ausmachten.

Die vom Equipagemeister Adriaen von Cuyck aufgestellte und mit Datum vom 15. Januar 1661 abgeschlossene Rechnung beginnt mit einer Einleitung, die die Eigentumsverhältnisse und den Verwendungszweck festlegt. Die Jacht, von den Herren der Admiralität dem Bürgermeister von Amsterdam überlassen, soll hergerichtet und seiner Königlichen Majestät von Großbritannien verehrt werden (1660). Daneben steht in der linken oberen Ecke des ersten Blattes das Datum: Juny 1659. Vielleicht gibt dieses Datum den Baubeginn der Jacht an.

Dann folgt die Kurzbeschreibung der Jacht: Die Jacht ist lang über Steven 72 Fuß (20,38 m), breit innerhalb der Haut (auf Spant) 19 Fuß 10 Zoll (5,64 m), „hol“ unter dem „overloop“ (also Mallkante Deck) 8 Fuß (2,265 m). Die Beplankung besteht aus 3 Zoll (77 mm) Planken, gewegert ist die Jacht mit „Karviel Planken“. Kiel, Steven, Innhölzer (Spanten) mit Decksbalken und Knieen nach Erfordernis. Die Raumeinteilung soll folgendermaßen sein: ein „Achter“ mit einer Vorkammer mit vier Bettstellen und Bänken, achtern eine Kammer für den Kapitän, am Mast eine Unterkunft für die Boten, eine Kombüse, vorne eine Kammer für die Matrosen, achtern ein Pavillon. Ferner Ruder und Seitenschwerter, „overloop“ (Schotbügel), Poller, Klampen und Kojen für die Matrosen. Werg, Pech und Teer soviel, wie für den Schiffskörper erforderlich ist.

Schiffskörper	4 300,--
für Spieker	250,--
für eiserne Bolzen, 1937 Pfund	280,17,-
Schiffszimmerleute ab 3.6.1660, 87 Tage	<u>132, 5,8</u>
Insgesamt also für den Schiffskörper	4962,22,8

In der Einzelaufstellung der Rechnung werden dann noch nachfolgend aufgeführte Einzelteile genannt:

#### Für den Schiffskörper

- 4 Ruderhaken
- 4 Hänger von 4 Zoll
- 2 eiserne Bänder am Ruder
- 1 Ruderpinne beschlagen
- 3 eiserne Bänder mit Augen an der Ruderpinne
- Schwertbeschläge:
- 2 Schlossbolzen und 2 Platten
- 4 Flacheisen von je 6 Fuß (1,699 m) Länge
- 2 eiserne Halbmonde (aus Flacheisen)
- 59 „crammen“ (Klampen)
- 16 eiserne Bolzen.

1 Bratspill  
 2 Brat-„speten“ (?) von je 7 Fuß Länge und  
 6 Handspaken.  
 2 Bleipumpen  
 3 Schlagpumpen  
 8 Pumpstöcke  
 6 Pumpeimer mit Beschlag  
 ¼ Pumpenleder.

#### **Diverses**

2 eiserne Bänder über einem Luk  
 4 Augbolzen mit Haken an der Treppe  
 7 Bretter Wagenschott für Tische und Borde  
 2 Wendeltreppen gebaut  
 Kompass  
 8 Schafsfelle  
 6 Bootshaken.  
 3 Anker mit einem Gewicht von 803 Pfund  
 3 Ankerstöcke mit ihren Nägeln  
 3 Ankerbojen  
 6 „vrijfhölzer“ (krumme Hölzer als Fender)  
 3 vergoldete Holzlaternen achtern mit 18 „Rahmen“  
 (je Laterne 6 Rahmen)  
 Kappen (über der Laterne aus Zink/Kupferblech)  
 3 kupferne „Bind blackers“ (Kerzenhalter mit Spiegel)  
 3 eiserne Laternenzepter  
 1 „gevlamde (geflammt) kupfernes Einhorn im Galion,  
 (hier ist vermutlich nur das Horn selbst gemeint, das  
 feuervergoldet ? wurde).  
 Genannt wird ferner ein „großer vergoldeter Neptunus mit  
 einer darüber angebrachten Verzierung, in die auch ein  
 vergoldeter Hahn eingearbeitet ist,  
 3 und 2 vergoldete „aeckerklooties“ (Kartätsche)  
 Verarbeitet wurden ferner:  
 333 ¼ Pfund Kupferblech zum Beschlagen in der  
 Kombüse, Brotkammer und den Pforten,  
 322 Pfund Blei,  
 10 Tafeln Deckblei (45 Pfund),  
 zusätzlich nochmals 19 Pfund Kupfer in der Kombüse  
 verarbeitet.  
 Winkeleisen, Platten, Augbolzen, Farzer ??, Baljen,  
 Eimer, Schlösser, Bügel, Ringe, Krampen, Hänger und  
 Schrauben.  
 Von der Aufzählung der vielen Einzelteile wurde des  
 Umfangs wegen Abstand genommen, da ihr  
 Verwendungszweck nicht näher bezeichnet wurde.

#### **Ausrüstung mit Kanonen**

8 Ramperten  
 30 Bolzen hierfür  
 32 eiserne Bänder mit 16 „slabben“ hierfür  
 16 eiserne Haken und 16 Augen mit Bolzen und  
 „crammen“  
 12 Brohктаue  
 16 Brohkhaken sowie 20 Kugeln à 4 Pfund  
 60 Kugeln à 3 Pfund  
 20 Kugeln à 1 Pfund.  
 Daneben wird noch sehr viel Kanonenzubehör genannt.

#### **Flaggen und Wimpel**

1 Flaggstock mit Klot (Kugel)  
 Flögelspill (eiserne Stange, Heckflaggstock)  
 1 Flögelspill  
 2 Göschstöcke  
 2 eiserne Flaggschilde und 2 Augbolzen (13 Pfund)  
 1 eiserne Platte am Vorsteven mit 1 eisernen Flaggschilde  
 Haartuch für Flaggen und Wimpel, königliche Flaggen  
 und Wimpel aus Seide, roter, blauer und weißer  
 Seidentaft für die seidenen Königsflaggen und Wimpel.

#### **Die Boots-ausrüstung bestand aus**

1 Chaluppe mit Schwertern, Ruder und Helmstock  
 8 Riemen  
 1 Mast und Giek für die Chaluppe  
 2 Micken an der Gaffel  
 1 ¼ Pfund Kupferblech für den Mastbeschlag  
 6 Bootsriemen  
 1 Bootsgießer  
 Riemenhaken  
 Decksschwabber und Ösfässer.

#### **Rundhölzer**

1 Mast  
 1 Stenge  
 1 Gaffel Start (?) und Nock  
 1 große und kleine Giek  
 1 Bugspriet und Knie  
 1 Breitfockraa  
 1 Topsegelraa  
 6 Augbolzen  
 5 eiserne Platten und 2 Bänder am Mast  
 2 ¾ Pfund Kupfer am Mast und noch 2 1/2 Pfund Kupfer-  
 blech oben an den Mast geschlagen (im Bereich der  
 Gaffel).  
 1 eiserner Hänger am Bugspriet  
 5 eiserne Bänder mit einem Auge an der Gaffel  
 2 Augen mit Bolzen an der Raa  
 10 Raakrampen  
 16 Raaringe

#### **Blöcke und Juffern**

8 Bolzen  
 9 beschlagene Juffern und 12 Püttings  
 11 beschlagene Juffern  
 3 kleine beschlagene Juffern  
 12 beschlagene Blöcke  
 15 Blöcke  
 2 beschlagene Blöcke am „overloop“ (Schotüberläufer)  
 1 eiserner „overloop“ von 4 Fuß Länge (1,132 m)

#### **Segel**

771 ¾ ellen Hollants Canifas  
 89 ellen graeuw (dunkelgraues) doeck (Tuch)  
 207 ¾ ellen Carreldoeck  
 301 ellen Everdoeck  
 34 ellen Everdoeck  
 400 Pfund lycken  
 365 ellen oudt doeck  
 23 Lägel (für Fock?)  
 1 Gießer 10 ½ Fuß (2,97 m) und

8 Gießer 12 Fuß (3,40 m) lang (vermutlich lange gebogene Wasserschaufeln zum Benetzen der Segel)

#### Tauwerk

99 Pf. tauwerck à 63 gl. Schippwant  
1 touw dick 6 duym (154 mm) lanck 100 vaem  
1 touw van 5 ½ duym (141 mm) waerdich (fertig)  
1 Stagh von 8 duym (206 mm) wegende 377 Pf.  
nieuw want van 4 ½ duym (116 mm) 342 Pf.  
aen ander Touwerck 774 Pf.  
1493Pf.à 63 gl.

#### Sonstiges Tauwerk

46 bos Sticklyn a 5 gl / 17 Stuyver je Dose  
46 bos Sticklyn a 6 g/17 stuyver je Dose  
48 bos huysings a 40 ¾ stuyver  
54 bos marling a 26 ½ stuyver je Dose  
14 bos dreum = Dreumel Garnreste für Schmier- und Pechquaste a 5 ½ stuyver  
4 bos witte Lyn a 11 gl.  
1 Tau von 8 Zoll (206 mm) 1155 Pf. à 63 gl.  
anderes Tau 80 Pf. à 63 gl.  
1 Paar Schooten für Topsegel 50 Pf. à 63 gl.  
anderes Tauwerk 243 Pf. à 63 gl  
13 clouwen Sey garen à 5 Stuyver

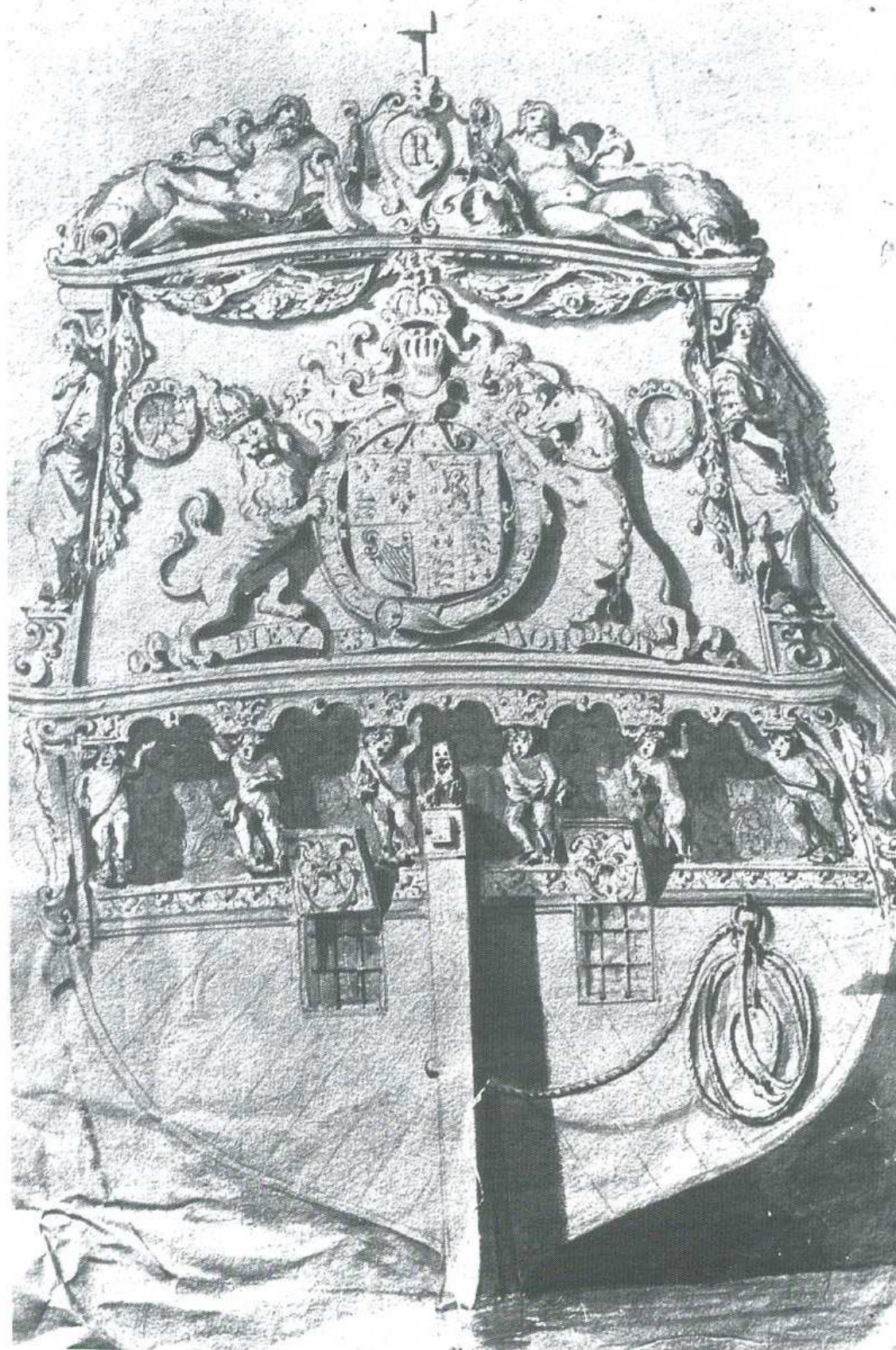


Abb. 40

W. van de Velde d.J. Spiegelzeichnung der Jacht Mary

Die Beschriftung am oberen Rand rechts lautet: Diese Jacht ist auf der Werft der Admiralität von Amsterdam erbaut und wurde dem König von England Karolus d.II., verehrt. Hiernach handelt es sich um die Jacht Mary (Goethe Nationalmuseum Weimar)

### Anstrich des Schiffskörpers

Farbe und Lohn für Anstrich der Jacht außen und innen 112 Gulden. Hierzu noch einige Posten Farbe, Öl und 2 Tonnen Teer. Besonders aufgeführt werden die Arbeiten der Kunstmaler. Bis zum 31. Mai 1660 waren 5 namentlich genannte Maler tätig. Sie arbeiteten insgesamt 358  $\frac{1}{4}$  Tage und erhielten dafür rund 402 Gulden, bei unterschiedlichen Tagelöhnen. Danach wurden für die Abschlussarbeiten 7 Maler eingesetzt. Sie arbeiteten insgesamt 372  $\frac{3}{4}$  Tage für rund 515 Gulden. Verbrauch wurden insgesamt 1293 Hefte Blattgold zum Preise von 743,9,8 Gulden, 4 Hefte Blattsilber, 80 Pfund rot (für Goldgrund ?), 14 Dutzend Pinsel, 2 Dutzend kleine Pinsel, 2 Dutzend Gänsepinsel, 4 Dutzend Schwanenkiele. Neben den Vergolder-Arbeiten war wohl eine Hauptaufgabe der Maler die Erstellung des Frieses auf dem achteren gebrochenen Gang, auf dem, nach der Zeichnung der Jacht von W. van de Velde d.J., eine ganze Anzahl von Wassertieren, Seegottheiten, Nymphen und Tritonen dargestellt ist.

Für die Innenausstattung wurden 49  $\frac{1}{4}$  Ellen (ca 34 m) Goldleder mit rotem Grund, die Elle zu 50 Stuyver, mit vergoldeten Kupfernägeln verarbeitet.

Für die Bildhauerarbeiten wurden 12 „Stücke“ Lindenholz verarbeitet. Die Bildhauer erhielten für ihre Arbeit einen Lohn von insgesamt 724,4 Gulden. (Die Arbeit war in einem Unterauftrag vergeben worden.)

Die Handwerker erhielten bis zum 31. Mai 1660 an Bier: 26 Faß für die Zimmerleute, 4 Faß für die Maler und danach nochmals 9 Faß für die Maler.

### Preis

1 Buch Blattgold kostete 11  $\frac{1}{2}$  stuyver

Arbeitslohn der Maler zwischen 8-34 stuyver pro Tag und der Schiffszimmerleute 30-32 stuyver pro Tag.

Die Jacht war in der Mitte des Jahres 1660 fertig und lag am 12. August segelfertig auf dem Y vor Amsterdam. Karl II. benannte die Jacht nach seiner königlichen Schwester Mary.

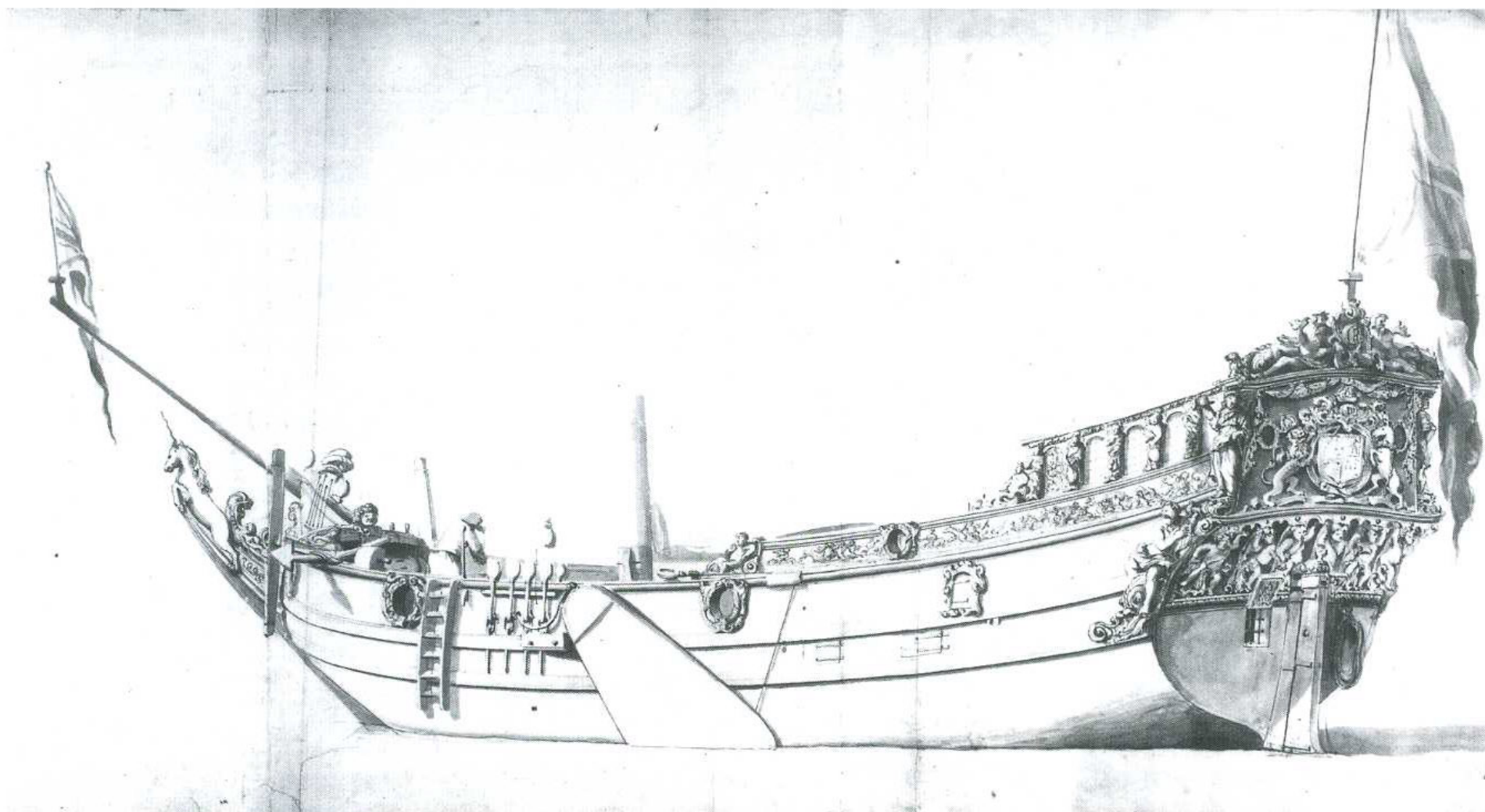


Abb. 41

W. van de Velde d.J.

„Jacht Mary“, 1660. Feder, Pinsel und O.-I.-Tusche, 420 x 850 mm (British Museum, London). Diese Jacht wurde im Jahre 1660 König Karl II. von England von der Stadt Amsterdam als Geschenk vermacht.

Von der Jacht sind einige Zeichnungen namhafter Meister bekanntgeworden, die schönste und größte stammt von W. van de Velde d.J. und befindet sich im British Museum, London. Sie ist 42 x 85 cm groß und trägt die fälschliche Beschriftung: „Die Jacht, die von dieser Stadt an die Königin von England verehrt wird.“ Die Jacht wird von van de Velde von Backbord achtern gesehen dargestellt. Die Zeichnung ist sehr sorgfältig ausgeführt. So ist ein großer Teil der Bildhauerarbeiten und der Bemalung zu erkennen. Auf dem reich verzierten Oberspiegel ist das Wappen der Stuarts mit einem gekrönten Löwen und Einhorn als Schildhalter deutlich zu erkennen. Die Backbord-Eckfigur des Oberspiegels wird als symbolische Darstellung der Freiheit gedeutet, darunter - im Bereich der Gillung - liegt, auf einem Delphin sitzend, Arion. Gut zu erkennen sind: der unter dem Pavillondeck hindurchführende Helmstock, ein verschlossenes Fenster zum Abort, zwei verschlossene Fenster im Bereich der Herrenkammer (Kajüte), Klampe am Mast, Vier (plus 2 kleine) Juffern mit Beschlägen, Langglied und Püttings für die Haupttaue, Pallstütze mit

Kopf, ein Teil des Bratspilles, die als Einhorn ausgebildete Galionsfigur, sowie die 4 verzierten Pfortenringe auf „overloop“ und Kajütdeck. Letztere ist wegen des kleinen Durchmessers wohl für den Einpfünder vorgesehen.

Eine zweite ähnliche Zeichnung von B. Beerstraaten befindet sich in der Sammlung van Gijn, Dordrecht.

Die dritte Zeichnung der Jacht, zusammen mit der Jacht Bezaan, befindet sich im Rijksmuseum Nederlands Scheepvaart Museum, Amsterdam. Sie ist von J.A. Storck gezeichnet, datiert 1660 auf dem Heckbalken der Jacht „Bezaan“, und stellt, etwas flüchtiger als van de Velde, die Jacht mit ihrer Takelung dar. Bei genauerer Betrachtung werden gegenüber der van der Velde-Zeichnung einige erhebliche Unterschiede beim Schiffskörper sichtbar. Wegen der größeren Glaubwürdigkeit der außergewöhnlich sorgfältig ausgeführten van de Velde-Zeichnung sollte daher die kleinere Darstellung von Storck nur als Skizze für die Anordnung und den Umfang der Takelung gewertet werden.

### **Anmerkung zu Beschreibung 10 und 11**

Zu diesem Zeitpunkt, also etwa um 1670, muss bezüglich der formmäßigen Gestaltung der Jachten eine Variante entstanden sein, wenn man den Abbildungen von Witsen (Abb. 44) und Storck (Abb. 45) Glauben schenken darf. Das Äußere, also die Seitenansicht, wird auf diesen Abbildungen so verändert, dass die Schiffsenden - und hier besonders im Vorschiff vor der Schulter - ein wenig mehr hochgezogen werden als es bislang üblich war. Dadurch erscheint der „Sprung“, markiert durch die Berg- und Raahölzer, relativ stark und man erhält den Eindruck, als sei das Schiff „im Kiel gebrochen“. Dieser stärkere Sprung kann zwar allgemein als ein Charakteristikum des Barock-Schiffbaues angesehen werden, er ist aber für Jachten nicht die allgemein übliche Ausführung.

So hat die Jacht mit flacherem Sprung im Vorschiff - nach der Häufigkeit auf bildlichen Darstellungen zu urteilen - das Übergewicht behalten. Man muss sogar feststellen, dass sie in dieser Form typbestimmend war, obwohl die beiden einzigen überlieferten Zeichnungen aus der zweiten Hälfte des 17. Jhs. dagegensprechen. Die weitere Entwicklung schließt sich dann auch an diesen Typ an. Mit der Verlegung der Pinne über das Pavillondach in der ersten Hälfte des 18. Jhs. kann der achtere Aufbau niedriger gestaltet und so auch der Sprung weiter verringert werden. Damit werden die Jachten noch flacher, aber leider auch im Aussehen steifer und nicht mehr so gefällig wie in der Mitte der 2. Hälfte des 17. Jhs.

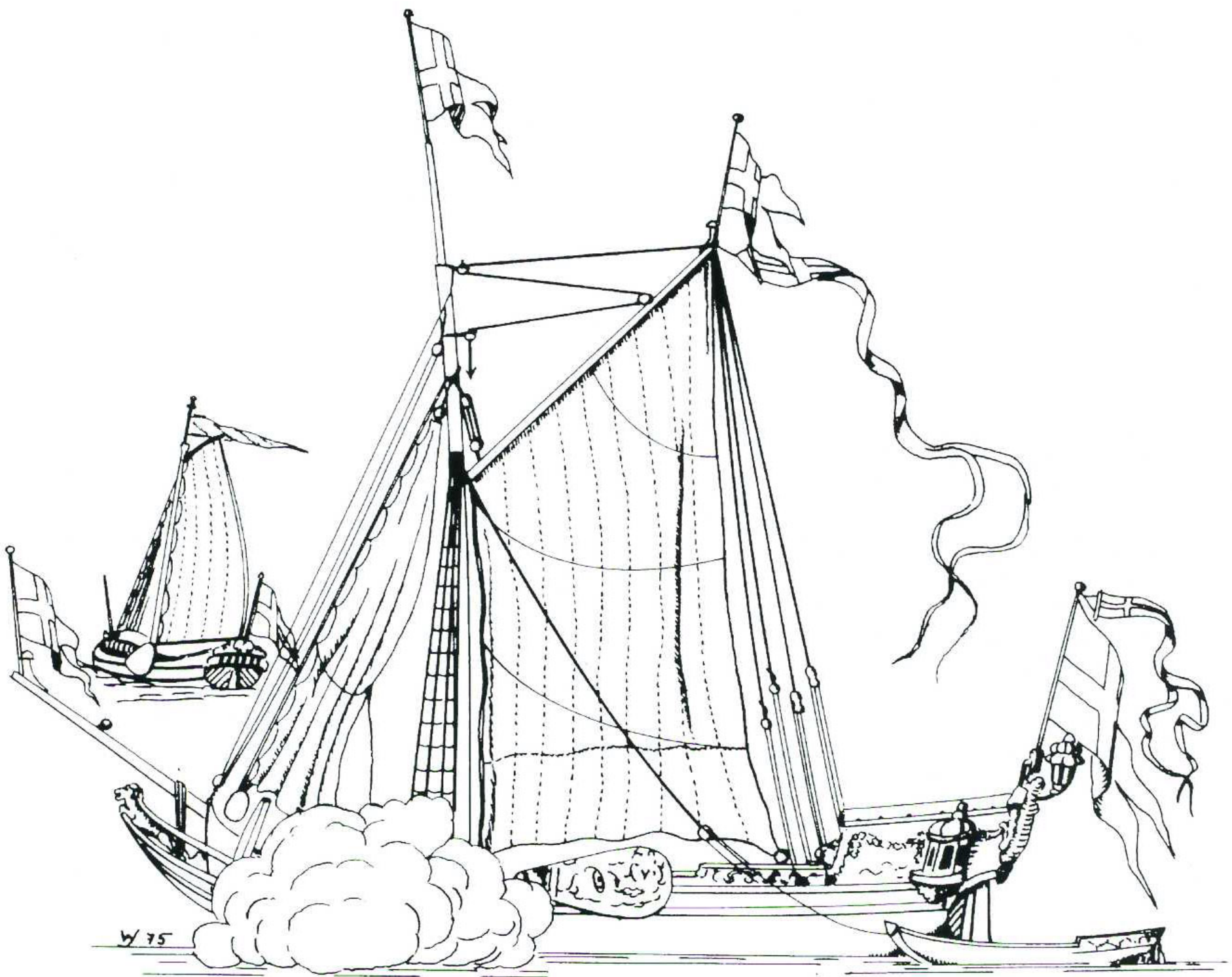


Abb. 42

Schwedische Königsjacht aus einer Ansicht der Stadt und des Hafens von Stockholm. Radierung, bez.: W. Swidde, Sculp. Homiae A. 1693, Tafel aus: Erich van Dahlbergh "Sueica Antiqua et Hoedierna", Bd. 1, Stockholm (1693). Links im Hintergrund eine kleinere Besanjacht. Vom Verfasser in Strichzeichnung übertragen)

## Beschreibung 11

### Schwedische Königliche Jacht „Lejonet“

Vorbemerkung zu Witsen 1671, S. 176 und Tafel LXXII: In der Übersichtsskizze, Abb. 43, ist der bei Witsen gezeichnete Spiegel und Hauptspant nicht mitgezeichnet, da beide extra auf Abbildung 44 gezeichnet sind. Gleichfalls wurde wegen besserer Übersichtlichkeit die Skizze in Abb. 43 insofern vereinfacht, als nur die nachfolgend auch beschriebene Schwedische Königsjacht Berücksichtigung fand. Witsen hat nämlich in seiner Zeichnung zwei Jachten gleichen Typs und gleicher Größe, aber für unterschiedliche Fahrtgebiete bestimmt, ineinandergelegt, was eine unübersichtliche Darstellung im Bereich des Kieles zur Folge hat. Die Abhängigkeit vom Fahrtbetrieb erfordert nach Witsen eine andere Ausbildung des Unterwasserschiffes. Während die für niederländische flache Gewässer bestimmte Jacht nur ein „hol“ (bis Unterkante Deck) von 7 Fuß hat, kann die für tiefere (schwedische) Gewässer bestimmte einen größeren Tiefgang und damit ein „hol“ von 8 Fuß erhalten. Dieses wirkt sich dann so aus, dass die niederländische Jacht im Unterwasserschiff völliger sein muss als die schwedische, die bei gleichem Überwasserschiff, aber größerem Tiefgang schärfer wird.

Bis **K** taucht die Jacht ins Wasser ein.

Bei **C** ist die Schiffsführerkammer.

**D** das „Geheim“ (Abort)

**E** ein gesonderter Raum

**F** sind Kammern

**G** die Kombüse

**H** das Vorderunter: Die Unterkunft für die Matrosen und darunter die Pulverkammer. Oben im Pavillon sind 2 Türen bei **I** und 3 Glasfenster. Durch diese beiden Türen an Backbord- und Steuerbord-Seite ist das Betreten des Pavillons ohne Behinderung des Steuermanns möglich.

**L** ist eine Wendeltreppe, unter der ein Schrank eingebaut ist.

**A** sind Türen zu den Kammern **F**, **F**

**M** ist ein Holzschott

**N** eine Laterne (Oberlicht) mit 8 Fenstern. Der Mast bei

**O** ist 16 Zoll (412 mm) dick. Bei **P** sind 2 Kojen übereinander, bei **Q** ist die Speisekammer und eine Koje.

**R** ist das Kombüsen-Luk und **S** der Herd.

**H** ist das Luk zum Vorunter, bei **V** sind Matrosenkojen und das Kabelgat (durch aufgeschossene Taurolle - unter Koje - dargestellt)

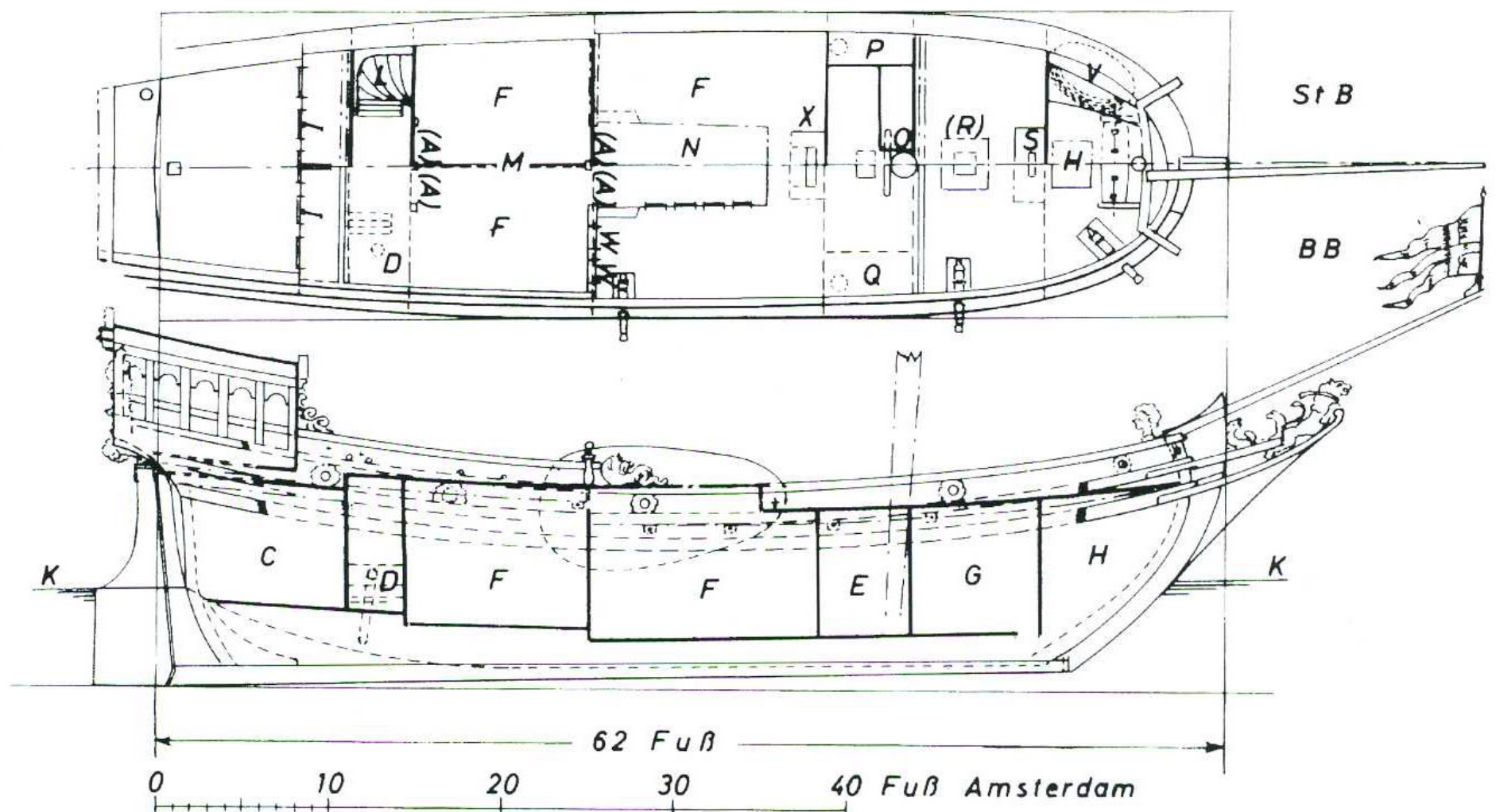
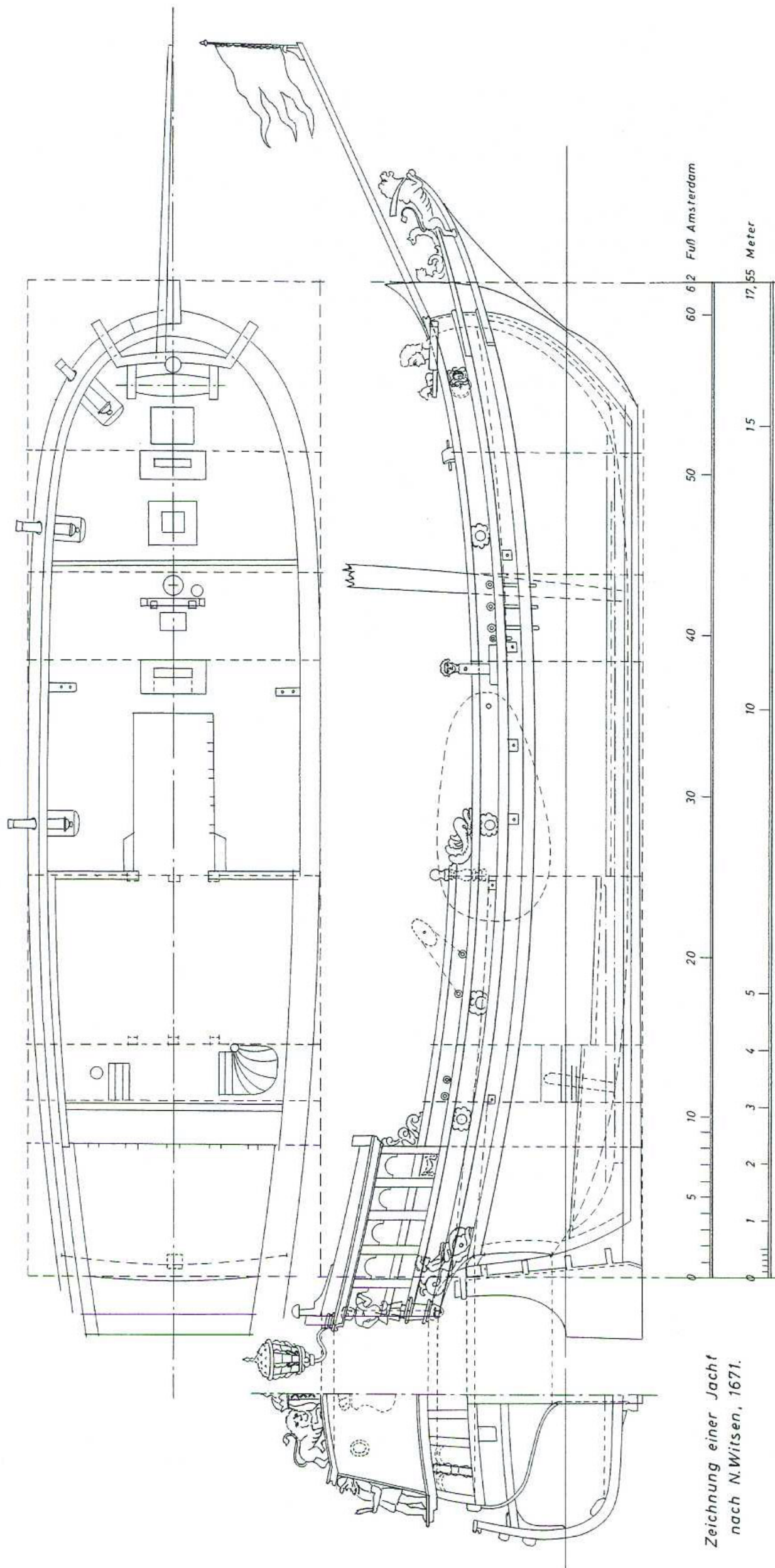


Abb. 43

Typskizze der im Jahre 1669 in Amsterdam für den König von Schweden (?) erbauten 62-Fuß-Jacht. Vereinfachte Skizze nach Witsen, 1671, S. 176 und Tafel LXXII. (Vom Verfasser vereinfacht und spiegelbildlich übertragen nach Beschreibung 11)



Zeichnung einer Jacht  
nach N. Witsen, 1671.

cop. W. Jaeger 1975

Abb. 44  
Zeichnung einer Jacht nach Witsen, Tafel LXXII

Die Jacht ist in all ihren Teilen sehr üppig ausgestaltet, rundherum mit vergoldetem Schnitzwerk besetzt und köstlich kostbar bemalt.

Ihre Schwerter sind rundum mit eisernen Bögen beschlagen. Die Küche ist mit Blei, Kupfer, Eisen und Steinen ausgebaut. Der Mast steht beinahe senkrecht: man lässt die Masten vorne überfallen, damit die Schiffe besser anluven, und achtern überfallen, damit sie leichter vom Wind abfallen. Früher ließ man die Masten sehr stark nach achtern überfallen. Wenn die Schiffe achtern sehr leicht waren und achtern wenig Segel führten, luvte man bei senkrechtstehenden Masten sehr schwer an.

Der Helmstock, der unter dem Pavillon hindurchgeht, ist wegen höherer Festigkeit ganz aus Eisen. Bei einem eisernen Helmstock kann außerdem der Raum zwischen Deck- und Pavillon-Bodenbalken, wo er zwischendurch geführt ist, niedriger gehalten werden als bei einem hölzernen. Das hintere Ende des Helmstockes, das stärker beansprucht wird, ist dicker als das vordere. Die Knechte sind unter Deck mit den Balken durch starke eiserne Klinkbolzen verbunden. Der ganze Bug ist mit Kupfer beschlagen. Der Schiffsboden ist breiter als er gewöhnlich auf Jachten ist. Weil die Jacht (an den Enden) scharf gebaut ist und daher tiefer eintauchen würde, muss der Schiffsboden (in der Mitte) breiter sein. Wegen der Bauart muss viel Ballast, der unter dem Flurboden der Räume gestaut wird, mitgeführt werden. Die Fenster in den Schiffsseiten liegen oberhalb der Berghölzer. In anderen Jachten liegen sie gewöhnlich tiefer.

Alle Ecken und freien Plätze sind mit kleinen Schränken ausgefüllt. Im großen Saal, über dem das Oberlicht zum Lichtspenden steht, sind rundherum Sitzbänke angeordnet, von denen man des Nachts Schlafbänke machen kann. Die Kammer F hinter dem Holzschott, das den „großen Saal“ abtrennt, ist ein wenig erhöht. Bei W sind kleine Fenster, durch die man über das Schiff nach vorne sehen kann und durch die drei Räume (F) ein wenig beleuchtet werden. Die ganze Jacht ist innen mit Wagenschott (Eichenbretter von ½-1 Zoll Dicke) ausgekleidet. Oben auf dem Verdeck zu dem Achterschiff hin ist ein Geländer, das als Zierrat und zur Absperrung dient. Das abgesperrte Deck ist ein wenig höher gesetzt, um unten Raum zu gewinnen. Im „großen Saal“ ist bei X ein Kamin. Der Mast steht fest und hat keinen Koker (zum Umlegen des Mastes). Das Achtersteven fällt 1 Fuß, der Vorsteven 7 Fuß aus dem Lot.

Die Deckbalken liegen wegen der Raumeinteilung in unterschiedlichem Abstand voneinander. Weil der Abstand voneinander teilweise zu groß ist, sind „Rippen“ zwischen die Balken gelegt. Der Kiel ist 1 Fuß tief und 1 ½ Fuß breit. In der Ausgabe des Witsen von 1695 steht noch der Zusatz: Die Jacht wurde von Jan Ysbrantsz, Hooghzaat, einem Meister mit großen Fähigkeiten im Bau von Binnenschiffen, gebaut. Das vielfach angegebene Baujahr 1699 konnte bislang nicht festgestellt werden.

### Anmerkung

Witsens Zeichnung ist „auf Spant“ gezeichnet, aber weder im Verlauf der Linien in der Draufsicht noch im Strak der Berg- und Raahölzer gut ausgestrakt. Die kleinen Unregelmäßigkeiten der „Handzeichnung“ wurden mittels Kurvenlinealen ausgeglichen. Wie schon unter den Vorbemerkungen erwähnt, ist in Abb. 42 nur die beschriebene, angeblich Schwedische Königsjacht gezeichnet, um ein klareres Bild zu erhalten. Durch das Ineinanderfügen von zwei unterschiedlichen Jachten sind Witsen vermutlich Schwierigkeiten bei der Darstellung entstanden, die sich dadurch auswirken, dass sich die Beschreibung der schwedischen Jacht nicht in allen Teilen mit der Zeichnung deckt, obwohl er ausdrücklich auf die Zeichnung verweist. So können die von Witsen erwähnten „Fenster in den Schiffsseiten“ nach der Zeichnung nicht über den Berghölzern liegen, weil sie dann über dem Plichtdeck lägen. Nach Zeichnung müssten sie zwischen ihnen liegen. Möglich wäre es auch, dass Witsen die ihm zugegangenen Mitteilungen insofern missverstanden hat, als er möglicherweise das über dem Bergholz liegende Raaholz noch als Bergholz verstanden hat und so die Fenster irrtümlich über „dieses“ Bergholz legte. Wie wir aber schon bei Besteck 9 feststellen konnten, wird jetzt bei Jachten nur ein Bergholz genannt, während das darüberliegende als Raaholz bezeichnet wird. Obwohl in den Berichtigungen zu seinem Werk nicht aufgeführt, könnte er auch oben und unten vertauscht haben. Dieses würde dann mit der überlieferten Zeichnung dieser Jacht von van de Velde (Boymans) übereinstimmen, denn hier liegt ein Fenster unter dem Bergholz.

Hingewiesen sei noch auf die Ausbildung des Vorschiffes. Es ist sehr gut die Form zu erkennen, die in älteren Bestecken mit „rund im Bug“ beschrieben wird.

Gegenüber den Bestecken der Zeit vor etwa 1650 sind jetzt einige Änderungen in Form und Raumeinteilung festzustellen, die den vorläufigen Abschluss der Entwicklung zur Statenjacht erkennen lassen.

Der tiefste Punkt des Sprunges von Bergholz und Deck ist nach achtern gewandert und liegt jetzt auf ½ Länge zwischen den Steven auf 2/5 Länge Deck von vorne (gegenüber Besteck 10 nach achtern). Außerdem läuft er jetzt, also kurz vor 1670, stärker nach den Enden auf, was zur Folge hat, dass Seite Deck, zumindest in der vorderen Hälfte, nicht mehr parallel dazu verläuft. Da früher das Deck mittschiffs gerade zum Vorsteven verlief, würde, bei Beibehaltung dieser Gepflogenheit, die Schanz am Vorsteven unverhältnismäßig hoch werden. Um dieses etwas auszugleichen, hob man Mitte Deck am Vorsteven um 1/3 der Höhe des Bergholz-Sprunges vorne an, so dass jetzt Mitte Deck nicht mehr gerade, sondern mit leichtem Sprung nach vorne anstieg.

Die Jacht hat ebenfalls eine andere Raumeinteilung erhalten.

Die unter dem erhöhten Plichtdeck liegende Kammer wurde durch eine Wand auf Mitte Schiff in zwei Räume unterteilt und davor zusätzlich eine „große Kammer“ eingerichtet. Hierdurch verkleinerte sich aber zwangsläufig der im Vorschiff verbleibende Raum für Besatzung und Kochgelegenheit. Der Grund für diese Veränderung ist nicht klar ersichtlich. Aber vielleicht war infolge der kürzlich eingeführten „stehenden Gaffeltakelung“ - anstelle der alten Spriettakelung - eine Verringerung der Besatzung möglich? Mit der neugeschaffenen „großen Kammer“ änderte sich auch die Deckseinrichtung. Zur Beleuchtung dieser Kammer wurde vor die erhöhte Plicht auf Mitte Schiff ein Oberlicht mit seitlichen Fenstern gesetzt. Nach Witsen diente dieses Oberlicht gleichzeitig als Sitzgelegenheit. Aus der Zeichnung ist ersichtlich, dass das erhöhte Plichtdeck seitlich des Oberlichtes durch ein Geländer abgeschlossen ist. Über eine Stufe achtern am Oberlicht kann man das erhöhte Plichtdeck über das Oberlicht betreten.

Zum Abschluss der Anmerkung sei allgemein noch etwas zu der „Schwedischen Königsjacht“ gesagt. Die von Witsen beschriebene Jacht wurde vielfach als die für den schwedischen König erbaute Jacht Lejonet bezeichnet. Dieses ist in keinem Fall als sicher anzusehen, da Witsen auf seiner Zeichnung außer der schwedischen Flagge keinerlei schwedische Embleme dargestellt hat. Im Gegenteil, der Achterspiegel zeigt auf dem Heckbord das Amsterdamer Wappen und als Galionsfigur ist der Löwe (mit Schwert) der „vereinigten Provinzen“ (?) wiedergegeben. Auch das gekrönte Wappen auf dem Ober Spiegel gibt weiter keinen Anhalt für eine Identifizierung, denn diese Anordnung ist auch in den Niederlanden seit 1660 üblich.

Von der Schwedischen Königsjacht besteht nun aber von van de Velde d.Ä. im Museum Boymans-van Beuningen, Rotterdam, eine Bleistiftzeichnung, die das Schiff von Steuerbord achtern und mit einer vollständig anderen Spiegelausschmückung zeigt. Ferner ist aus dieser Zeichnung ersichtlich, dass der Pavillon seitlich nicht durch eine einfache Fensterfront abgeschlossen war, sondern schon einen Erker hatte. Außerdem haben die überlieferten Darstellungen schwedischer Königsjachten einen viel geringeren flachen Sprung als die von Witsen in seiner Zeichnung dargestellten. Daher dürfte Witsen's in der Beschreibung gegebener Hinweis auf die Zeichnung Tafel LXXII seines Werkes nicht ganz richtig sein. Es wird eine andere niederländische Jacht als Vorlage gedient haben, die dann durch zusätzliche Eintragung des größeren „hols“ auf den Unterschied zwischen niederländischen und schwedischen Jachten hinweisen sollte.

Auf Abbildung 44 wurde die für niederländische Gewässer, also die mit geringerem Tiefgang gebaute Jacht, gezeichnet. Bei Witsen liegt das Vorschiff links. Wegen besserer Vergleichsmöglichkeiten wurde die Jacht hier mit dem Vorschiff nach rechts gezeichnet.

Es ist heute nicht mehr festzustellen, ob Witsen die Jacht auf der Platte spiegelbildlich gezeichnet hat, um sie dann beim Druck richtig wiederzugeben. Im allgemeinen spielt dieses bei der Symmetrie des Schiffes keine Rolle, es könnte lediglich für die Lage der Wendeltreppe und des WC von Bedeutung sein. Hat Witsen die durch den Druck entstehende Seitenumkehrung nicht berücksichtigt, so würde nämlich auch hier die Treppe, wie bei der Storck-Zeichnung von 1678 an Backbord-Seite liegen und nicht an Steuerbord. Verfasser hat jedoch auf Abbildung 43 die Situation von Witsen übernommen.

Da das Original relativ klein ist (62 Fuß entsprechen 161 mm) und vermutlich freihändig gezeichnet wurde, ist die Darstellung trotz ihres technisch-historischen Wertes recht ungenau. So verlaufen z.B. die Linien der Berghölzer nicht parallel zueinander und Details der Draufsicht stimmen nicht mit denen der Seitenansicht überein. Letzteres gilt auch für den Schmuck am Spiegel und der Heckgillung. Beides ist in Seitenansicht und Spiegel unterschiedlich wiedergegeben. So ist z.B. die Figur an der Heckgillung der Seitenansicht ein auf einem Delphin reitender Triton, während in der Spiegelansicht eine Leier spielende Figur dargestellt ist. So ist auch zu vermuten, dass Witsen nicht die im Text beschriebene schwedische Königsjacht, sondern eine der Zeit entsprechende Jacht dargestellt hat. Auf die erwähnte schwedische Jacht verweisen nur der um 1 Fuß größere Tiefgang und die schwedische Königsflagge auf dem Bugspriet, während als Galionsfigur der Löwe der Provinz Zeeland (?) oder der der „Vereinigten Provinzen“ (?) und auf dem Heckbord des Oberspiegels das Amsterdamer Wappen wiedergegeben sind.

„Zu den Zeichnungen auf Abb. 43 und 44 sei noch vermerkt, dass alle Linien unter Berücksichtigung der Tendenzen ihres Verlaufes ausgetrakt und geringfügige Abweichungen der Ansichten voneinander in Übereinstimmung gebracht wurden.“

Durch den Kreis seitlich an Steuerbord hinter dem Mast in der Draufsicht kann vielleicht die Handpumpe angedeutet sein.

Zum Schluss soll noch auf eine mögliche Vereinfachung der Konstruktion in Bezug auf die Lage der Decks im Achterschiff verwiesen werden. In Besteck 8 ist die Anordnung einer Stufe von der großen Plicht zur Steuerpflicht beschrieben. Diese vom Schiffbauer als „Schmutzdeck“ bezeichnete Stufe finden wir sowohl bei Witsen als auch bei Storck (Beschreibung 12) wieder. In Ermangelung weiterer Zeichnungen dieser Zeit zur vergleichenden Gegenüberstellung, haben wir diese Stufe als Konstruktionsmerkmal der Zeit hingenommen. Dass dieses aber nicht unbedingt erforderlich ist, zeigt das in Beschreibung 13 vorgestellte Modell. Hier läuft die große Plicht ohne Stufe bis nach achtern zum Heckbalken durch. Diese konstruktiv wesentlich sauberere und für den Fahrgast viel bequemere Anordnung ließe sich auch hier ohne großen Verlust an Stehhöhe unter Deck vorsehen.

## Beschreibung 12

### Jacht Jacobus Storck 1678

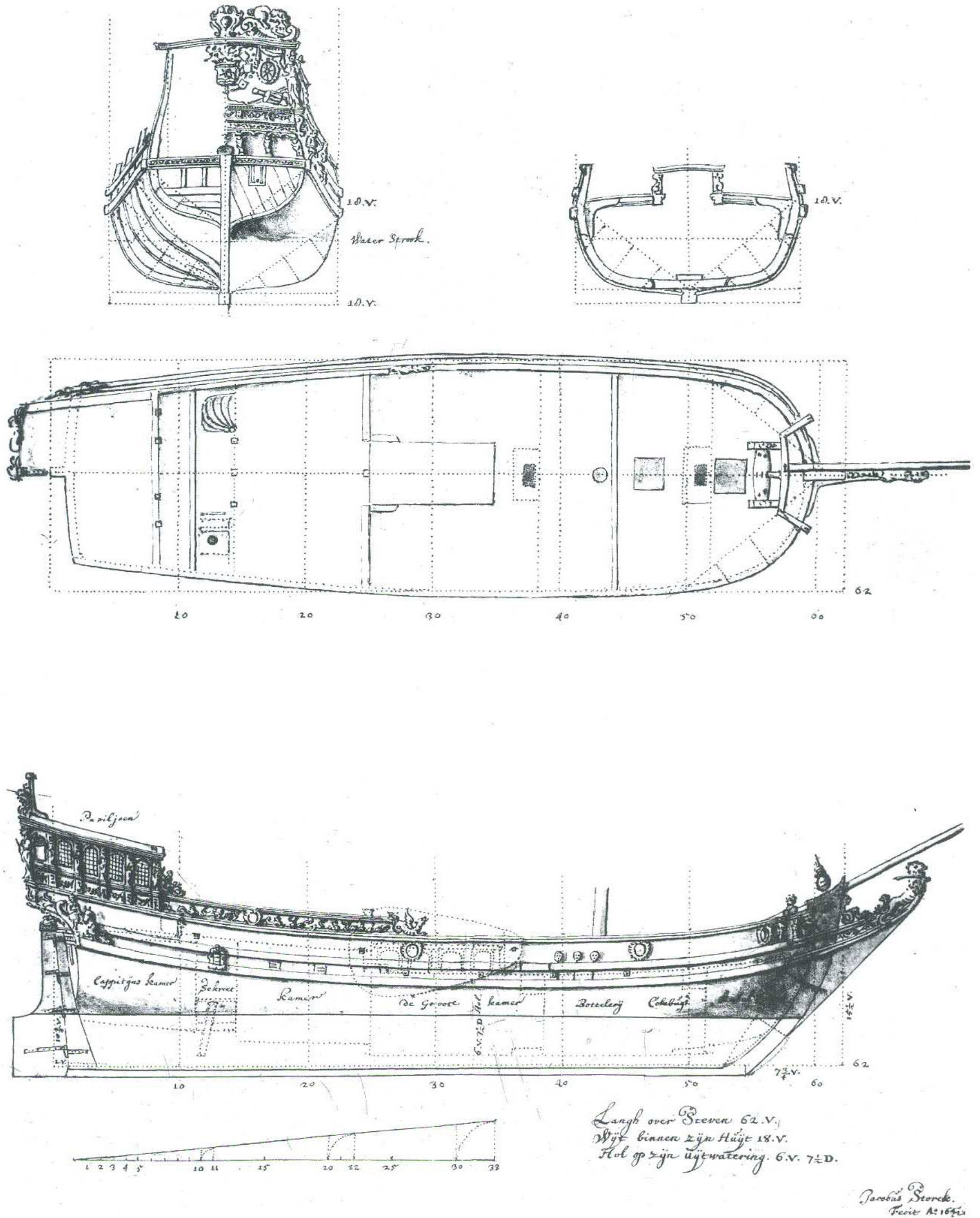


Abb. 45

Jacobus Storck, „Zeichnung einer Jacht“, dat. 1678. (Rijksmuseum Nederlands Scheepvaart Museum, Amsterdam).

Auf dem Oberspiegel ist das Wappen von Zeeland dargestellt. Das Galion schmückt der Löwe des State-Generaal der vereinigten Niederlande (mit Schwert und Pfeilbündel). Witsen, N., „Aeloude en hedendaegsche scheepsbouw en bestier“, Amsterdam 1671.

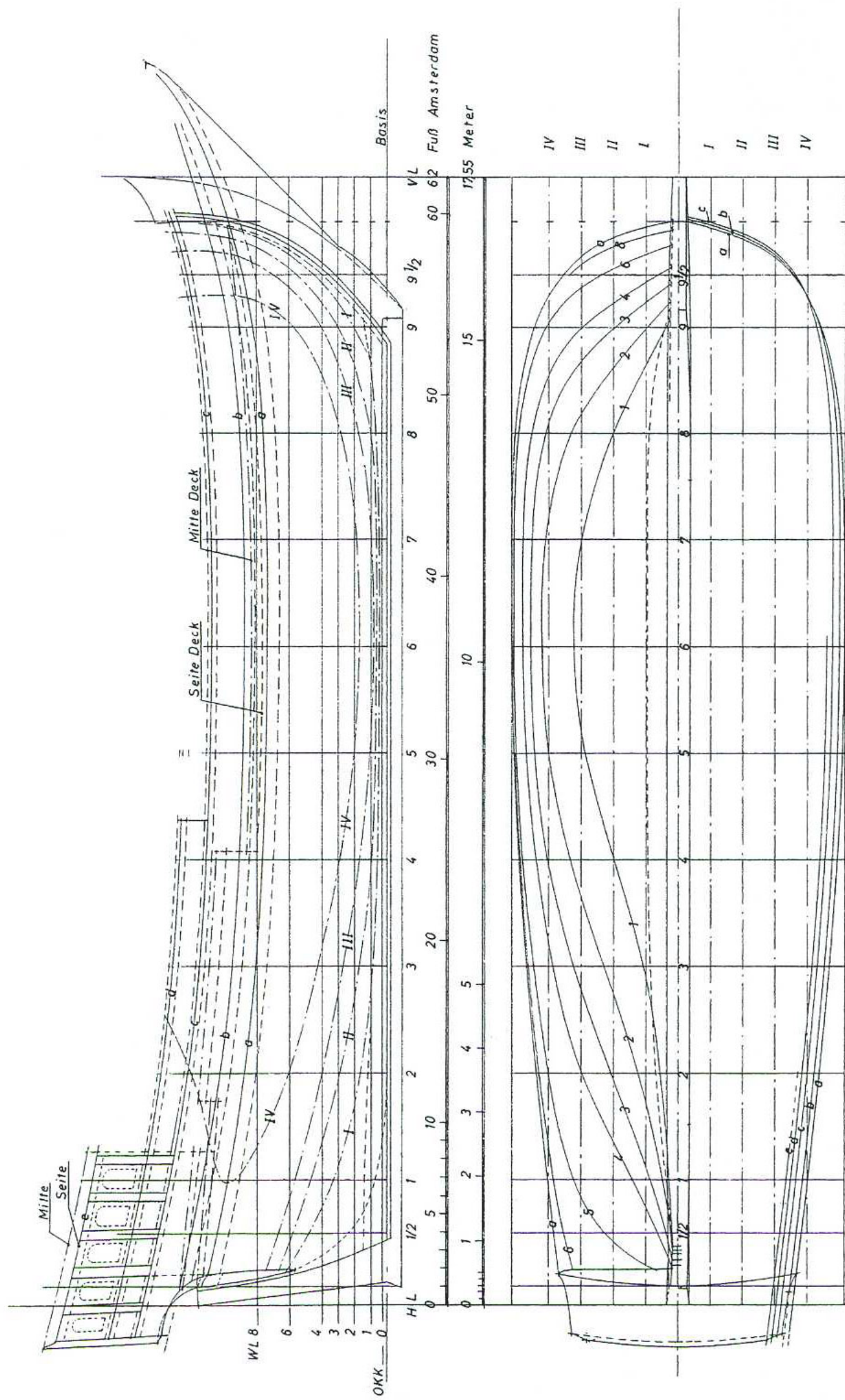
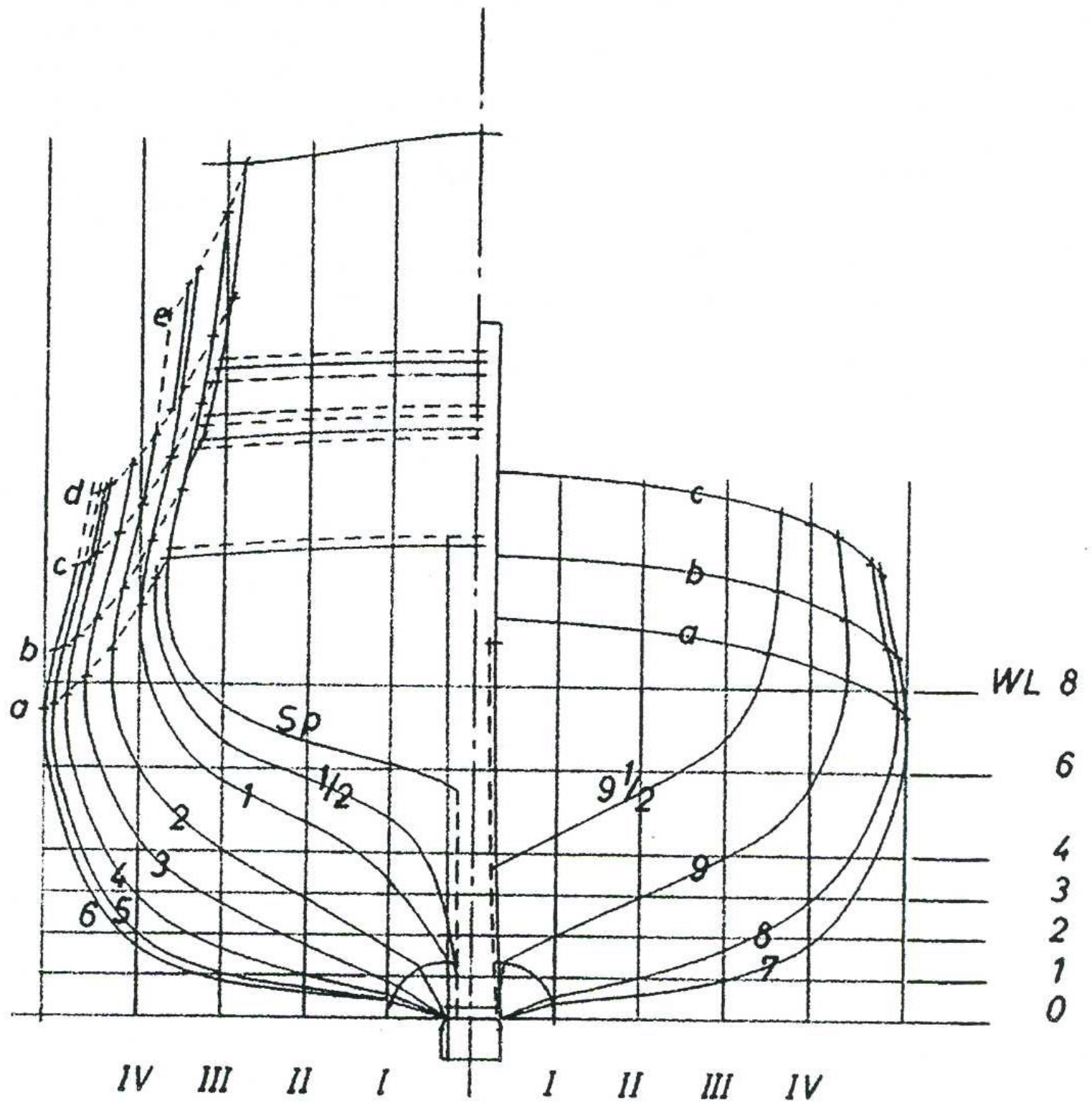


Abb. 46  
Zeichnung einer Jacht nach Jacobus Storck



Balkenbucht

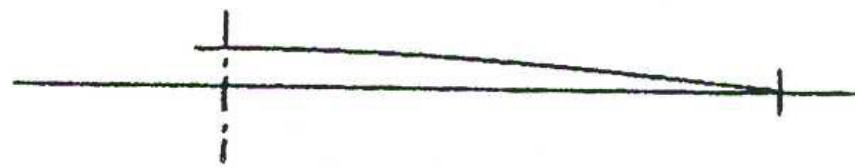


Abb. 47  
Spantlinien nach Jacobus Storck

Die Beschreibung einer typischen Jacht aus der Mitte der zweiten Hälfte des 17. Jhs. soll nach der recht ausführlichen Zeichnung von Jacobus Storck aus dem Jahre 1678 erfolgen. Sie bietet sich besonders an, weil Storck den Verwendungszweck der einzelnen Räume bezeichnet hat. Zudem ist die Zeichnung so ausführlich, dass sich hieraus eine relativ gute Rekonstruktion fertigen ließ.

Wie mehrfach in älterer Literatur vermerkt, zeigt diese Jacht gewisse Ähnlichkeit mit der von Witsen, hier in Beschreibung 11 behandelten „Schwedischen Königsjacht“. Bei der Bearbeitung der beiden Zeichnungen zeigen sich zwar kleinere Unterschiede, im Großen und Ganzen sind die beiden Jachten jedoch sehr ähnlich und unterstreichen die Tatsache, dass bestimmte Typen über einen längeren Zeitraum erhalten blieben. Da die von Storck gefertigte Zeichnung sorgfältiger ausgeführt ist als die von Witsen, wurde sie für eine ausführlichere Darstellung zugrunde gelegt.

Wie das Wappen auf dem Oberspiegel andeutet, ist die Jacht vermutlich für die Admiralität von Zeeland vorgesehen gewesen, während die Galionsfigur, ein Löwe mit Schwert, auf die Oberhoheit der Vereinigten Provinzen verweisen kann. Ein ähnlicher Zusammenhang wäre auch bei der Witsen-Jacht herzustellen, wobei nur durch das Amsterdamer Wappen auf die dortige Admiralität verwiesen wird.

Die Jacht hat

eine Länge über Steven von 62 Fuß - 17,55 m,  
eine Breite auf Spant von 18 Fuß - 4,25 m und  
ein Hol von 6 Fuß bis 7 ½ Fuß - 1,89 m.

Bei der Bewertung der Maße wurde entgegen der Vermutung von Crone der Amsterdamer Fuß zugrunde gelegt, da nach gewonnenen Erkenntnissen aus den Bestecken der Admiralität auch in Zeeland vielfach der Amsterdamer Fuß verwendet wurde. Ein Hinweis mag auch der Vermerk von 11, 22, und 33 Fuß auf dem Maßstab der Zeichnung sein. Durch diese Elfer-Teilung konnte der Elfer-Zoll auf zeichnerischem Wege erstellt werden.

***1 Amsterdamer Fuß = 283,13 mm geteilt durch  
11 Zoll = 25,7 mm***

Nach den Vermerken auf Storck's Zeichnung liegt vorne das Kabelgat, das durch eine Luke zugänglich ist. Anschließend daran folgt die Kombüse mit einer Feuerstelle und die Bottlerei. Beide Räume waren ebenfalls von Deck aus durch eine Luke zugänglich. Dahinter liegt die große Kammer, ein Repräsentationsraum, die von oben her durch ein an jeder Seite mit vier Fenstern versehenes längliches Oberlicht Tageslicht erhält. Das Dach des Oberlichtes, etwa 2 Fuß über Deck, diente gleichzeitig als Sitzbank. Dieser Raum war mit einem Kamin ausgestattet, der sicher prunkvoll im Stil der Zeit gestaltet, zwei den Rauchfang tragende Säulen hatte. Je zwei an jeder Seite zu Sitzbänken ausgestaltete Kojen und eine längliche Tafel vervollständigten - nach Witsen - die Einrichtung. Im Anschluss hieran folgte die „Kammer“, die, nach der Zeichnung zu urteilen und in Anlehnung an die Beschreibung von Witsen, mitschiffs durch ein Holzschott in zwei Räume geteilt wurde und durch je eine Tür betreten werden konnte.

Wegen des nach achtern schärfer zulaufenden Unterwasserschiffes ist hier eine Stufe und, um die Stehhöhe wieder herzustellen, ein erhöhtes Plichtdeck vorgesehen. Dieses Deck und das sich daran anschließende Oberlicht der Herrenkammer haben gleiche Höhe. Die Kammern können etwas Tageslicht durch zwei zwischen den Berghölzern liegende und mit Deckeln verschließbare Fenster erhalten. Über eine weitere Stufe gelangt man dann in einen schmalen Flur. In diesem liegt an Steuerbord das Sekret und an Backbord-Seite eine Wendeltreppe, über die man auf das Plichtdeck gelangt. Zur Belüftung des Aborts war ebenfalls ein kleines Fenster zwischen den Berghölzern vorgesehen, das mit zierlich geschnitztem Rahmen versehen worden ist. Achtern an den Flur schließt sich dann die Kapitänskammer an. Sie erhält Tageslicht durch zwei Fenster im Unterspiegel, die auch mit Klappen zu schließen sind.

Das Deck vorne läuft bis zum erhöhten Plichtdeck glatt durch. Auf das Plichtdeck, das seitlich des Oberlichtes durch ein Geländer abgeschlossen wird, gelangt man über eine kleine, seitlich am achteren Ende des Oberlichtes angeordnete Stufe. Die Doppellinie auf der Zeichnung gibt vermutlich den hölzernen Überläufer für den Großschottblock an. Die Öffnung im Deck für die Wendeltreppe wird durch ein kleines Geländer gesichert.

Von dem erhöhten Plichtdeck tritt man dann auf die schmale Steuerpflicht, die achtern durch die vordere Wand des Pavillons begrenzt wird. Der Pavillonboden lag wieder erhöht über der Steuerpflicht, damit zwischen beiden der eiserne Helmstock hindurchgeführt werden konnte. Der Pavillon konnte durch je eine Tür an Steuerbord und Backbord betreten werden. Beleuchtet wurde der Raum durch mehrere Fenster in der vorderen Wand, seitlich und achtern im Oberspiegel.

Die Eingangstüren des Pavillons lagen seitlich, um den Steuermann nicht zu behindern, wenn Gäste den Pavillon betreten wollten. Die Inneneinrichtung bestand nur aus rundum angeordneten „zum Ausruhen einladenden“ Bänken. Die Ausschmückung war meistens sehr kostbar ausgeführt, mit Goldledertapeten, vergoldetem Schnitzwerk und künstlerischer Bemalung. Ebenfalls außen hat die Jacht, wie aus der Zeichnung ersichtlich, einen reichen künstlerischen Schmuck erhalten. Die farbliche Ausgestaltung einer solchen Jacht können wir nur dem einen oder anderen aus dieser Zeit überlieferten Gemälde entnehmen. Meistens waren Skulpturen oder Ornamente nur in gedämpften natürlichen Farben bemalt. Ein sparsamer Gebrauch von Gold ist jedoch nicht auszuschließen. Hingewiesen sei bei der Storck'schen Jacht noch auf das Schmuckband in der Füllung des gebrochenen Ganges über dem Raaholz.

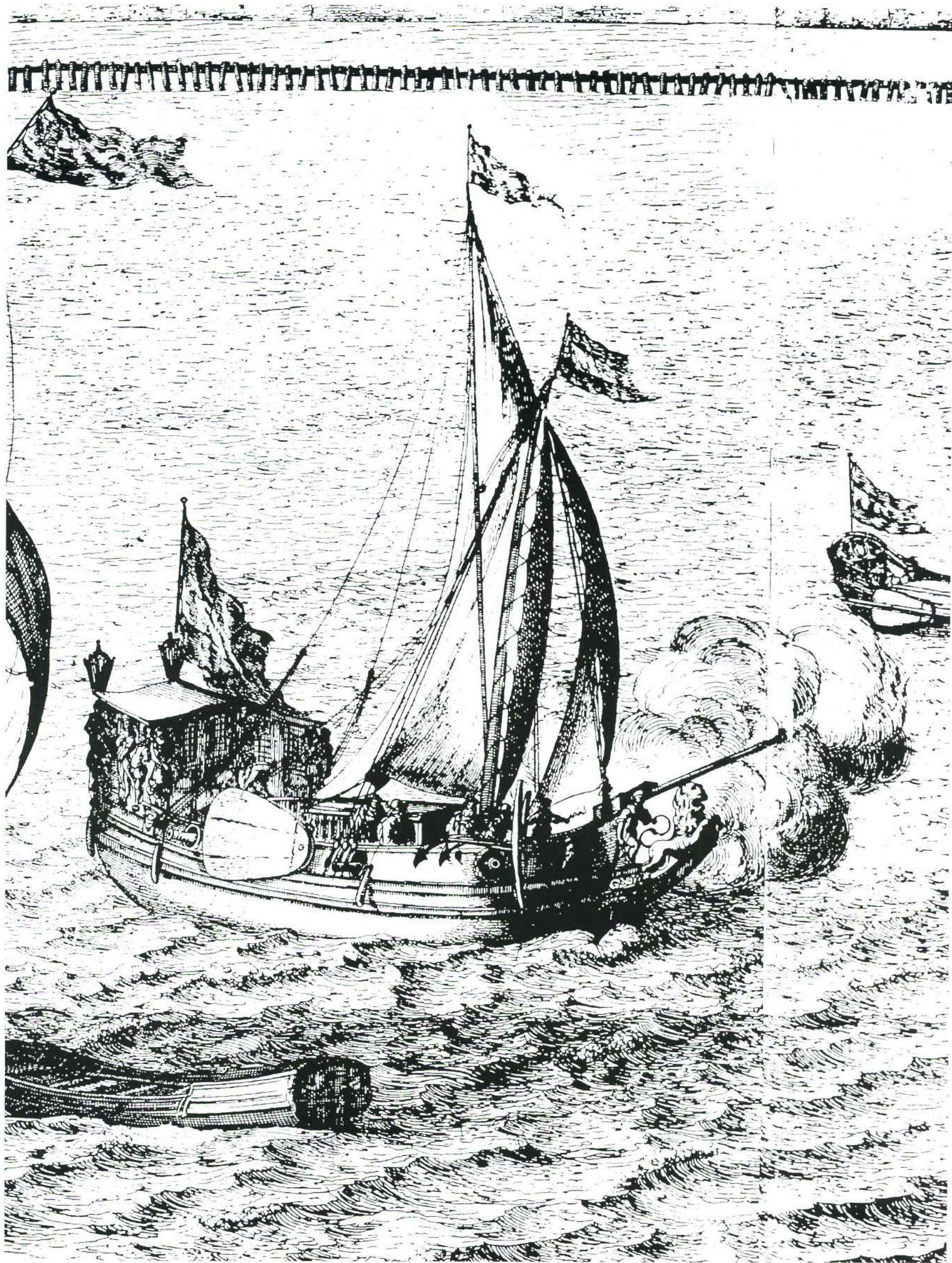


Abb. 48  
Jacob Quacq. „Panorama von Rotterdam“, 1665 (Detail). (Maritiem Museum „Prins Hendrik“, Rotterdam. Coll. WAE Nr. 925). Es handelt sich hier um einen kleineren Typ, etwa von der Größenordnung der im Modell „van Beuningen“ (Beschreibung 13) dargestellten Jacht.

## Beschreibung 13

### Modell van Beuningen

Modell aus der Sammlung van Beuningen.

Das Modell befand sich viele Jahre als Leihgabe im Prins Hendrik Museum, Rotterdam. Hier sah es der Verfasser auch in den 50er Jahren zum ersten Mal und hatte dabei die Gelegenheit, mit dem damaligen Konservator, Herrn E. W. Petrejus, umfassende Untersuchungen durchzuführen. Inzwischen ist aus der Feder von Herrn Petrejus eine ausführliche Beschreibung veröffentlicht worden, die im nachfolgenden durch Aufzeichnungen des Verfassers erweitert einen Eindruck über das Modell und die Bauweise einer Jacht vermitteln soll.

Hinzugefügt sei, dass das Modell nicht identifiziert werden konnte und so eine zeitliche Eingliederung nur aufgrund äußerlicher Merkmale erfolgen kann. Hiernach zu urteilen, handelt es sich bei dem Modell wohl um die älteste zur Zeit bekannte Darstellung einer Statenjacht.

Die Fertigung dürfte zwischen etwa 1650 bis 1660 erfolgt sein.

Da die Raumeinteilung weitgehend mit dem vorher wiedergegebenen Besteck einer Statenjacht von 1643 übereinstimmt, andererseits aber hierin von Beschreibungen und Modellen aus der zweiten Hälfte des 17. Jhs. abweicht, könnte das ungetakelte Modell noch in die Zeit der Sprietakelage fallen.

Das Modell wurde erstmals von G.C.E. Crone in Wort und Bild vorgestellt. Es ist eines der mehr oder weniger grob gebauten Modelle des 17. Jhs. Es wirkt heute vor allem durch seine gedämpften Farben und den matten Glanz seiner spärlichen Vergoldung. Die „Statenjacht von van Beuningen“, wie das Modell im Museum genannt wurde, ist eines der sehr wenigen erhaltenen, das bündig in den Pavillon eingesetzte Fenster hat. Erker am Pavillon kamen erst später auf.

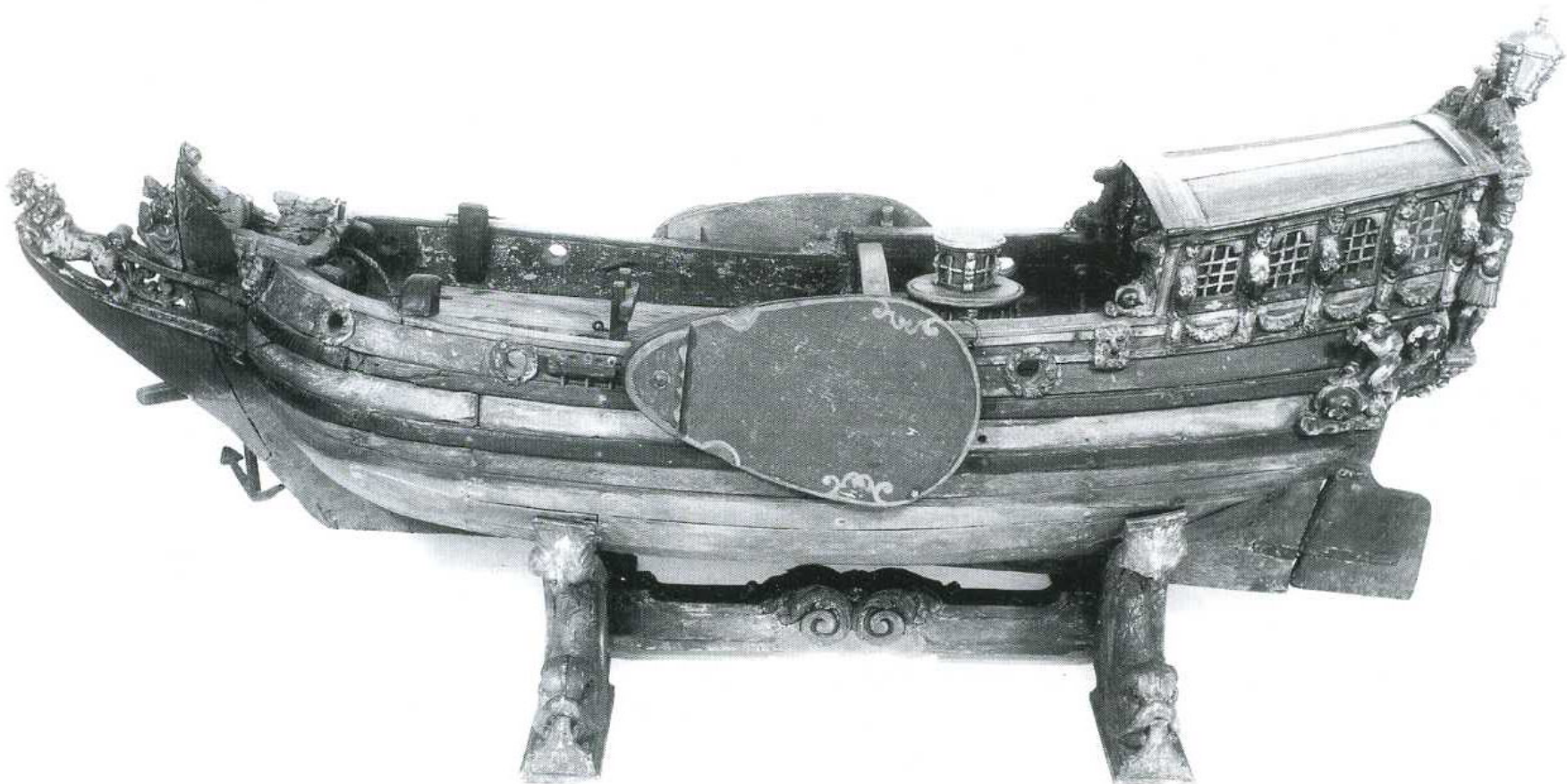


Abb. 49  
Zeitgenössisches Jachtmodell van Beuningen, Prins Hendrik Museum

Bei der Auswertung der zeitgenössischen Bestecke lassen sich einige Regelmäßigkeiten erkennen, die sich vor allem auf die von der Größe des Menschen abhängigen Maße beziehen. Dieses sind in erster Linie Höhenmaße, wie das „hol“, die Rauntiefe, die Höhe des Pavillons, die Schanzhöhe und der Auftritt von Stufen. Aber auch die Länge des Pavillons war anscheinend gewissen Mindestmaßen unterworfen. Vergleicht man nun diese Maße des Modelles mit denen der Bestecke oder der Abb. von Witsen oder Storck, so ergibt sich eine Länge über Steven von etwa 47 Fuß Amsterdamer Maß (283,12 mm). Dieses Maß, wiederum ins Verhältnis zur Modelllänge von 89,5 cm gesetzt, ergibt dann einen Maßstab von 1:14,6, was bedeuten würde, dass  $\frac{3}{4}$  Zoll des Modelles einem Fuß des Originalen entspricht. Differenzen bis zu 0,3 zwischen dem ermittelten Verhältnis und dem Maßstab sind vernachlässigbar klein.

Auf dem Kiel stehen die beiden Steven, die aus einem Stück gefertigt sind. Gegen den Vorsteven ist der Scheg angesetzt. Dieser hat an seinem Achterende gleiche Dicke wie der Steven. Nach vorne verjüngt er sich langsam, um dann ganz vorne wieder breiter zu werden. Auf die breiteste Stelle am auslaufenden Scheg oben legt der Löwe seine Vorderpfoten. Dieser Verbreiterung musste auch der untere am äußeren Ende zu einer Krulle auslaufende Lieger folgen. Am Modell wird das vordere Ende des Schegs nach oben hin über den Liegern durch ein aufgesetztes, sich mit den Liegern verbreiterndes Stück Holz abgeschlossen.

Der Vorsteven ist oben und vorne bis zum Rücken der kleinen Figur auf dem „Es“ mit Eisenbeschlag versehen. Mit dicken, rundköpfigen geschmiedeten Nägeln ist er am Vorsteven befestigt. An der obersten Spitze des Vorstevens ist der Beschlag zusammengekniffen. In die hierdurch entstandene Platte von doppelter Dicke ist ein Loch gebohrt, in dem eine kleine runde Juffer mit drei Löchern mittels Drahtes befestigt ist (hier wird der „Lose Stag“ angesetzt). Der oberen Bucht des Vorstevens folgend, werden seitlich kleine halbrunde Hölzer angesetzt, die ein Schamfielen des Taljereeps der Großstaggjuffer verhindern sollen. Unter diesen halbrunden Hölzern sind 5 Löcher für die Parten des Großstaggaljereeps gebohrt. Da in der eingeschorenen Juffer aber nur 3 Löcher sind, ist anzunehmen, dass diese Juffer ursprünglich nicht zu diesem Modell gehörte.

Der Scheg ist in der Höhe der Wasserlinie mit einem dicken Nagel (mit flachem Kopf) am Vorsteven befestigt und oben mit einem kleinen Knie gegen den Steven abgestützt. Seitlich wird der Scheg an jeder Seite durch ein starkes Knie (Schloiknie) mit dem Schiffskörper verbunden. Mit den nach vorne anschließenden und mit einer Bucht nach oben bis unter die Vorderpfoten auslaufenden Hölzern bilden sie die „unteren Lieger“. Darüber liegt der „obere Lieger“. Er besteht ebenfalls aus einem Kniestück am Schiffskörper und einem kurzen nach vorne laufenden Krummholz, das auf dem Achterteil des Löwen liegt und in einer Krulle endigt. Dieses Stück wird das „Es“ oder die „Krulle“ genannt. Das am Schiffskörper anliegende Knie ist nach außen aufgebogen und schließt an das den Kranbalken unterstützende Knie (Drücker) an. Letzteres wird meistens, wie van Yk sagt, in Form eines „grinsenden, lastleidenden Drückers,

gewöhnlich durch den Bildhauer zu einem Satyr geformt“. Am Modell ist der Drücker ein geschnitzter Frauenkopf mit Büste.

An jeder Seite liegen zwischen Vorsteven und Drückerknieen an der Außenhaut schwere Eichenholzplatten, die mit einem Löwenkopf verziert sind. Sie füllen den Raum zwischen Steven und Knie vollkommen aus. Der Löwenkopf hat ein weit aufgerissenes Maul, wodurch eine Öffnung entsteht, durch die das Klüsgat führt.

Angesichts der Ecke zwischen Vorsteven und oberem Lieger, die den prunkliebenden Vorfahren wohl etwas zu leer vorkam, wurde hier zur Auffüllung die eine oder andere Figur hingesetzt. Bei Storck (Abb. 45) ist es ein Seeungeheuer, an einem anderen Modell im Prins Hendrik Museum ein blasender Triton und bei diesem Modell ein rot gekleideter Krieger in knieender Haltung. Mit dem linken Arm hält er einen Schild, in der rechten Hand ein Schwert, das über der Schulter liegt.

Zwischen beiden Liegern liegt der „Kamm“, Schnitzwerk, das etwas dünner als der Steven ist und in seinem Ornament unauffällig in den Schwanz des Löwen übergeht. Der Löwe ist ein „prächtiges Biest von königlicher Haltung“. Mit rotem Körper und vergoldeter Mähne.

Der Schiffskörper ist bis an das Bergholz mit sieben Gängen beplankt. Sie sind in der Mitte 38, 43, 25, 30, 30, 30 und 28 mm breit.

Die „Füllung“, das ist der Raum zwischen beiden Berghölzern, und das „Boeisel“ oder der „Breegang“, die Beplankung über dem oberen Bergholz, sind beide aus je einer Planke gefertigt. Beide Berghölzer sind am Modell mit gleichen Abmessungen gefertigt, obwohl es sonst die Regel ist, dass das obere etwas geringer in seinen Abmessungen ausgeführt wird.

So wie bei allen Schiffen dieser Zeit fällt auch das Bord der Jachten ein. Der Einfall ist am stärksten im Bug neben dem Vorsteven, nach Schätzung 20-25 mm, und reicht bis zur Füllung zwischen den Berghölzern.

Auf halber Schiffslänge ist die Schanz erhöht. Diese Erhöhung wird gelegentlich Gillung genannt. Große Schiffe hatten mehrere: nach der Größe des Schiffes und dem Auge des Meisters (van Yk). Gillung wird aber auch nur der bogenförmige auflaufende Absatz genannt, der meistens durch eine Schnitzarbeit gebildet wird. Hier ist es ein kleiner vergoldeter Delphin. Achtern sind auf dieser erhöhten Verschanzung die Wände des Pavillons aufgesetzt. In der Verschanzung befinden sich auf jeder Seite drei runde Löcher, die Geschützpforten. Sie sind außen mit einem geschnitzten Blumenkranz verziert.

Das Schwert liegt mit seinem Kopf gegen eine außenbords angebolzte schwere Platte. In der Mitte der Platte befindet sich ein Loch für den Schwertbolzen. Eine kurze vor dieser Platte liegende und vorstehende Rüst schützt den Schwertkopf. In ihr stecken drei mit runden Augen für die Haupttaujuffern versehene Püttingeisen.

Sie reichen nach unten bis zum oberen Bergholz, sind dort von oben hineingesteckt und befestigt.

Am Achterende des Schwertes und hinter ihm liegend, dadurch der Sicht entzogen, ist außen gegen die Bordwand ein „stijl“ gebolzt, durch die der Schwertfall geschoren ist.

Einige Zentimeter hinter der achteren Geschützpforte ist etwas höher gegen die Verschanzung eine weitere Platte angebracht, die, ähnlich wie die Klüsgatplatte, durch einen geschnitzten Löwenkopf mit weit aufgerissenem Maul geschmückt ist.

Seitlich achtern wird der Schiffskörper des Modelles durch eine schöne Bildhauerarbeit abgeschlossen. Es ist ein auf seinem Horn blasender Triton, der auf einem Delphin reitet. Die Gruppe liegt auf dem unteren Bergholz und ist so harmonisch der Form des Schiffes angepaßt, dass der Körper des Delphins dem Bogen des Spiegelwulfes folgt, während sich der geringelte Schwanz in die vom Wulf mit Eckfigur des Oberspiegels gebildete Ecke einfügt.

Den achtern erhöhten Abschluss des Schiffskörpers bildet ein kleiner Pavillon. Beleuchtet wurde der Pavillon durch Seiten- und Heckfenster, auch die Türen des Frontschottes hatten Fenster. Am Modell sind seitlich je vier Fenster angeordnet, drei davon aber nur verglast; das vierte ist blind gesetzt und hat nur aus optischen Gründen aufgemalte Fenstersprossen erhalten.

Die Karyatiden, die seitlich zwischen den Fenstern als Schmuckelemente angebracht sind und das Pavillondach abstützen, sind Frauenbüsten. Die mit Blumen geschmückten Brüste ruhen auf Delphinköpfen, lange Haare hängen bis auf die Schultern herunter. Die gealterten Farben gelb, braun und grün geben den Figuren das Aussehen von altem Steingut.

Das Frontschott des Pavillons ist durch vier Karyatiden dreigeteilt. Die mittlere Füllung ist fest, während die seitlichen als nach außen öffnende Türen ausgebildet sind (die Steuerbord-Tür fehlt). Auch hier sind die den Pavillon abstützenden Karyatiden wieder als Frauenfiguren ausgebildet. Sie haben ihre Arme über der Brust gekreuzt und keine Beine. Ihre runden Leiber ruhen, von einem Blattkranz umgeben, auf einfachen Säulen. Bis auf die roten Leiber ist hier alles vergoldet.

Achtern wird der Schiffskörper unten durch den eigentlichen Spiegel abgeschlossen. In diesem aus einem Stück hergestellten Abschluss sind direkt unter dem Heckbalken zwei viereckige Löcher ausgestochen. Sie sollen wohl die Fensteröffnungen für die Schifferkammer darstellen. Den oberen Abschluss des Spiegels bildet der Heckbalken, in dessen oberer Hälfte ein Profil eingeschnitten ist, während die flache untere Hälfte eine Bemalung in dem Alt-Holländischen Motiv von rot-weiß-blauen Dreiecken erhalten hat. Der Achtersteven stößt durch den Heckbalken durch und ist etwa 7 mm über ihm rechteckig abgesägt. Über dem Achtersteven liegt der Helmstock, der durch eine ovale etwa 3 cm breite Öffnung im Wulf nach binnenbords führt. Der eiserne Helmstock ist durch den einfachen, ungeschmückten Ruderkopf gesteckt und achtern durch einen eisernen Ring gesichert.

Der runde Verwulf (oder die große Heckgillung) wird durch Konsolen, die als Männerköpfe ausgebildet sind, abgestützt. Die Köpfe sind mit einer roten Mütze bedeckt. Hierauf liegt eine kleine viereckige Platte, auf der die große untere Abschlussleiste des Oberspiegels ruht. Die Felder des Wulf zwischen den Konsolen sind dunkelblau bemalt und mit einem einfachen Blumenmotiv in rot und weiß verziert.

Über dem Wulf liegt der Oberspiegel, der den Pavillon nach achtern abschließt und mit reichhaltiger Schnitzarbeit versehen ist. Dieser Abschluss ist am Modell mit seinem gesamten Schnitzwerk aus einem Stück gefertigt. Die untere Abschlussleiste ist an der Oberkante mit einem Profil versehen, darunter liegt eine breite, geschnitzte Blattranke. In der Mitte liegt ein pausbackiger Engelskopf, der seitlich von Flügeln eingerahmt ist. Hierüber steht als Blickfang das Wappen der Generalität: ein goldener Löwe mit Schwert und Pfeilbündel auf einem weinroten Schild. Die prächtige Krone über dem Schild lässt möglicherweise eine zeitliche Eingliederung des Modelles zu. Durch Beschluss des Staten-Generals im Jahre 1657 soll über dem Wappenschild eine Krone angeordnet werden. Neben dem Wappenschild ist auf blaugrünem Grund allerlei Kriegsgerät dargestellt: goldene Trommeln, Kanonenmündungen und Pulverfässer, rote und goldene Flaggen und Anker. In der Mitte über der Krone steht dann eine reichhaltig mit Blattranken verzierte, geschnitzte Säule, die bis zur Oberkante Spiegel reicht und die Laterne trägt. Seitlich neben dieser Säule sind die Spiegelfenster angeordnet und daneben, durch blattgeschmückte Stützen abgetrennt, einfache Füllungen, die mit einfachen Blüten in rot und weiß, wie in den Füllungen des Wulfes, bemalt sind. Die Blattranken der Stützen und Säule sowie die über der seitlichen Füllung sind vergoldet. Seitlich wird der Oberspiegel durch Eckmänner, hier zwei römische Krieger, abgeschlossen. Die Krieger tragen schwarze Helme und Stiefel, blauen Brustpanzer mit Goldzier und rote Röcke. Arme, Kniee und Kopf sind vergoldet. Der obere Abschluss wird durch eine zwischen Zierleisten liegende vergoldete Blattranke gebildet.

Ein besonderes Kunstwerk stellt die sechseckige Laterne dar. Der Laternenkörper ist an den Ecken durch zierlich geschnitzte Figuren, eine männliche Büste mit einem Fischschwanz, abgestützt. Die Laterne steht unten auf S-förmig gebogenen Stützen, sogenannten Voluten. (Petrejus sieht in den seitlichen Stützen menschliche Köpfe, die nach unten durch auf dem Kopf stehende kleine Delphine verlängert werden). Die Laternenfenster sind außen mit Glimmer abgedeckt und innen durch dünne Sprossen in 3 mal 4 Felder aufgeteilt. Oben wird die Laterne durch eine sechseckige Kuppel, die in einem sechseckigen Knopf endet, abgedeckt. Die Voluten, Stützen und Knopf sind vergoldet, die Kuppel bläulich/schwärzlich.

Im Bug des Schiffes befindet sich das liegende Spill, mit dem die Anker eingeholt werden. Man nannte diesen Spilltyp in dieser Zeit noch „Bratspit“. Später hieß es Bratspill.

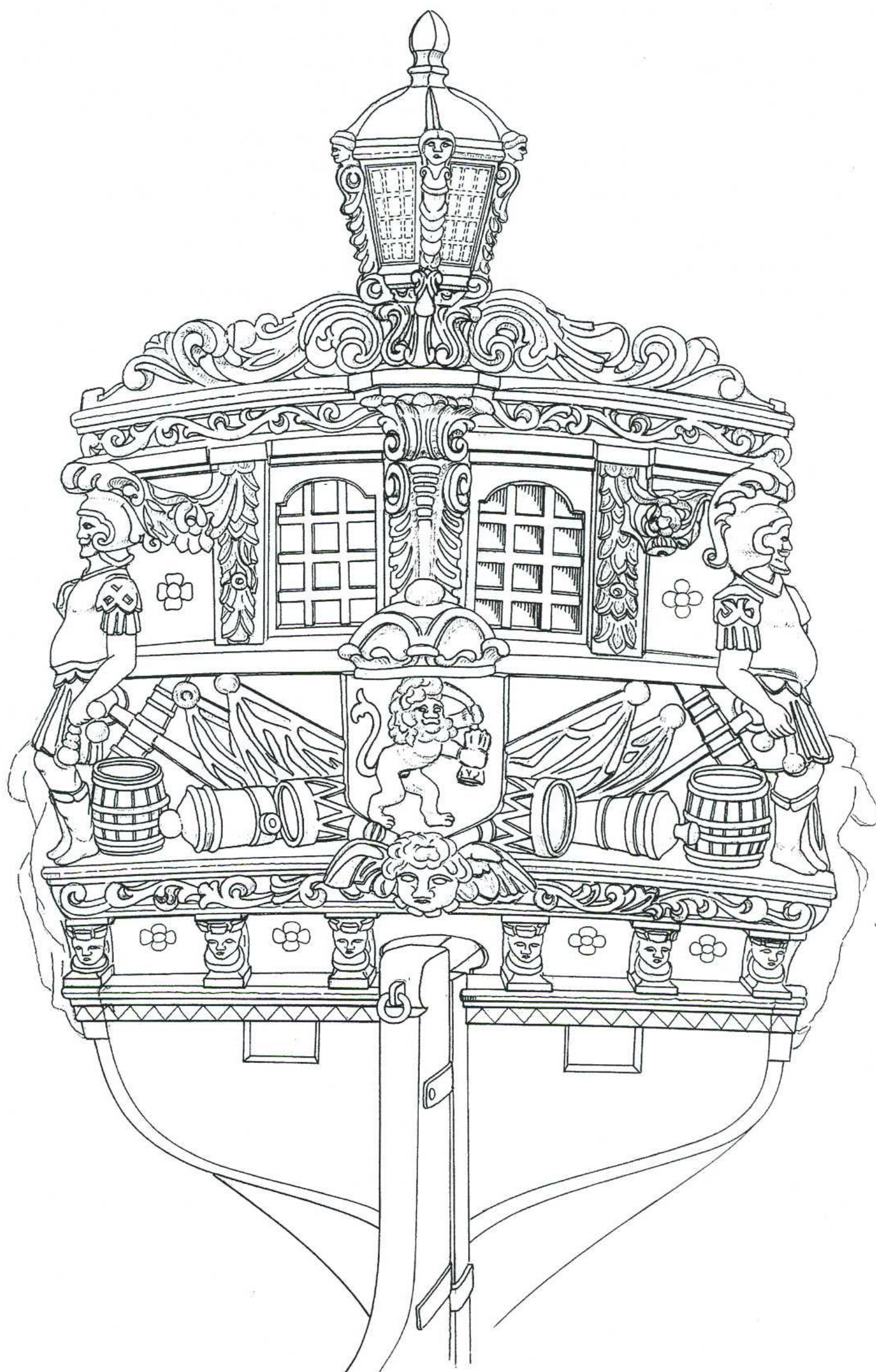


Abb. 50  
Heckspiegel van Beuningen

Es besteht aus einer hölzernen Rolle, die zwischen zwei schweren, hölzernen Spillköpfen liegt und mittels Handspaken in drehende Bewegung gesetzt wird. Eine Palle verhindert das Zurücklaufen der Rolle. Es ist also ein sehr einfaches Werkzeug. Um ein Slippen des Ankerkabels weitgehend zu vermeiden, ist das Kabel mehrfach um den Spillstamm gelegt und der Stamm selbst nicht rund, sondern kantig gearbeitet. Hier am Modell hat er dreizehn Kanten. Im verdickten Mittelteil sind die „Zähne“, in die die Palle eingreift, einfach aus dem vollen Holz herausgehackt. Die schwere Fallstütze lehnt sich achtern gegen den Vorsteven und fällt daher etwas nach achtern über. Sie ist, wie allgemein üblich, am oberen Ende zu einem Männerkopf ausgearbeitet, der eine Art Südwester trägt. Darunter ist in die Pallstütze eine Keep eingeschlagen, in der die Palle zu liegen kommt. Die Palle fehlt hier am Modell, doch ist ihr Bolzen quer durchgesteckt. Gegen die Innenseite der Pallstütze, zwischen Kopf und Pallenkeep und auf den Spillköpfen liegend, ist quer über den Bug eine starke Nagelbank gelegt. In ihr stecken 2 Koffeenägel zum Belegen des laufenden Gutes (von Fock und Klüver). Die Nagelbank formt ein Ganzes mit den kleinen Kranbalken. Die Pallstütze ist zur Fixierung und Befestigung der Nagelbank etwas ausgehackt. Auf dem Raaholz sind zwischen den Kranbalken zwei große Klampen befestigt. Die Verschanzung ist innen vollkommen glatt, die Kanonenpforten sind einfach durchgebohrte Löcher. Zwischen der ersten und zweiten Pforte ist von innen an jeder Seite ein großer Poller mit Karvelnagel gegen die Schanz gesetzt.

Weiter nach achtern gelangt man über eine kleine Treppenstufe auf die „große Plicht“. Die große Plicht liegt etwa 3 cm höher als das eigentliche Deck. Zwischen den seitlichen Aufgängen wird sie vorne durch ein Geländer mit gedrehten Stützen abgeschlossen. In Höhe des Oberlichtes befindet sich an der erhöhten Schanz je eine Klampe. Sie stehen schräg nach oben und achtern. Neben

dem overloop für die Großschot fehlt ebenfalls die Wendeltreppe, die sonst hier auf dem Deck vor dem Pavillonschot angeordnet ist, um nach unten in die „Herren- und Schifferkammer“ zu gelangen.

Vor dem Pavillonschott an der Schanz, unterhalb der den Pavillon nach vorne abschließenden graziösen Delphine, befindet sich an jeder Seite eine kleine Nagelbank mit je zwei Karvelnägeln. Es sind einfache, grob gearbeitete konische Hölzchen, die noch nicht die feine Form eines Nagels des 19. Jhs. haben. An der Vorderkante und unterhalb der Nagelbank befindet sich ein Loch in der Schanz, durch das vermutlich die holende Part des Geerdenläufers geschoren wurde.

Das ganze Dach des Pavillons ist mit verstärkten und außen mit Profilen versehenen Leisten eingerahmt. Innen sind diese Leisten mit Hohlkehle als Wassergang ausgearbeitet. Achtern stößt die Leiste gegen das als Rankenmotiv ausgebildete Heckbord, den oberen Abschluss des Oberspiegels.

Das Ruder ist sehr einfach gefertigt. Während bei anderen Modellen der Ruderkopf mit einem kleinen vergoldeten Löwen, einem Delphin, einem Fisch oder einem Otter geschmückt wird, ist hier nur eine Krulle angedeutet.

Über die Seitenschwerter ist wenig zu sagen. Sie sind einfach, aber in der traditionellen Form mit verstärktem Kopf und geringem Schmuck durch flache Ausnehmungen gefertigt, entbehren jedoch der eisernen Beschläge. Die Schwerter sind dunkelblau, wie der obere Gang der Außenhaut (Schanz) bemalt und mit einem schmalen Strich, der an der breitesten Stelle eine Krulle bildet, in ocker eingefasst.

Vorhanden ist ein wohl noch zeitgenössischer Anker mit einem dunkelgrün bemalten hölzernen Stock. Die Außenenden sind rot. Der Stock ist ohne die üblichen eisernen Bänder. Der Ankerring ist mit Tauwerk bekleidet. In ihm ist das Ankerkabel mittels Ankerstek (Roering) festgesetzt.

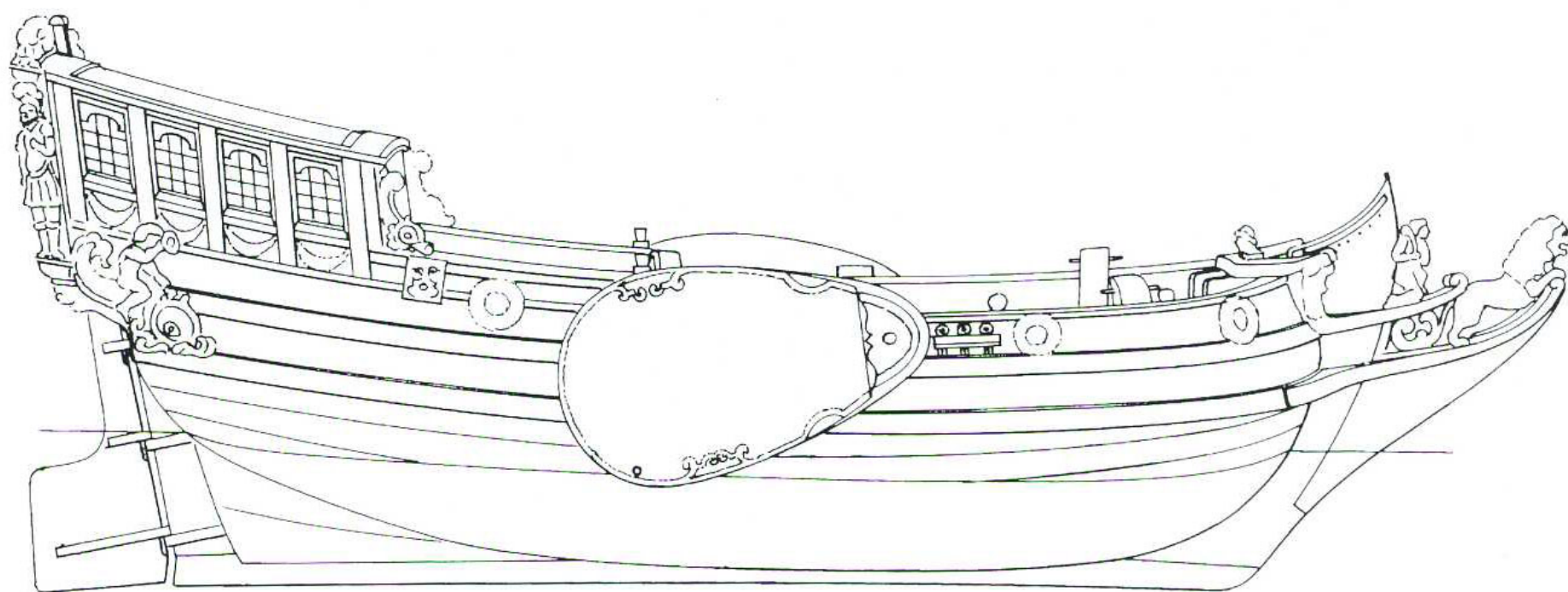


Abb. 51

Zeichnung zu der Beschreibung 13. Das Modell hat die gleiche Decksanordnung wie die Binnenjacht von 1643 nach Besteck 7.

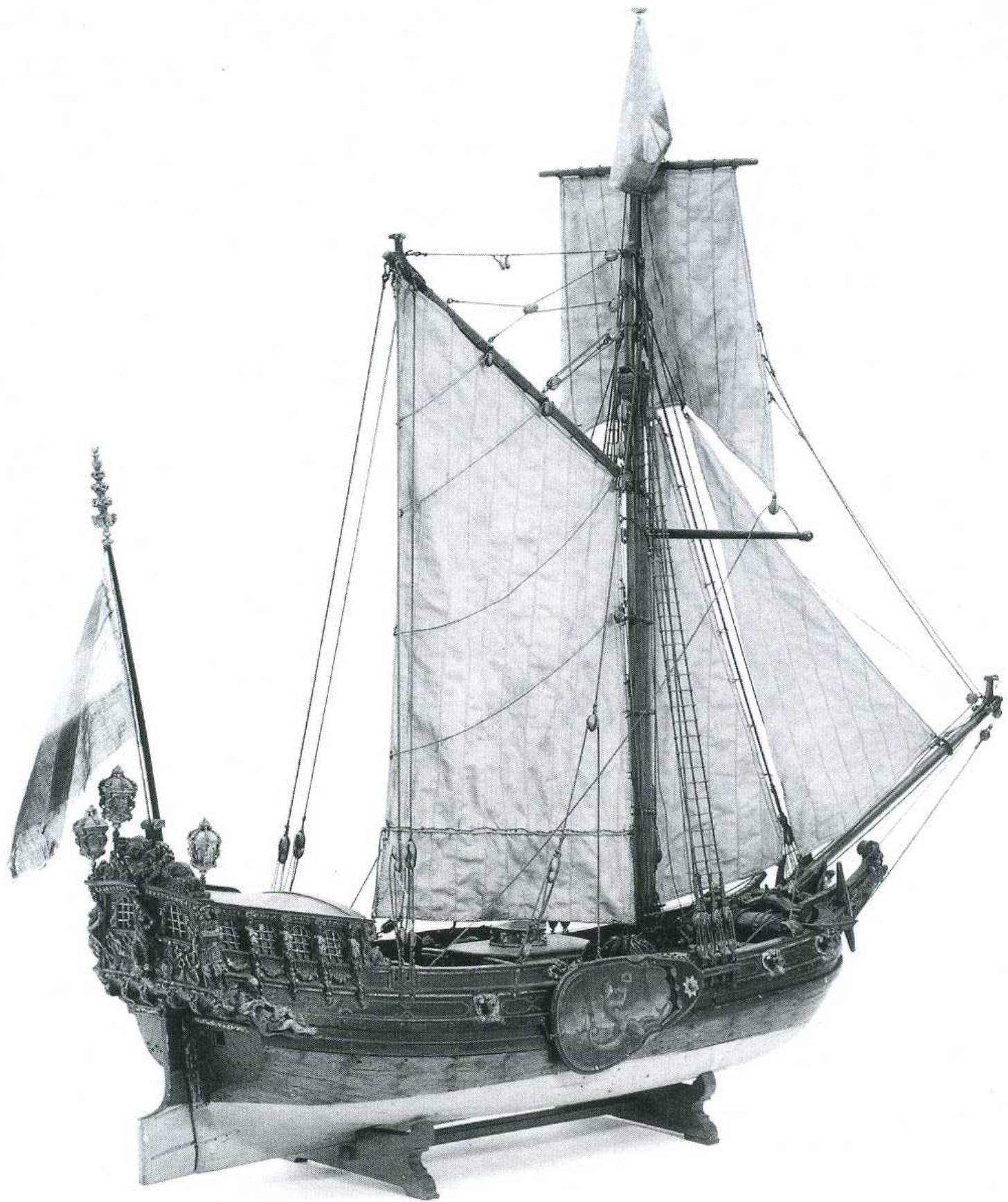


Abb. 52

Foto des Jachtmodells Rotterdam im Maritiem Museum Prins Hendrik, Rotterdam

Älteres, sehr gut nachempfundenes, aber nicht zeitgenössisches Modell. Undatiert, einen Typ aus der Mitte der 2. Hälfte des 17. Jhs. darstellend. Bei der im Mittelteil des Oberspiegels dargestellten, mit einer Rüstung bekleideten Figur könnte es sich um den Statthalter Willem II, Prinz von Oranien-Nassau handeln.

## Beschreibung 14

### Jachtmodell im Prins Hendrik Museum

Im Maritiem Museum Prins Hendrik, Rotterdam, befindet sich ein sehr schönes und sorgfältig ausgeführtes Schiffsmodell, (Inv. Nr. M 1439), das den Typ einer Jacht aus der zweiten Hälfte des 17. Jhs. darstellt. Nach Mitteilung des Museums ist dieses Modell leider nicht zeitgenössisch, obwohl es in allen wesentlichen Punkten, im Gegensatz zu vielen heutigen Modellen, die Charakteristiken eines zeitgenössischen Modelles aufweist. Hiernach zu urteilen muss das Modell von einem Fachmann und zu einer Zeit gefertigt worden sein, als noch mehr als heute über diesen Schiffstyp bekannt war. Der Verfasser hatte sich in den 50er Jahren intensiv mit dem Modell beschäftigt und vor allem die Takelung, über die in zeitgenössischer Literatur kaum etwas zu finden ist, vermessen. Da nicht nur das Verhältnis von Rundhölzern und Segeln zum Schiffskörper, sondern auch das von Blöcken und Tauwerk untereinander sehr glaubwürdig erscheint, so erschien es wert, die Takelung dieses sehr vollständig ausgeführten Modelles dokumentarisch festzuhalten und solange für Takelagerekonstruktionen von Jachten der zweiten Hälfte des 17. Jhs. mit „stehendem Gaffelzeug“ zugrunde zu legen, bis nicht besseres und vor allem zeitgenössisches Material gefunden wird.

Um nun aber die Takelage, d.h. ihre Abmessungen im Verhältnis zum Schiff und untereinander, auch in Bezug auf Jachten mit festgelegten Größen übertragen zu können, müsste der Maßstab und damit die Größe des nachgebildeten Originals bekannt sein. Hierauf ist aber am Modell kein Hinweis zu finden. So musste der Versuch unternommen werden, den Maßstab anhand gegebener Modellmaße zu ermitteln. Hierzu hatte Verfasser die Höhen einiger Bauteile wie Geländer, Schanz, Pavillon abgenommen, um sie mit Maßen der Bestecke zu vergleichen und mit den für Menschen erforderlichen Höhen in Relation zu setzen. Es würde den Rahmen dieser Arbeit sprengen, wenn alle Vergleichsrechnungen, die am Ende zu einem glaubhaften Ergebnis führten, hier wiedergegeben würden. So ist wohl nur das Ergebnis von Interesse. Dieses könnte unter Zugrundelegung des Amsterdamer Fußes (281,31 mm mit 11 Zoll) für das Modell einen Maßstab von 1:24,2 ergeben. Hieraus ergaben sich u.a. für das Original folgende am Modell gemessenen Werte: Länge zwischen den Steven = 62 Fuß, Höhe der Schanz im vorderen Bereich = 3 Fuß und Stehhöhe im Pavillon 7 Fuß, Geländerhöhe 3 Fuß, also alles glaubwürdige Werte.

Infolge der Ermittlung einer Länge über Steven von 62 Fuß war jetzt die Möglichkeit gegeben, das Modell z.B. mit der Zeichnung von Witsen zu vergleichen. Die ersten nach einigen vom Modell genommenen Hauptmaße und nach Fotografien gefertigten Skizzen des Modelles zeigten in wesentlichen Punkten eine überraschende Übereinstimmung mit dem von Witsen gezeichneten Typ

einer für die niederländischen Gewässer bestimmten Jacht. Dieses gilt für den Pavillon, das Oberlicht in Bezug auf Lage, Länge und Breite, die Lage des Geländers und auch die Stellung des Mastes. Der wesentliche Unterschied besteht nur darin, dass die Modell-Jacht ein vom Vorsteven bis zum Achtersteven durchlaufendes Deck hat, während Witsens Jacht kurz hinter  $\frac{1}{2}$  Schiffslänge mit einer Stufe im Deck über der Herrenkammer und bei der Steuerpflicht versehen ist. Durch die mittlere Stufe laufen die Berg- und Raahölzer, im Vorschiff vom Sprung Seite Deck abhängig, zu den Enden hin stärker auf. Hierdurch „hängt“ das Mittelschiff ziemlich stark durch. Bei der Modelljacht liegt das glatt durchlaufende Deck etwa auf halber Höhe der Stufe, wodurch der Decksprung, gleiche Höhen an den Enden vorausgesetzt, etwas flacher verläuft. Da die Schanz etwa von der vorderen Schulter über  $\frac{2}{3}$  der Schiffslänge parallel zu Seite Deck verläuft, wird als Folge davon rein äußerlich die Durchhängung etwas gemildert. Auch hier verlaufen die Berghölzer parallel zu Schanz und Raahölzern und damit zu Seite Deck. Eine Abweichung von dieser Tendenz erfolgt nur auf etwa  $\frac{1}{4}$  Schiffslänge von achtern. Hier liegt ein „Knick“, hervorgerufen durch eine Verkleinerung der Krümmungsradien, der den Anstieg mildert und in „normaler“ Tendenz zum Spiegel führt. Dieser „Knick“ hinter den Seitenschwertern ist eine bemerkenswerte Charakteristik der Jachten, die in der zweiten Hälfte des 17. Jhs. gebaut worden sind. Sie bestimmt im Wesentlichen das äußere Bild dieser Jachten mit. Der „Knick“ ist so schwach, dass er in der Seitenansicht kaum wahrzunehmen ist, jedoch sehen wir ihn sehr deutlich bei den vielen Perspektivzeichnungen der van de Velde's.

Infolge des durchlaufenden Decks ist vermutlich auch eine andere Raumeinteilung vorgenommen worden. Während noch beim „Witsen-Typ“ unter dem erhöhten Plichtdeck und dem sich nach vorne daran anschließenden Oberlicht Repräsentationsräume lagen, ist beim Modelltyp anscheinend nur noch ein größerer Raum unter dem freistehenden achteckigen Oberlicht vorhanden. Das Geländer auf dem Modell liegt zwar genau an der Stelle der Stufe bei Witsen, aber kurz dahinter ist schon ein auf Mitte Schiff angeordneter Niedergang, der den vorne liegenden Repräsentationsraum verkleinert, aber etwas mehr Platz für die achtern liegende Schifferkammer schafft. Vor dem Mast dagegen ist die Raumteilung, aus der übereinstimmenden Anordnung der Luken und des Kamins ersichtlich, anscheinend die Gleiche geblieben.

Während am Modell in den glatten Seiten Fenster mit dazwischen stehenden Karyatschen angeordnet sind, werden seit etwa Mitte der 70er Jahre auch vorstehende Erker mit Fenster angeordnet.

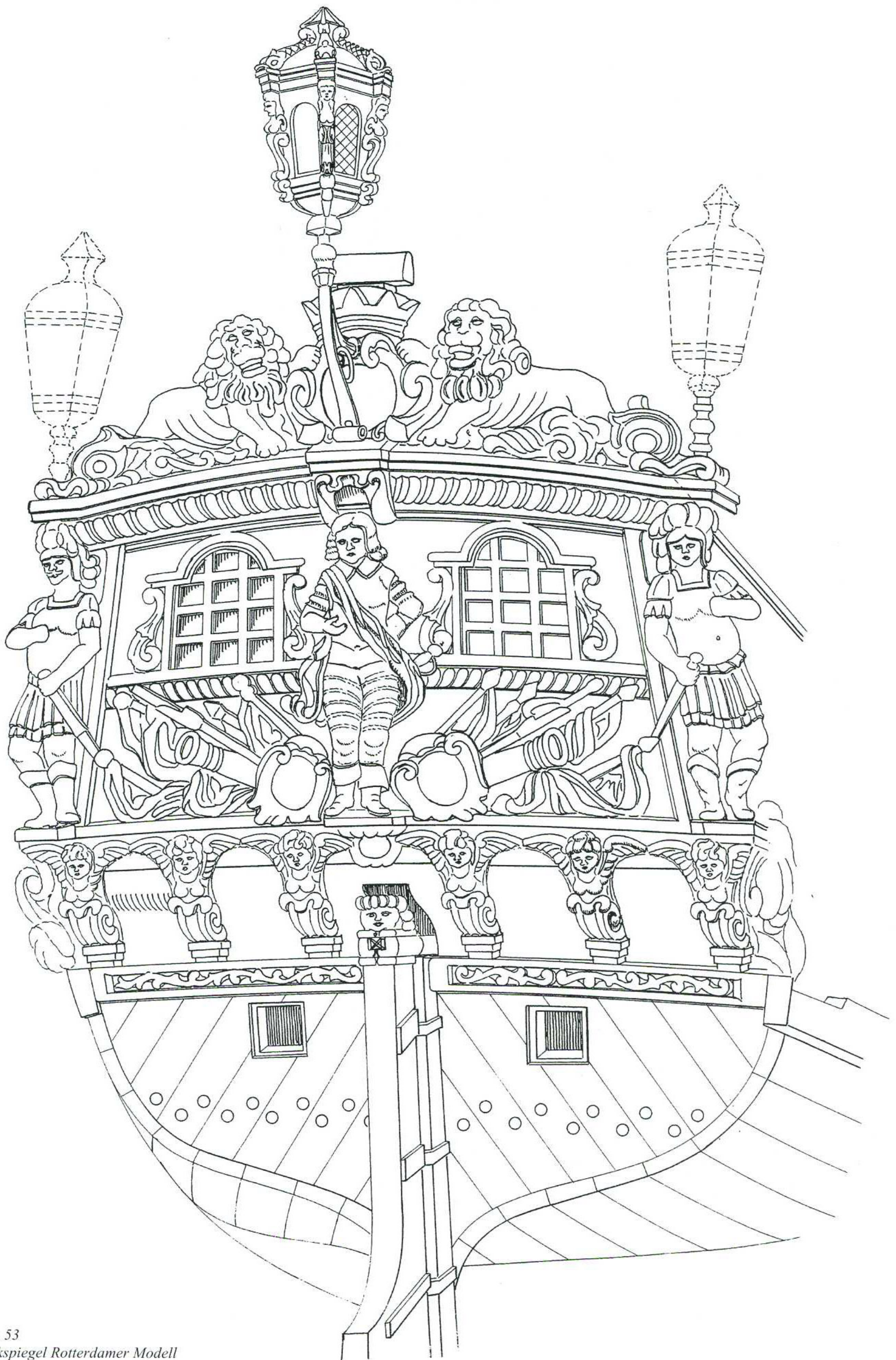


Abb. 53  
Heckspiegel Rotterdamer Modell

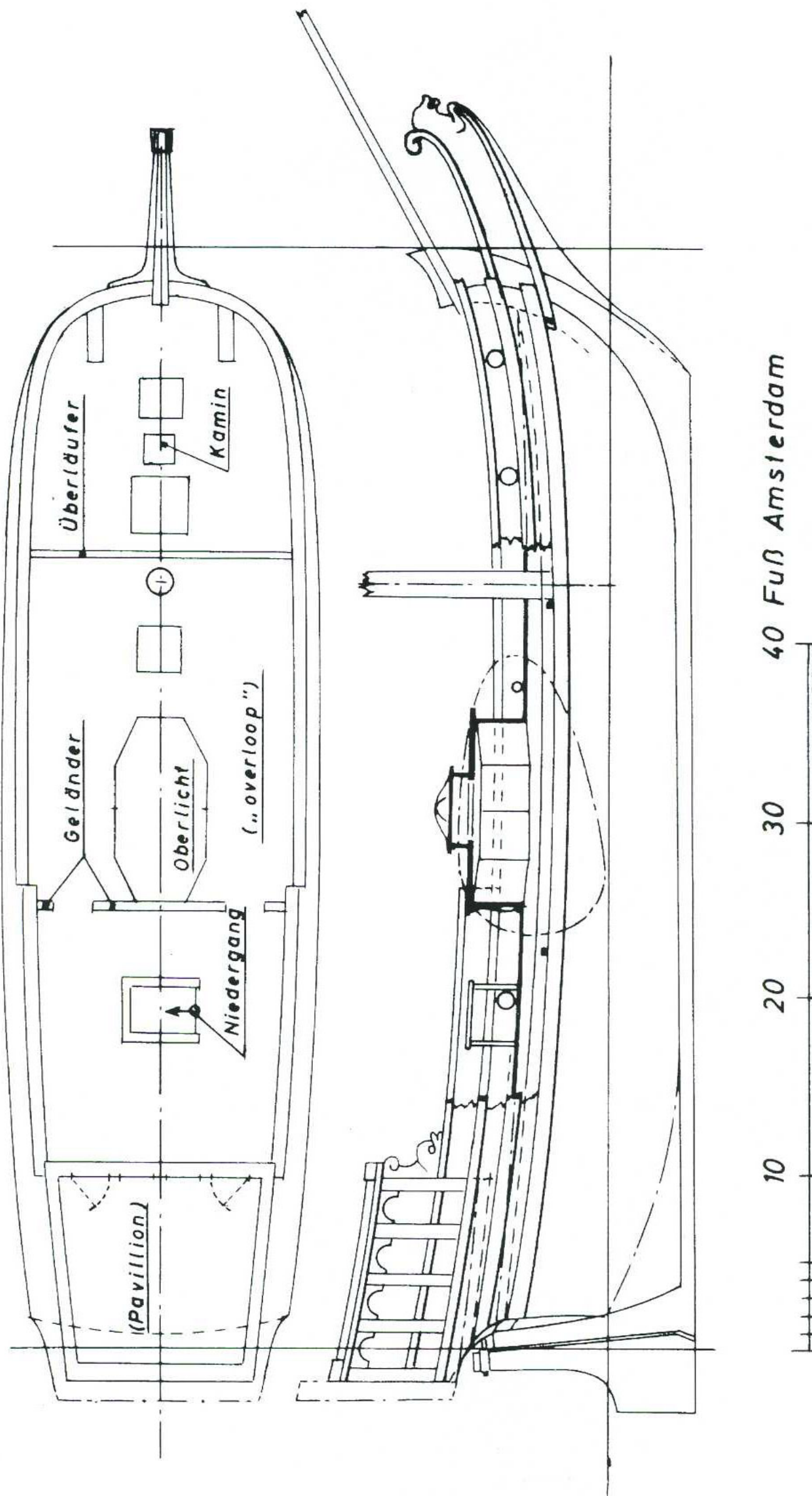
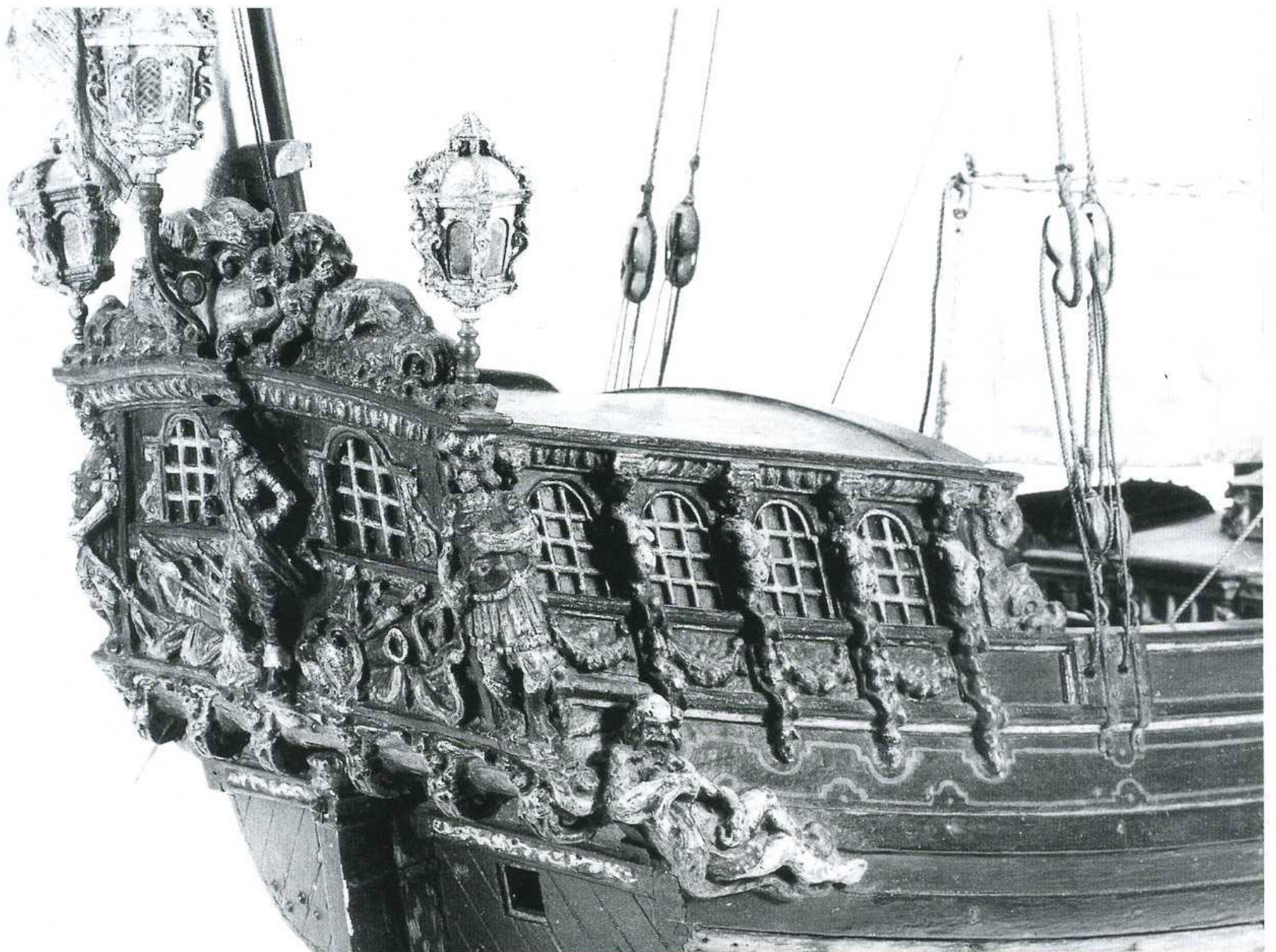
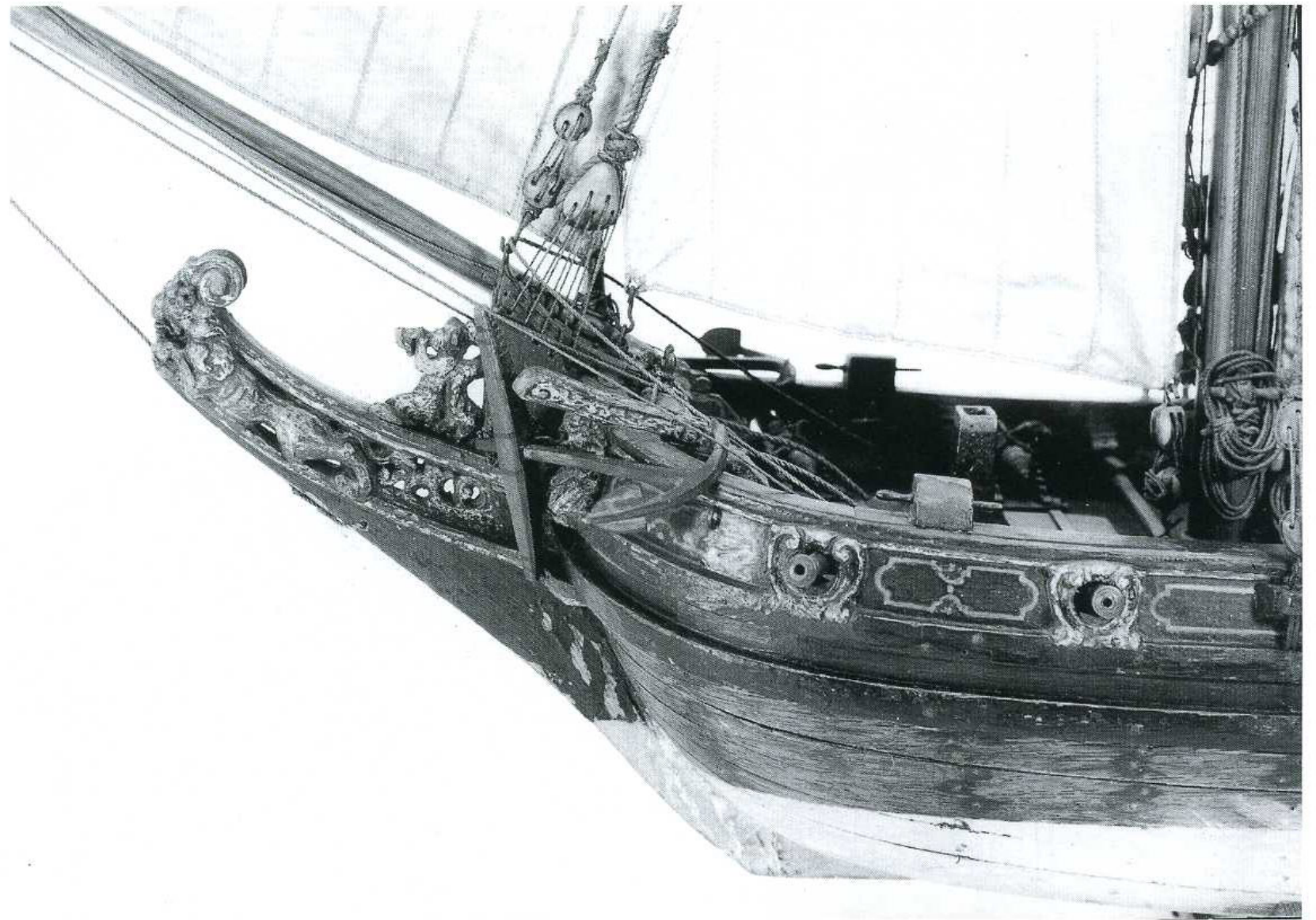
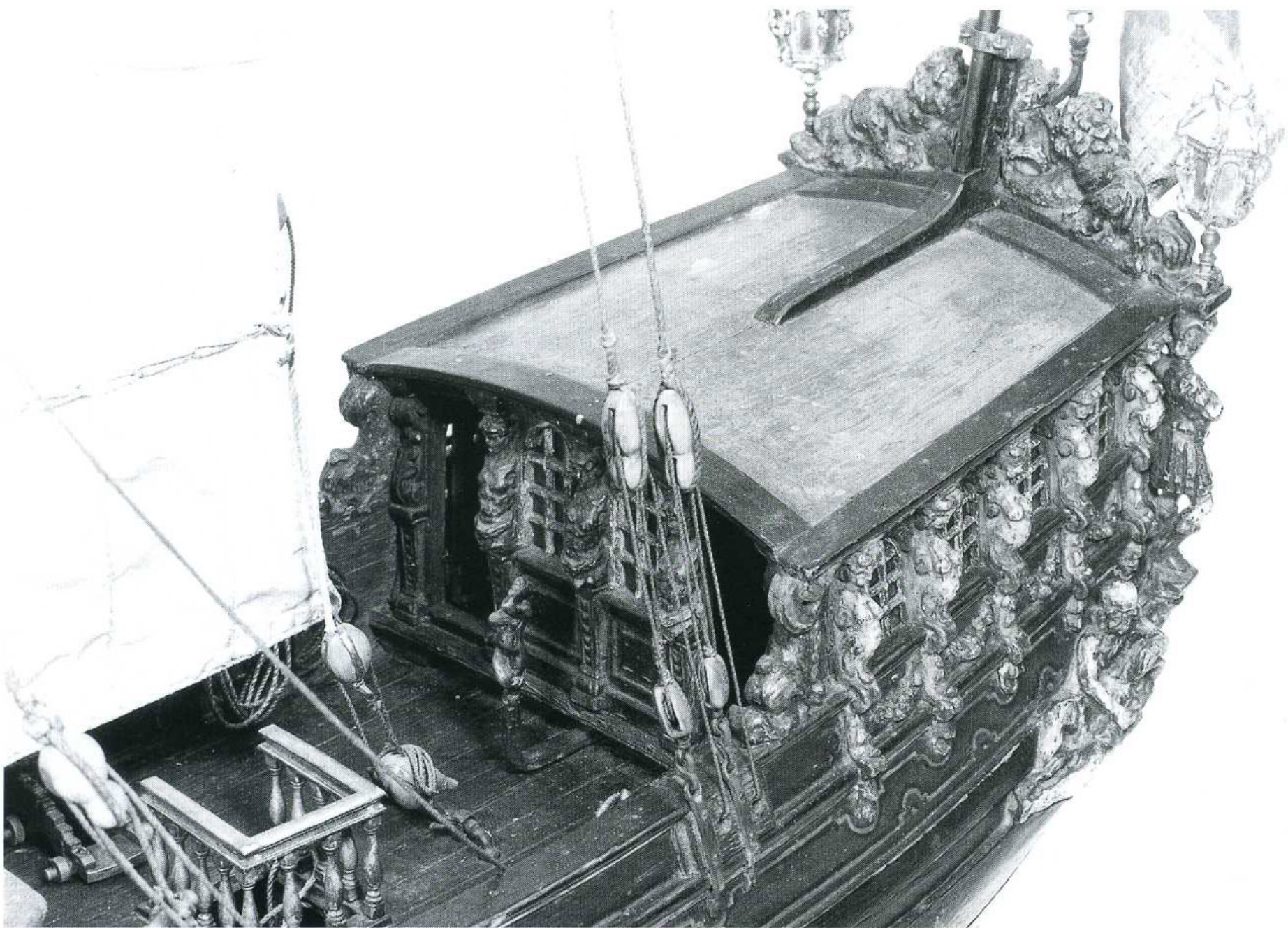
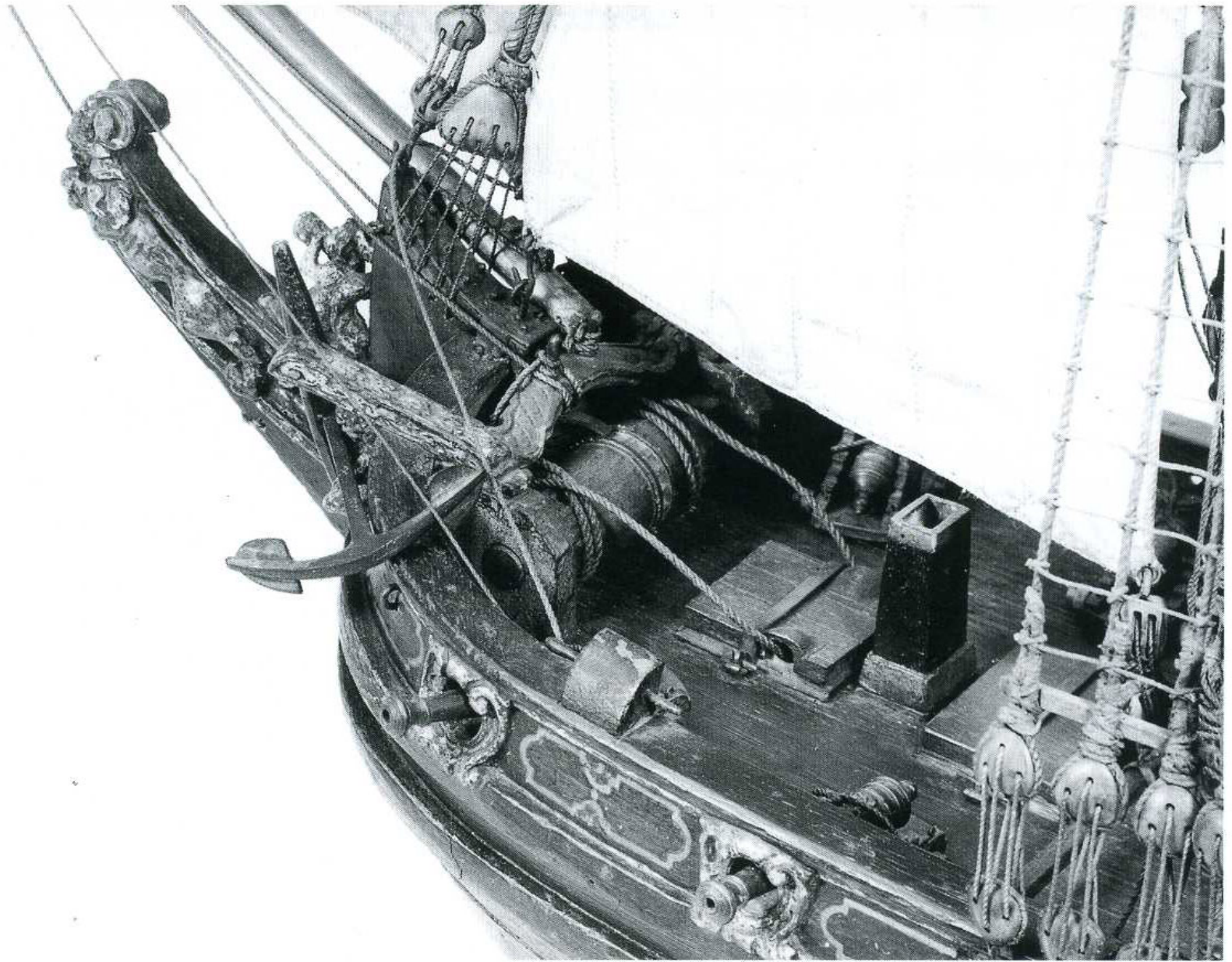


Abb. 54

Prinzipskizze von einer 62 Fuß Jacht mit durchlaufendem „overloop“ nach dem Modell in Rotterdam



*Detailaufnahmen vom Jachtmodell Rotterdam*



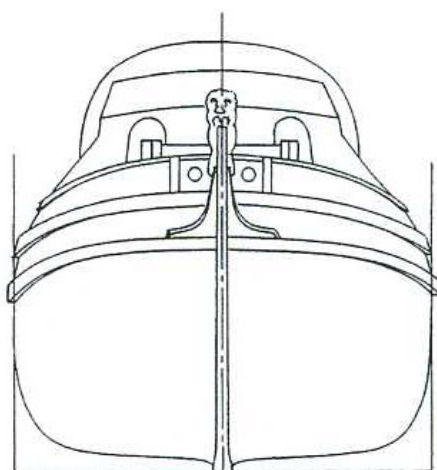
*Detailaufnahmen vom Jachtmodell Rotterdam*

## Beschreibung 15

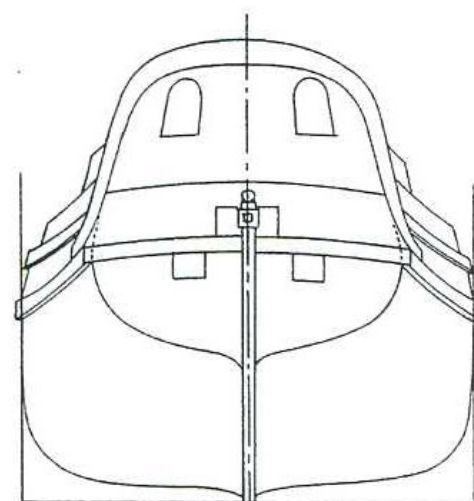
### Aus dem Zeichnungsbuch von Adam Silo

Das Original dieser Zeichnung ist dem Zeichnungsbuch von Adam Silo entnommen. (Marinemaler und Radierer, 1674-1757, u.a. Schiffbauer, 1697 Lehrer Peter d. Gr. in Amsterdam!) Das Original ist auf zwei Blättern, Takelskizze und Schiffskörper von oben und unten mit Vorder- und Heckansicht. Die Zeichnungen sind sehr flüchtig, freihändig in Tusche gezeichnet und in verschiedenen Grautönen angelegt. Die unregelmäßigen Linien der Handskizze wurden bei der wiedergegebenen Kopie unter Berücksichtigung der Tendenz des Verlaufs mittels Kurvenlinealen gemittelt. Aus Gründen schiffbaulicher Tradition und zum besseren Vergleich mit den anderen Zeichnungen ist die Kopie ebenfalls seitenverkehrt mit Vorschiff nach rechts gezeichnet.

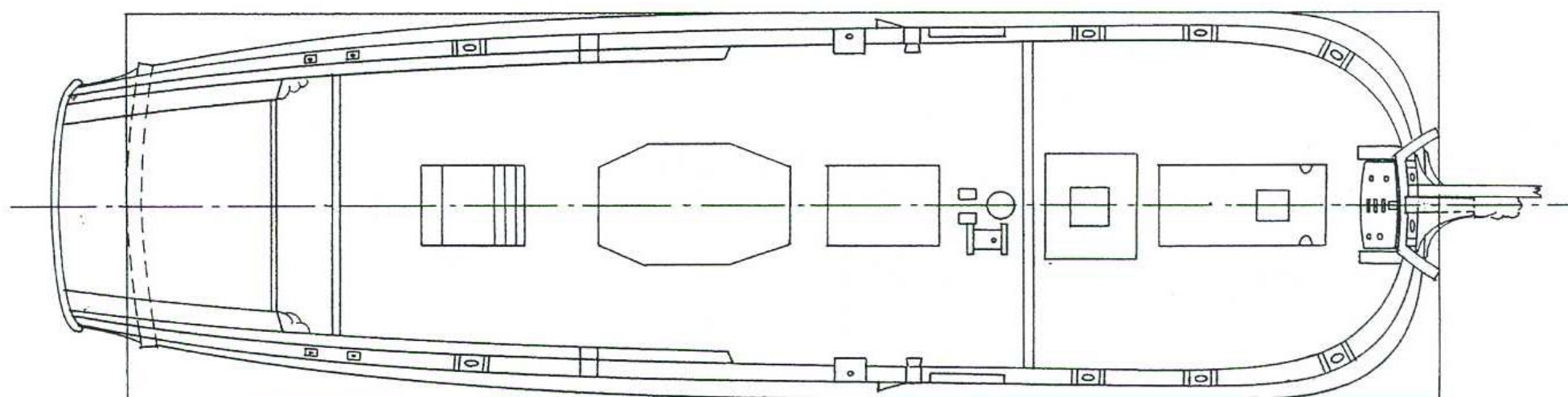
Einige Bemerkungen zur Jachtzeichnung von Adam Silo: Durchlaufendes Deck, nur 8-eckiges Oberlicht und Treppe zur Herrenkammer auf Mitte Schiff. Helmstock liegt unter dem Pavillonboden. Eine recht völlige Jacht mit breitem Unterwasserschiff und kantiger „Brust“ (Vorschiff). Kurzes Galion, Pavillonkerker. Elyptischer Abschluss des Oberspiegels. Linie in der Unteransicht bedeutet vermutlich die „Wasserlinie“, obwohl der Einlauf an den Enden nicht ganz zur Seitenansicht paßt. Mögliche Lage der WL in der Seitenansicht an den Enden strichpunktiert eingetragen. Die beiden durchlaufenden strichpunktierten Linien der Seitenansicht bedeuten vermutlich die untere Linie der Auflanger und die obere Linie der Bauchstücke. Die Fläche zwischen beiden Linien ist auf dem Original farblich abgesetzt.



*Ansicht von vorne*



*Ansicht von achtern*



*Abb. 55  
Jachtzeichnung von Adam Silo.*

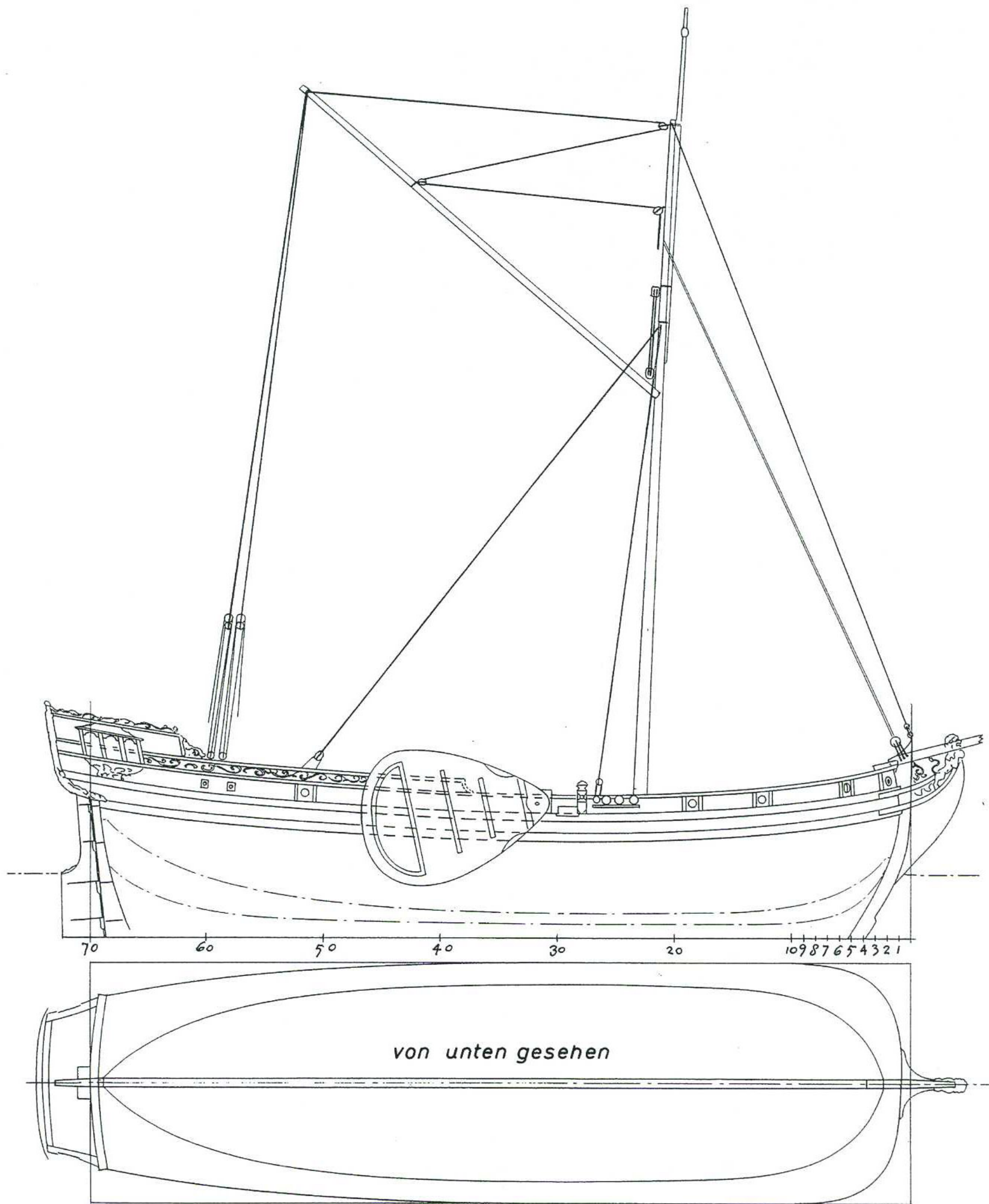


Abb. 56  
 Jachtzeichnung von Adam Silo. Die Zeichnung stellt eine Übergangsform der Jacht zum Typ des 18. Jhs. dar

# **Erklärung der in den Bestecken und Beschreibungen verwendeten Begriffe**

## **Außenhaut**

„auf den Halsen“	Nach Witsen Hals oder Herz ist der mittlere Teil des Schiffes
Breitgang	Gang der Außenhaut im Bereich der Pforten, meistens über dem zweiten Bergholz.
„Cransen“	Bedeutung unklar, könnte aber das gebogene Schnitzwerk sein, das die Gillungen der gebrochenen Gänge beschließt.
Füllung	Gang der Außenhaut über dem Pfortengang
„gebrochene Gänge“	Nicht über die ganze Länge des Schiffes durchlaufende Gänge der Außenhaut. Meistens achtern, bei der Herrenkammer und hinter dem Seitenschwert beginnend, stufenförmig abgesetzt. Bis hierhin reichen die Auflanger der Innenhölzer, die oben mit dem Dollbaum abgedeckt werden (nicht zu verwechseln mit „Rochgang“).
„Schuytplanke“	Nach dem Text zu urteilen, eine mitschiffs auf das Dollbord gesetzte Planke
Gillungen der Gänge	Bogenförmiger Abschluss, meistens in Form von Schnitzwerk
„Glyssynghe“	Begriff unbekannt
„roggang“, „Rochgang“	Leichte offene oder geschlossene Reeling, achtern über den „gebrochenen“ Gängen; mit kurzen, nicht zum Spantwerk gehörenden Stützen im Dollbaum
Scheergang	Oberster Gang der Außenhaut unter dem unteren Bergholz
Schulter	Stärkste Rundung des Schiffskörpers im Vorschiff; Teil des Vorschiffes vom Steven bis zum Scheitelpunkt der stärksten Rundung, wo die Seite des Schiffes nach achtern abläuft.
Setzgang	Gebrochener Gang, erster Gang über dem Raaholz, bei der Herrenkammer beginnend
„wintvehrynghe“	Nach Witsen Teil des Schiffes vor dem Rudergänger
„bosbanck“	Mit eisernen Platten und Beschlägen

## **Betings**

„munnyken“	Pfosten für die große Ankerbeting
Kreuzbeting mit „stekern“	Kreuzbeting mit Stützen. Gemeint ist wohl die hinter dem Mast für das laufende Gut.

## **Decks**

„overloop“	Unteres, wasserdichtes Deck, meistens von vorne bis achtern durchlaufend. Bei Jachten das vordere Hauptdeck bis zur erhöhten Kajüte oder Herrenkammer.
„boechnet“, „bouvenet“	Leichtes Oberdeck, das seitlich einige Gänge festes Deck hat, sonst aber vorwiegend aus Grätings besteht. Bei größeren Schiffen.
Kuhbrücke	Bei mittelgroßen Schiffen das Deck über dem overloop
„gebrochenes“ Deck“	Eine Stufe im Deck
Fische	Starke Hölzer zwischen den Deckbalken, in denen die Masten stehen oder die Lager-Spillen liegen.
Flaggspile	Eiserne Flaggstöcke mit Flügeln, ausgespannten Flaggen

## **Galion**

„pinne“, „penne“	Nach Röding ein längliches, zugespitztes Stück Holz, hier wohl als Vorläufer des späteren Galions mit Scheg anzusehen. Abbildungen von Schiffen aus den ersten Jahrzehnten des 17. Jhs. zeigen vielfach ein schmales, leicht gebogenes Holz am Vorsteven, das mit Schnitzwerk versehen ist und gelegentlich eine Figur trägt.
„ellenbogen“	Begriff unklar. Da aber i.V.m. der „pinne“ genannt, vermutlich eine Aussteifung in Form einer Zierleiste. Der „Kamm“ des Galions. Galionsregelungen Holler + Peeters zeigen sie, auch Verbeck (kleines Schiff)
Gieter	Nicht mit Sicherheit zu definieren. Vermutlich aber eine längere, gebogene Wasserschaufel mit Stiel zum Benetzen der Segel.

## **Heck**

„wulfen“	Gillungen (Rundungen) über dem Heckbalken des Spiegels. Gelegentlich zwei bis drei vorhanden.
„heckborde“	Kleiner, bogenförmig ausgebildeter Abschluss des Hecks mit Schnitzerei und Bemalung. Aber auch: kleinere Heckbalken, die die Köpfe der gebogenen Wulfhölzer halten.
„meeren“	Das Schiff durch Taue nach achteraus an Land festsetzen. Hierfür sind im Achterschiff (Spiegel) mit Schnitzerei verzierte Löcher, durch die Taue binnenbords geführt werden.

## **Hol**

Raumtiefe, die mit zwei verschiedenen Bezugspunkten angegeben wird  
Hol = Höhe von Unterkante Bodenwrange (auch Oberkante Kiel) bis Unterkante (Mallkante) Hauptdeck  
„hol op uitwating“ = Höhe von Unterkante Bodenwrange bis zu den Speigats des Hauptdecks. (Dieses Maß ist rund ½ Fuß geringer.)

## **Holz**

Hamburger Planken: 2 - 2 ½ Zoll dick  
Königsberger Planken: 3, 3 ½, 4 Zoll dick  
Balkdielen: 1, 1 ½, 2 Zoll dick (mit Splint)  
Preußische Dielen: (mit Splint)  
Wagenschott, blaues Wagenschott: 1 Zoll (Nadel- und Blattholz)  
halbes Wagenschott: ½ Zoll (Nadel- und Blattholz)

## **Kalfatern / Konservieren**

Werg	Pflanzenfasern zum Dichten der Nähte und Stöße der Außenhaut
Moos	Zum Dichten der Nähte und Stöße
Riet	Zum Abbrennen der Außenhaut
„rabatten“	Einschlagen des Wergs in die Nähte mittels eines besonders geformten Eisens (Rabatteisen)
Pech	Aus Harz gesottene Substanz zum Überziehen der Nähte, um Eindringen von Wasser und damit Fäulnisbildung zu verhindern.
Teer	Aus harzigem Holz ausgebrannte Substanz zum Konservieren von Holz und Tauwerk
Smeer	Schmier, Fett ist Talgbutter oder Schmalz zum Schmieren.

## **Konstruktion**

„schilt oder ront“	Nach Witsen eine erhöhte Brustwehr im Vorschiff hinter dem Galion.
„bindekens“	Begriff unklar, kann aber das bogenförmige, Stützen verbindende Holz über Türen und Fenstern sein.
„hoepen“	Eiserne gebogene Bügel über seitlichen Stützen des Pavillons zum Tragen eines Zeltdaches. Können auch gebogene Holzlatten (Rippen) sein, die seitlich in den Gabeln der eisernen Stützen liegen.

## **Nägel**

„drog dortsche nagel“

Trockener Dortrechtscher Nagel, Holznagel für die Verbindung Außenhaut mit Spant. Bei der Außenhaut je Fußlänge 3 Nägel.

„pluggen“

Deuteln. Einschlagen von kleinen eichenen Holzkeilen in die Köpfe der Holznägel. Hierdurch sollen die Nägel fest gegen die Planken gepreßt werden, um eine gute Dichtung zu gewährleisten.

Spieker

Spitze eiserne Nägel unterschiedlicher Länge mit flachen Köpfen für die Außenhaut.

Bolzen

Rundeisen mit halbrund-flachen Köpfen. Durch die Außenhaut und Spanten zur Befestigung der Kniee, gelegentlich auch Balkweger oder (und) Gangborde. Dünnere Bolzen werden immer einfach umgeschlagen, dickere innen auf Platten vernietet. Zum Bohren der Löcher für Bolzen und Holznägel gab es meistens eine extra Kolonne der Nagelbohrer, da dieses eine verantwortungsvolle und qualifizierte Arbeit war.

## **Räume**

Bottlerei

Proviautraum

Konstapelkammer

Unterkunft für den Chef der Artillerie

Kajüte

Unterkunft Kapitän ?

## **Spille**

„capstaende“

Nach heutigem Begriff müsste das ein Kapständer, eine Art Gangspill, also ein Spill mit senkrecht stehender Achse gewesen sein. Dass es nicht, wie in den Bestecken größerer Schiffe, als Spill bezeichnet wird, lässt vielleicht darauf schließen, dass ein Kapständer kleiner als ein Spill war. Ein Bratspill wird in diesem Fall nicht genannt.

## **Diverses**

„aeckerklooties“

Hiervon werden in der Rechnung für die Mary einmal 2 und einmal 3 Stück vergoldet aufgezählt. Eigentlich sind es Kartätschen (Geschosse) besonderer Art. Auf einer Platte, Holz oder Eisen, mit dem Kaliberdurchmesser werden um einen Pinn herum in mehreren Reihen übereinander kleinere Kugeln gelegt. Das Ganze wird dann mit Segeltuch eingehüllt und mit dünnerem Tauwerk fest eingebunden, so dass eine Art Traube entsteht. Da diese „Trauben“ nun vergoldet sind, könnten sie im übertragenen Sinn Schmuckelemente darstellen, wie z.B. den äußeren Abschluss der Raa, Flaggstockknöpfe oder „Handgriffe“ auf den Eckstützen der Geländer bei Türen oder Niedergängen.

**III**

***Schiffskörper***



## Schiffskörper

Die Form der Jachten, sowohl unter als auch über Wasser, kann sehr unterschiedlich sein, wie aus den wenigen erhalten gebliebenen zeitgenössischen Modellen, einigen Zeichnungen und vielen bildlichen Darstellungen hervorgeht. Daher können bei der Behandlung des Schiffskörpers, ebenso wie weiter unten bei „Schmuck und Zier“, nur allgemeine Tendenzen und wesentliche Charakteristiken Erwähnung finden. Die besonderen Merkmale einer bestimmten Jacht müssen deshalb immer der jeweils vorliegenden, meist bildlichen Darstellung entnommen werden. Auch können nicht alle möglichen Varianten bei der Gestaltung von Bauelementen Berücksichtigung finden, weil einmal bezüglich der Konstruktion des Schiffskörpers ganz allgemein nicht sehr viele Angaben überliefert sind, zum anderen der Einfallsreichtum der damaligen Schiffbauer (vielleicht im Zusammenwirken mit den Künstlern) bei bestimmten Bauelementen im und am Schiff sehr umfangreich war. Zum besseren Verständnis wird weitgehend von Skizzen Gebrauch gemacht, da diese eine höhere Aussagekraft besitzen als eine noch so umfangreiche Beschreibung. Außerdem sei an dieser Stelle nochmals auf die vorangestellten „Bestecke“ verwiesen, denen viele Details zu entnehmen sind, die im nachfolgenden oft nicht berücksichtigt sind, um Wiederholungen zu vermeiden.

## Das Baumaterial

Die Bauteile waren allgemein, wie in nachfolgender Aufstellung, auf die verschiedenen Holzarten verteilt:

**Eiche:** Kiel, Steven, Spanten, Außenhaut bis unter Raaholz, Berg- und Raahölzer, Schandeck, Dollbäume, „Rochgänge“, Ruder, Kimm, Raum und Balkweger, Deckbalken, Scheerstöcke, Rippen, Gangborde, Setzweger darauf Betinge, Spille, Kranbalken, Kreuzhölzer, Poller.

Ausnahmen hiervon konnten insofern bestehen, als z.B. Deckbalken und Rippen des Haupt-, Halb- und Pavillondecks sowie die Setzweger auch aus **Fichtenholz** bestehen konnten.

**Föhre:** Schotte, Innenverzimmerung, Oberspiegel, Decks, Verschanzung innen und außen über unterem Raaholz.

**Lindenholz:** wird gelegentlich in einer Stärke von 2 Zoll für Bildhauerarbeiten genannt. Hieraus wurden vermutlich die Flachreliefs des Oberspiegels, Ranken, Girlanden, Akanthusranken des Setzganges, Ranken des Kammes am Galion gefertigt. Vermutlich waren auch die Halb- und Vollplastiken aus Lindenholz.

**Tanne:** Alle Rundhölzer, wie Masten, Stengen, Spriete, Gaffel und Raas. Gaffelklauen sind aus Eiche.

## Kiel

Der Kiel wird vierkant bis rechteckig bei Jachten bis 66 Fuß Länge immer aus einem Stück gefertigt und sollte auch bei solchen von 70 Fuß aus einem Stück bestehen. Wie bei fast allen Holzschiffen üblich und auch erforderlich, ist der Kiel auf der Helling so zu legen, dass er in der Mitte durchhängt. Er muss also an den Enden „gestapelt“ werden.

Als Werte hierfür sind bekannt: bei 72 Fuß Länge über Steven =  $\frac{3}{4}$ , bei 70 =  $\frac{2}{3}$  und bei 66 =  $\frac{1}{2}$  Fuß. Das Stapeln, also der Bau auf Helling mit Aufbucht, soll bezwecken, dass das Schiff später im Wasser mit annähernd geradem Kiel liegen wird. Durch die ungleiche Gewichtsverteilung des Schiffskörpers im Verhältnis zur Verdrängungsverteilung entsteht in der Mitte ein Auftriebsüberschuss, während an den Schiffsenden durch die großen Gewichte von Galion und Pavillon, denen hier nur ein geringer Auftrieb gegenübersteht, ein Gewichtsüberschuss vorhanden ist. Hierdurch kommen in der Mitte aufwärts gerichtete und an den Enden abwärts gerichtete Kräfte zur Wirkung.

## Vor- und Achtersteven

Sie stehen beide auf dem Kiel und stellen die Endbegrenzung des Vor- und Achterschiffes dar. Der Achtersteven hat leichten, der Vorsteven stärkeren Fall. Während der Achtersteven mittels eines Zapfens mit dem Kiel verbunden ist, wird der Vorsteven angelascht. Die Sicherung der Laschenverbindung erfolgt mittels durchgehender Holznägel und einiger eiserner Spieker. An den Innenkanten, bis zur Sponung reichend, laufen sie in dieser Stärke bis zu dem auf dieses Maß zugeschärften Kielenden durch. An den Stevenfüßen setzt sich die Zuschärfung bis an die Außenkanten der Steven fort. Diese Zuschärfung an den Außenkanten vermindert sich nach oben hin, damit der Achtersteven an der Unterkante Heckbalken und der Vorsteven etwa in Höhe des Dollbaumes wieder das volle Holz erhält. Besondere Beachtung ist der Form des Vorstevens zu schenken. Sie ist charakteristisch für Jachten. Auch der Vorstevenkopf wird durch eine charakteristische Kurve geformt. Meistens erhält er einen oft kunstfertig ausgeführten eisernen Beschlag. Auf ihm ist vorne ein Auge für den „losen Stag“ eingearbeitet und dahinter ein Augbolzen für den „Stagfockhals“ angesetzt. Die Befestigung des Beschlages mit dem Steven erfolgt mittels großköpfiger geschmiedeter Nägel. Zusätzlich konnten kunstvoll ausgeschmiedete Laschen seitlich neben dem Steven eine Verbindung mit dem Raaholz schaffen. Parallel zum Verlauf der oberen Kurve waren dann noch durch den Stevenkopf einige Löcher für das Taljenreep des Stages gebohrt. Zwischen Oberkante Steven und diesen Löchern schützen beiderseits gegen den Steven genagelte, kleine halbrunde Leisten das Taljenreep gegen Schamfielen (Durchscheuern).

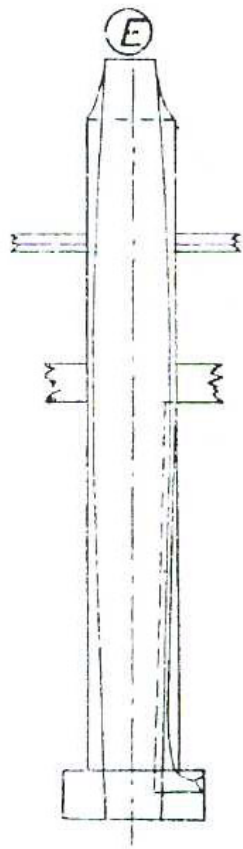
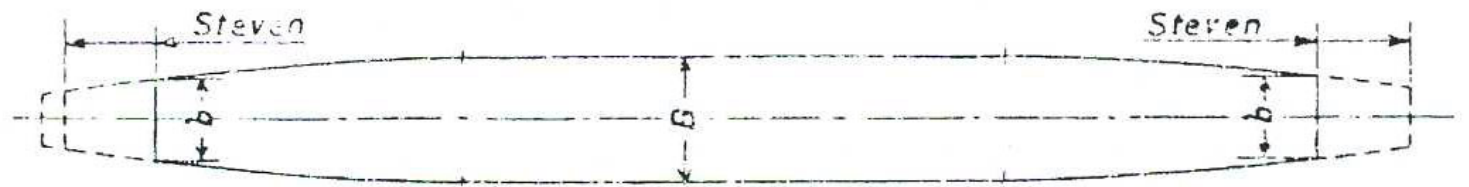
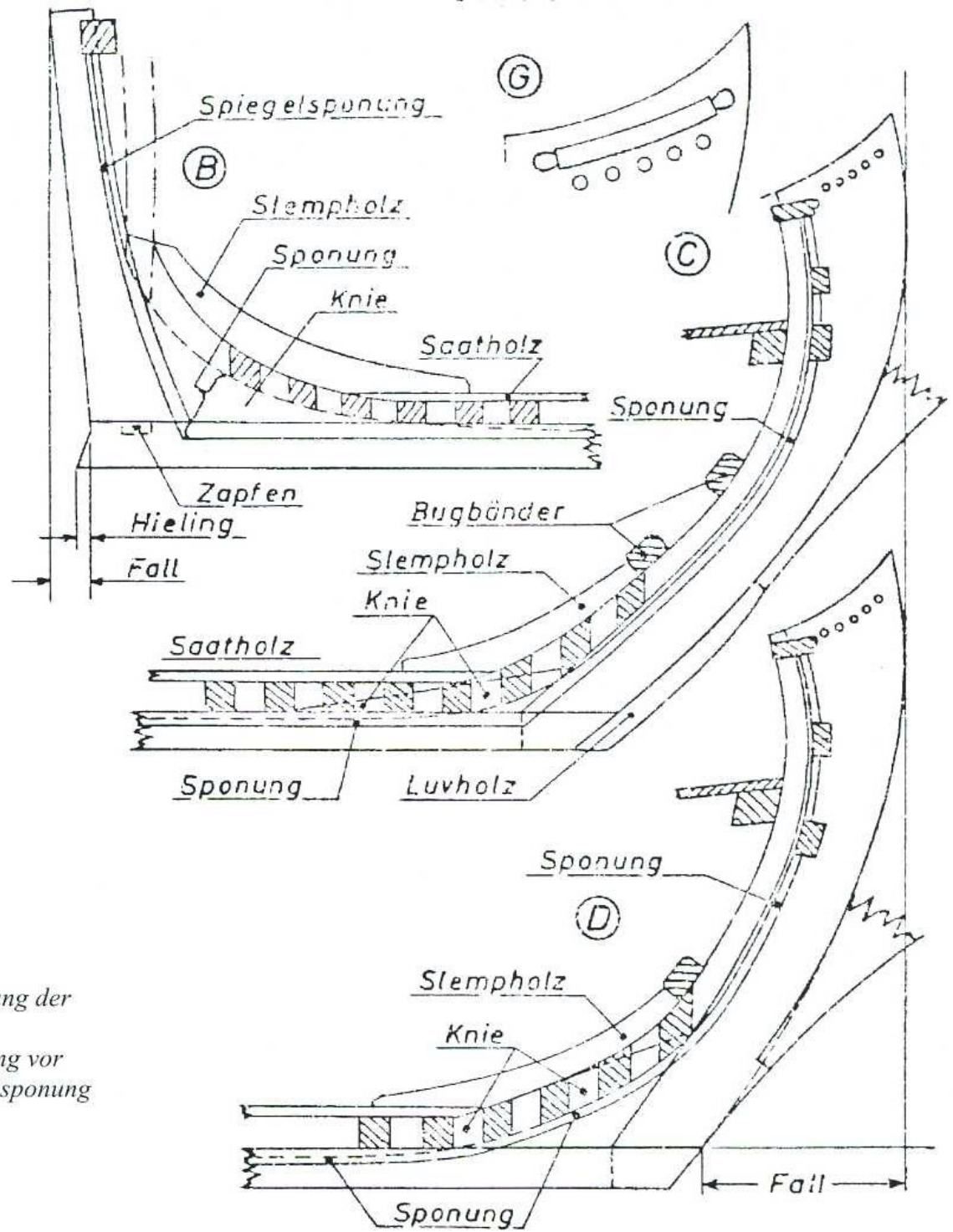


Abb. 57  
Kiel und Steven

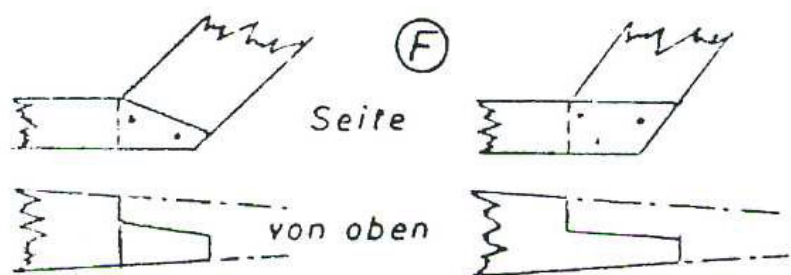
E) Steven von vorne. Breite übertrieben, um die Zuschärfungen der Vorderkante zu verdeutlichen.



A)  $\begin{cases} B = \text{Kielbreite} \\ b = \text{Stevendicke} \end{cases}$



- A) Zuschärfung des Kieles nach den Enden zu auf die Breite der Steven, von oben gesehen. Übertrieben breit dargestellt, um die Zuschärfung klar darzustellen.
- B) Achtersteven mit Zapfenverbindung am Kiel.
- C) Vorsteven mit stärkerem Fall und durchlaufendem Kielgang der Außenhaut bis zur Stevensponung.
- D) Vorsteven bei völligem Vorschiff, bei dem die Kielsponung vor dem Stevenfuß aufläuft und erst weiter oben in die Stevensponung einläuft.
- G) Leiste zum Schutz des Stagtaljereeps.



F) Verbindung des Vorstevens mit dem Kiel: Laschenvarianten.

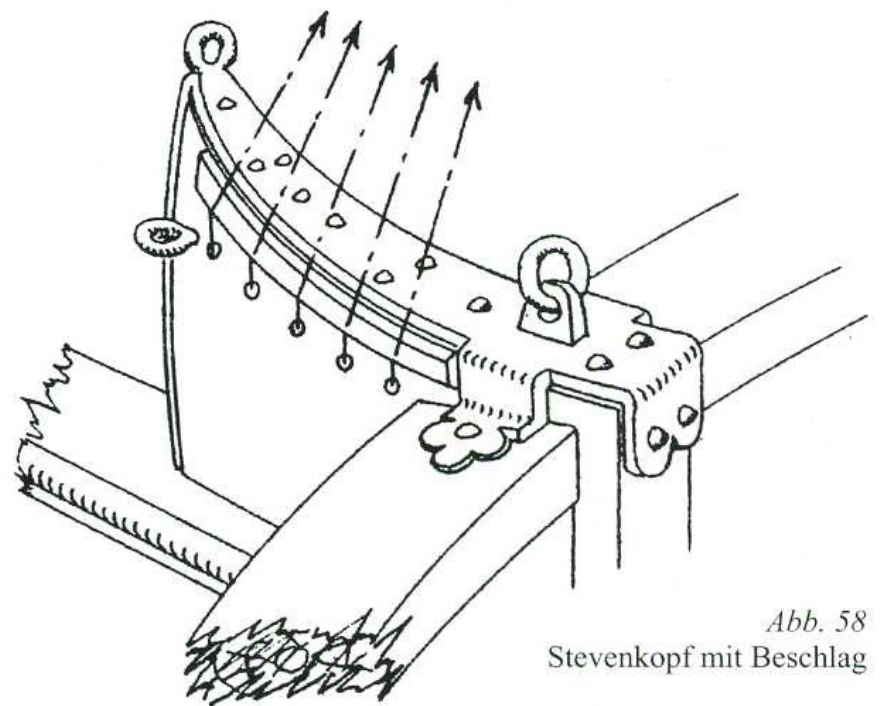


Abb. 58  
Stevenkopf mit Beslag

## Das Spantwerk

Im 17. Jh. wurde das Spantwerk bei Jachten an exponierten Stellen, wie in der Kimm, noch vollkommen dichtgesetzt. Erst seit etwa Mitte des 18. Jhs. begann man, Spanten mit Gegenspant und diese durch Distanzstücke gehalten, auf Abstand voneinander zu setzen. Man hatte schlechte Erfahrung mit dem dichtgesetzten Spantwerk gemacht. Durch das dicht an dicht liegende Holz konnte eingedrungenes Wasser nicht verdunsten. Es zog sich in alle Ritzen und Fugen in das Holz ein und bewirkte ein relativ schnelles Verrotten des Holzes.

Bei den Jachten bestand das Spantwerk aus den Wrangen, Kimmknieen und den Auflängern. Nach überlieferten Bestecken „soll das Holz mindestens 3-3½ Fuß gegeneinander verschieben (überlappen), damit in der Kimm volles Holz zu liegen kommt, um ein starkes Schiff zu erhalten“. Für eine gute innere Verbindung sorgte ein soweit wie möglich nach vorne und achtern reichender, stärkerer Kimmweger. In der Abb. 68 ist die Form eines Hauptspantes nach einer zeitgenössischen Quelle dargestellt.

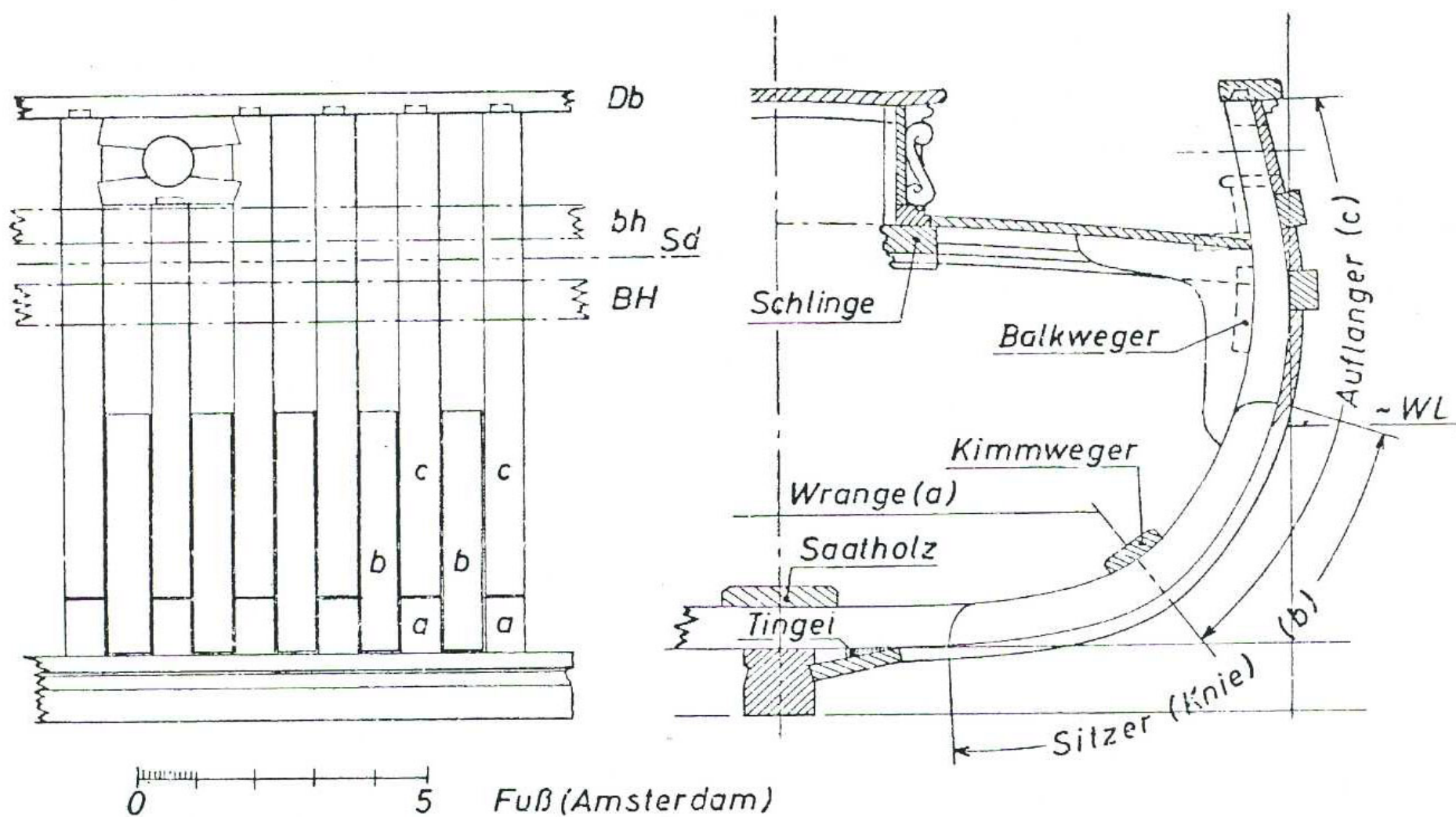


Abb. 59

Hauptspant nach J. Storck, 1678 und Anordnung des Spantwerkes.

Der Hauptspant ist nach der Seitenansicht korrigiert, da er nicht mit den Höhen der Storck-Abbildung übereinstimmt. Hinzugefügt sind: Saatholz, Kimmweger, Balkweger, ein möglicher Wassergang mit Setzweger und Schanddeck. Das Oberlicht stößt bei dieser Jacht noch gegen das erhöhte Deck der „großen Plicht“. Die Deckbalken und Schlingen des Oberlichtes sind in der „Herrenkammer“ mit Kehlen verziert.

„Tingel“ sind dreieckige Holzkeile unter den Wrangen, die eine Auflage für die Planken des Kielganges bilden. Sie reichen nicht an den Kiel heran, um den Wasserzulauf zu den Pumpen zu gewährleisten.

BH = Bergholz, bh = Bergholz, Db = Dollbaum, Sd = Seite Deck, a = Wrange (Lieger), b = Sitzler (Knie), c = Auflanger

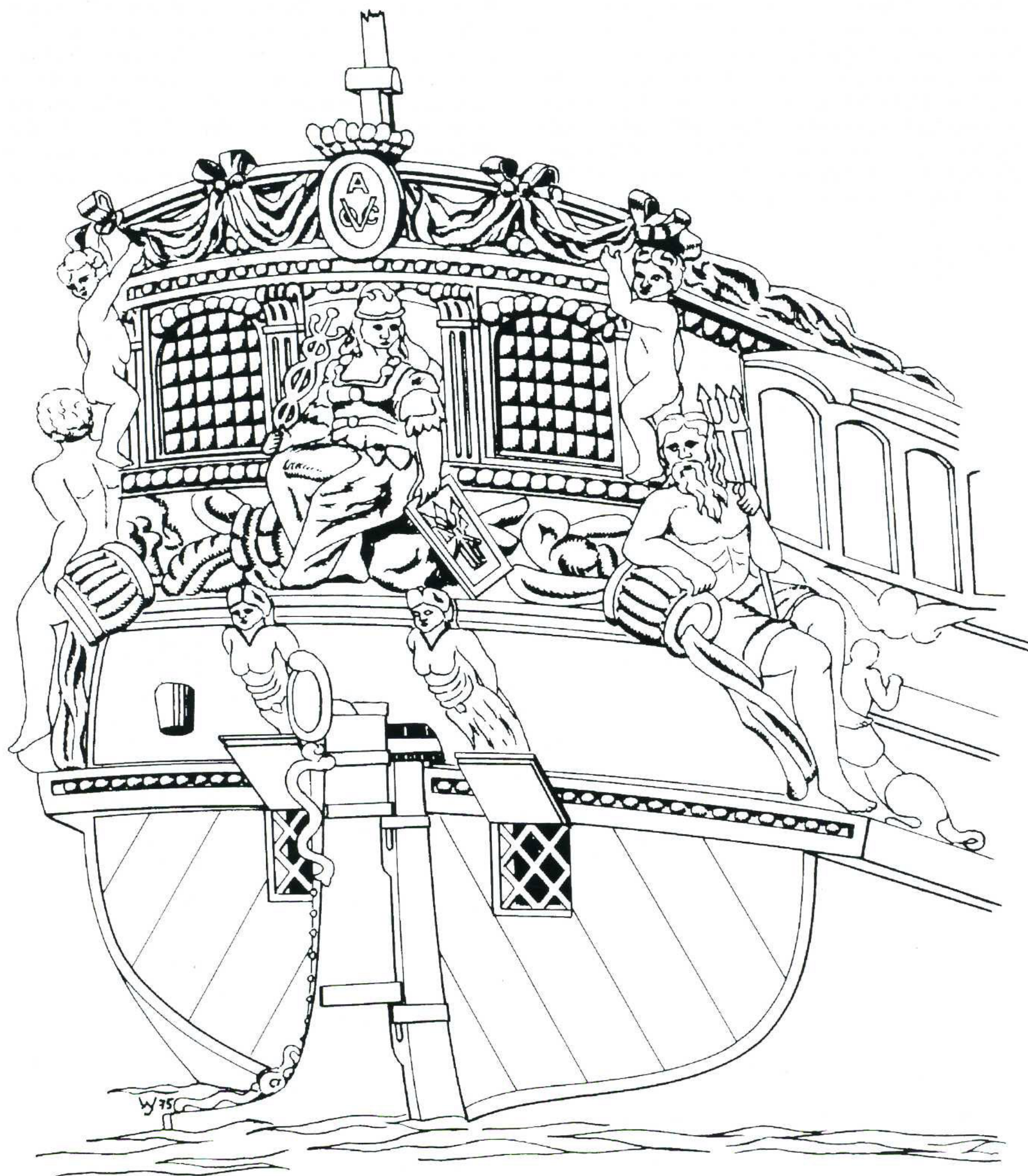


Abb. 60  
Heckspiegel von A. Storck, 1647 *Waterfest op het Y*, vom Verfasser in Strichzeichnung umgesetzt

## Spiegel, Wulf und Oberspiegel

Diese drei Elemente bilden den flachen, für die Jachten typischen Abschluss des Achterschiffes. Der (Unter)Spiegel wird aus Randsomhölzern, den Heckbalken und (Spiegel)Worpen gebildet. Der mit einem Schwalbenschwanz in den Achtersteven eingefügte Heckbalken bildet den oberen Abschluss. Die als Spanten anzusehenden Randsomhölzer sind unten mittels eines ebenfalls mit Schwalbenschwanz in den Achtersteven eingelassenen Brohkstückes mit dem Steven und oben mit einer verlorenen Lippe mit dem Heckbalken verbunden.

Worpen, mit Schwalbenschwanz in den Achtersteven und „verlorenen“ Lippen in die Randsomhölzer eingelassen,

steifen den Spiegel aus und schaffen eine Auflage für die Spiegelbeplankung. Heckbalken und oberer Worp und Gillungsbalken werden innen durch Kniee mit dem Spantwerk verbunden. Je zwei mit „verlorenen“ Lippen eingelassene Riegel begrenzen seitlich die Fenster der im Achterschiff liegenden Schifferkammer. Ebenfalls mit „verlorenen“ Lippen in den Heck- und den Gillungsbalken eingelassen sind die zur Aussteifung und als Auflage für die Beplankung dienenden Stützen des Wulfes (Heckgillung). Der Oberspiegel wird unten durch den Gillungsbalken, seitlich durch Heckstützen und oben durch einen Deckbalken begrenzt.

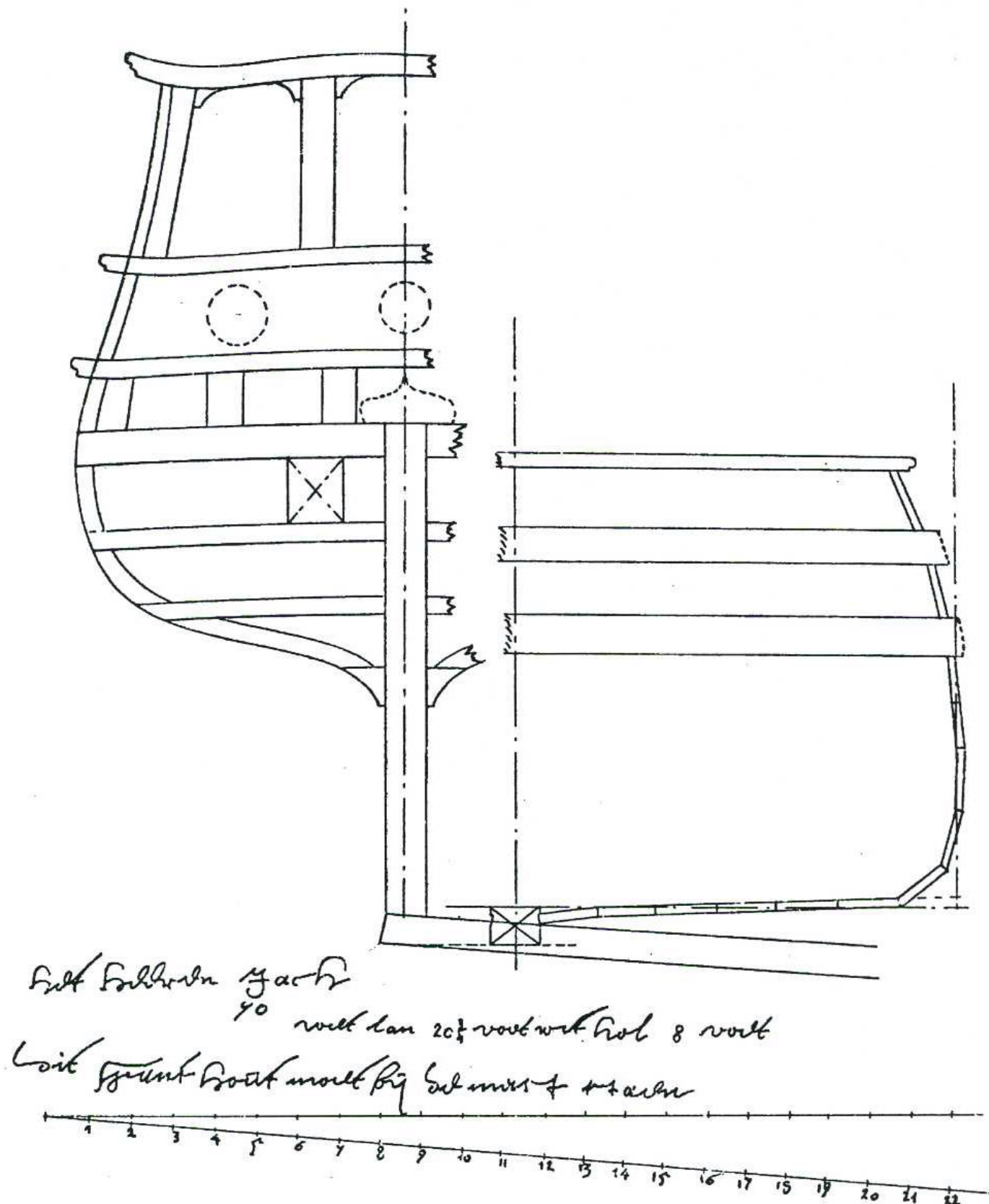


Abb. 61

Herrenjacht aus einer Handschrift von Frans Cornelis Keyser, 1674-1686, Scheepvaart Museum Amsterdam.

Der Text lautet: „Herrenjacht, 70 Fuß lang, 20 1/4 Fuß breit, Hol 8 Fuß. Dieses Spantholz muss bei dem Mast stehen“. Auf dem Original waren ursprünglich andere Maße für die Länge und Breite angegeben. Nach dem Maßstab ist die Breite 21-21 1/4 Fuß. Kiel und Achtersteven sind in der Seitenansicht gezeichnet, um den Fall des Achterstevens darzustellen. Der Spiegel ist dann in die Längsschnittebene geklappt.

# Spiegelkonstruktion

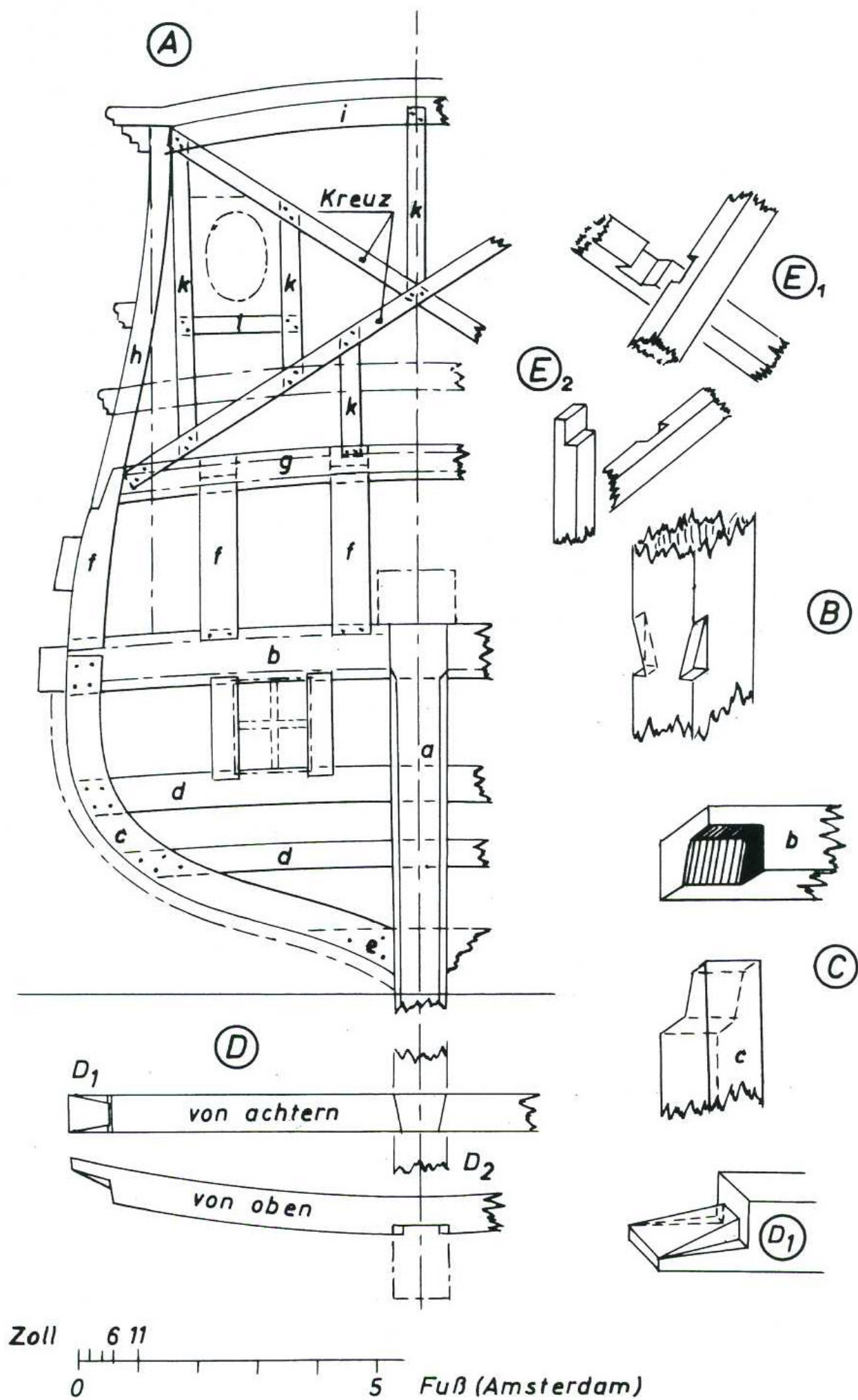


Abb. 62

A) Achterstev, b) Heckbalken, c) Ransomholz, d) Spiegelworp, e) Brohkstück (Bauer), f) Gillungsknie, g) Gillungsbalken, h) Heckstütze, i) Pavillonbalken, k) Stützen des „Kreuzes“, l) Riegel.

D) Spiegelworp:

D1) „Verlorene Lippe“ mit Schwalbe zur Verbindung von Worp mit Ransomholz

D2) „Schwalbe zur Verbindung von Worp mit Achterstev, wie B

E) Aussteifung des Oberspiegels:

E1) Verbindung der Kreuzungsstelle (Kamm) E 54) Verbindung der Stützen mit dem „Kreuz“ (Überblattung)

B) Achterstev mit Keepen für die „Schwalbe“ des Heckbalkens und den Worp

C) „Verlorene Lippe“ zur Verbindung Ransomholz mit Heckbalken.

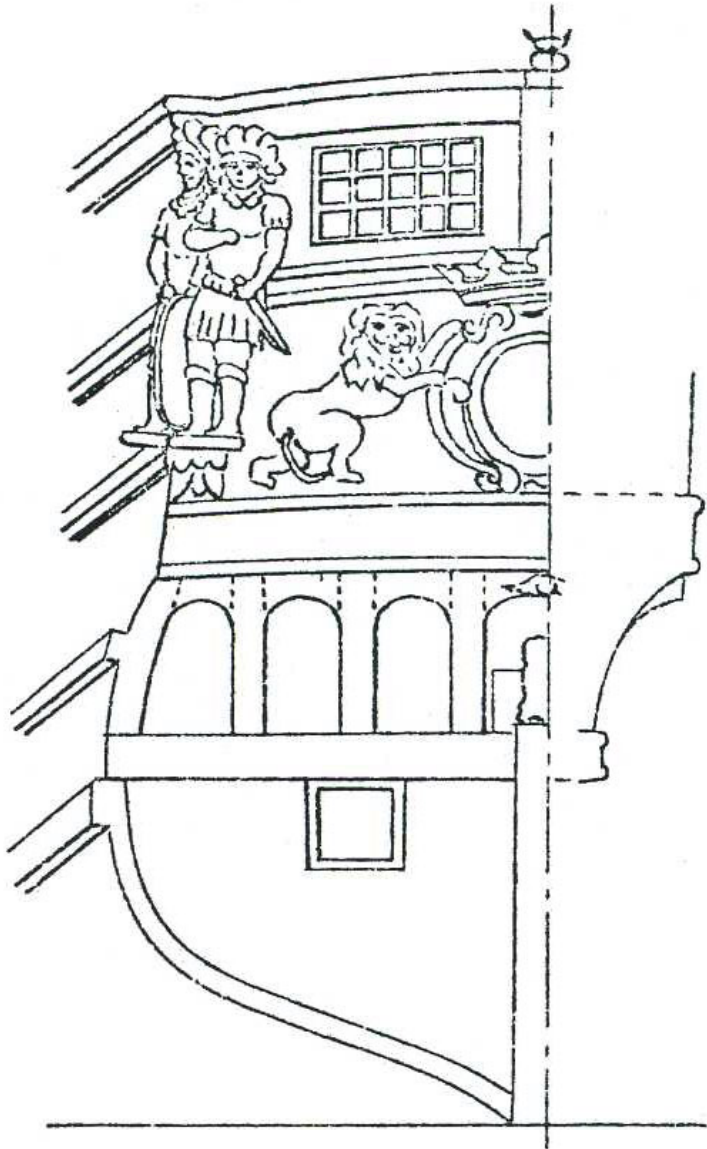


Abb. 63  
Prinzenjacht aus den 40er Jahren

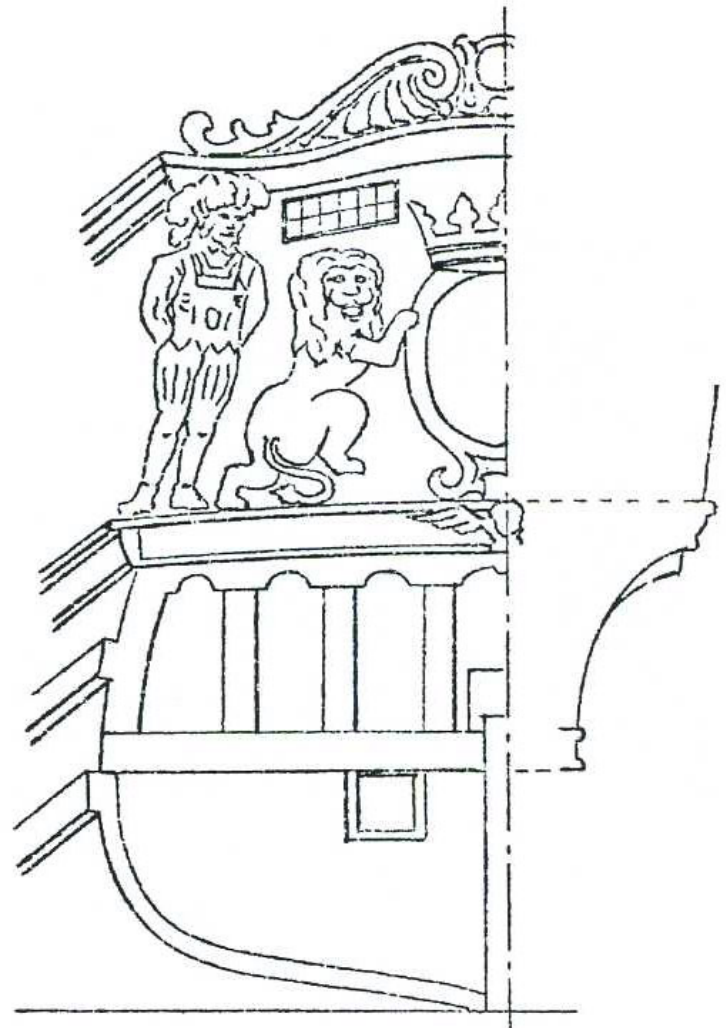


Abb. 64  
Prinzenjacht um 1650 Spriettakelung

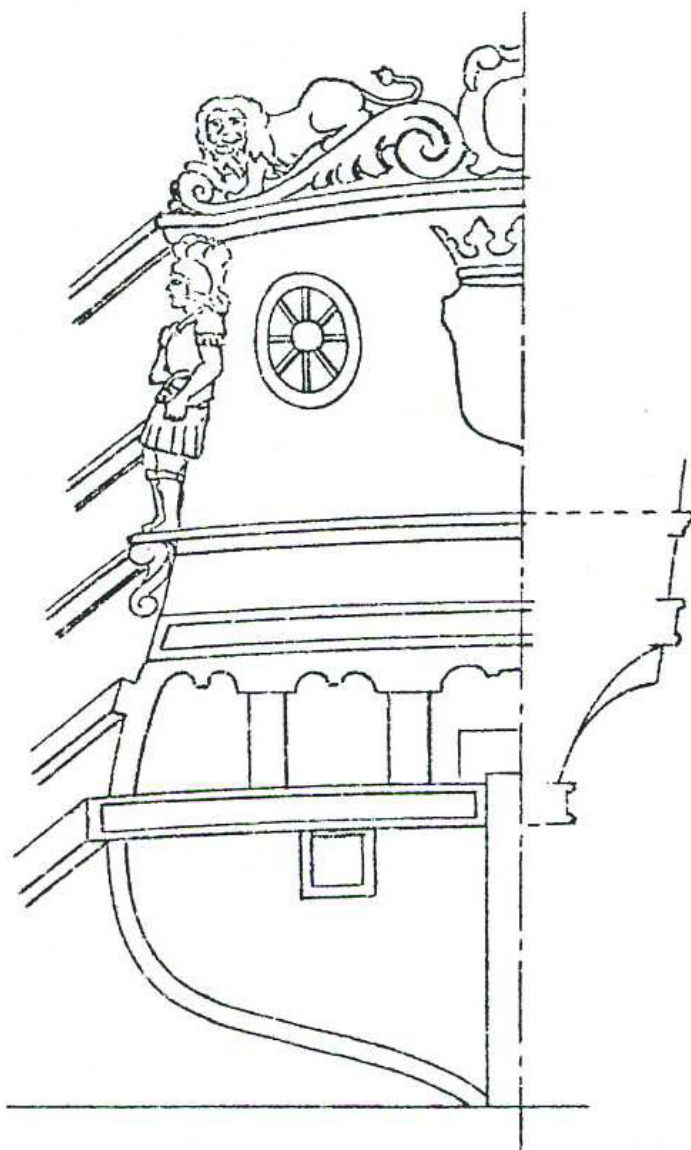


Abb. 65  
Jacht zu Beginn der 60er Jahre Gaffeltakelung

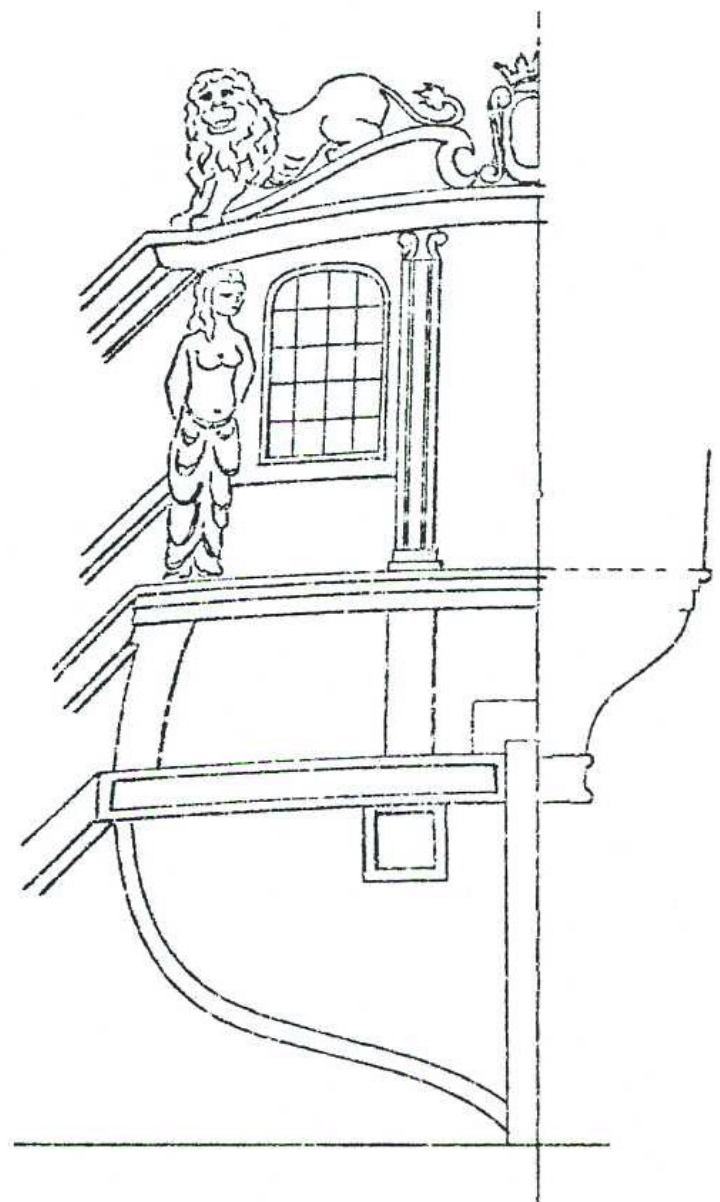


Abb. 66  
Jacht der 70er Jahre. Bleiverglaste Fenster mit Seitenerker, auch ohne möglich

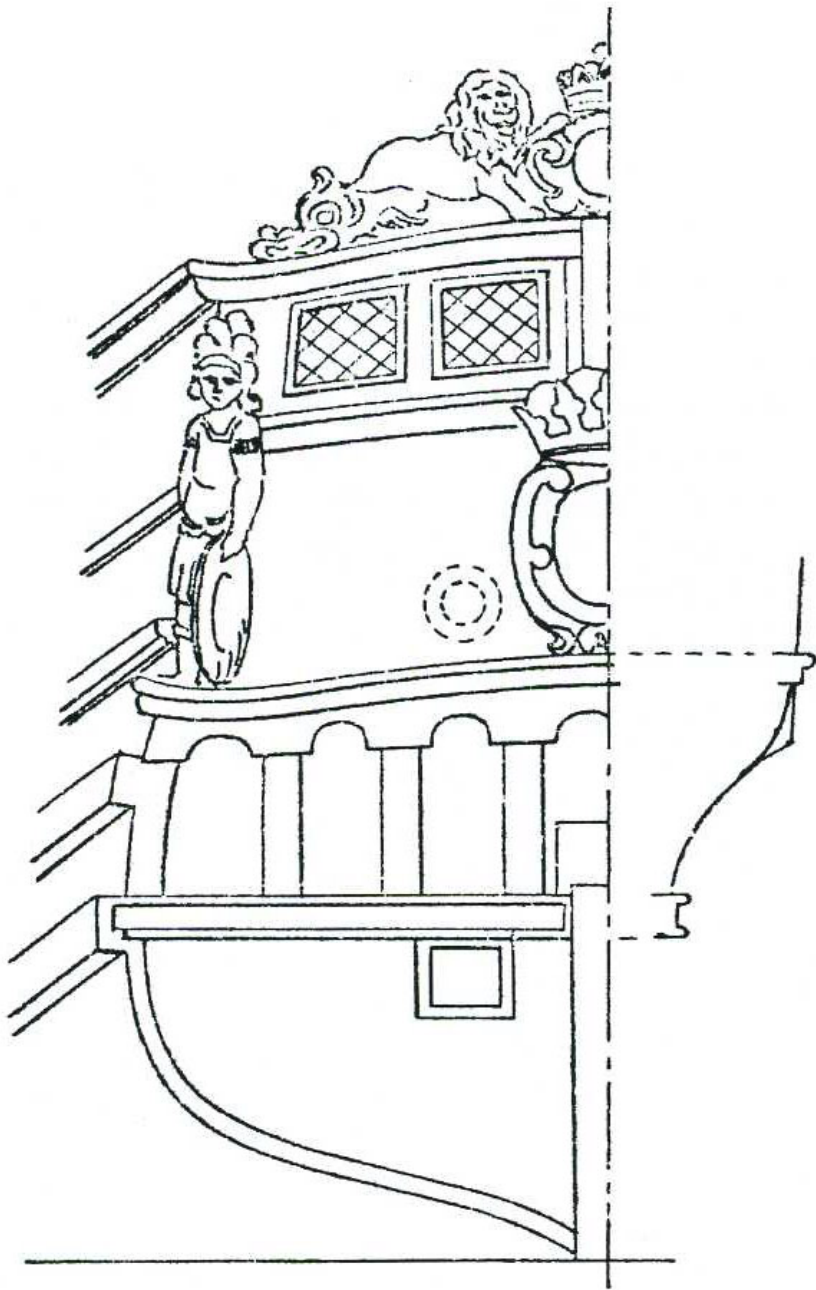


Abb. 67  
Jacht der 80er Jahre, sehr ähnlich wie Abb. 68, bleiverglaste Fenster, Gaffelsegel

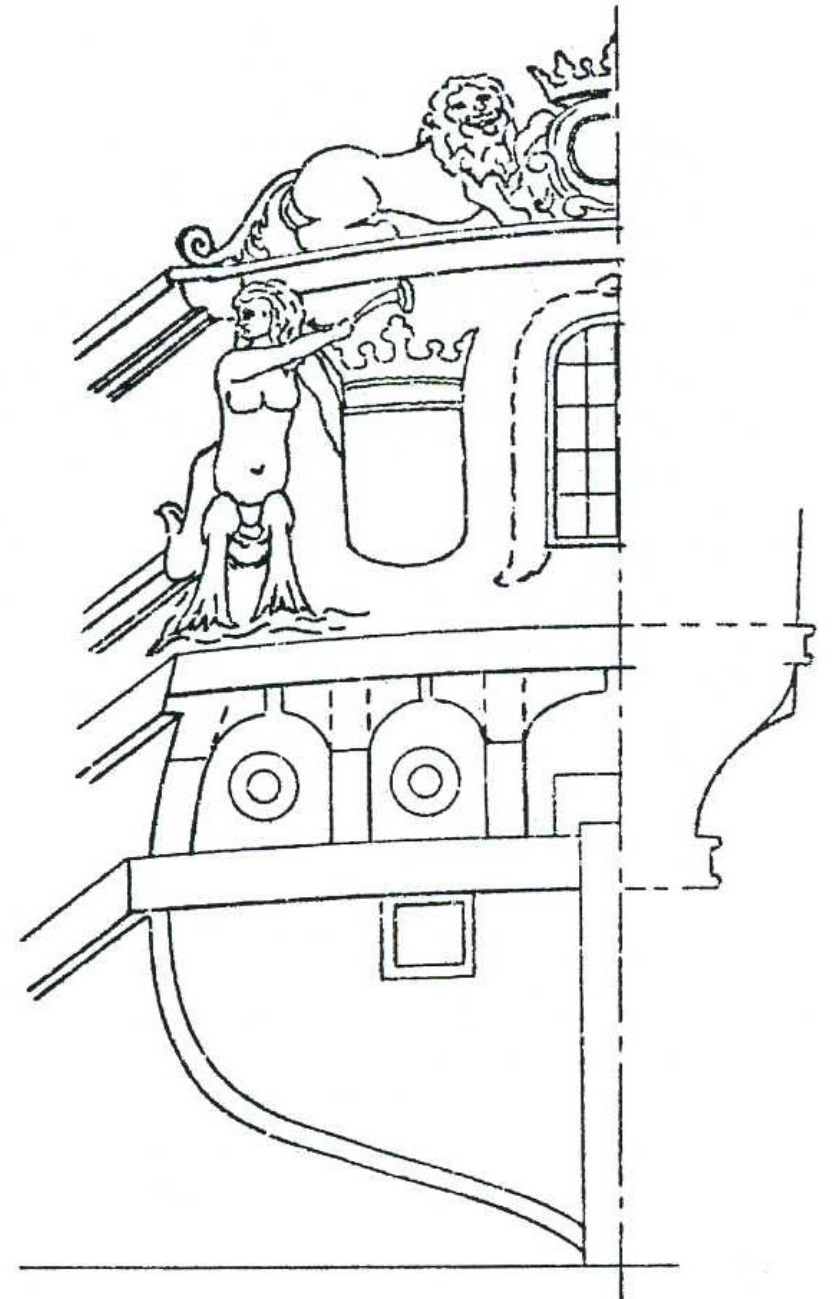


Abb. 68  
Jacht der 80er Jahre, bleiverglaste Fenster, Gaffelsegel

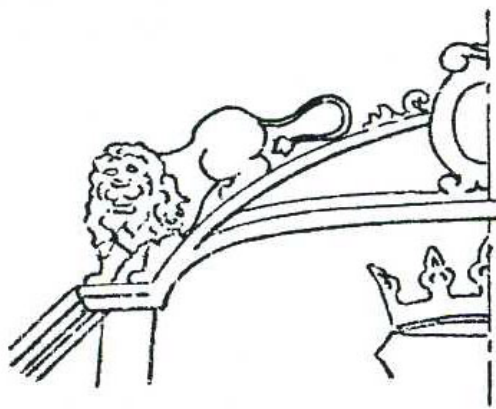


Abb. 69 zu Abb. 65

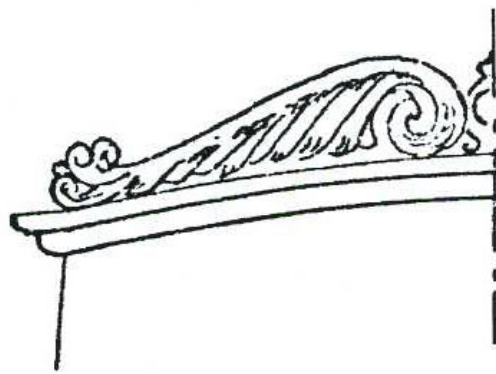


Abb. 70 zu Abb. 67

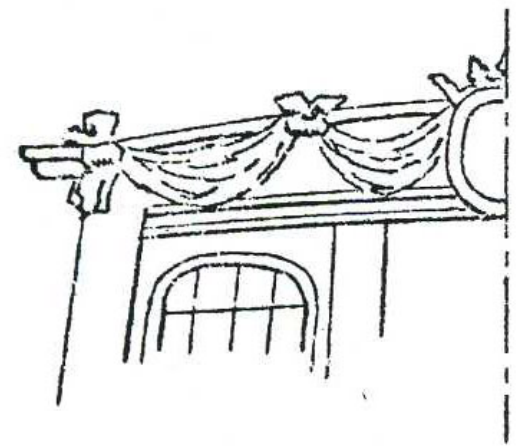


Abb. 71 zu Abb. 66

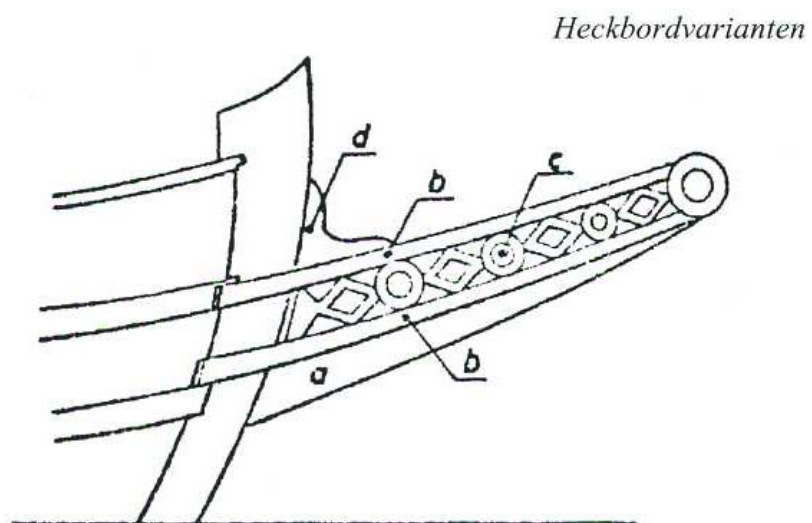


Abb. 72  
Pinne der ersten Jahrzehnte des 17. Jhs. a) Pinne, b) Ellenbogen, c) Kamm, d) verkehrtes Knie

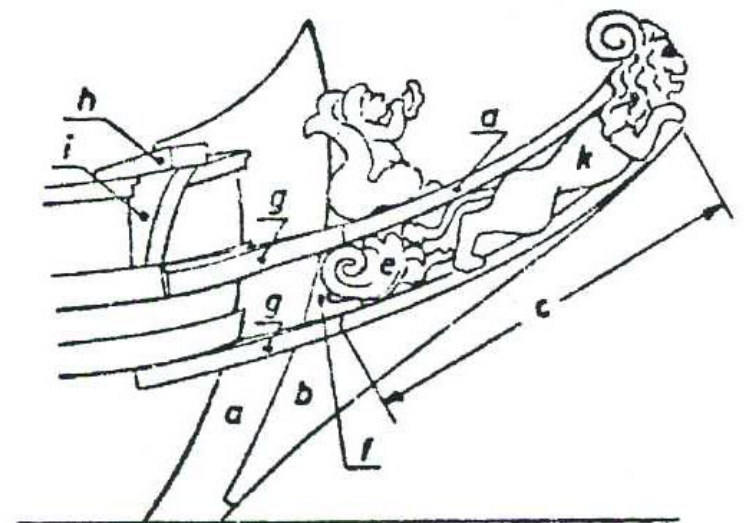


Abb. 73  
Galion der zweiten Hälfte des 17. Jhs. a) Vorsteven, b) Galionsknie oder Scheg, c) Ausleger, d) Krulle oder oberer Lieger e) Kamm, f) kleines Knie, g) Schloieknies, h) Kranbalken, i) Drücker, k) Galion.

## Das Galion

Den vorderen Abschluss des Schiffskörpers bildet das Galion. Hierunter wird im weiteren Sinne die gesamte vor dem Vorsteven liegende Konstruktion verstanden, obwohl es sich hierbei im eigentlichen Sinn des Wortes nur um die den vorderen Abschluss bildende Figur handelt. Der Grund für die Anbringung des Galions als Konstruktionselement ist bis heute unbekannt geblieben, denn es stellt, wie zeitgenössische Berichtersteller gelegentlich mitteilten, „ein völlig nutzloses Bauteil“ dar. So kann man nur vermuten, dass irgendjemand auf den Gedanken kam, das stumpfe Vorschiff aus ästhetischen Gründen zu verlängern, um dem Schiff im Profil ein gestreckteres und ein damit gefälligeres Aussehen zu verleihen. Die Spitze dieser Verlängerung bot dann die Gelegenheit, auch hier der Gepflogenheit des 17. Jhs. folgend, künstlerischen Schmuck in jeder nur vorstellbaren Form anzubringen. Zu Beginn des 17. Jhs. wurde bei den „Kriegs- und Prinzenjachten“ nur eine „Pinne“, ein längliches, spitz auslaufendes Stück Holz gegen den Vorsteven gesetzt, die seitlich „Ellenbogen“ zur Aussteifung und zusätzlichen Verbindung mit dem Vorsteven erhielt. Schon bald, seit etwa dem 2. Jahrzehnt, wurde über der „Pinne“ ein höher liegendes zweites Paar „Ellenbogen“ hinzugefügt und der dazwischenliegende Raum durch einen aus Schnitzwerk bestehenden „Kamm“ ausgefüllt. Dieser „Kamm“ zur Zeit der Renaissance aus Rhomben und Kreisen gebildet, wurde während des ganzen 17. Jhs. beibehalten. Sein Motiv wurde nur, den Stilelementen des Barocks angepasst, in Blattranken unterschiedlicher Gestaltung ausgeführt. Seit etwa Mitte der 40er Jahre kommt der Begriff „Pinne“ außer Gebrauch und an seine Stelle tritt nun das „Galion“. Es ist wohl ein Zeichen dafür, dass zu dieser Zeit die Ausbildung zu dem allgemein bekannteren Galion mit Scheg und Liegern beginnt. Das Galionsknie oder der Scheg lief anfangs über der Wasserlinie noch mit einem leichten Knick in den Vorsteven ein, wurde aber schon sehr bald zu einem sehr massiven Stück Holz mit einer Form, die mit geringfügigen Abweichungen während des ganzen 17. Jhs. erhalten blieb. Wie im Großschiffbau, so verringerte sich auch bei den Jachten im Verlauf des 17. Jhs. die Länge des Galions.

Über die Länge der „Pinne“ vor Vorkante Vorsteven ist aus den ersten Jahrzehnten des 17. Jhs. nichts bekannt, doch dürfte sich das Verhältnis etwa so wie bei der im Besteck 8 beschriebenen 66 Fuß langen Jacht verhalten haben. Hier wird die Länge der Pinne oder des Galions mit 10 Fuß angegeben. Das ist für das Galion eine Länge

von 0,15 der Länge über Steven, während sich die Länge bei den von Witsen (Beschreibung 11) und Storck (Beschreibung 12) von etwa 1669 bzw. 1678 dargestellten 62 Fuß langen Jachten auf etwa 1/10 der Länge über Steven verkürzt hat. Bei den Modellen van Beuningen und Prins Henrik Museum betragen die Werte 0,133 bzw. 0,138. Beim Amsterdamer Modell 0,085 und bei der Jacht von A. Silo vom Anfang des 18. Jhs. nur noch 0,64. Diese wenigen Werte reichen sicher nicht aus, um eine Gesetzmäßigkeit abzuleiten. Sie zeigen jedoch, dass die sich einst lang vorgestreckte „Pinne“ im Verlauf des 17. Jhs. verkürzt hat und zu dem steileren Galion mit Scheg führt.

Die Bezeichnungen der Bauteile für die „Pinne“ sind in den Zeichnungen wiedergegeben. Aus den Zeichnungen ist ersichtlich, dass die die Lieger verlängernden und im Bug an den Schiffskörper anschließenden Schließkniee nicht unbedingt auf den Berghölzern liegen mussten. Seit Mitte der 2. Hälfte des 17. Jhs. wird dann auch gelegentlich das Knie des oberen Liegers durch Verlängerung des Krummholzes in den Drücker des Kranbalkens übergeleitet (siehe hierzu Abb. 75). Eine weitere Variante ist am Amsterdamer Modell (Abb. 76) dargestellt. Hier weicht die Anordnung vollkommen von der üblichen Gestaltung ab.

Wie schon erwähnt, ist das eigentliche Galion die den vorderen Abschluss bildende Figur. Meistens war es ein „klimmender Löwe“. Es wurden aber auch andere Figuren gewählt, wie: Seepferd, Einhorn, Triton, Greif, Pegasus u.a. Eine weitere figürliche Darstellung wird in dem Winkel zwischen oberem Lieger und Vorkante Vorsteven angeordnet. In Besteck 8 heißt es: „... achtern liegt gegen den Vorsteven ein Walfischkopf mit einem Satyr ...“. Dieses war ein beliebtes Motiv. Es kamen aber auch andere Figuren zur Aufstellung. Über den figürlichen Schmuck siehe Schmuck und Zier.

Zum Schluss sei noch auf die förmliche Ausgestaltung der Vorkante Vorsteven-Galionsknie hingewiesen (Abb. 74). Wie schon beim Kiel und Vorsteven erwähnt, verjüngen sich beide nach vorne. Diese Verjüngung setzt sich auch an der Vorkante Galionsknie nach oben hin fort. Im oberen Teil wird die Vorkante dagegen wieder breiter, um eine Auflage für die Pfoten des Galionslöwen zu schaffen. Hierdurch erhält die Vorkante einen ganz feinen charakteristischen S-Schlag. Zu beachten ist aber, dass Wasserpas, die Außenkanten von Vorsteven und Galionsknie zwischen Außenhaut und Vorkante eine Gerade bilden und nicht „hol“ verlaufen.

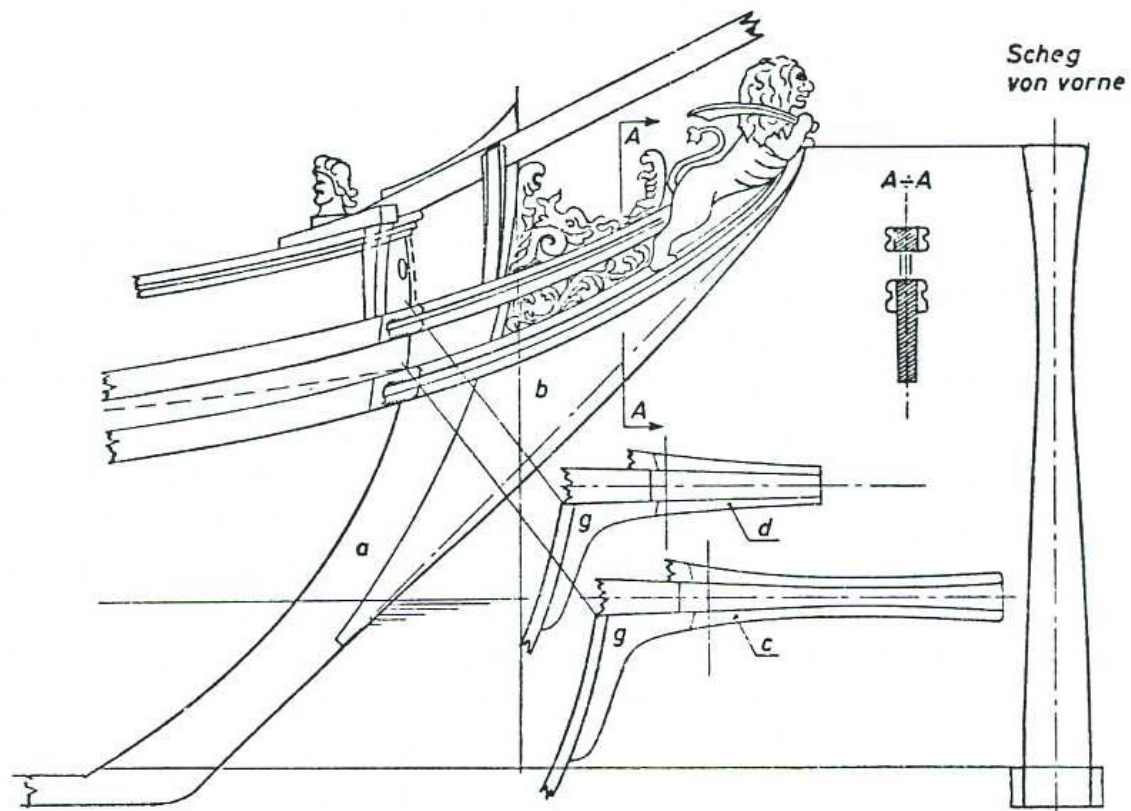


Abb. 74

Galion in Anlehnung an J. Storck, 1678 Drücker und oberes Schließknie sind hier getrennt. Der Scheg, von vorne gesehen, ist hier übertrieben breit gezeichnet, um die Tendenz der Verjüngung an der Vorkante zu verdeutlichen.  
Buchstaben wie Abb. 72+73

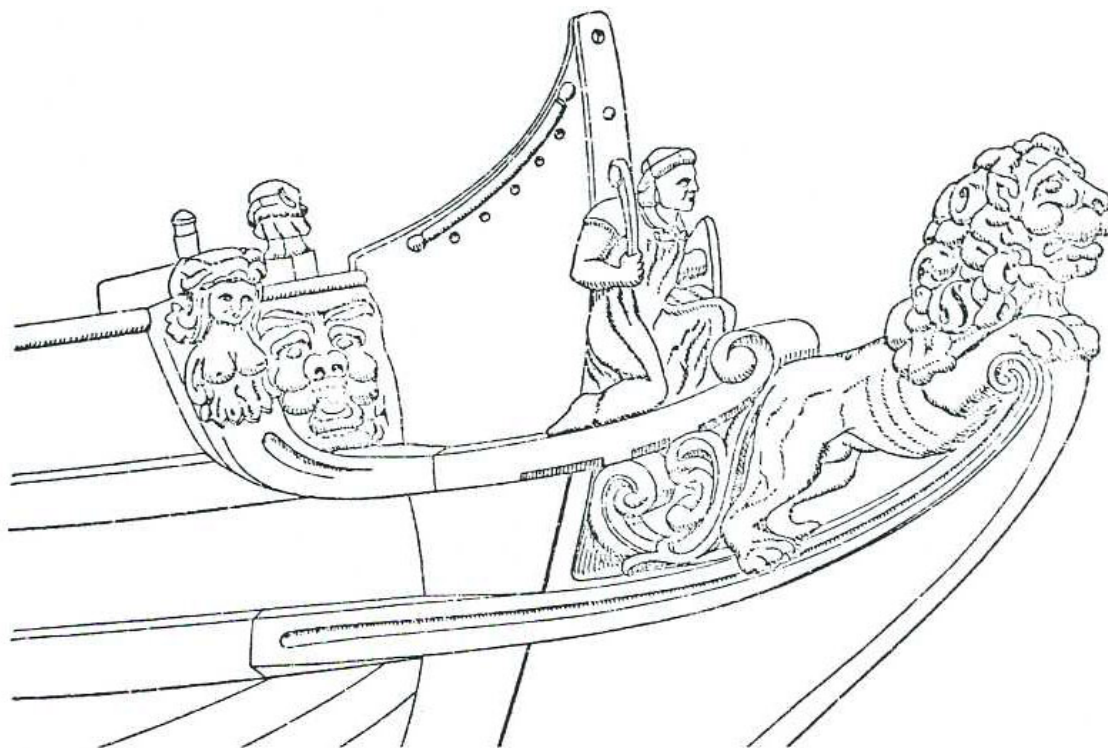


Abb. 75

Galion, Modell „van Beuningen“, hier wird der Drücker mittels eines Krummholzes in das obere Schließknie eingeführt

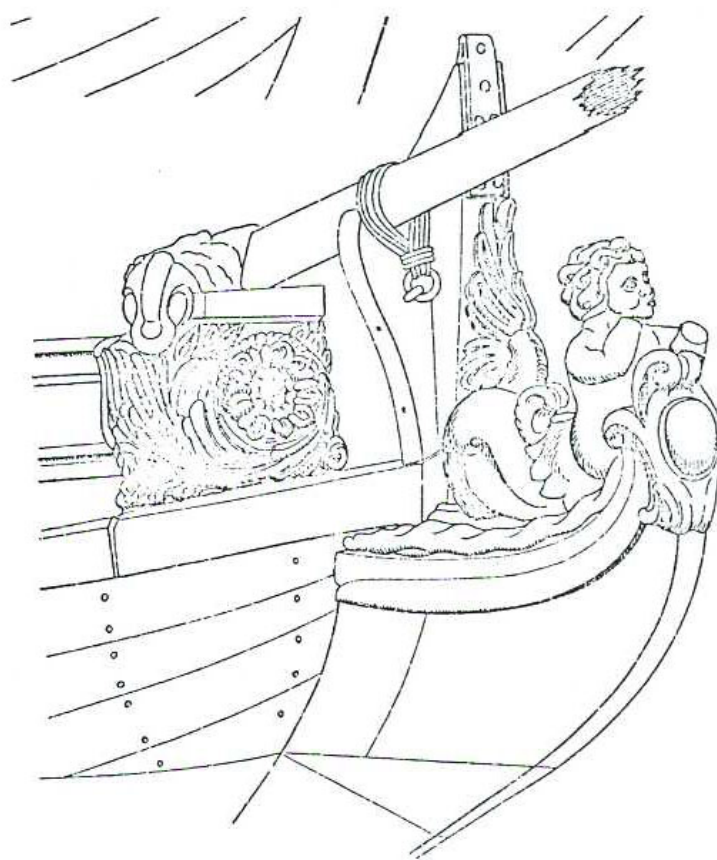


Abb. 76

Galion, Modell im „Nederlands Scheepvaart Museum“ Amsterdam. Abb. 75+76 nach Foto gezeichnet.

## Die Außenhaut

Wie aus den Zeichnungen ersichtlich, konnten die Gänge der Außenhaut verschiedenartig umgelegt werden. Da die „reinen“ Jachten des 17. Jhs. im Unterwasserschiff noch relativ scharf waren, wählte man zu dieser Zeit immer eine der Varianten Abb. 77 oder Abb. 78 aus, während bei völligen Unterwasserschiffen seit Beginn des 18. Jhs. die Variante Abb. 77 bevorzugt wurde. In der Abb. 77 ist eine Beplankung dargestellt, bei der der Kielgang vor dem Vorsteven in einer auflaufenden Sponung hochgeführt wird. Dieses ist erforderlich, weil hier die Spantfüße auch im vorderen Bereich fast rechtwinklig auf Kiel und Steven stoßen. Ob diese Anordnung die übliche war, kann nicht gesagt werden, da ja das Unterwasserschiff nur auf wenigen erhalten gebliebenen Modellen und den beiden zeitgenössischen Zeichnungen von Witsen und J. Storck zu sehen ist. Alle drei Modelle (van Beuningen, Prins Hendrik Museum und Amsterdamer Schifffahrtsmuseum) haben diesen dargestellten Einlauf des Kielganges. Dagegen zeigen beide Zeichnungen die Anordnung nach Abb. 77. Hier ist anscheinend das Unterwasserschiff schärfer, die Vorschiffspanten laufen mit einem S-Schlag in Kiel und Vorsteven ein, so dass der Kielgang in der Kielsponung bis zur Stevensponung im vorderen Bereich durchlaufen kann (Abb. 79). Obwohl der Kielgang um fast 90 Grad gegenüber mittschiffs verwrungen ist, muss diese Formgebung praktisch realisierbar gewesen sein, denn das gleiche Problem tritt bei allen Jachten am Hinterschiff auf, wenn auch nicht auf so kurzer Länge.

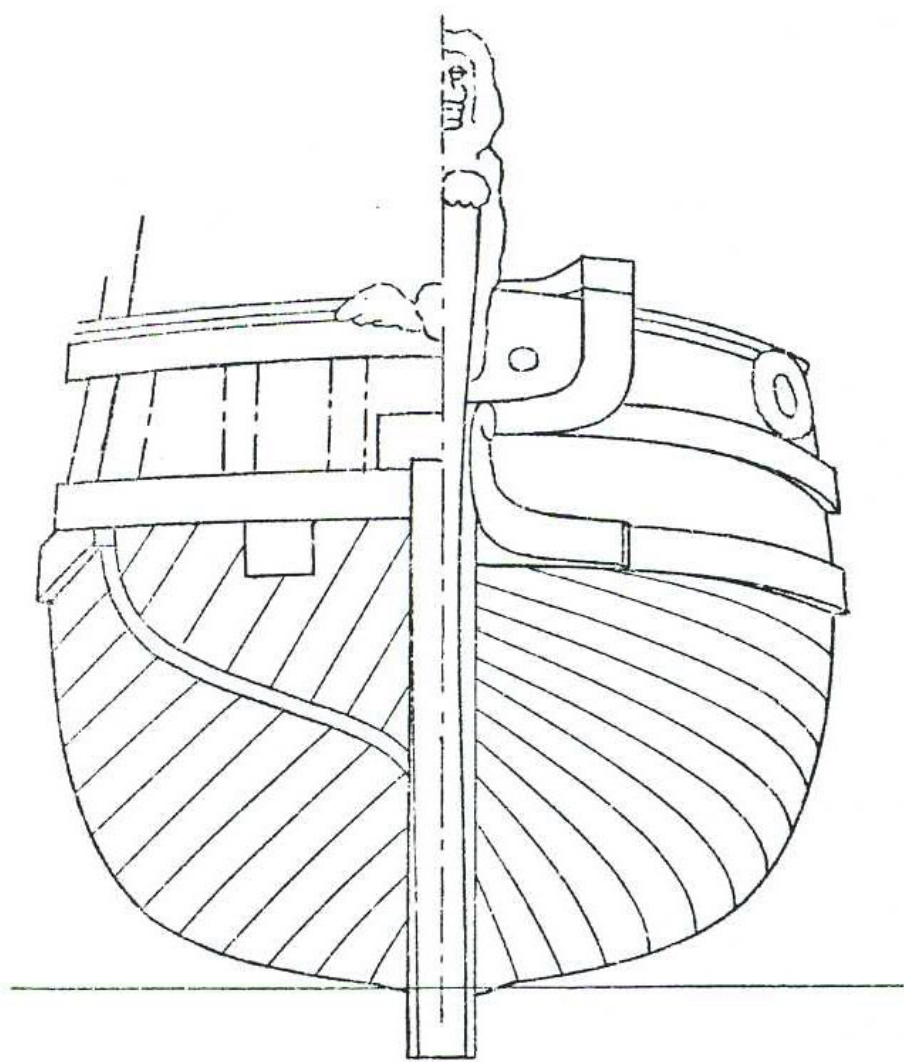


Abb. 77  
Vor- und Achterschiff nach einem Modell. Hochgezogene Sponung des Kielganges am Vorsteven

Eine größere Schwierigkeit wird auch die Beschaffung des Holzes für die Planken im Bereich der Kimm bereitet haben, weil diese Planken, besonders bei der Variante Abb. 78, einen sehr starken S-Schlag aufweisen. Für Planken mit Breiten bis zu einem Fuß waren also schon ganz ansehnliche, krumm gewachsene Eichen erforderlich. Um diesen starken S-Schlag nun etwas zu mildern, haben die damaligen Schiffbauer den ersten (beim Modell van Beuningen auch den zweiten) Gang unter dem Bergholz gelegentlich als verlorenen Gang ausgeführt, d.h. er reichte nicht bis an den Steven heran, sondern endete kurz vor der hinteren Schulter und lief spitz (oder mit einem kleinen Haken) unter dem Bergholz aus. Hierdurch konnten alle darunter liegenden Gänge höher in die Stevensponung einlaufen und erhielten somit einen geringeren S-Schlag. Vielleicht war durch den höheren Einlauf der Planken in die Stevensponung auch das vorher beschriebene Aufziehen des Kielganges mit bedingt. Erst zu Beginn des 18. Jhs., als das Mittelschiff sehr viel völliger wurde, ging man zu einer anderen Lösung über. Man legte jetzt seitlich bis zur Kimm einige Planken um, die parallel Bergholz verliefen, während die Verlegung der Bodenplanken etwa parallel Kiel erfolgte, so dass vorne die Enden stumpf gegen den Kimmgang stießen.

Die Beplankung des Achterschiffes bereitete in den meisten Fällen keine Schwierigkeiten, weil die abgewinkelte Länge Unterspiegel - Achtersteven annähernd die des Hauptspantes war. Nur gelegentlich mussten die Plankenenden etwas verbreitert werden. In solchen Fällen kam die Natur dem Schiffbauer dadurch zu Hilfe, dass die Bäume ja unten dicker als oben waren. Es wurde das Holz dann immer so gelegt, dass es voll ausgenutzt wurde und der Abfall möglichst gering war. Erst im 18. Jh. finden wir sogenannte „Insteker“ im Achterschiff, also Keilstücke, die die Anzahl der Gänge am Achterschiff um einen gegenüber Mitte Schiff vermehrten (Abb. 79). Zur Verbindung der Außenhautplanken untereinander wurden immer Laschen vorgesehen. Der stumpfe Stoß war damals nur bei den dünneren Planken des Breit- und Setzganges üblich. Die Verbindung der stärkeren Berghölzer erfolgte mittels der Bergholzlasche (Abb. 81 E 1), die der dünneren Außenhautplanken, einschließlich der des Breitganges zwischen den beiden Berghölzern, mittels halber Haken (Abb. 81 E2). Für Jachten mit Längen von 54 Fuß bis 72 Fuß über Steven sollten die Bergholzlaschen mindestens über 4 Innhölzer und die Außenhautlaschen mindestens über 3 Innhölzer verschießen, um eine möglichst gute Verbindung (Nagelung) mit dem Spantwerk zu gewährleisten. Bergholzlaschen sollen nicht im Bereich des Mastes liegen, damit wegen der hier auftretenden großen Kräfte die Längsfestigkeit nicht verringert wird. Die Laschen zweier nebeneinanderliegender Planken sollen etwa 10 Fuß, die der dritten von der ersten Planke etwa 5 Fuß voneinander entfernt sein.

Die Nagelung in Abb. 80 ist für eine Spantdicke von etwa 7 Zoll und eine Plankenbreite zwischen 8 bis 11 Zoll dargestellt. Dieses sind etwa die Werte, die für Jachten

zwischen 54 Fuß bis 72 Fuß über Länge Steven anwendbar sind. Aus den Bestecken ist ersichtlich, dass unter Wasser 3 Holznägel auf einen Fuß Plankenlänge zu schlagen sind. Damit auf jedem Innholz 2 Befestigungsstellen liegen, wird nach jedem dritten Holznagel ein eiserner Spieker geschlagen. Über Wasser werden nur je 2 eiserne Spieker auf einem Innholz vorgesehen.

Die Holznägel haben etwa einen Durchmesser von  $\frac{3}{4}$  Zoll und werden von außen durch die Außenhaut und die Spanten geschlagen. Ihre Köpfe werden von außen und innen „gepluggt“ (Abb. 80).

Die eisernen Spieker haben geschmiedete Köpfe und sind etwas mehr als doppelt so lang, wie die zu befestigende Planke dick ist. Durch die Außenhaut (und gelegentlich durch das untere Bergholz) stoßende Bolzen mit halbrunden Köpfen dienen zur Befestigung der Balkenkniee, der Balkweger und manchmal des Wasserganges.

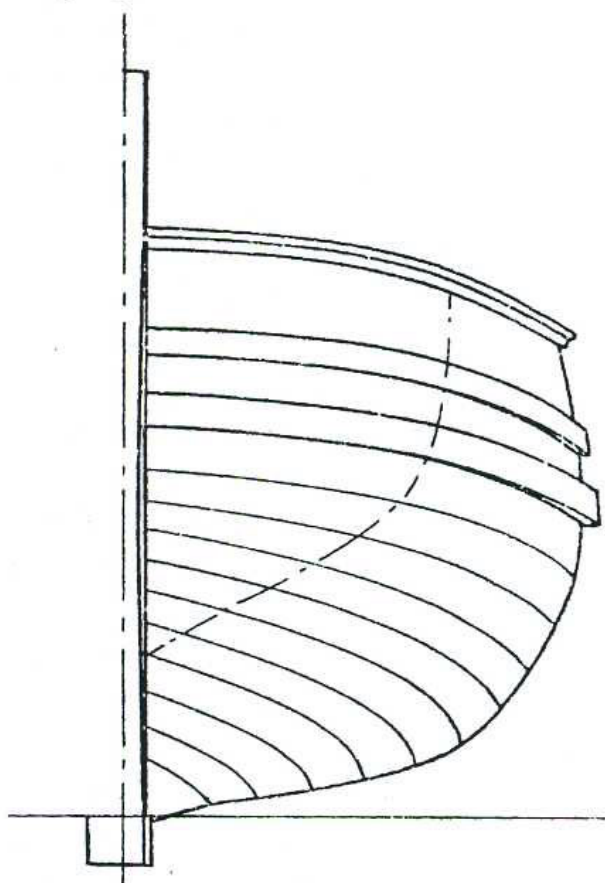


Abb. 78  
Vorschiff mit einem unten in den Vorsteven einlaufenden Kielgang nach Abb. 77

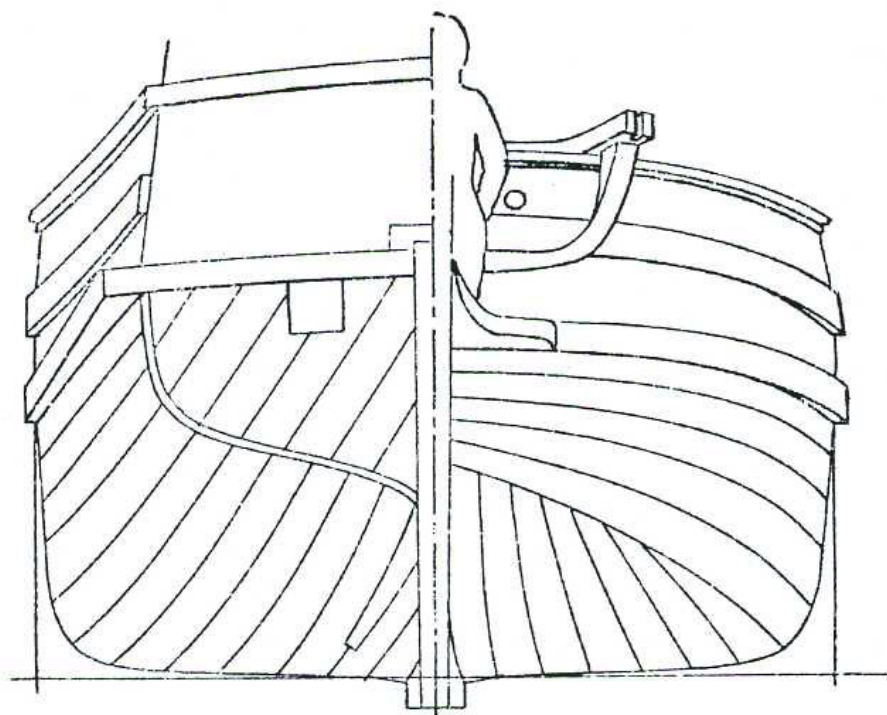


Abb. 79  
Vor- und Achterschiff einer Jacht aus der ersten Hälfte des 18. Jhs. Hochgezogene Sponung des Kielganges am Vorsteven nach Abb. 77

Dadurch, dass der Balkweger einmal unten und dann oben mit dem Innholz verbolzt wird, erscheinen die Bolzenköpfe außen im Zickzackband. Über die Verschanzung ist wenig zu sagen. Die verschiedenen Varianten sind aus den Hauptspantzeichnungen bei einigen Bestecken ersichtlich. Die in der 2. Hälfte des 17. Jhs. übliche Anordnung ist in Abb. 79 dargestellt. Hierbei ist es auch möglich, dass das Schanddeck entfällt. Dann werden die Auflanger bis unter den Dollbaum hochgezogen und die Schanz wird innen bis unter den Dollbaum dicht gewegert. Als Besonderheit sei auf das Klüsholz hingewiesen (Abb. 84). Es ist ein massiver, für die Klüse durchbohrter Holzklötz, der durch die Außenhaut und die Innenwegerung durchstößt und sowohl außen wie innen mit beiden bündig liegt. Außen wird das Klüsholz durch eine meist reich verzierte Klüsplatte abgedeckt.

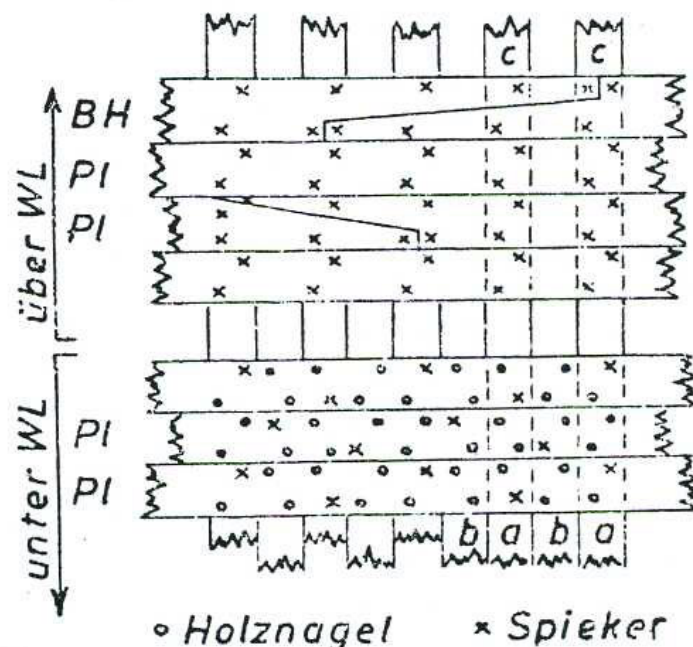


Abb. 80  
Nagelung der Außenhaut BH = Bergholz, PL = Planken unter dem Bergholz, A = Wränge, b = Sitzer, c = Auflanger. (Beispiel für 7 Zoll Spantbreite).

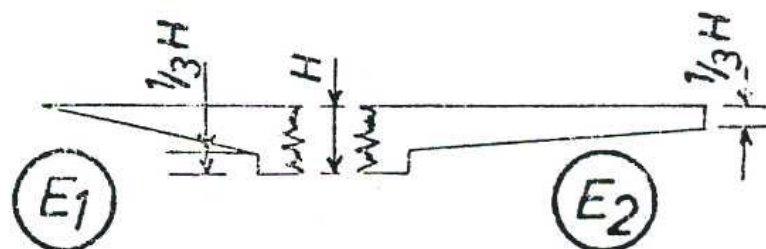


Abb. 81  
Laschen E1 Bergholzlasche (Hakenlasche) des 17. Jhs. E2 „halber Haken“ für Außenhautplanken

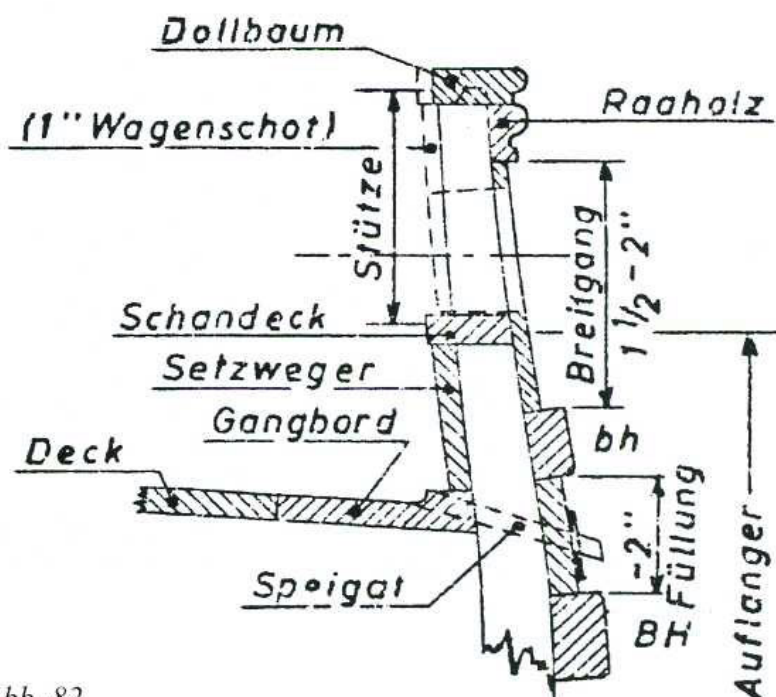
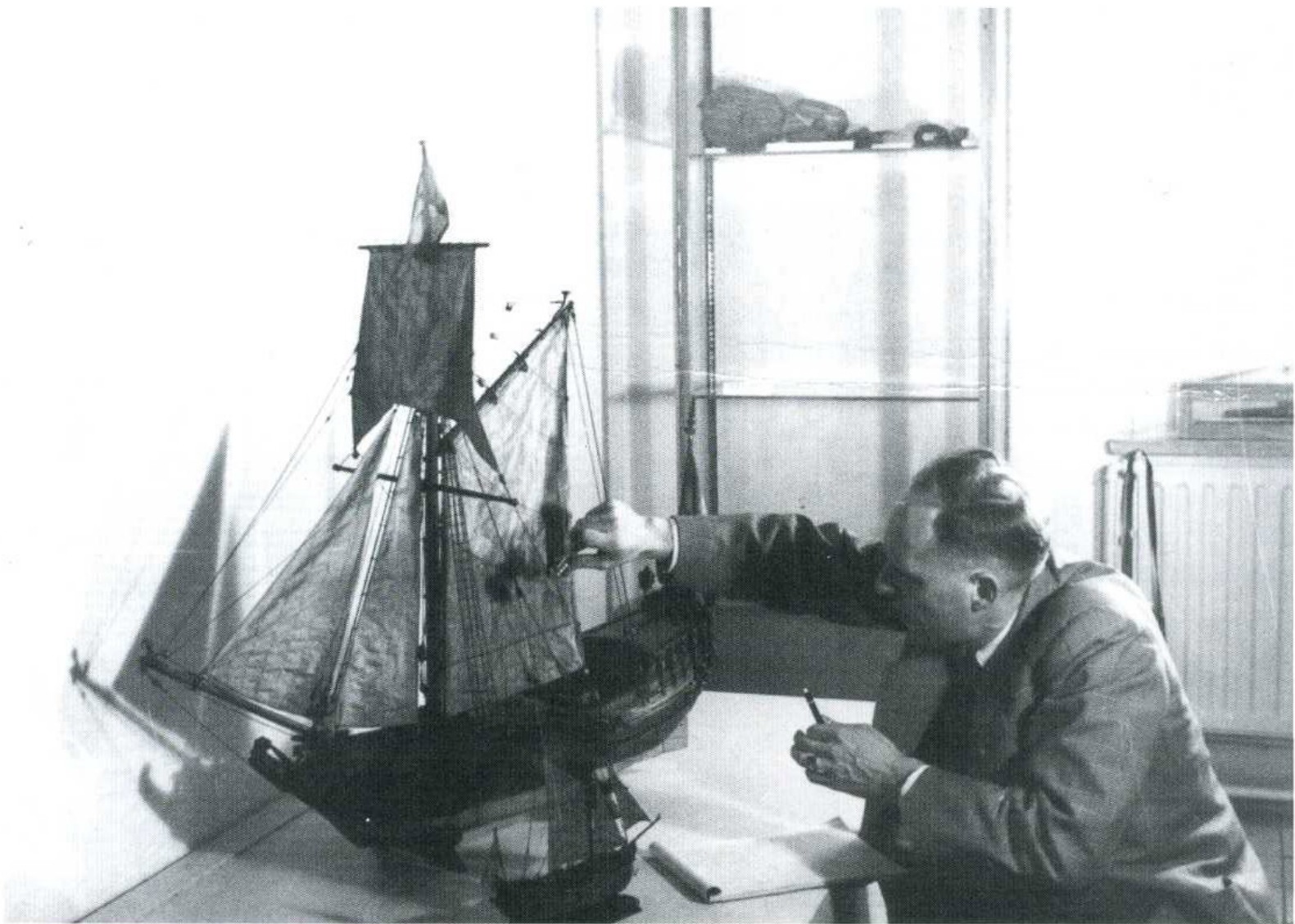


Abb. 82  
Schanz mittschiffs. BH = unteres Bergholz, bh = oberes Bergholz



*Werner Jaeger bei dem Aufmaß des Rotterdamer Modells*

## Deckbalken, Rippen und Deck

Die Lage der von Bord zu Bord reichenden Deckbalken ist abhängig von der Lage der Luken und Öffnungen im Deck. Die Verteilung der Luken und Öffnungen muss so erfolgen, dass die Deckbalken einen annähernd gleichen Abstand voneinander haben. Dieser Abstand sollte nicht mehr als 4 Fuß betragen. Da diese Entfernung für die gute Verlegung des Decks zu weit ist, werden zwischen je zwei Balken Rippen gelegt. Meistens eine, unter Kanonen können aber auch zwei liegen. Die Anordnung geht aus Abb. 92 hervor. Die Verbindung der Balken mit dem Spantwerk erfolgt mittels gewachsener Kniee, die in Repräsentationsräumen meistens horizontal, in den anderen Räumen aber vertikal angeordnet sind. Mit den Balken und dem Bord werden sie mittels Bolzen verbunden. Unter den Luken liegen die Balken mindestens unter einem Quersüll, im Idealfall bei größeren Öffnungen unter beiden Quersüllen. Der Mast steht zwischen zwei stärkeren Mastbalken, die mit Horizontal- und Vertikalknieen besetzt sind. Balken mit Rippen werden allgemein nur im Hauptdeck angeordnet, einerlei ob das Deck von Vorsteven bis Achtersteven durchlaufend ist oder nur bis zum erhöhten Plichtdeck über der Herrenkammer reicht.

Unter dem erhöhten Plichtdeck und der Steuerplicht werden nur Rippen, das sind hier kleinere, von Bord zu Bord reichende Balken, verlegt, um eine günstigere Stehhöhe in den Räumen zu erhalten. Weil diese Rippen geringere Abmessungen haben, sind sie auch enger zu verlegen als die Balken (Abb. 83).

Die Verlegung des Decks kann in zweierlei Weise erfolgen. Einmal mit gleicher Stärke über die ganze Schiffsbreite, zum anderen mittschiffs zwischen den Scheerstöcken mit stärkeren Planken als außerhalb der

Scheerstöcke. Bei glattem Deck über die ganze Schiffsbreite liegen zwischen den Balken intercostale Klamaien als Auflage für die Rippen. Bei stärkeren Decks mittschiffs werden durchlaufende, halb und halb in die Balken eingelassene Scheerstöcke angeordnet. Sie liegen unter den Längssäulen der breitesten Decksöffnung. Das ist in den meisten Fällen das große Oberlicht der Herrenkammer.

Das erhöhte liegende Pavillondeck erhält Balken, die in ihrer Breite den Deckbalken entsprechen, aber nur die Höhe der Rippen haben, damit genügend Raum für den unter diesem Deck liegenden Helmstock des Ruders verbleibt. Nach Witsen wird das Hauptdeck unter dem Pavillondeck oft mit Blei beschlagen. Da man keine Möglichkeit hat, den Bereich dieses Decks zu konservieren, soll das Blei einen gewissen Schutz gegen Fäulnisbildung bieten. Unter dem Pavillondach werden wie bei dem erhöhten Plichtdeck ebenfalls nur kleinere, dafür aber dichter verlegte Balken angeordnet, um auch hier eine günstige Stehhöhe zu erhalten. Meistens wird die Stehhöhe noch durch eine größere Balkenbucht verbessert.

Bis auf das Pavillondeck erhalten alle Decks außen einen stärkeren und breiteren Wassergang. Beim Pavillondeck reicht dieser stärkere Gang über die Außenbordverkleidung hinaus und ist an der Außenkante mit einem Profil versehen. Eine wassergangähnliche Planke ist auch an der Vorkante Plichtdeck und Pavillondach als Abschluss gelegt. Beim Pavillondach ist diese Planke ebenfalls vorne mit Profilen unterschiedlicher Art versehen. Innen sind diese Planken durch eine als Wasserlauf dienende Hohlkehle bis auf die Stärke des Decks ausgearbeitet.

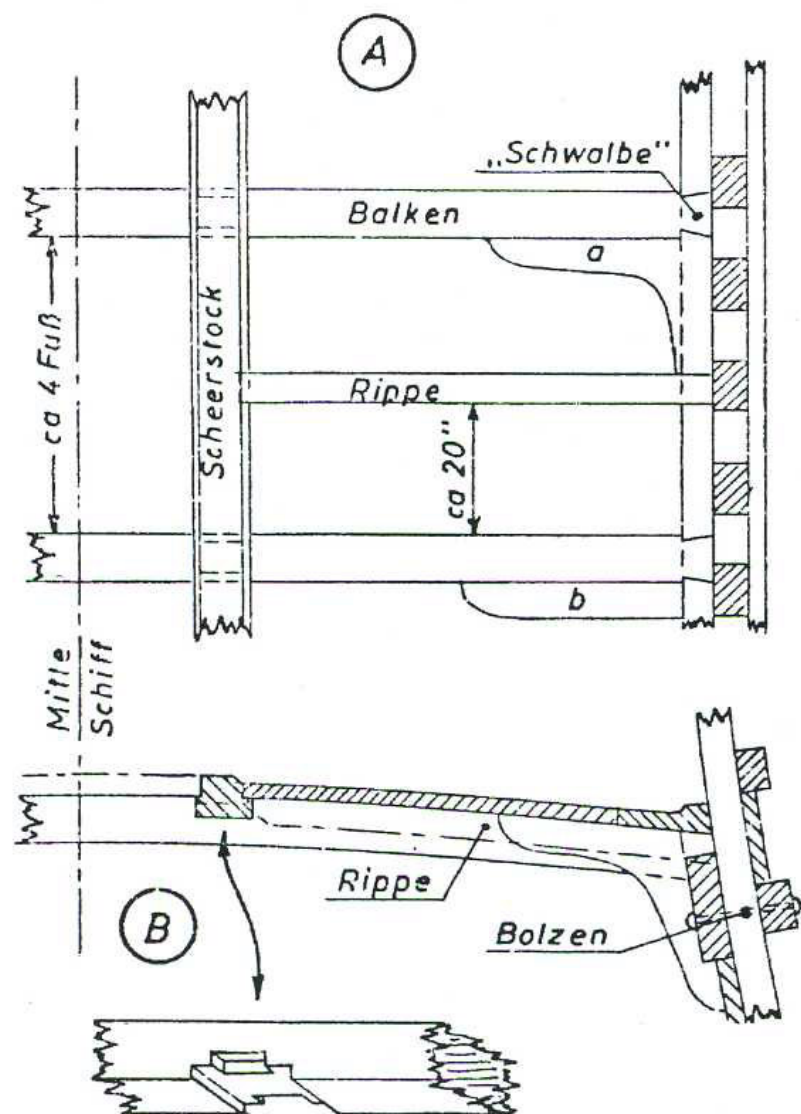


Abb. 83

Deck und Schanz

A) Balken, Rippen, Knievarianten a) Horizontalknie b) Vertikalknie

B) Balken und Rippen, längsschiff gesehen

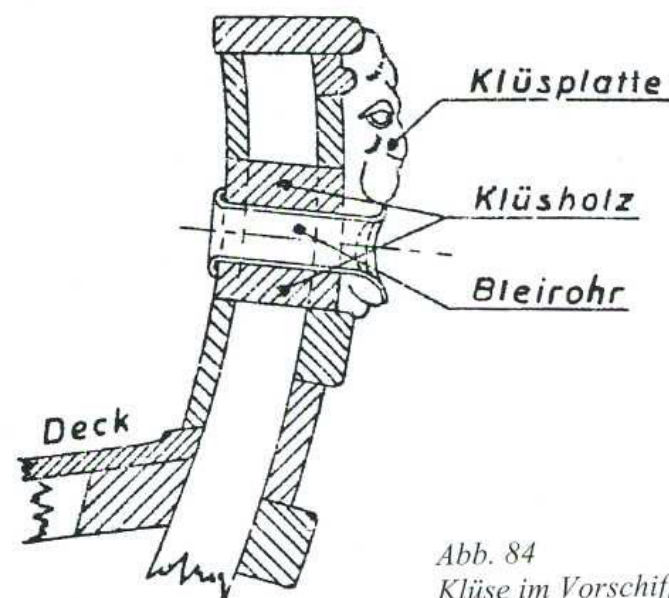


Abb. 84

Kluse im Vorschiff

## Der Pavillon

Er ist ein typisches Merkmal der Jachten seit etwa den 40er Jahren des 17. Jhs. Ob er aus der Hütte der „Kriegsjachten“ oder der offenen, gelegentlich mit einem Zelt Dach geschützten Steuerpflicht der „Kravelschiffe“ und „Binnenjachten“ hervorgegangen ist, wird heute nicht mehr zu klären sein. Die Anordnung, d.h. die Länge und Höhe, wird durch die Tatsache bestimmt, dass im 17. Jh. der Helmstock (Ruderpinne) unter dem Pavillonfußboden lag. Um einen noch einigermaßen wirksamen Ruderausschlag zu gewährleisten, durfte der Pavillon also eine bestimmte Länge nach vorne nicht überschreiten. Zudem ragte er ziemlich hoch über den Schiffskörper hinaus, um nicht die im Pavillon erforderliche Stehhöhe auf Kosten des für den Helmstock erforderlichen, unter dem Pavillonboden liegenden Raumes, verringern zu müssen. Dieses änderte sich erst allgemein gegen Ende des 17. Jhs., als man die Pinne über das Pavillondach führte und hierdurch den Aufbau um etwa 1 ½ Fuß niedriger legen konnte. Eine der ersten Jachten mit dieser Neuerung stellt W. v.d. Velde d.J. auf der Zeichnung einer Jacht für die Admiralität der Maas dar. Äußerlich konnte die Gestaltung des Pavillons durch die Anzahl und Form der Fenster, sowie die künstlerische Ausgestaltung sehr unterschiedlich ausfallen. Während anfangs die Fenster in die bis obenhin glatt hochgeführte Außenhaut eingefügt waren, wurden seit den 70er Jahren gelegentlich, gegen Ende des Jahrhunderts fast immer, hervorstehende Erker mit mehreren Fenstern eingebaut. Dieses änderte aber an der grundsätzlichen Anordnung nichts, weil sowohl die Fenster als auch die Erker im wesentlichen von der Spantanordnung und damit von der Lage der Auflanger abhängig sind.

Das eigentliche Gerüst bildeten die Auflanger, die, in das Spantsystem eingeordnet, etwa vom unteren Bergholz bis nach oben unter den Wassergang des Pavillondaches durchlaufen. Wegen der Fensterbreiten kann aber nur jeder zweite bis obenhin durchgehen. Die im Bereich der Fenster liegenden Auflanger werden durch Riegel unter den Fenstern (Abb. 85e) oder in Höhe des bis achtern durchlaufenden Dollbaumes abgefangen. Der Dollbaum ist als markantes Bauteil anzusehen, weil bis hierher der eigentliche Schiffskörper reicht. Setzgang und Pavillon sind nur als leichtere Aufbauten anzusehen. Oben werden zwischen den Fenstern ebenfalls Riegel eingesetzt, um die Auflangerköpfe in ihrer Lage zu fixieren. Untersuchungen haben ergeben, dass die Fenster verschiedener großer Jachten immer annähernd gleiche Breiten haben.

Es ist eine Folge der schon erwähnten Abhängigkeit der Auflanger vom Spantsystem. Geringfügige Unterschiede können sich nur durch die Abmessungen der Innhölzer ergeben, die bei größeren Jachten etwas breiter als bei kleineren sind. Die unter den Fenstern liegenden halben Auflanger sind in den Riegel mit einem Schwalbenschwanz eingelassen.

Bestimmend für die Lage der Fenster war in erster Linie das Randsomholz. Auf oder neben ihm stand ein durchgehender Auflanger, von dem aus die Einteilung der Fenster erfolgte. Gewöhnlich sind vier Fenster vorhanden, von denen drei vor dem Randsomaufleger liegen; das vierte liegt dahinter. Es kommt aber auch vor, dass hinter dem achteren Fenster noch ein Feld mit nicht voller Breite liegt, in dem entweder ein schmaleres blindes Fenster oder eine Füllung angeordnet wird. Dieses ist abhängig vom Ausfall des Oberspiegels, also von der Größe der Heckgillung.

Auf den überlieferten Modellen und bildlichen Darstellungen sehen wir, dass die Fenster verschiedene Formen haben und unterschiedlich ausgeführt sein konnten. Bezüglich der Ausführung sehen wir solche mit Holzrahmen und Sprossen und andere, die auf eine Bleiverglasung hinweisen. In welchem Fall die eine oder andere Ausführung bevorzugt wurde, ist unbekannt und lässt sich auch aus den Vorlagen nicht ableiten. Generell ist nur festzustellen, dass „Prinzenjachten“ immer Fenster mit Bleiverglasung hatten, während auf Jachten der Admiralitäten und Indischen Compagnie die Bleiverglasung erst seit Mitte der 2. Hälfte des 17. Jhs. häufiger zu finden ist. Über die Erker kann keine genauere Aussage erfolgen, da sie, wie die vielen Abbildungen zeigen, zu unterschiedlich in ihrer Ausführung waren.

Fest steht nur, dass sie keine große Tiefe hatten und in keinem Fall über die größte Breite des Schiffes in ihrem Bereich, also etwa dem unteren Bergholz an dieser Stelle, hervorragten. Die vom Spant-Auflangereinfall abhängige, also unterschiedliche Tiefe, bestimmte daher in jedem Fall die Größe des Erkers und seiner Fenster, die Ausbildung und Form des Daches sowie die konstruktive Gestaltung des unteren Abschlusses. Hinzu kommt der entscheidende Einfluss, den die jeweilige Stilepoche auf die Form und künstlerische Ausgestaltung des Erkers ausübte. Außer dem Galion mit seinen Liegern und dem Oberspiegel wurde kein anderes Bauteil des Schiffskörpers einer Jacht so entscheidend vom Stil mitgeprägt wie der Erker.

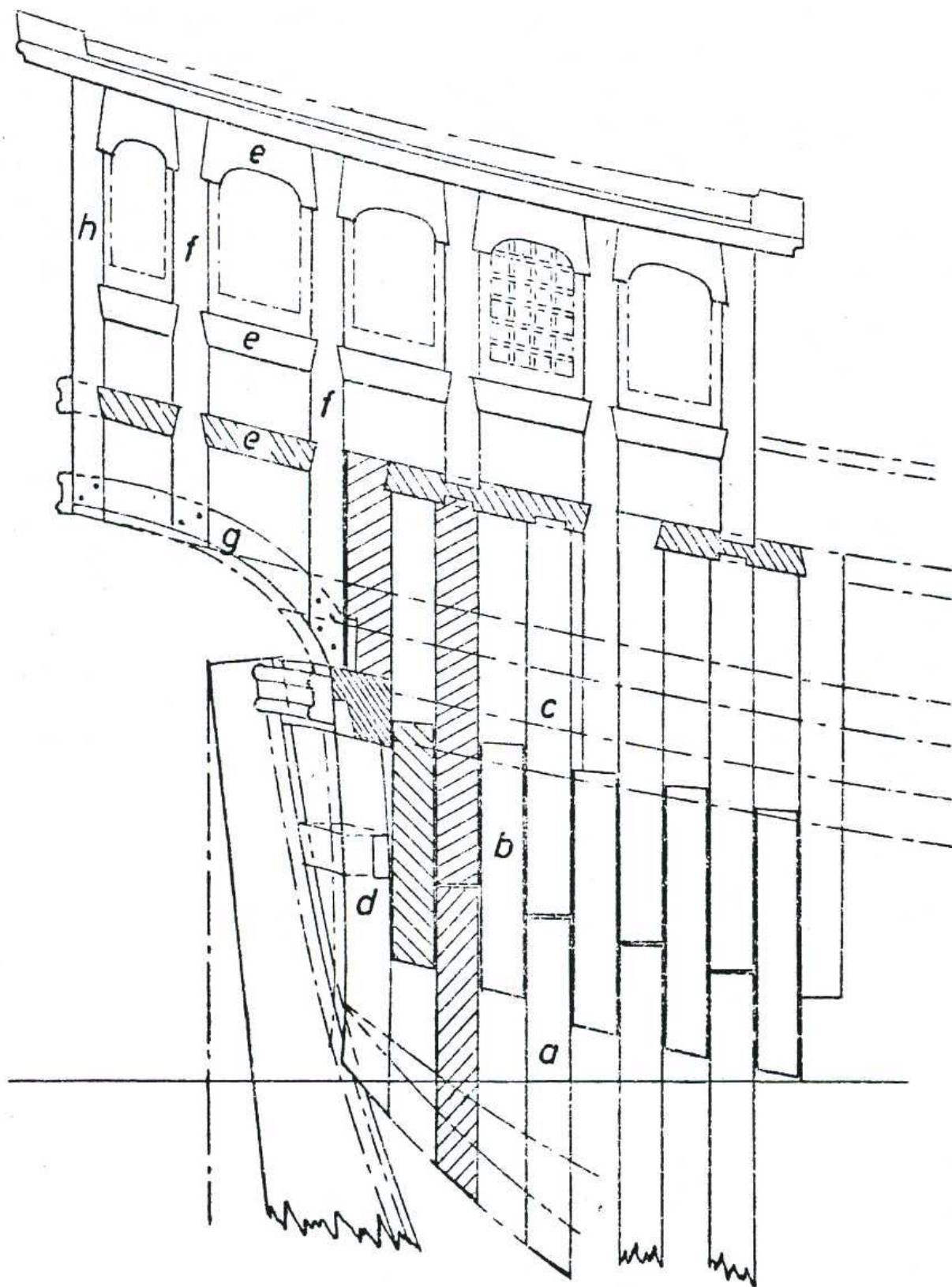


Abb. 85

Holz am Hinterschiff einer Jacht. In Anlehnung an J. Storck

a) (Piek)Wrange (Lieger), b) Sitzler (Knie), c) Auflanger, d) Randsomholz, e) Riegel, f) Pavillonstütze, g) Gillungsknie, h) Heckstütze.

Nach einigen guten Jachtmodellen des 18. Jhs. zu urteilen, wurde die Form des Erkers durch je eine untere und obere über den Innhölzern liegende Platte bestimmt. Zwischen diesen „Platten“ standen dann die Eckstützen, in denen die Rahmen für die fast immer bleiverglasten Fenster eingelassen waren. Die untere „Platte“ wurde gegen die Außenhaut, je nach Größe des Ausfalles, durch Konsolen, geschnitztes Blatt- und Rankenwerk, Engelskopf mit Flügeln oder anderen figürlichen Schmuck abgestützt. Die Abstützung der oberen „Platte“ erfolgte mittels unterschiedlich geformter Krummhölzer. Diese Krummhölzer dienten gleichzeitig als Auflage für kleine Dachlatten. Für die Abdeckung des Daches benutzte man Blei oder Kupferblech. Gelegentlich erhielten die Bleche Biberschwanzform und wurden schindelartig verlegt.

Das den Pavillon nach vorne abschließende Schott (Abb. 92 bis 94) setzt sich unten auf den erhöht liegenden Pavillonboden auf und steht etwa auf Mitte des vorderen Balkens. Dieser Balken stützt sich seitlich auf Deck ab, vermutlich als Begrenzung für den Helmstock. Aufgegliedert wird die Front durch 4-5 Stützen, zwischen denen 3-4 Fenster liegen. Jeweils ein oder auch zwei der äußeren Felder sind als Türen ausgebildet, die manchmal

nach außen, meistens aber nach innen öffnen. Da nur relativ wenig überlieferte zeitgenössische Darstellungen Jachten von vorne zeigen, kann auch hier keine Gesetzmäßigkeit herausgestellt werden. Die wenigen Beispiele stellen die unterschiedlichsten Variationsmöglichkeiten dar. Die Fenster werden hier, analog der Pavillonseite, mit Rahmen und Sprossen oder bleiverglast ausgeführt. Die Felder unter den Fenstern und unterhalb einer Zierleiste können mit Kassetten aufgegliedert oder mit ornamentalem Schmuck, gemalt oder in Bildhauerarbeit, versehen sein. Oben unter dem Dach wird das Schott mit unterschiedlichsten Zierleisten abgeschlossen. Bei bleiverglasten Fenstern fiel auf, dass hier meistens über den Fenstern eine geschnitzte Bogenleiste (als Wasserbord) lag. Dem Stil der Zeit entsprechend konnten die vorgesetzten Stützen von unterschiedlicher Form und Gestalt sein (s. Beispiele unter Schmuck und Zier).

Über das Baumaterial ist wenig bekannt. Lediglich im Besteck 7 findet sich nachfolgender Hinweis: „Der Pavillon wird vorne mit einem Schott aus 1½ Zoll dicken Balkdielen geschlossen und mit Pfeilern und runden „bindekens“ versehen“.

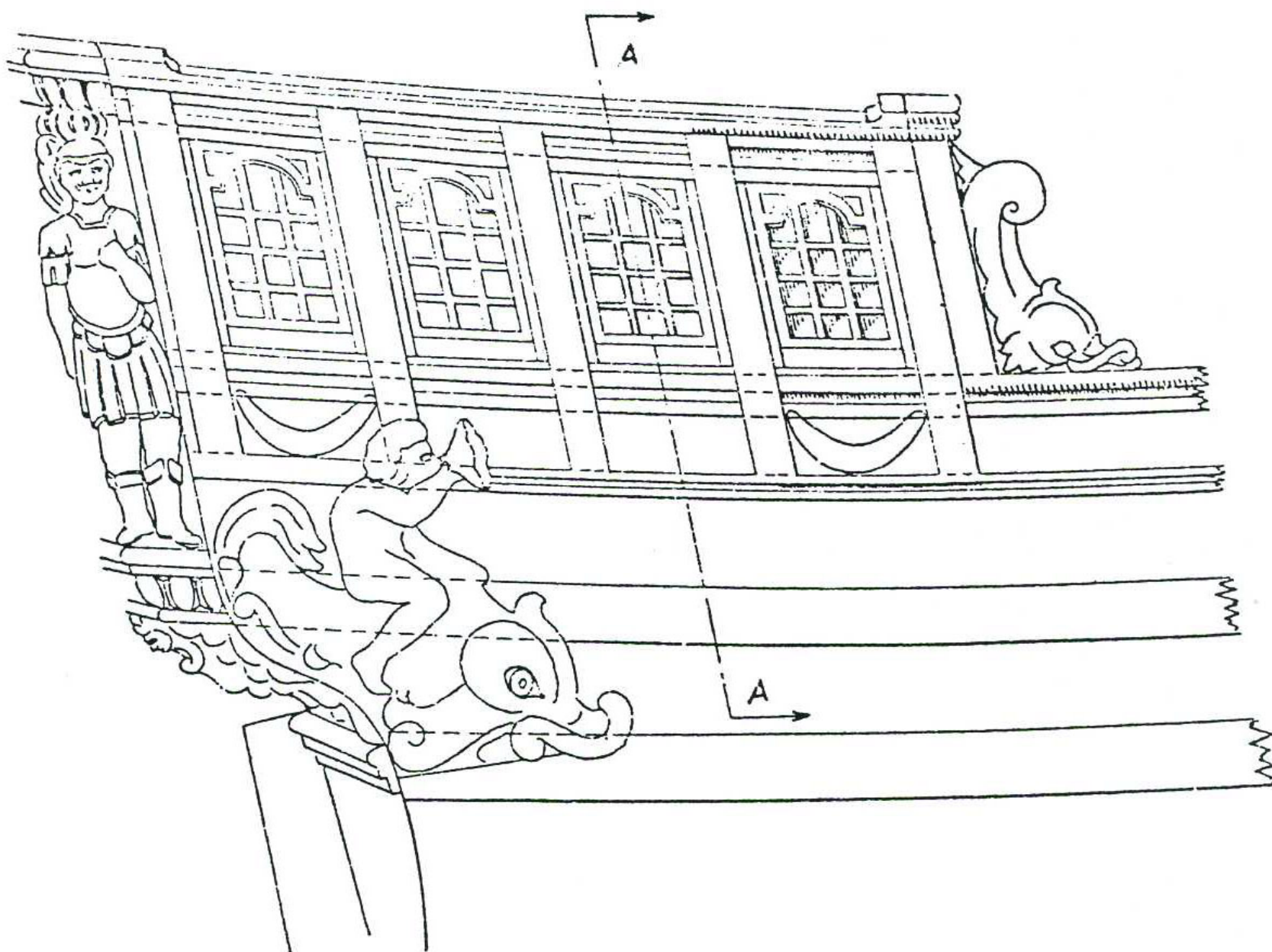


Abb. 86  
Pavillon-Seite, in Anlehnung an Modell van Beuningen

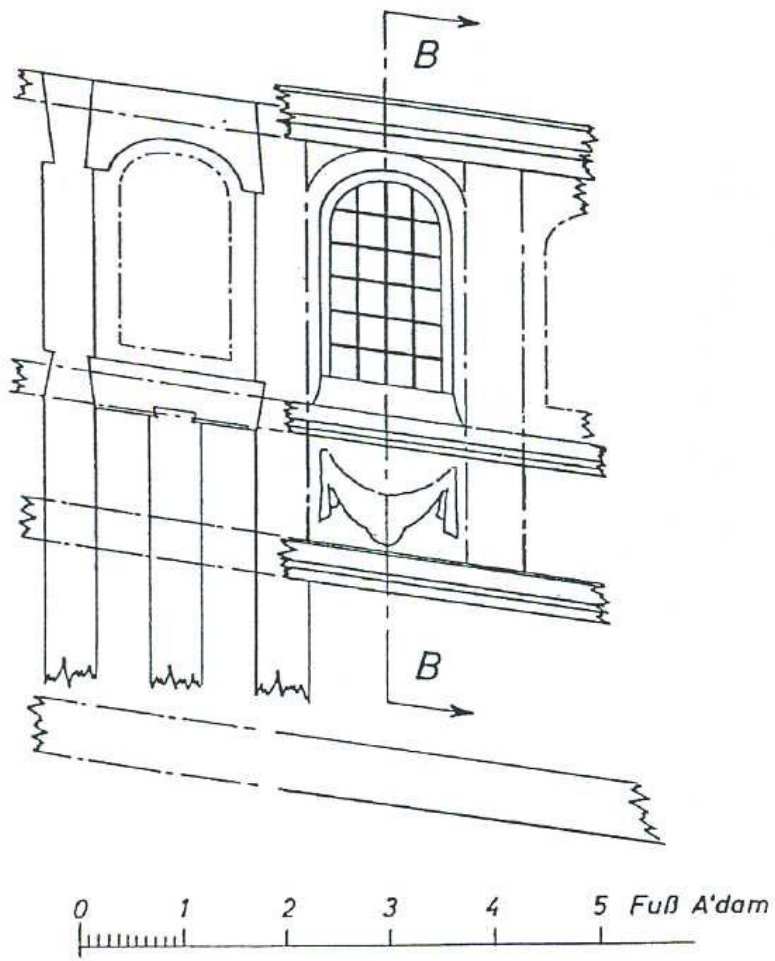


Abb. 87  
Pavillon-Seite, in Anlehnung an J. Storck, 1678

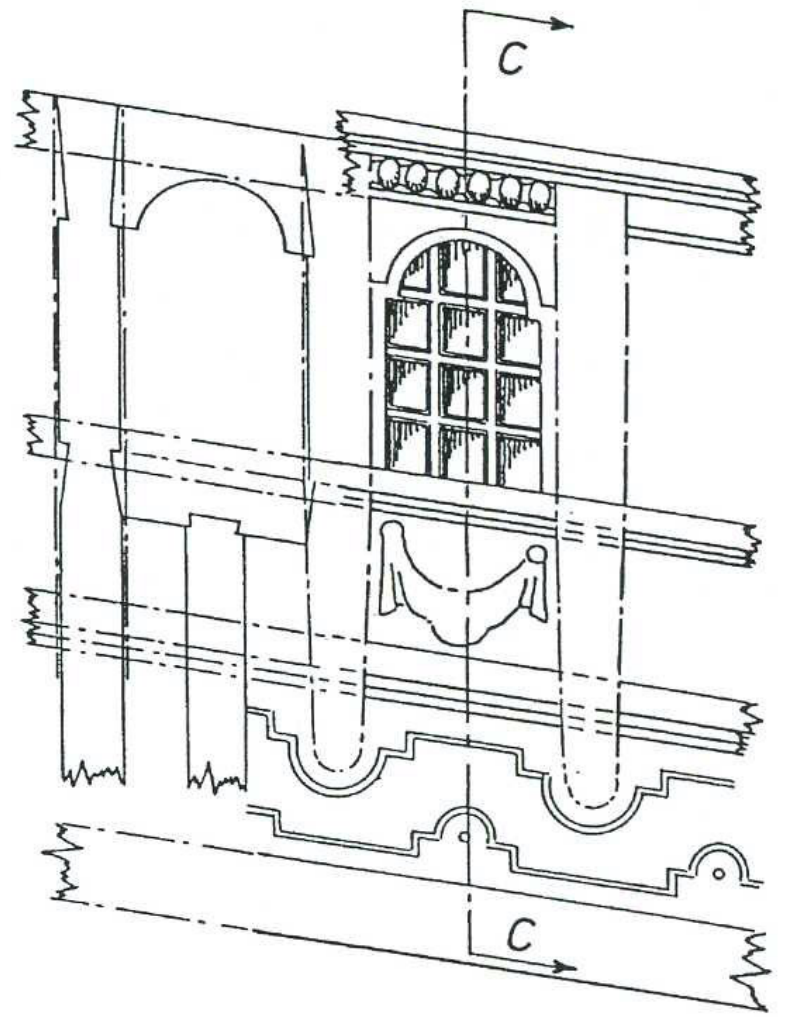


Abb. 88  
in Anlehnung an Modell Prins Hendrik

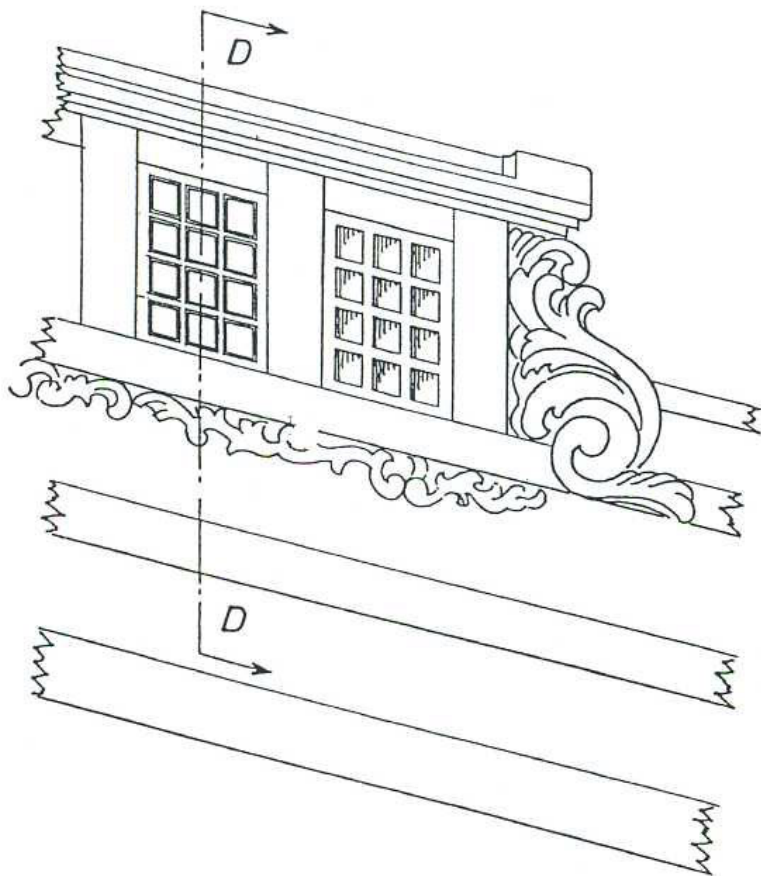


Abb. 89  
Pavillon-Seite in Anlehnung an das Modell im Nederlands  
Scheepvaart Museum Amsterdam, Inv. Nr. A 137

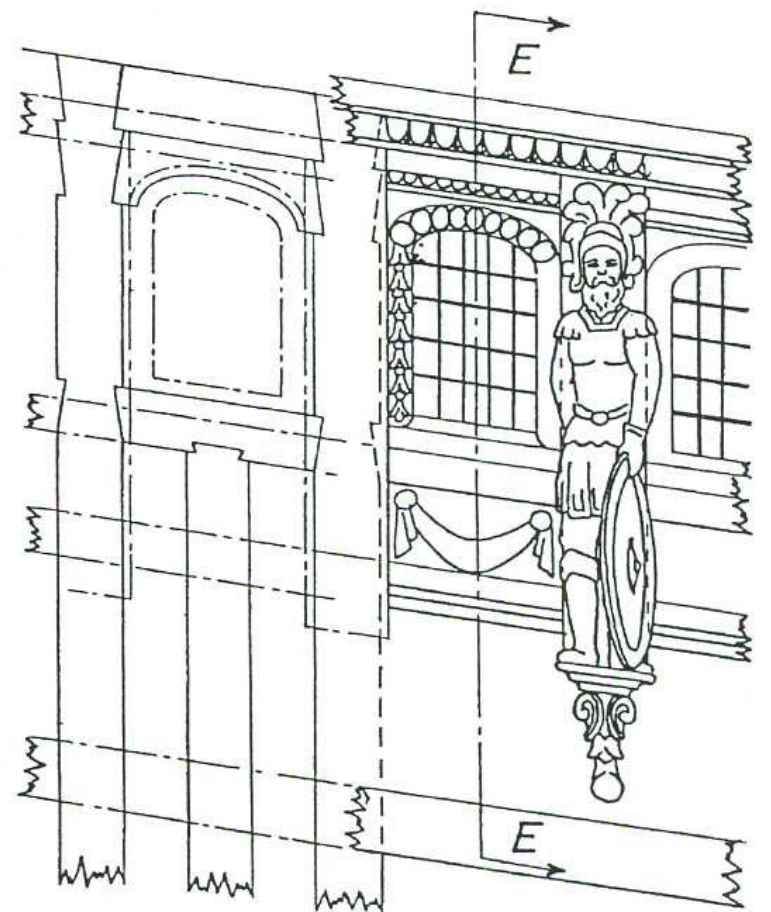


Abb. 90  
Jacht der Ost-Indischen Compagnie (nach van de Velde im Museum  
Boymanns Rotterdam, Inv.Nr. MB 1866)  
Alle Skizzen nach Fotos.

Schnitt A÷A

Schnitt B÷B

Schnitt C÷C

Schnitt D÷D

Schnitt E÷E

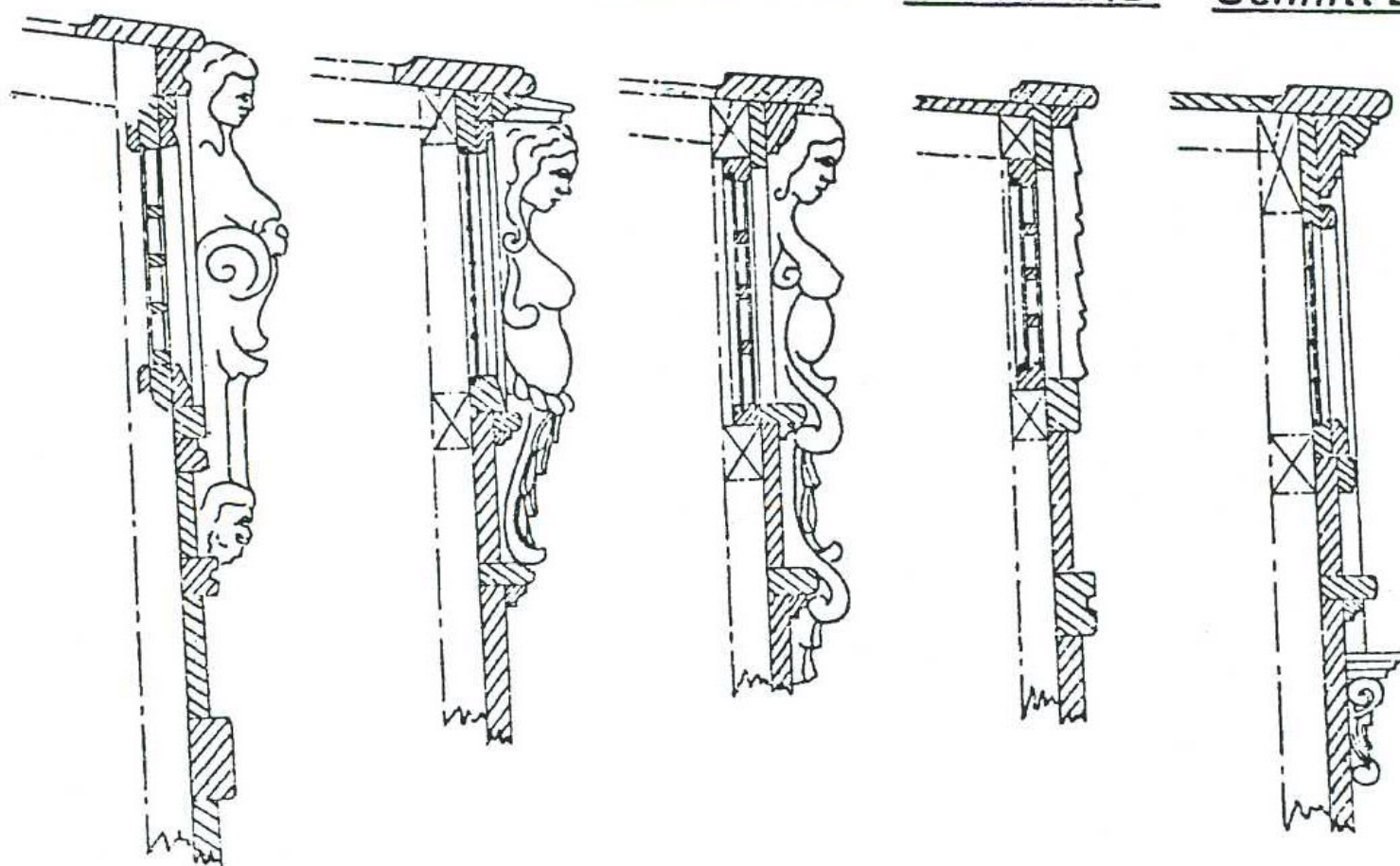


Abb. 91

Pavillon-Schnitte auf Mitte Fenster Abb. 86-90

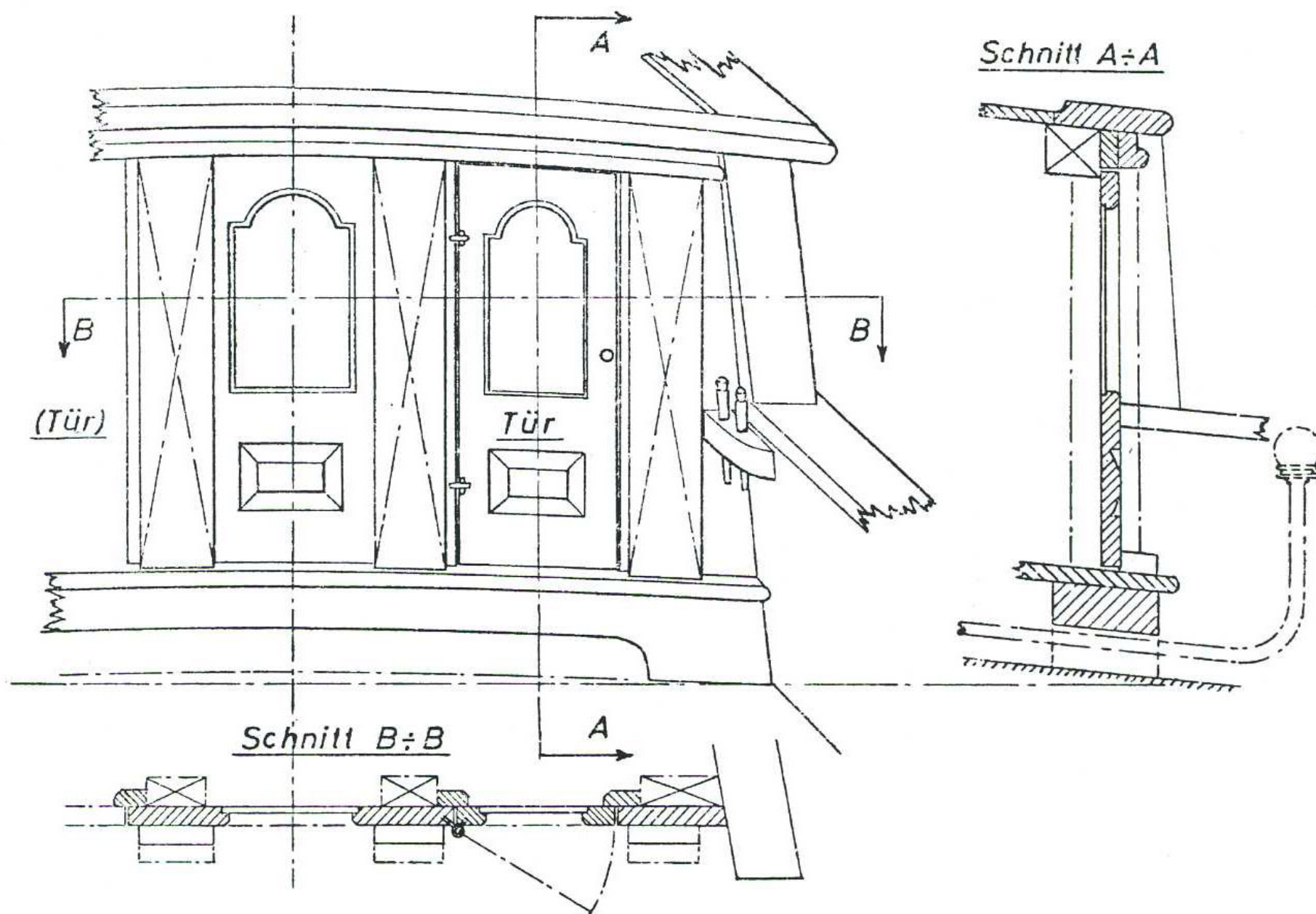


Abb. 92

Pavillon-Schott in Anlehnung an Modell „van Beuningen“. Da es sich bei dem Modell vermutlich um eine kleinere Jacht handelt, ist die Fläche nur in drei Felder aufgeteilt. Ungewöhnlich ist hier der Anschlag der Türen.

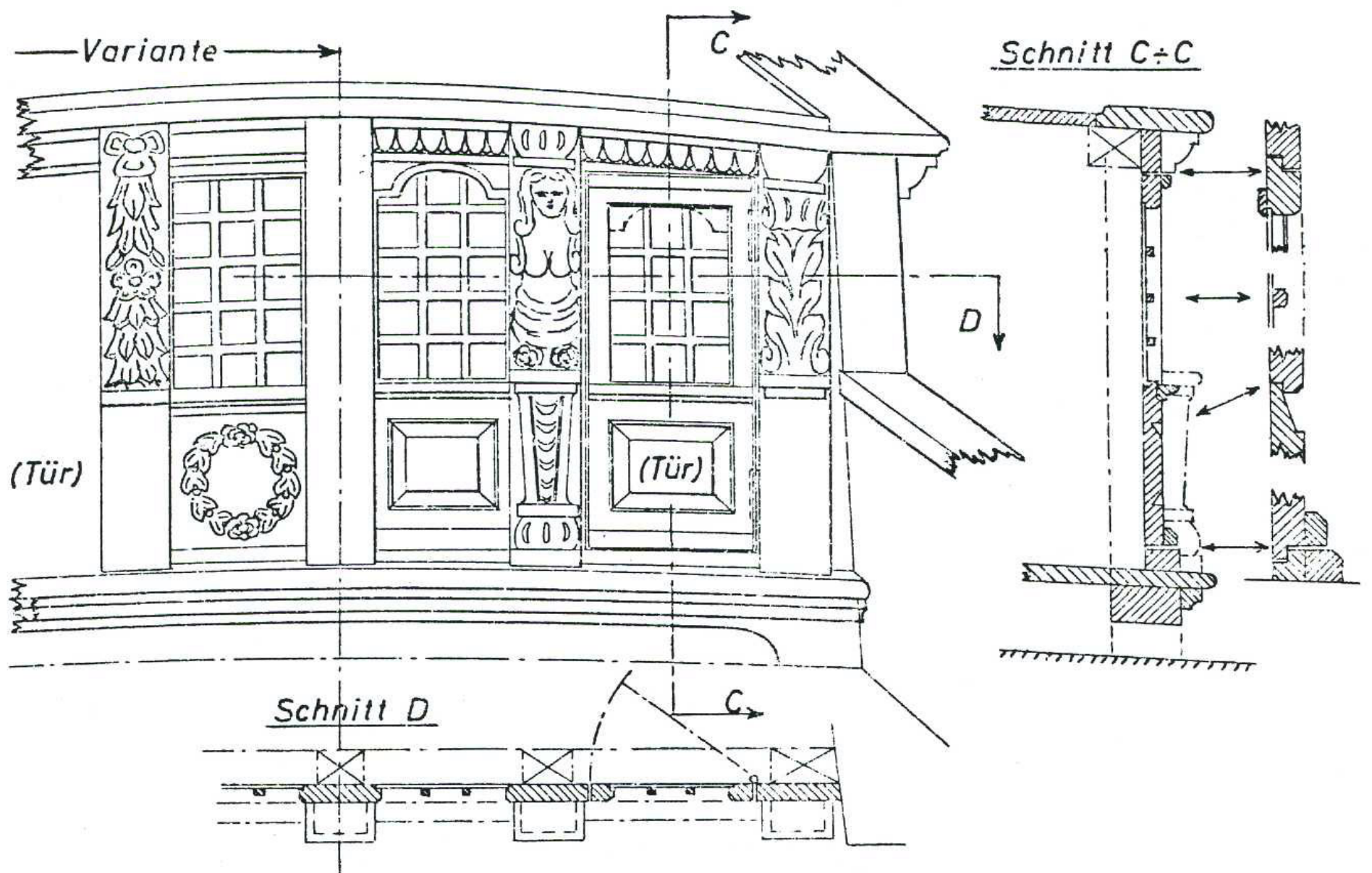


Abb. 93

Rechte Hälfte: in Anlehnung an das Modell im Prins Hendrik Museum. Linke Hälfte: Variante mit eckigem Fenster und geschnitztem Kranz im unteren Feld. Die Fenster haben Sprossen. Neben C-C sind vergrößerte Schnitte durch eine Tür mit Falz herausgezeichnet.

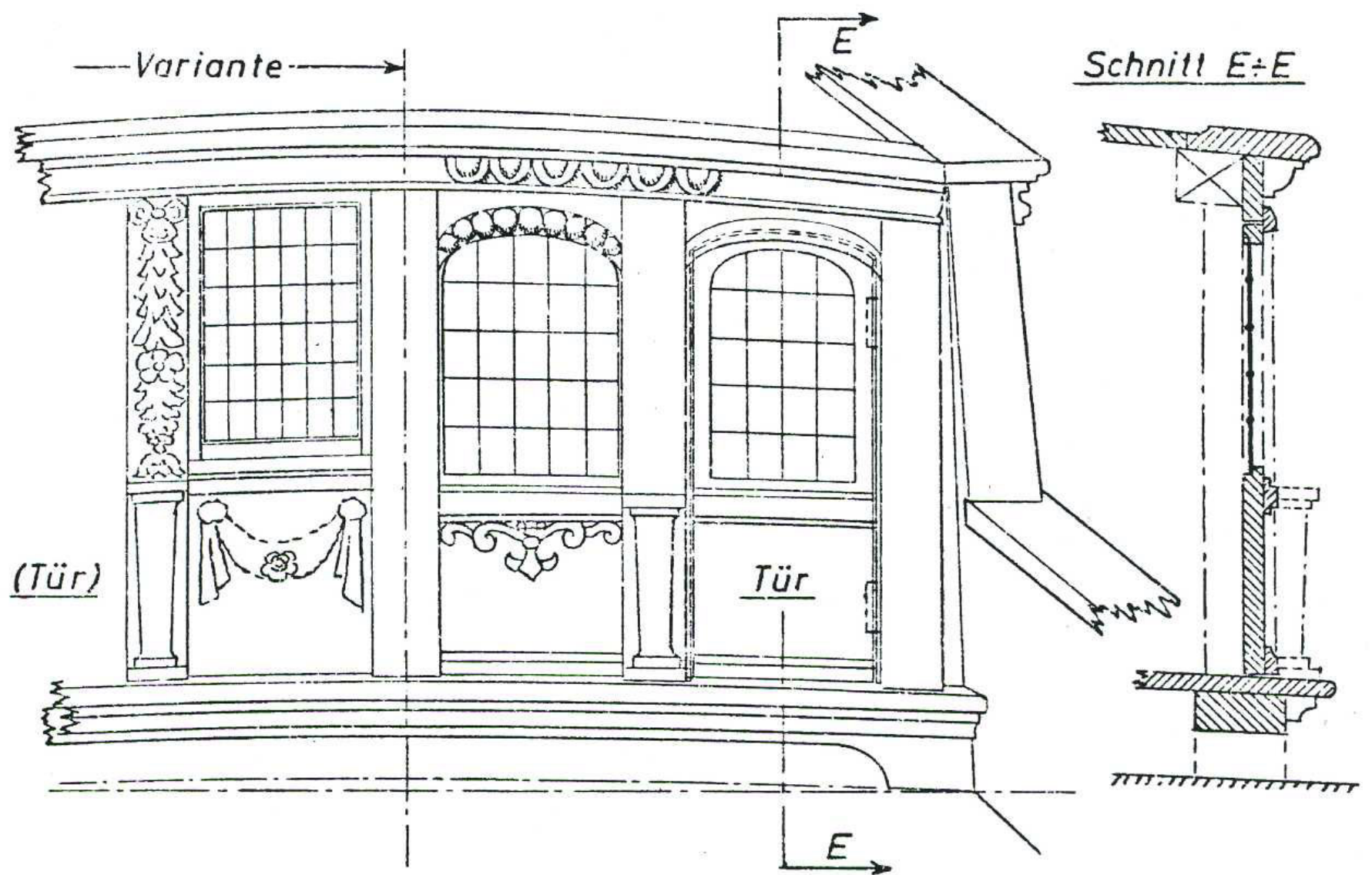


Abb. 94

Schott mit bleiverglasten Fenstern aus den 70er Jahren des 17. Jhs. Linke Hälfte: mit eckigem Fenster. Diese Variante war auch schon früher üblich. Die Tür ist innen außen angeschlagen und öffnet nach innen.

## ***IV***

# ***Einrichtungen an Deck***



## Oberlicht

Zur Beleuchtung des Repräsentationsraumes, der „Herrenkammer“ unter Deck, wurden hierüber Fenster angeordnet. Anfangs waren es nur Fallfenster, die zwischen Stützen liegend in der Vorderfront der erhöhten Kajüte (Herrenkammer) eingebaut waren. Jachten mit einem von vorne bis achtern ohne Stufe durchlaufenden „overloop“ (Hauptdeck) hatten separat angeordnete

Oberlichter. Da von diesem Typ z.Zt. keine Zeichnungen aus dem 17. Jh. bekannt sind, können wir uns über diese Oberlichter nur durch das Rotterdamer und Amsterdamer Modell informieren. Beim Rotterdamer Modell ist das Oberlicht achteckig, beim Amsterdamer Modell rechteckig.

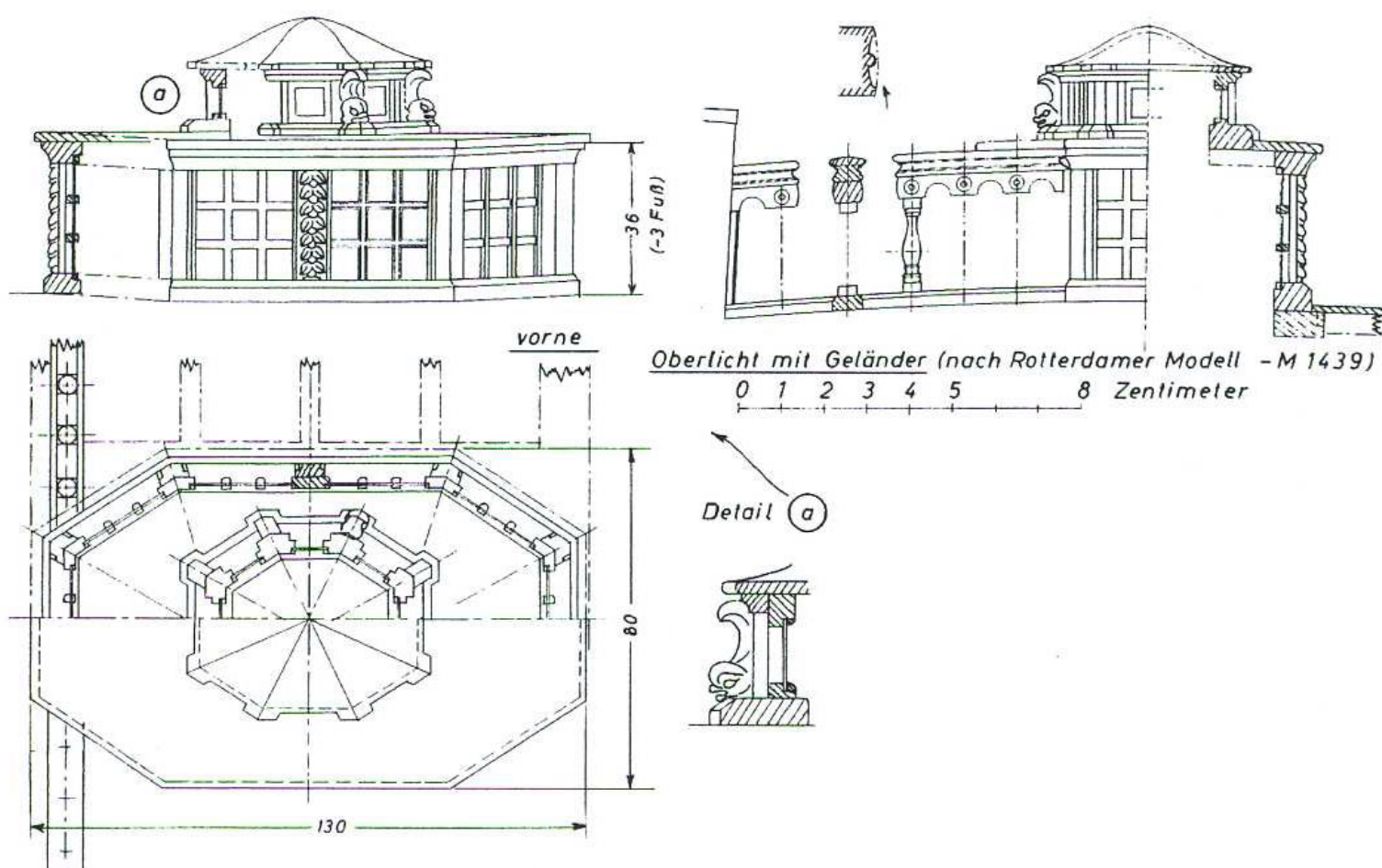


Abb. 96  
Oberlicht mit Geländer nach Rotterdamer Modell

## Luken, Niedergang, Kamin

Die Anzahl und Anordnung der Öffnungen im Deck wird grundsätzlich von der Anzahl der Räume und ihrer Verwendung bestimmt. Ferner ist ihre Größe und konstruktive Ausbildung vom Verwendungszweck der Öffnung abhängig. Alle Öffnungen sind mit einem Süll, das über Deck hervorragt, eingeschlossen. Das Süll soll die Gefahr des Eindringens von Wasser in das Schiffsinne vermindern. Die Quersülle liegen auf den Deckbalken. Ist die Öffnung kleiner als der Balkenabstand, so werden Schlingen eingezogen. Die querliegenden Schlingen werden dann auf den Längsschlingen unter den Längssüllen abgefangen. Alle Sülle schließen innen mit den Balken und Schlingen bündig ab.

Die Schlingen sind  $2\frac{1}{2}$  - 3 Zoll breiter als die Sülle, um Auflagen für die Deckplanken zu schaffen. Die allgemeine Einteilung der Decksöffnungen ist wie folgt:  
**vor dem Mast:** Vorderunter und Kabelgat, Kabel Luke mit Deckel, Kombüse, Kamin und Luke mit Deckel,  
**hinter dem Mast:** Proviantraum, Luke mit Deckel, Diener- und Herrenkammer, Kamin und Oberlicht, Flur, Niedergang mittschiffs oder seitlich.  
 Ein Kabelluk mit Deckel, in Anlehnung an das Modell im Prins Hendrik Museum, ist auf Abb. 145 dargestellt. Ähnlich, nur etwas größer und ohne die Durchbrüche für das Ankerkabel im Deckel, sind das Kombüse- und Proviantluk.

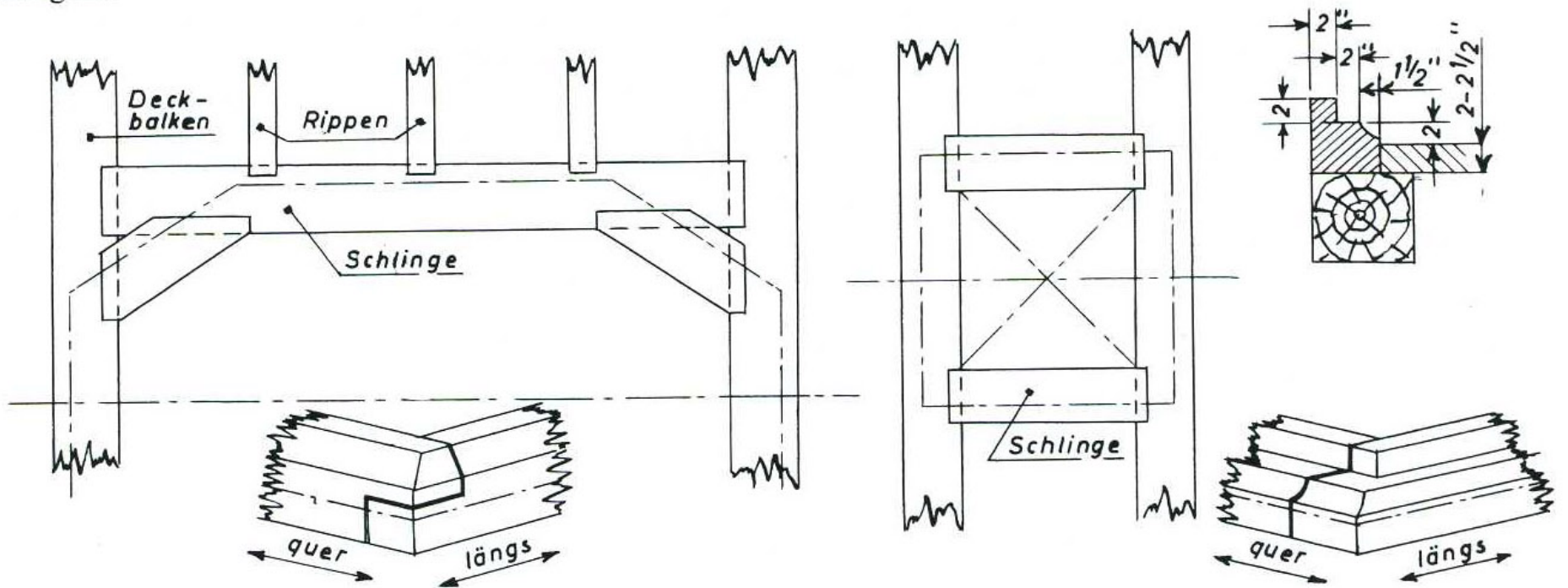


Abb. 97  
 Decksöffnungen und Schlingen  
 Schlingen des Oberlichtes  
 Eckverbindung des Oberlichtsülls

Schlingen einer Luke  
 allgemeine Maße eines Lukensülls  
 Eckverbindung eines Lukensülls  
 Die untere Naht der Eckverbindung muss immer am Quersüll liegen, damit sie „trocken“ bleibt.

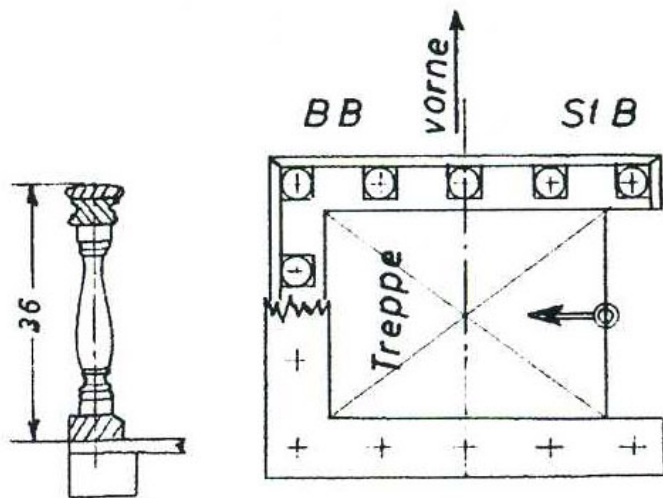


Abb. 98  
 Niedergang mit Geländer

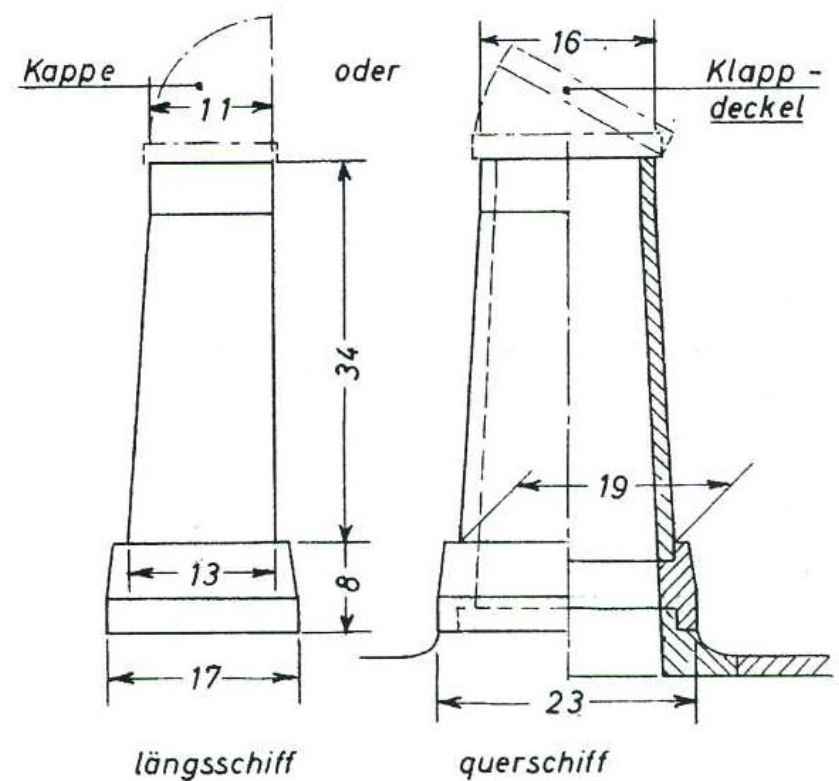


Abb. 99  
 Ein Kamin mit Süll

## Bratspill

Im Bug befindet sich das liegende Spill, mit dem die Anker eingeholt werden. Man nannte diesen Spilltyp in der ersten Hälfte des 17. Jhs. „Bratspit“, erst später hieß es Bratspill. Das Spill besteht aus einer hölzernen Welle, die zwischen zwei schweren hölzernen Wangen liegt. Die Welle wird mittels Handspaken in drehende Bewegung gesetzt. Eine Palle verhindert das Zurücklaufen. Die Spillwangen stehen fest und müssen gut mit Schanz und Deck verbolzt werden. Die Klampen legen sich achtern gegen die Wangen und werden mittels Flacheisen mit diesen verbunden. Wange und Klampe haben je eine halbrunde Ausnehmung, die als Lager für den Spillzapfen des Spillstammes dient. Der Zapfen hat im allgemeinen den halben Durchmesser des Stammes. Der Spillstamm wird mit den Spillzapfen aus einem Stück gefertigt. Er soll aus weicherem, nicht näher bezeichnetem Holz bestehen, damit das Kabeltau nicht so scharf einschneidet. Im 18. Jh. hat man auch den Spillstamm aus Eiche gefertigt und acht „Schalen“, das sind Bretter aus Weichholz, aufgenagelt. Der Stamm selbst ist in der Mitte rund und wird beiderseits bis auf jeweils etwa die Hälfte seiner Länge auf einen achteckigen Querschnitt zugehauen.

In der Mitte des Spillstammes werden gewöhnlich 16 Pallgaten ausgehauen, die zum Schutz gegen Verschleiß mit eisernen Platten ausgefüttert sind. Vermutlich war neben den Pallgaten, rundum als Zahnkranz bezeichnet, je ein Flacheisenring aufgezogen. In die Pallgaten legt sich die Palle, die vorne in einem Lager an der Pallstütze drehbar gelagert ist und ein Rücklaufen des Spilles verhindern soll. Außen im achteckigen Teil sind je vier in einer Ebene liegende viereckige Löcher für die Spillspaken ausgehauen. Auf die Spillwangen, die etwa bis Oberkante Dollbaum reichen, legen sich nach vorne zeigend die aus Krummhölzern gefertigten Kranbalken. Sie haben vorne einen Schlitz, in dem eine Rolle läuft. Über diese Rolle wird das Ankertau gelegt, mit dem der Anker aus dem Wasser geholt wird, damit er anschließend mit seinen Flunken über den Dollbaum abgelegt werden kann. Über den Spillwangen und auf ihnen mit einer Lasche (halben Lippe) befestigt, liegt ein von Wange bis Wange reichendes krummes Holz, Bratspillbogen oder Beting genannt, das mit Koffeennägeln besetzt als Nagelbank für laufendes Gut des Vorgeschirres dient.

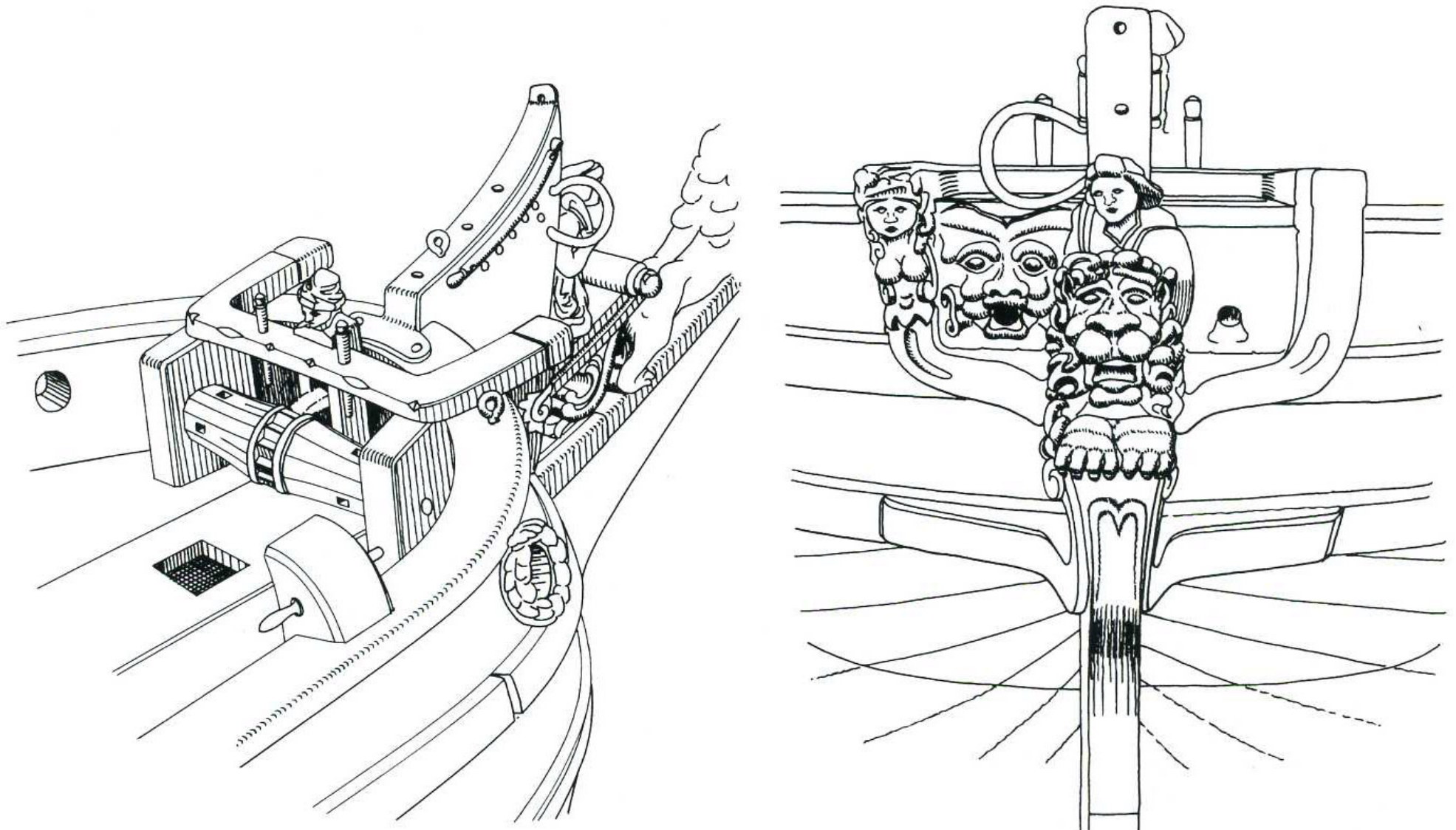


Abb. 100

Vorschiff des „van Beuningen“-Modells mit Bratspill, Pallstützen, Kranbalken und Nagelbank. Die Drücker unter den Kranbalken laufen hier mit einem Krumholz in die oberen Lieger ein.

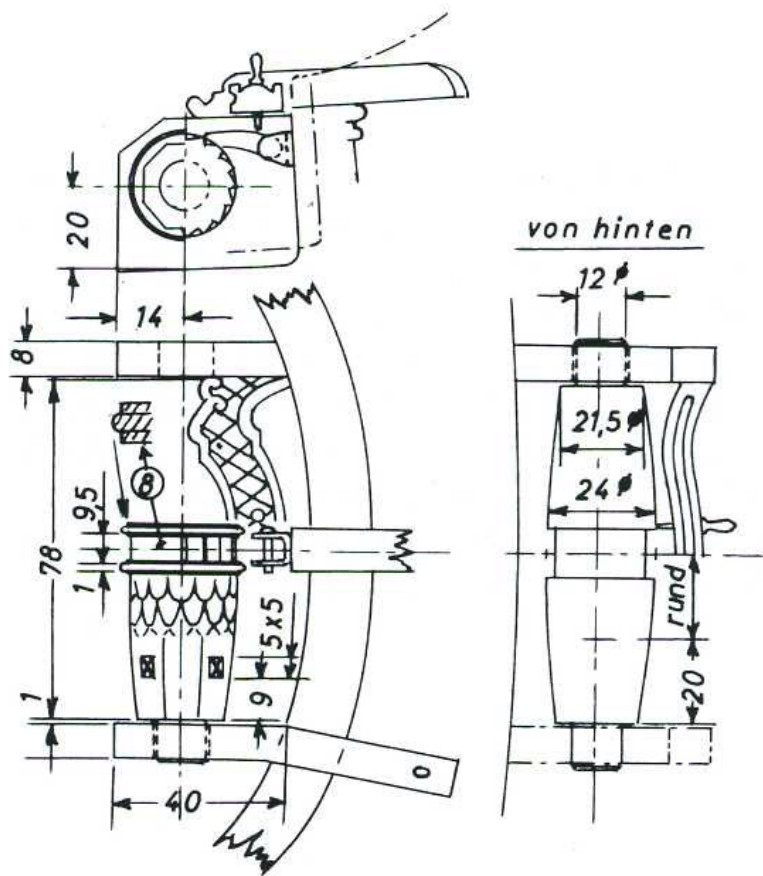


Abb. 101  
Bratspill, in Anlehnung an das Modell im Prins Hendrik Museum.

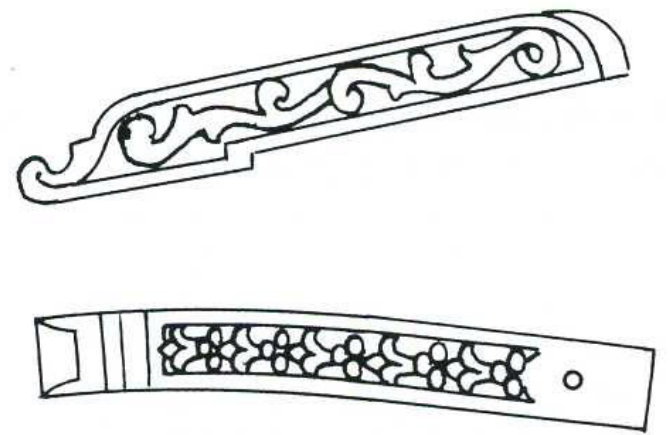


Abb. 103  
Verzierter Kranbalken

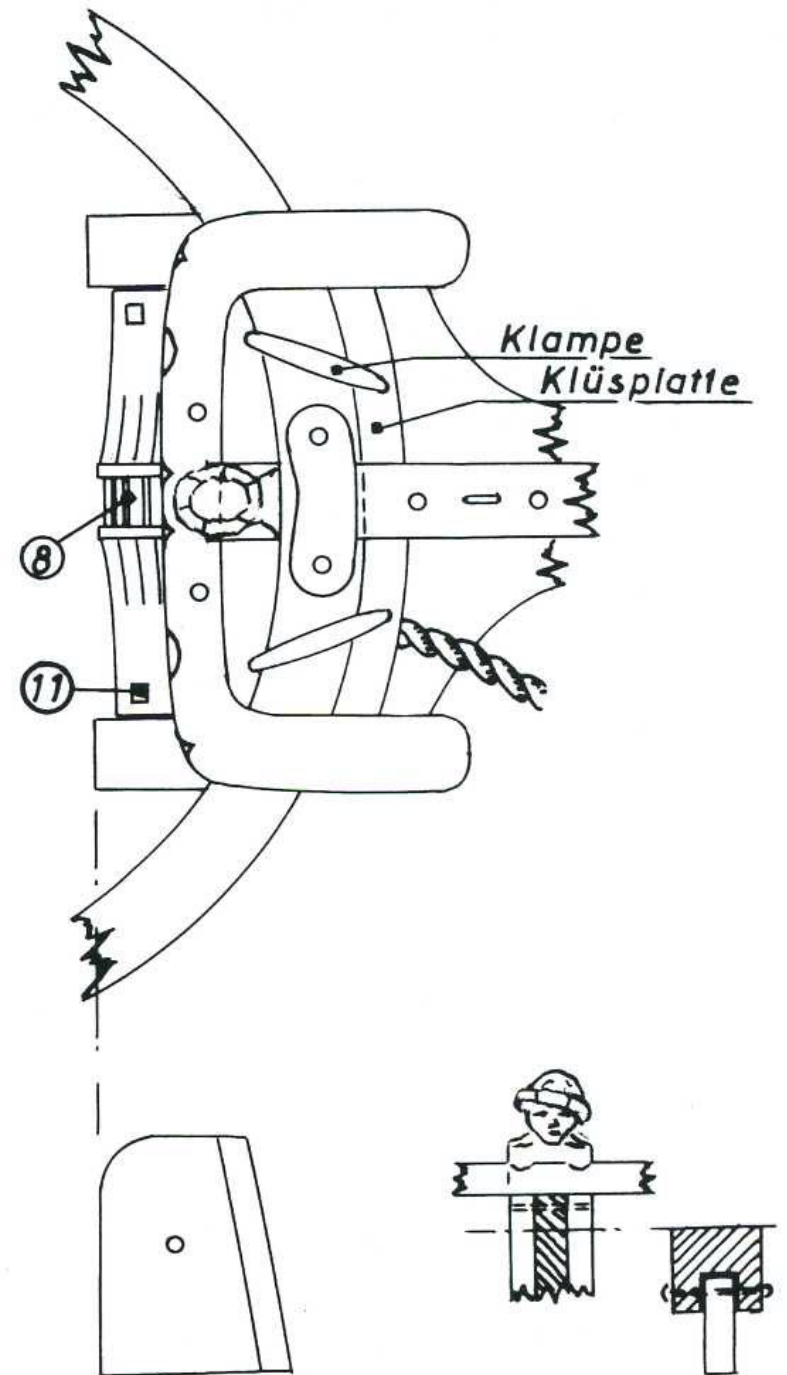


Abb. 104  
In Anlehnung an das Modell „van Beuningen“.  
Skizze ohne Maßstab.  
Beting  
Pallstütze von achtern mit Schlitz für Palle.

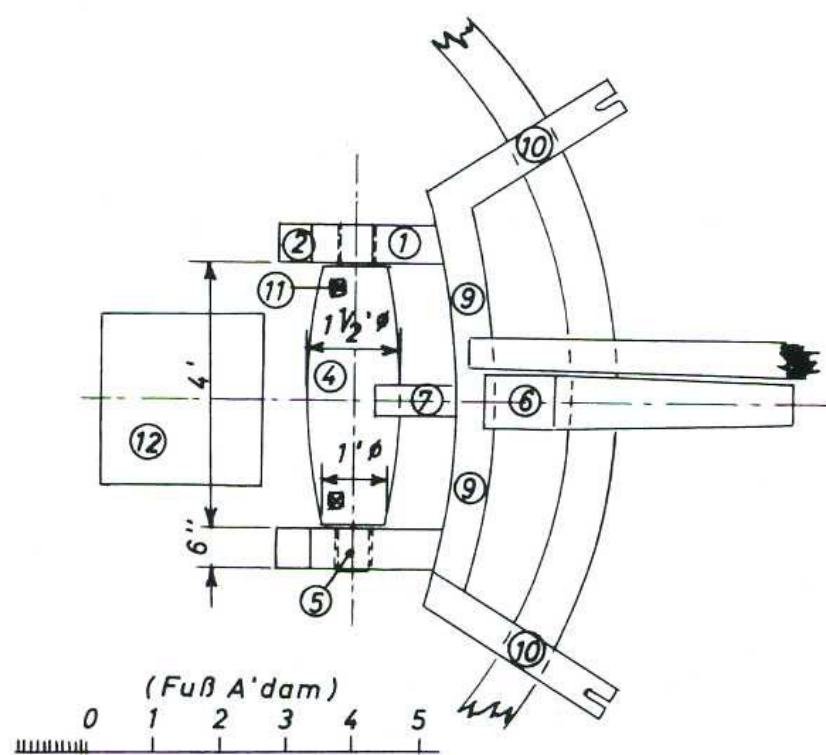


Abb. 102  
Nach J. Storck

- 1) Spillwange, Beting
- 2) Spillklampe, Betingklampe
- 3) Flacheisen zum Verbinden der Klampe mit der Wange
- 4) Spillstamm
- 5) Spillzapfen
- 6) Pallstütze, Pallpfosten
- 7) Palle
- 8) Pallkranz mit Pallgaten (bei B)
- 9) Bratspillbogen, Querbeting. Dient als Nagelbank
- 10) Kranbalken
- 11) Spillspakengat
- 12) Kabelluk

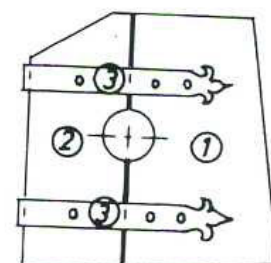


Abb. 105  
Spillklampe 2 durch Flacheisen mit der Spillwange 1 verbunden.

## Geländer

Die Sicherung der Niedergangsöffnungen im Deck und der Stufe des erhöht liegenden Pflichtdecks erfolgt durch Geländer. Ebenso wird bei Jachten mit durchlaufendem Deck (overloop) das dem Eigentümer und seinen Gästen vorbehaltene Achterdeck von dem vorne liegenden Arbeitsdeck durch ein Geländer abgegrenzt. Die Geländer werden aus einer Säulenreihe mit oben abschließender Reelingleiste gebildet. Die Höhe des Geländers schwankt zwischen 3 und max. 3 ½ Fuß (ca. 850 mm bis 965 mm). Die Säulen stehen 1 bis 1 ½ Fuß voneinander.

Der Vierkant an Säulenfuß und -kopf ist max. 4 x 4 Zoll. Bei diesem Maß wird die mit Hohlkehlen verzierte Reelingleiste etwa 7 Zoll breit. Die Säulen können sehr unterschiedlich gedrechselt sein. Zu beobachten ist ferner, dass die Reelingleiste in den seltensten Fällen direkt auf den Säulen ruht. Der verbindende Teil ist meistens ein stärkerer, mit Schnitzarbeit verzierter Balken, der zwischen den Säulenaufgaben bogenförmig ausgearbeitet ist. Die Rosetten, Blätter und Ranken in dem Bogenbalken bleiben erhaben stehen.

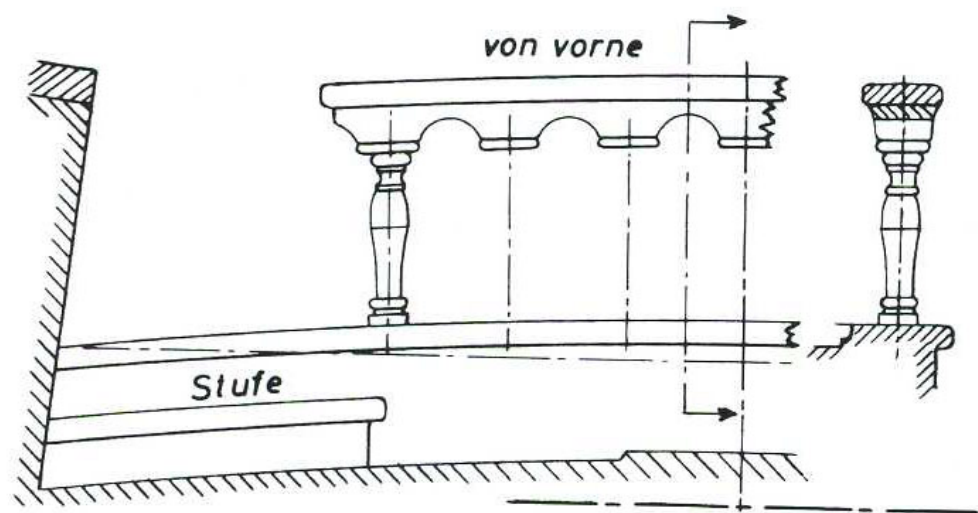


Abb. 106  
Geländer an der Vorkante des erhöhten Pflichtdecks auf dem van Beuningen-Modell. Man tritt hier vom „overloop“ seitlich über eine Stufe auf das Pflichtdeck.

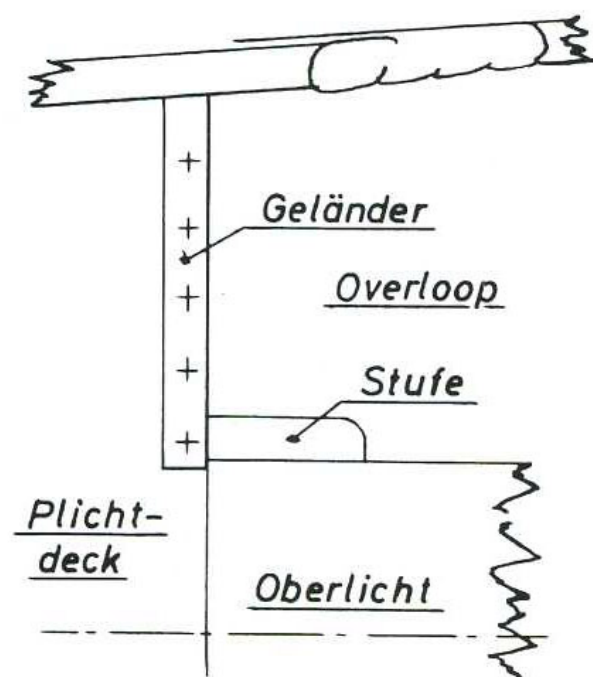


Abb. 109  
Vorderer Abschluss des erhöht liegenden Pflichtdecks nach Witsen und J. Storck. Man tritt hier über eine seitlich am Oberlicht angebrachte Stufe auf das Oberlicht und von dort auf das Pflichtdeck.

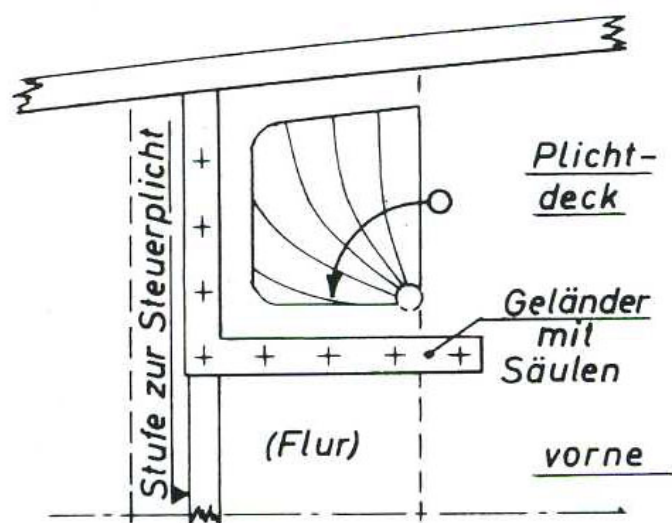


Abb. 107  
Mögliche Anordnung eines Geländers um den seitlich liegenden Niedergang auf den von Witsen und J. Storck zeichnerisch dargestellten Jachten

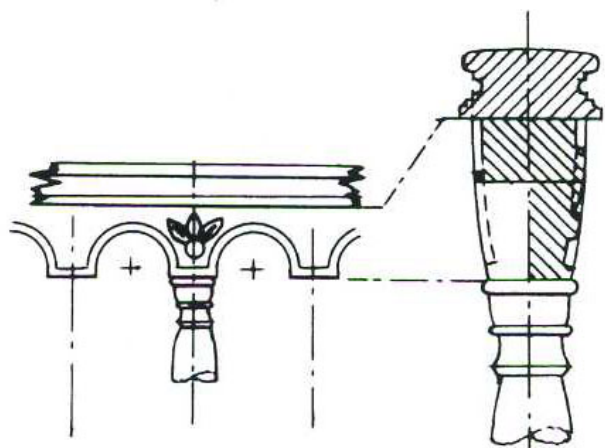


Abb. 108  
Geländer der Stilepoche „deutscher Frühbarock“ (seit Mitte 17. Jh.)

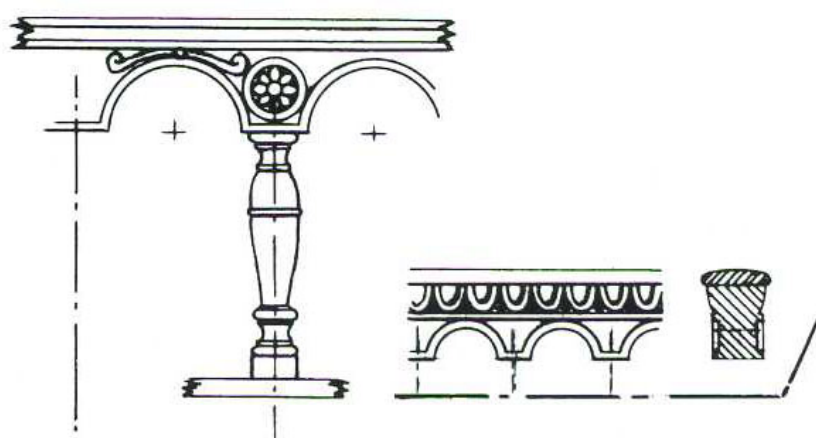


Abb. 110  
Geländer der Stilepoche „flämische Renaissance“ (seit Anfang des 17. Jhs.) Geländer-Variante mit „Eierstab“

## Belegelemente: Poller, Klampen, Nagelbänke

Die Poller sind an oder in der Schanz des Vorschiffes befestigt. An ihnen wird, an der Pier liegend, das Vorschiff belegt. Es ist bei größeren Jachten üblich, die Poller in das Spantwerk einzufügen. Hierdurch wird eine bessere Verbindung mit dem Schiffskörper gewährleistet. Bei kleineren Jachten sind die Poller innen gegen die Schanz gesetzt und mit dem Spantwerk verbolzt. Klampen innen an der Schanz und am Mast, sowie Nagelbänke im Want oder an der Schanz darunter, dienen der Belegung des laufenden Gutes der Takelage. Einfache und doppelte Klampen, letztere auch mit Koffeenägeln, sind auf Abb. 229 dargestellt.

Nagelbänke befinden sich im Bereich der Haupttaue und

im Vorschiff. Erstere können binnenbords direkt unter dem Dollbaum mit Bolzen an der Schanz befestigt sein oder, anstelle der Spreizhölzer, direkt über den oberen Wantjuffern in das Want eingebunden werden (Abb. 112 und 213).

Im Vorschiff dient der „Bratspillbogen“ als Nagelbank zur Belegung des laufenden Gutes des Vorgeschirres.

Die Koffeenägel der Nagelbänke im Bereich des Wantes und im Vorschiff haben bei Tauwerk für Jachten einen Durchmesser von etwa 1 Zoll (26 mm). Die freie Länge oben und unten ist etwa je 6 Zoll (154 mm).

Die Anzahl und Lage der Klampen an Bord ist von der Takelung abhängig.

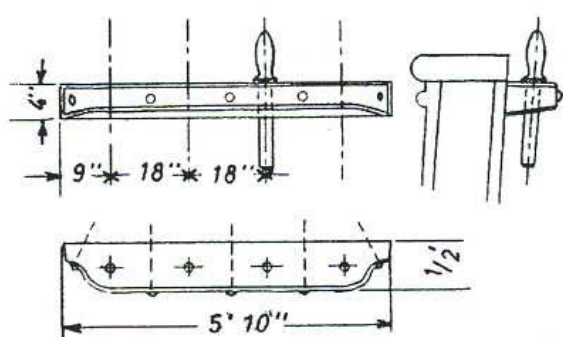


Abb. 111  
Nagelbank unter Want

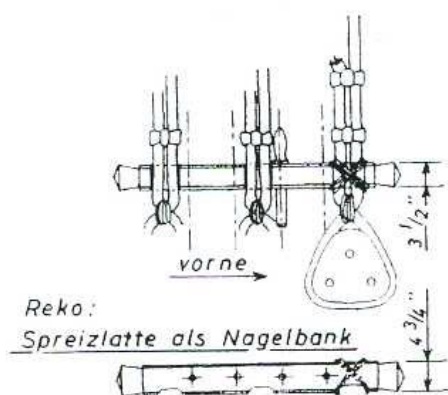


Abb. 112  
Spreizlatte als Nagelbank

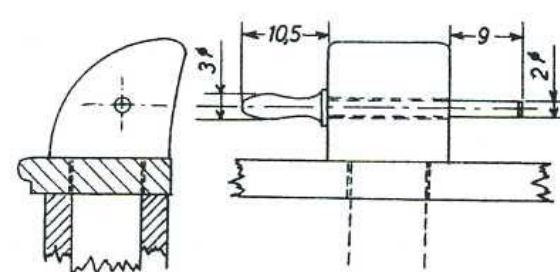


Abb. 113  
Poller

## Überläufer

Überläufer sind hölzerne und eiserne Bügel, auf denen die unteren Blöcke der Großsegel und Fockschot fahren. Das niederländische Wort „overloop“ für Überläufer ist nicht mit dem gleichlautenden Wort für Hauptdeck (overloop) zu verwechseln.

Der Großschot-Überläufer muss so weit vor der Steuerpflicht liegen, dass genügend Platz für den Helmstock und den Steuermann verbleibt. Das Maß für den Fockschot-Überläufer wird mit 1 Fuß vor dem Mast angegeben. Beide Überläufer konnten aus gebogenen Hölzern bestehen, die von Bord zu Bord reichen und parallel mit der Decksbucht verlaufen. Seitlich sind diese Überläufer in U-förmigen, innen an die Schanz gebolzten Holzklötzen, den Schildbänken, gelagert.

Zur Sicherung werden diese Schildbänke oben mit einem Flacheisen geschlossen. Während der Fockschot-Überläufer immer aus Holz war und von Bord zu Bord reichte, hören wir in der zweiten Hälfte des 17. Jhs. von der Anbringung eiserner Überläufer für die Großschot. In der Abrechnung für die Jacht Mary wird z.B. ein eiserner „overloop“ von 4 Fuß Länge genannt, der vermutlich das Aussehen wie auf dem Modell im Prins Hendrik Museum dargestellt gehabt haben wird. Über beide Arten von Überläufern führen eiserne Ringe mit Augen, in die die unteren Blöcke der Schottalje eingehakt wurden. In gewissem Abstand vom Ende der Überläufer waren Nasen oder Verdickungen als Begrenzung für den Schotring angebracht.

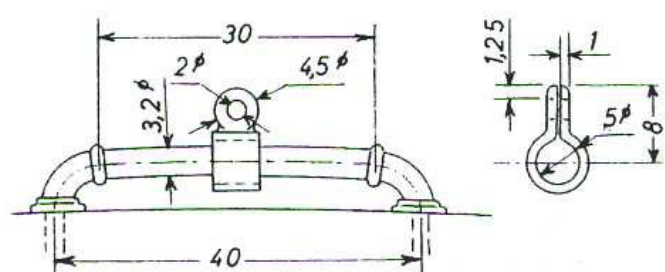


Abb. 114  
Großschot-Leitwagen

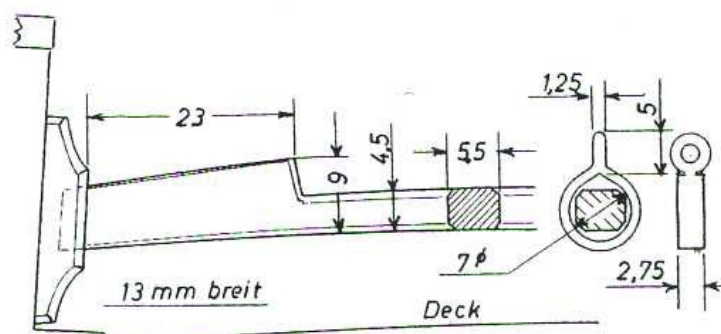


Abb. 115  
Fockschot-Überläufer

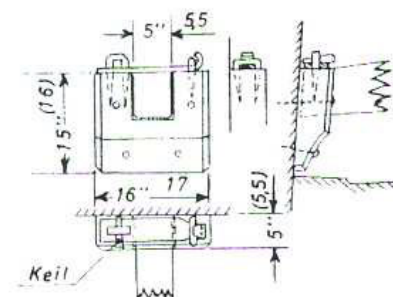
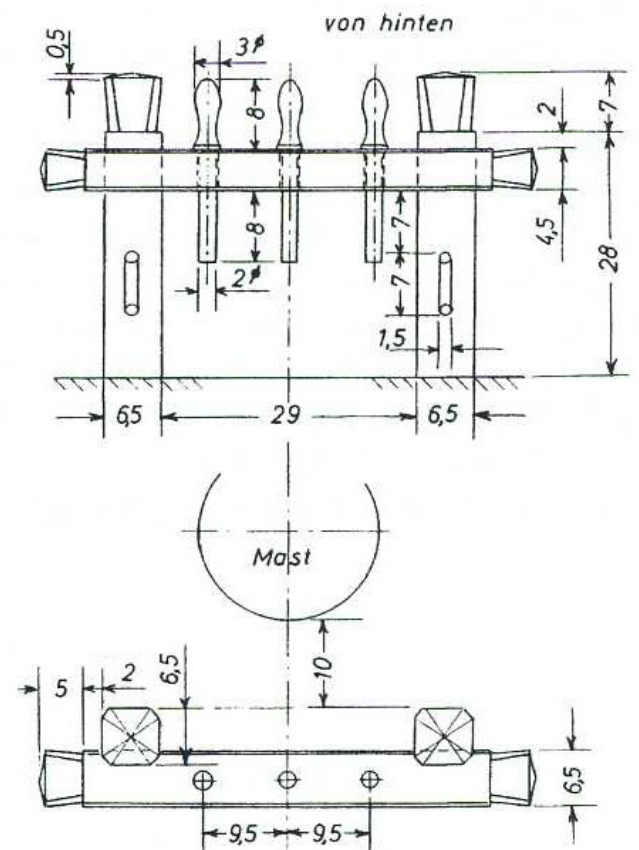


Abb. 116  
Schildbank für Überläufer

## Kreuzbeting

Dicht hinter dem Mast stand immer eine Kreuzbeting. Das Tauwerk, mit dem das relativ große Gewicht der Gaffel mit Segel geheißt oder gefiert werden musste, wurde zum Durchholen über Scheiben in den Betingstützen geführt. Die Betingstützen liegen an Achterkante des hinteren, stärkeren Mastbalkens und werden mit diesem durch starke Klinkbolzen verbunden. Gelegentlich werden sie auch bis nach unten auf den Schiffsboden heruntergeführt und dort zwischen den Bodenwrangen der Wegerung fixiert. Dieses hat den Vorteil, dass die Stützen an zwei Punkten gehalten werden und auch bei nicht genau in Richtung der Stützen verlaufendem Zug des Tauwerks immer fest stehen. Die Querbeting kann gerade oder leicht geschwungen sein und vor oder hinter den Betingstützen liegen. Beides ist abhängig von der Breite des hinteren Mastbalkens, also von der Lage der Stützen hinter dem Mast. Beting und Stützen müssen so zum Mast stehen, dass einerseits der Zug des Tauwerkes möglichst senkrecht von oben kommt, andererseits aber genügend Platz zum bequemen Belegen des Tauwerkes verbleibt.

Abb. 117  
Kreuzbeting



## Mastwinde

Ein sehr früh auf 1703 datiertes Modell einer Jacht für den Kurfürsten Johann Wilhelm von der Pfalz hat eine Winde. Sie steht an Steuerbord kurz vor der Beting und mit der Vorderwange auch etwas vor dem Mast. Zwischen zwei Wangen dreht sich eine hölzerne „Trommel“, die, mit vier Löchern versehen, mittels Spaken gedreht werden kann. Nach einer 67-Fuß-Jacht

von 1742 können folgende Maße als Orientierung für die Größenordnung einer solchen Winde dienen: Mastdurchmesser = 1 1/3 Fuß, lichte Weite zwischen den Wangen = 1 Fuß 4 Zoll, Wangendicke = 4 Zoll, Wangenbreite = 1 Fuß 5 Zoll, Trommeldurchmesser = 1 Fuß 5 1/2 Zoll, Trommellänge = Mastdurchmesser, Mitte Trommel über Deck = 1 1/2 Fuß.

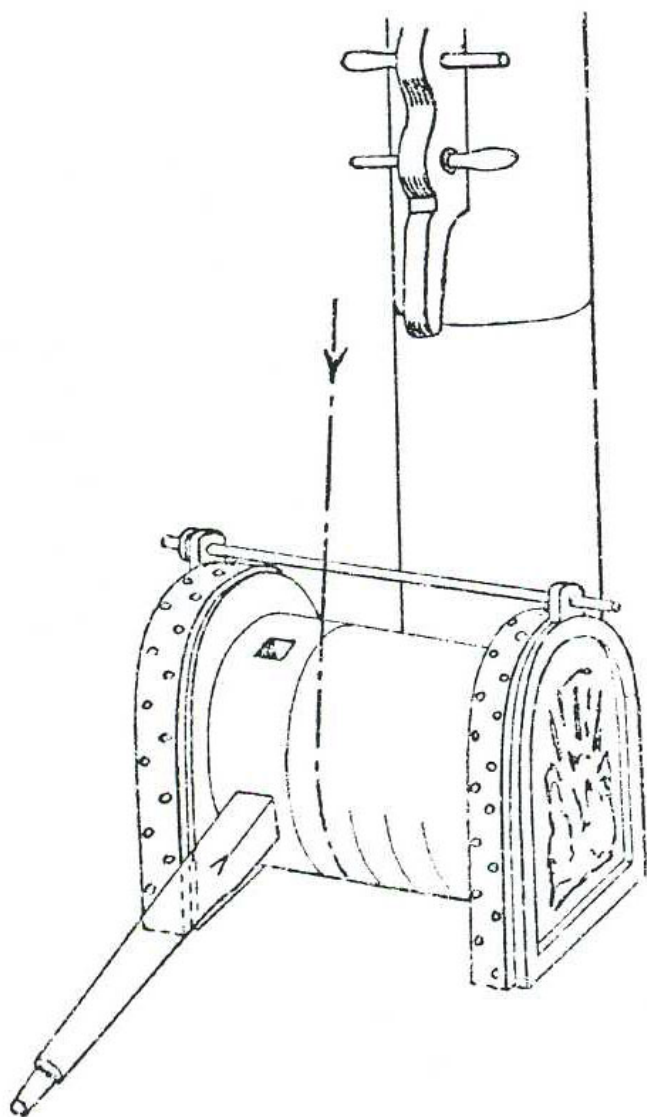


Abb. 118  
Mastwinde des Modells der Jacht des Kurfürsten Johann Wilhelm von der Pfalz, 1703 (Nederland Scheepvaart Museum, Amsterdam, Inv. Nr. S. 954)

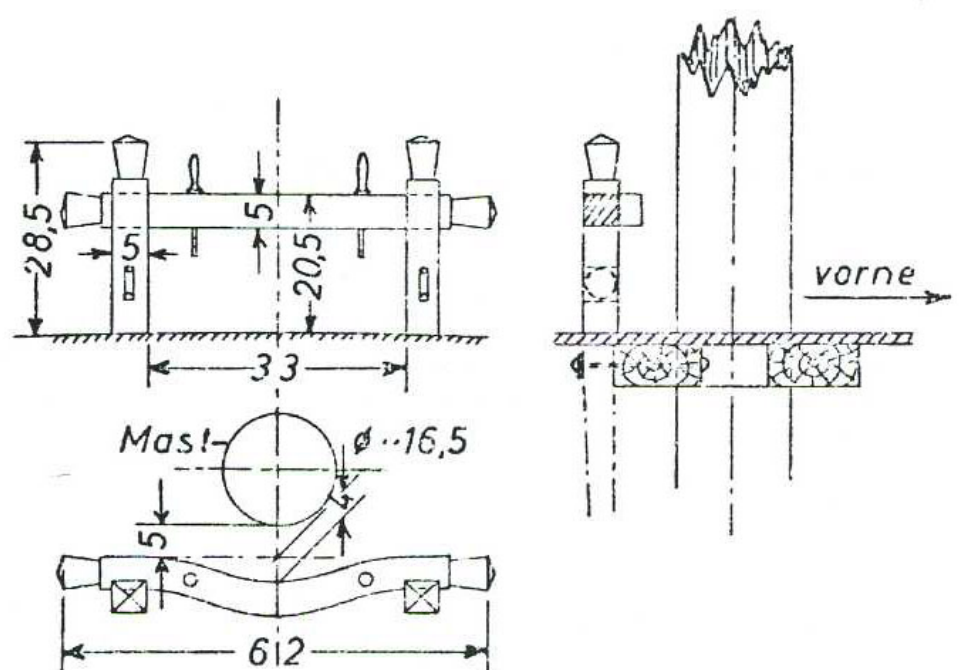


Abb. 119  
Kreuzbeting eines Jacht-Modells vom Anfang des 18. Jhs. Betingmaße sind im Verhältnis zum Mastdurchmesser zu betrachten, da der Modellmaßstab unbekannt ist. Maße in mm. Nach einem Jacht-Modell von 1740

## Rüsten, Schwertpoller, Stoßklampen

Diese Bauteile liegen sehr dicht beieinander und sind meistens in irgendeiner Form miteinander kombiniert. Die Rüsten können im Breitgang angeordnet werden, wobei die Püttings dann durch das obere Bergholz geführt und unter diesem durch Krummschlagen der Enden befestigt sind. Püttings werden durch eine dem vorstehenden Schwertkopf gleichzeitig als Schutz dienende Stoßklampe gesichert. Als Variante besteht die Möglichkeit, wie vielfach auch bei anderen niederländischen Binnenschiffen zu beobachten, die Püttings durch das obere und untere Bergholz hindurchzustecken. Hierbei werden die Püttings durch Umschlagen der Enden unter dem unteren Bergholz gesichert.

Die Stoßklampen sind dann extra angeordnet. Um eine gute Lagerung für den Schwertbolzen zu schaffen, ist auf die äußere Verschanzung meistens eine stärkere Schwertplatte aufgebolzt, die etwas vor Bergholz und Dollbaum hervorragt und gleichzeitig als Auflage für den Schwertkopf dient. Damit das Schwertende beim Aufholen gut über die Berghölzer gleitet, kann im Bereich der größten Breite des Schwertes noch eine Gleitklampe zwischen oberem Bergholz und Dollbaum gesetzt werden. Damit diese Klampe zur Wirkung kommt, muss sie parallel und in einer Ebene zur Schwertplatte liegen.

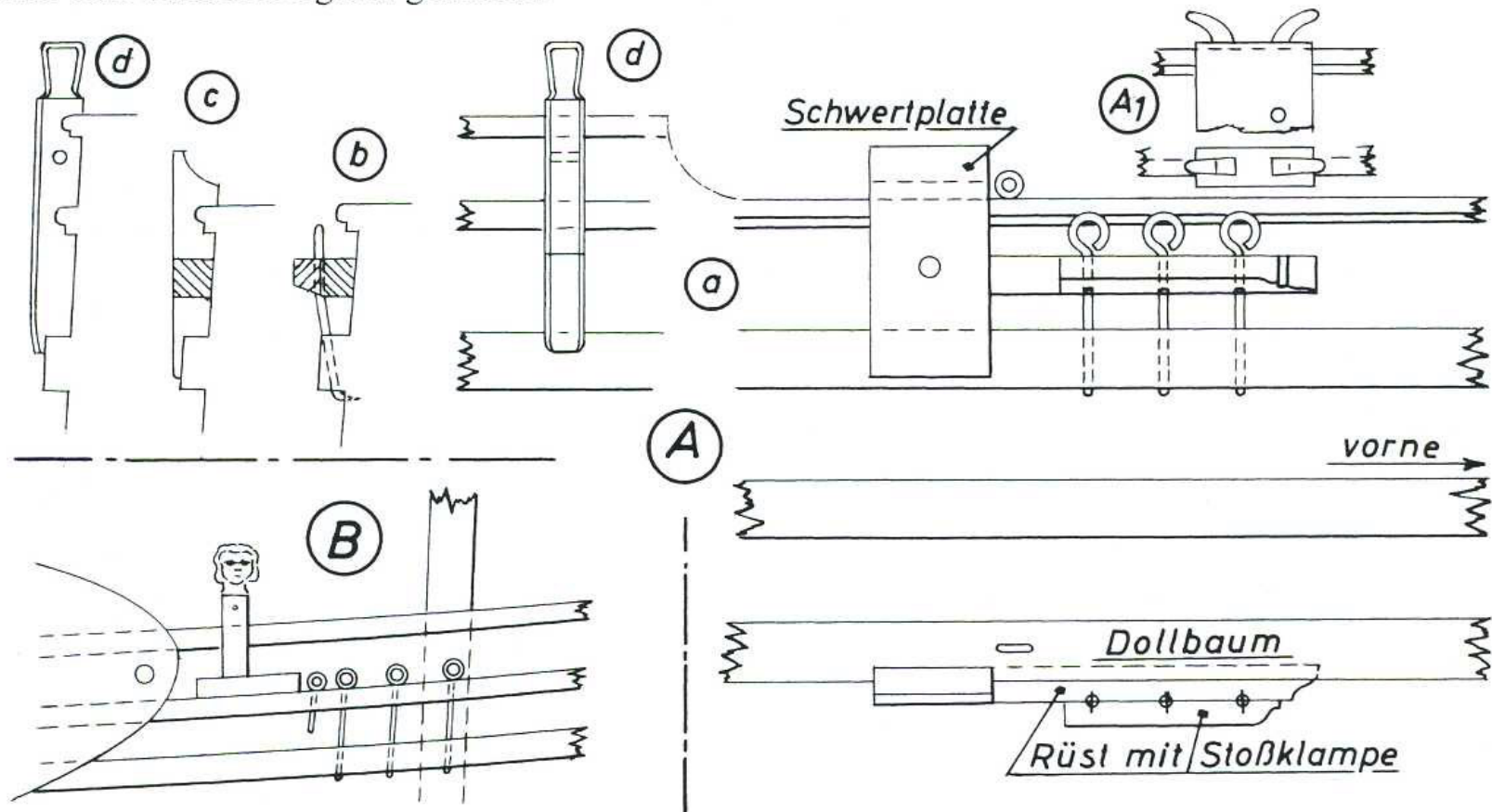


Abb. 120

A) Nach dem van Beuningen-Modell a) Seitenansicht, b) Schnitt an der Rüst, c) Schnitt an der Schwertplatte, d) Ansicht der Schwertfallstütze, A1) Variante: Schwertplatte, nach van de Velde d.J.

B) Nach der Abbildung von Witsen. Hier ist das achtere Püttingseisen für die Pardune - wie vielfach dargestellt - kürzer als die Püttings für die Haupttaue. Die Stoßklampe mit Knecht liegt hinter den Püttings.

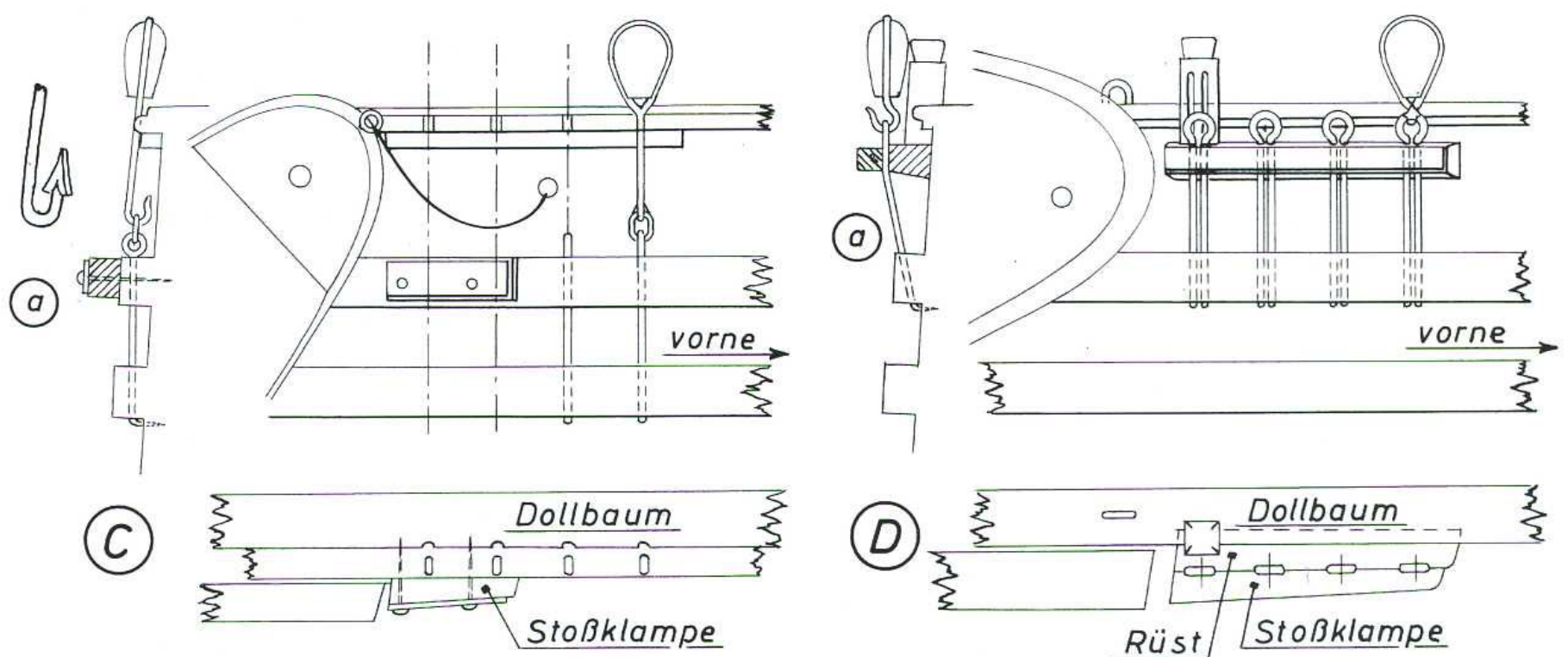


Abb. 121

C) Nach W. van de Velde d.J., die Mary (1660), a) Schnitt auf Pütting im Bereich der Stoßklampe.

D) Nach dem Modell im Prins Hendrik Museum, Rotterdam. a) Schnitt auf Pütting mit Rüst und Stoßklampe.

## Fenster, Türen, Pfortendeckel

Seitlich im Schiffskörper sind einige Öffnungen angeordnet, die als Fenster und vermutlich zur Belüftung der unteren Räume dienen. So liegen meistens ein bis zwei mit Klappen verschlossene Fenster in der Füllung zwischen den beiden Berghölzern. Nach ihrer Lage zu urteilen, müssten sie im Bereich der „Herrenkammer“ liegen. Etwas weiter achtern ist dann sehr oft im darüberliegenden Breitgang eine schmalere Rundbogentür zu finden. Diese Tür wird durch Schnitzwerk umrandet, sie liegt vermutlich im Bereich Flur/Secret (Abort) und ist dann nur auf der dem Niedergang entgegengesetzten Seite im Abort vorhanden. Vornehmlich bei nachweisbaren Fürstenschiffen ist ferner kurz hinter dem Schwertende, also im vorderen Bereich des erhöhten Plichtdecks, eine Tür

in die Verschanzung eingearbeitet. Da die Tür bis auf das Deck herunterreicht, wird der außen durchlaufende Dollbaum durchbrochen und die Türöffnung bis in den Breitgang hineingeführt.

Unter dem Heckbalken liegt seitlich neben dem Achtersteven je eine Pforte an Backbord und Steuerbord. Durch diese Pforten, die mit einem Deckel verschlossen sind, erhält die Schifferkammer Licht und Luft. Auf verschiedenen Abbildungen sind die Fenster entweder mit Holzsprossen oder bleiverglast in Rauten dargestellt. Gewöhnlich öffnen die Klappen nach oben. Sie können aber auch nach Mitte Schiff oder nach unten öffnen. Entsprechend sind die Hänger der Klappen anzuordnen.

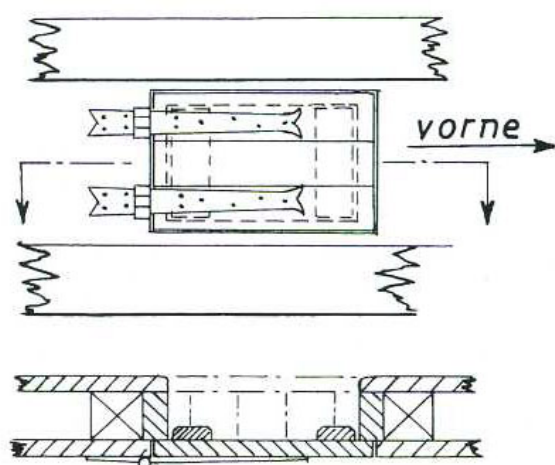


Abb. 122  
(Fenster?) Klappen zwischen den Berghölzern im Bereich der „Herrenkammer“

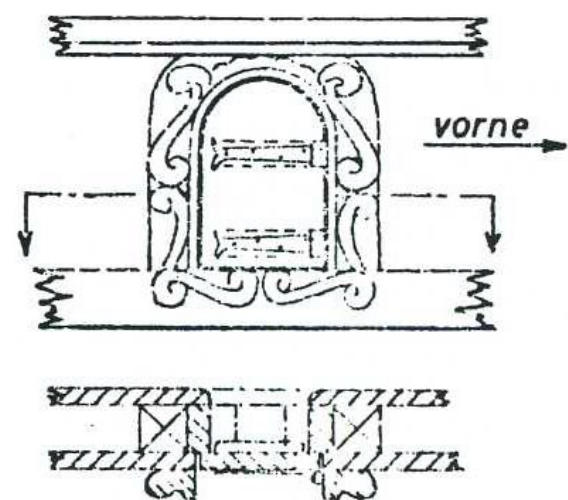


Abb. 124  
Fenster mit Klappe im „secret“

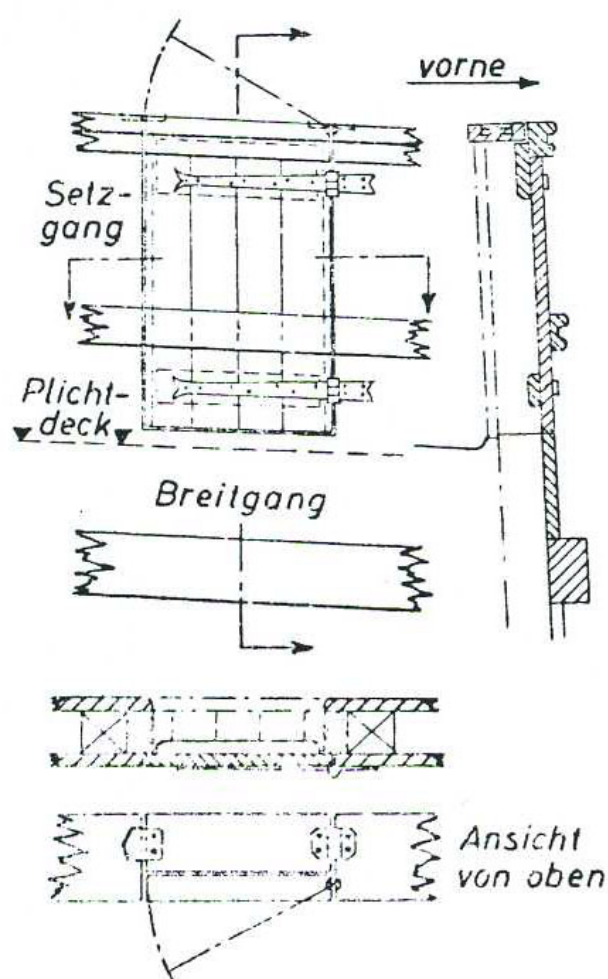


Abb. 123  
Tür über dem erhöhtem Plichtdeck im Setz- und Breitgang

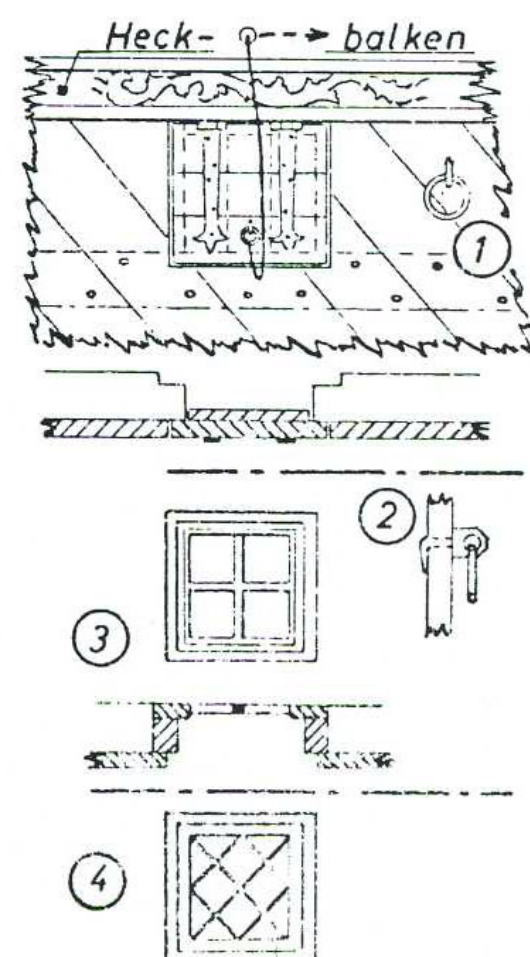


Abb. 125  
Pfortendeckel im Unterspiegel  
1) Augbolzen mit Ring für Schaluppentau  
2) Augbolzen mit Ring am Pfortendeckel, Schnitt  
3) Fensterrahmen mit Sprossen, Schnitt  
4) bleiverglastes Rautenfenster

## Pumpen

Über Pumpen kann definitiv nichts gesagt werden, da sie eigenartigerweise weder auf den Modellen noch den Zeichnungen dargestellt sind. In der Rechnung für die Mary (1660) wird aber erwähnt: 2 Bleipumpen, 3 Schlagpumpen, 8 Pumpstöcke, 6 Pumpeimer mit Beschlügen. Ferner erwähnt Witsen: Die großen Jachten haben zwei Pumpen aus Bleirohr, in jeder Kimm eine, um jederzeit pumpen zu können, einerlei nach welcher Seite das Schiff beim Segeln überneigt. In der Zeichnung (Abb. 43) hat Witsen bei P und Q ziemlich weit außen zwei Kreise eingetragen. Diese könnten die beiden vorher

erwähnten Pumpenrohre darstellen, in die bei Erfordernis von Deck aus lose Schlagpumpen eingesteckt werden. Die Anordnung ist aber in zweierlei Hinsicht ungewöhnlich. Einmal heißt es, dass die Kimm „volles Holz“ hat, hier also gar keine Entwässerung möglich ist. Zum anderen legte man üblicherweise die Pumpenrohre direkt neben den Kiel und möglichst weit nach achtern, weil hier aufgrund der Schiffsform und des üblichen achterlichen Trimms der tiefste Punkt war, an dem das zu lenzende Wasser zusammenlief.

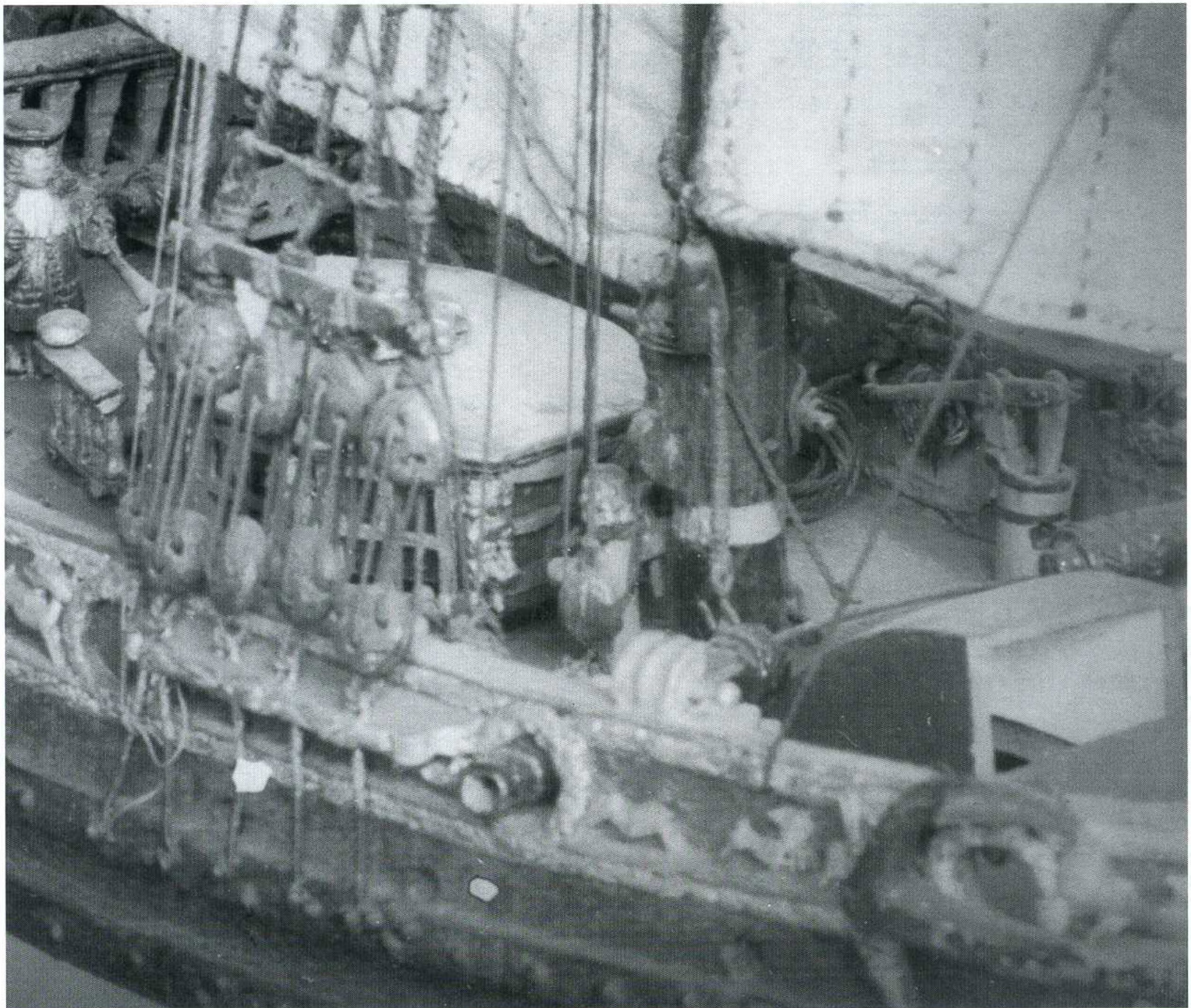


Abb. 126  
Pumpe auf einem Modell

## Diverses

Für die Durchführung der Geerdenläufer von außen nach binnenbords sind auf die Verschanzung stärkere Holzplatten aufgebolzt. Beim Modell im Prins Hendrik Museum sind sie sehr einfach ausgeführt und dienen hier gleichzeitig zur Befestigung der Pütting-Flacheisen für die Geerden-Taljenblöcke. Meistens werden diese Platten aber mit einem im Flachrelief geschnitzten Löwenkopf verziert. Durch das geöffnete Maul führt die holende Part der einfachen Geerde nach binnenbords. Am Spiegel sind entweder außen neben den Pforten oder auf dem Heckbalken auf 1/3 bis 1/4 aus Mitte Schiff Augbolzen mit größeren Ringen angesetzt. An ihnen wird der Festmacher für das Achterschiff und des Taus zum Nachschleppen der Schaluppe angeschlagen. Für die Führung der Festmacher wird in einem zeitgenössischen Besteck noch eine andere Möglichkeit erwähnt: "Im Wulf über dem Spiegel sind zwei runde Löcher zum Ausstecken der Taus eingearbeitet. Der Wulf ist 2 Zoll beplankt und innen im Bereich der Löcher sind 2 Zoll Planken zur Verstärkung dagegensetzt." Die durch diese „Löcher“ ausgesteckten Festmacher müssen binnenbords in der Schifferkammer belegt werden. Dieses ist sicher keine glückliche Lösung, aber auf Jachten vor etwa 1660 häufiger, danach seltener, zu finden. Auch können sie außen neben den Pforten auf dem Unterspiegel angeordnet sein. Die Löcher werden außen mit einem geschnitzten, im Querschnitt halbrunden Blattkranz verziert. Zur Entwässerung des Decks dienen Speigats. Ds sind aus Bleiblech geschlagene Rohre, die vom Wassergang des Decks durch das Spantwerk nach außenbords geführt sind. Durchbohrte, in das Spantwerk fest eingefügte Holzklötze nehmen die Bleirohre auf und schützen sie vor Beschädigungen. Binnenbords werden die Rohre geweitet, die Ränder umgeschlagen und mit breitköpfigen Nägeln fest an das Holzwerk genagelt. Unten auf dem Wassergang ist eine vorgezogene Lippe, die einen guten Abfluss in das Rohr gewährleisten soll. Schiffe von der Größe der Jachten haben Rohre mit einem Durchmesser von 2 Zoll. Die Speigats müssen so an den tiefsten Stellen der Decks liegen, dass sie möglichst schnell, möglichst viel Wasser nach außenbords bringen. Auf den Zeichnungen von Witsen und J. Storck finden wir mittschiffs, im flachen Teil der „overloops“, je vier Stück, und an der Vorkante des erhöhten Plichtdecks und der versenkten Steuerpflicht je eines. Ebenso muss noch eines in der vorderen Ecke des Pavillondecks liegen. Ein ungewöhnliches Bauteil ist ferner auf einigen Darstellungen zu finden und zwar ein rohrähnliches, das an Backbord über dem Unterspiegel in der Heckgillung liegt. Es könnte sich hierbei um ein Abortrohr handeln, so wie es bei einigen guten Großmodellen des 17. und 18. Jhs. zu finden ist. Auch bei Witsen ist auf der gegen den Oberspiegel liegenden Bank auf Backbord ein kleiner Kreis eingezeichnet, der auf einen Abort hinweisen könnte. Nicht abgeschottet, im Repräsentationsraum liegend, ist dieses sicher eine ungewöhnliche Lösung, da die Öffnung nur durch einen runden Deckel mit Knauf abgedeckt wird.

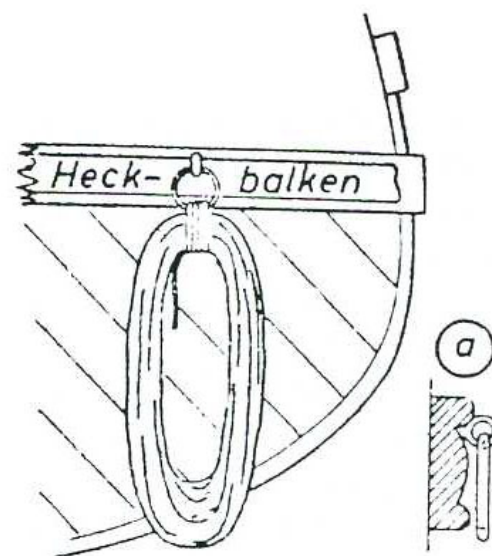


Abb. 127  
Augbolzen mit Ring für Festmacher oder Schaluppentau  
a) Schnitt durch den Heckbalken mit Augbolzen



Abb. 128  
Verzierte Tauklüse in der Heckgillung (Wulf)

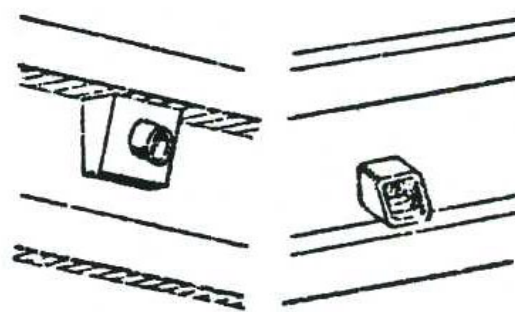


Abb. 129  
Speigats a) durch die Außenhaut stoßender Holzklötz mit Bleirohr b) mit viereckigen Querschnitt

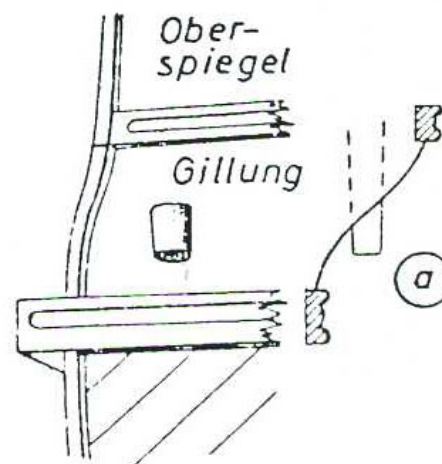


Abb. 130  
Abort-Rohr in der Heckgillung a) Schnitt

## Ruder

Das Ruder wurde, wie auch bei anderen Schiffen, mit den Ruderhaken in den am Achtersteven befestigten Fingerlingen drehbar aufgehängt. Es besteht aus einem von oben bis unten durchgehenden Ruderschaft und dem daran mit Krampen befestigten, aus mehreren Bohlen bestehenden Ruderblatt. Die vordere Dicke des Ruderschaftes entspricht der Hinterkante des sich nach unten verjüngenden Achtersteven. Am Ruderkopf ist der Querschnitt rechteckig. Das Ruderblatt verjüngt sich ebenfalls nach achtern, und zwar gleichmäßig von oben bis unten. Unten ist die Dicke der Hinterkante etwa  $\frac{3}{4}$  bis  $\frac{2}{3}$  der Vorkante Ruder an dieser Stelle. Das Material ist Eichenholz.

Die aus Eisen geschmiedeten „Federn“ (Abb. 131B) haben bei Jachten von etwa 62 bis 66 Fuß Länge eine Breite von 3 Zoll und eine max. Dicke an der Aufhängung von 1 Zoll. Nach achtern sind sie auf etwa  $\frac{3}{4}$  Zoll ausgeschmiedet. Am Achtersteven sind die Federn der Fingerlinge mit durchgehenden Bolzen befestigt, während am Ruder nur vorne ein Bolzen durch den Schaft geschlagen ist.

Dahinter werden die Federn, von beiden Seiten versetzt, genagelt. Der Ruderkopf kann unterschiedlich ausgebildet sein (Abb. 131C). Zur Aufnahme des Helmstockes wird durch ihn in Längsrichtung ein durchgehendes Vierkantloch geschlagen, das nach achtern ganz leicht konisch ist, damit der Helmstock festen Sitz hat. Der Ruderkopf erhält meistens noch figürlichen Schmuck in Form einer einfachen Ranke, eines Löwen, Hundes oder Seepferdes. Die Rundung des Ruderblattes (Rudergillung) kann bis eben über die Wasserlinie mit einer geschnitzten Ranke oder einem Delphin aufgefüllt werden. Eine Sorgleine für das Ruder ist sehr selten auf zeitgenössischen Jacht-Darstellungen zu finden. Sie soll den Verlust des Ruders verhindern, wenn das Ruder durch Aufschwimmen im Seegang aus seinen Fingerlingen gehoben wird. Die Sorgleine, ein dickeres Tau, wird durch ein Loch im Ruder gesteckt, auf der einen Seite mit einem Zierknoten gegen Durchrutschen gesichert und auf der anderen entweder an einem Ring außenbords festgesetzt oder durch ein Gat binnenbords geführt und dann dort belegt.

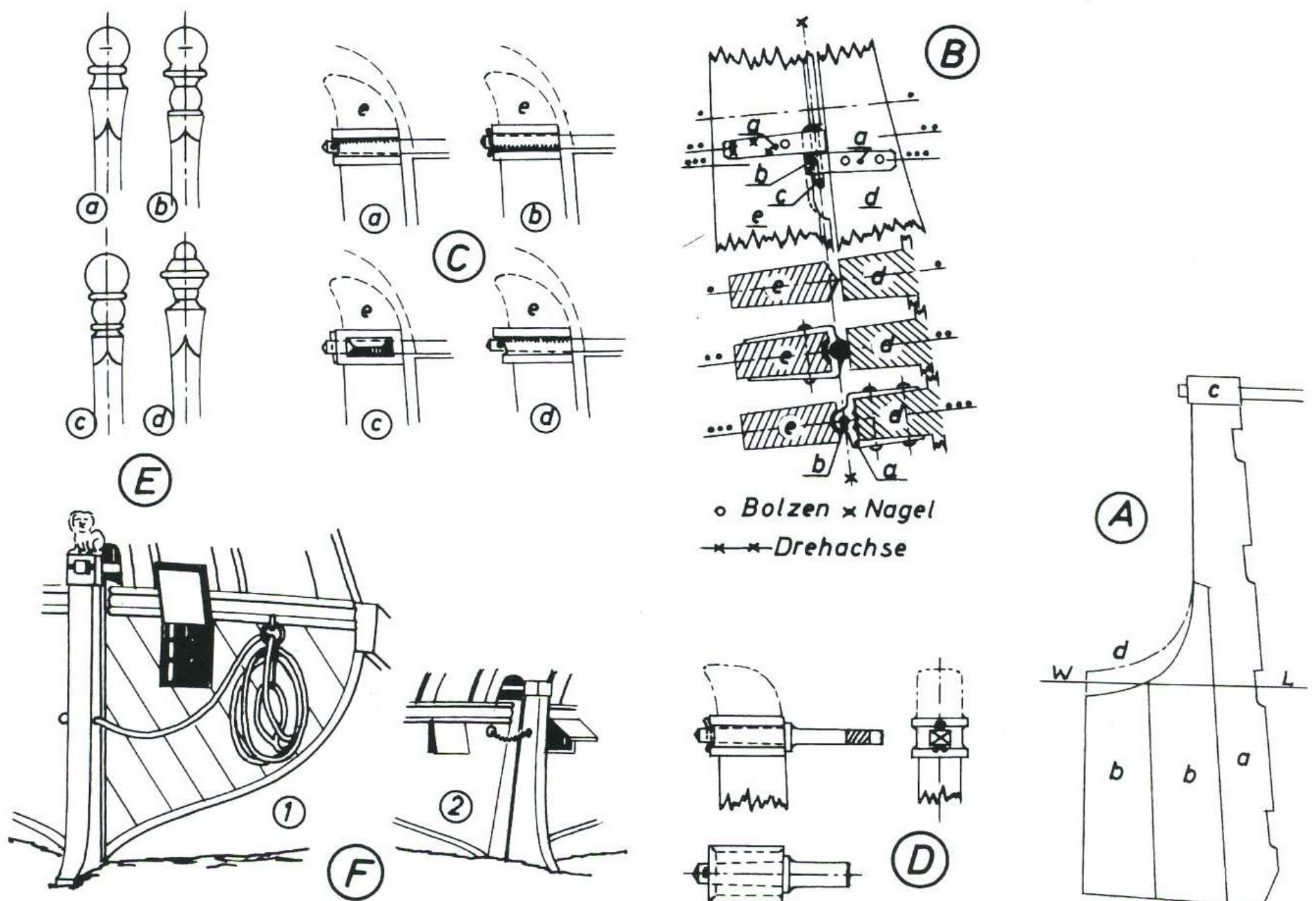


Abb. 131

A) Typische Form des Jachtruders nach J. Storck 1678 a) Ruderschaft bb) Ruderblatt c) Ruderkopf d) Variante Ruderblatt

B) Ruderaufhängung a) Feder b) Fingerling c) Ruderhaken d) Achtersteven e) Ruderschaft

C) Ruderköpfe a-d) Varianten e) figürlicher Schmuck auf dem Ruderkopf

D) Helmstock im Ruderkopf

E) Knauf des Helmstockes a-d) Varianten

F) Sorgleine für das Ruders 1) außen am Ring 2) binnenbords geführt

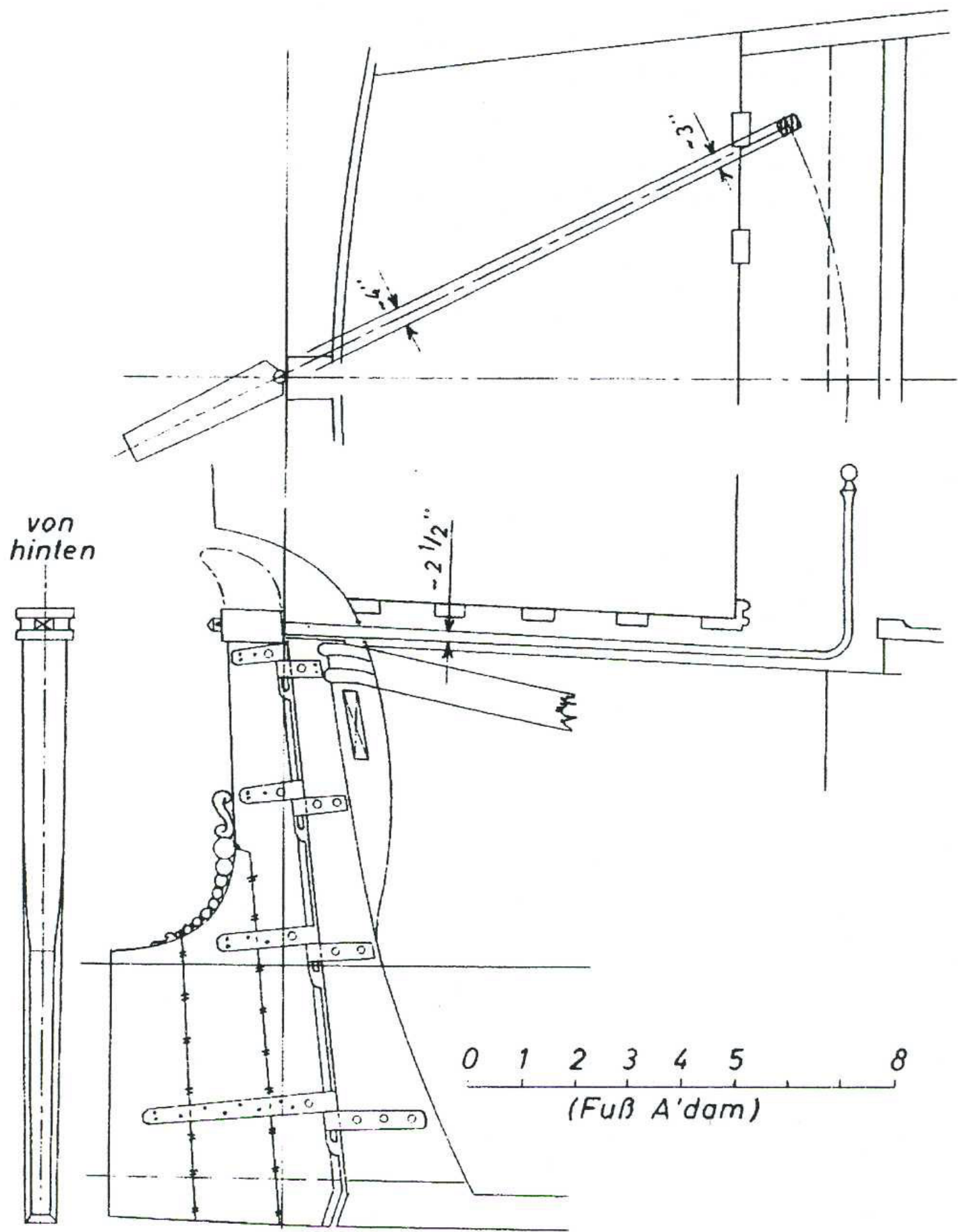


Abb. 132  
Jachtruder nach J. Storck

## Seitenschwerter

Über den Ursprung und die Zeit der Einführung der Seitenschwerter ist nichts bekannt. So sagt Witsen in seinem Werk auf S. 164 bei dem Besteck eines „Boeiers (Küstenfahrer) nach der allerneuesten Bauweise“: ... *die Schwerter, kurz unter dem Raaholz festgesetzt, reichen bis 2 Fuß unter den Kiel. Die Breite unten richtet sich nach dem Wohlgefallen des Baumeisters.* Und van Yk sagt auf S. 122: *Die Schwerter dienen dazu, um ein seitliches Weggleiten der Schiffe bei seitlichem oder von vorne einfallendem Wind zu verhindern. So haben sie auch alle segelführenden Revierschiffe wegen des geringen Tiefganges nötig. Seeschiffe, die viel Holz unter Wasser haben, können sie entbehren. Zweimal das Holz des Schiffes wird gewöhnlich für die Länge der Schwerter genommen, die halbe Länge ergibt die Breite, die doppelte Stärke der Außenhaut ist die Dicke am oberen Ende. Schiffe, die auf den oberen Revieren oder flachen Gewässern fahren, haben etwas kürzere, dafür aber breitere Schwerter. Schiffe, die die zeeländischen oder friesischen Ströme oder tieferes Wasser befahren, machen sie etwas länger und schmaler ... bei seefahrenden Schiffen sollen sie ganz schmal sein.*

Bei der Betrachtung von Jacht-Darstellungen des 17. Jhs. fällt auf, dass es grundsätzlich zwei verschiedene Typen von Seitenschwertern gab: die eine Sorte war relativ lang und schmal, während die andere sich nach achtern mit einer stärkeren Rundung verbreitete, um dann im 18. Jh. eine mehr vierkantige Form anzunehmen. Das Holz der schmalen Schwerter wurde meistens auf  $\frac{2}{3}$  der Länge zum Ende hin etwas zugespitzt und der „Kopf“ mit dem Loch für den Schwertbolzen durch eine aufgebolzte Holzplatte verstärkt.

Die breiten, etwas eiförmigen Seitenschwerter hatten trotz der großen Fläche infolge ihrer besonderen Formgebung ein gefälliges Aussehen, und man kann sich wohl kaum eine Jacht der 2. Hälfte des 17. Jhs. ohne dieses charakteristische Bauteil vorstellen. In der Tabelle sind einige zeitgenössische Angaben über Seitenschwerter in Abhängigkeit von den Schiffsgrößen zusammengestellt. Zudem sind uns von Witsen und van Yk einige Beschreibungen über Seitenschwerter überliefert.

Die Anmerkung von van Yk im letzten Satz erklärt die Tatsache, dass wir auf zeitgenössischen bildlichen Darstellungen auch noch in der 2. Hälfte des 17. Jhs. Seitenschwerter mit unterschiedlichen Formen finden. Über die Konstruktion und einige Details geben die Zeichnungen Auskunft.

Die Seitenschwerter wurden aus mehreren zusammengefügt Bohlen Eichenholz hergestellt. Auf fast allen Schwertdarstellungen aus der zweiten Hälfte des 17. Jhs. ist zu erkennen, dass die untere Bohle über die ganze Schwertlänge durchläuft. Am Kopf setzt sich die obere Bohle gegen die untere. Der verbleibende dreieckige Raum wird von der unteren Bohle beginnend mit mehreren Zungenstücken ausgefüllt. Sie sind bei den breiten Schwertern selten unter  $2\frac{1}{2}$  Fuß (708 mm), während die Zungenstücke Breiten von  $1\frac{1}{2}$  Fuß haben. Zusammengehalten werden die Bohlen durch

aufgenagelte eiserne Beschläge und zwischen diesen durch eiserne Krampen. Eine große Holzbohle, die gleichzeitig als Schwertbolzenlager dient, wird auf den Schwertkopf genagelt. Sie hält die vorderen Bohlenenden zusammen. Die nach vorne zeigenden Kanten des Kopfes sind abgeschrägt, während die achtere Kante durch halbrund geschweifte und dreieckige Ausnehmungen verziert ist. Hinter dem Schwertkopf kann das Schwert rundherum an der Außenkante leicht abgeschrägt auf  $\frac{3}{4}$  bis  $\frac{2}{3}$  seiner Stärke verjüngt werden. Gelegentlich findet man auf zeitgenössischen Darstellungen auch noch Hinweise dafür, dass auf die schmale Kante im unteren und achteren Bereich ein ausgeschmiedetes Flacheisen, der Sandläufer, aufgenagelt ist (Abb. 134). Dieses Flacheisen sollte die freien Enden der Schwertbohlen achtern zusätzlich zusammenhalten und das Holz bei eventuellem Schleifen über den Grund schützen. Am Schiffskörper wurde das Schwert mittels eines Schwertbolzens (Schlossbolzen), drehbar gelagert, aufgehängt. Der Bolzen lag im Schwertkopf meistens in der unteren Bohle und ging an der Außenhaut durch eine aufgesetzte stärkere Schwertplatte. Der Bolzen hatte einen großen ausgeschmiedeten Kopf und war binnenbords durch einen Keil gegen Herausrutschen gesichert. Eine außen in den Schwertkopf eingelassene und mit Nägeln befestigte eiserne Platte schützte das Holz und diente gleichzeitig als Lager. Als Schmuckelement konnte noch ein flach ausgeschmiedeter Stern aufgesetzt werden, binnenbords wird eine eiserne Platte als Lager für den Bolzen und als Anlage für den Keil auf die Schanzverkleidung genagelt. Aufgeholt wurde das Schwert mittels eines stärkeren, auf Talje angesetzten Taus. Dieser Schwertaufholer lief gelegentlich durch ein Scheibgat in der Verschanzung nach binnenbords, meistens aber über die Scheibe einer an den Dollbaum/Raaholz angespiekerten Scheibenklampe (Schildpatt), so dass die Talje auf dem Dollbaum zu liegen kam.

Der stärkere Schwertaufholer-Schenkel wird durch ein Loch im Schwert geführt und außen mittels eines Zierknotens (Taljereepknoten, Diamantknoten) festgesetzt. Um ein Durchrutschen des Knotens zu verhindern, ist außen über das Loch eine Scheibe aus dickerem Leder auf das Schwert genagelt. Das Loch muss möglichst tief, gewöhnlich in der unteren Ecke des Halbmondes, angeordnet sein, damit das Schwert hoch genug aufgeholt werden kann. Bei aufgeholtem Schwert sollte die Scheibenklampe etwas hinter dem Angriffspunkt des Schwertaufholer-Schenkels am Schwert liegen. In das vordere Ende des Schwertaufholer-Schenkels wird meistens ein Kattenkop-Block, seltener ein Violinblock eingebunden. Der Kattenkop-Block ist ohne Beschlag und auf der Unterseite abgeflacht, damit er glatt auf dem Dollbaum aufliegt und hierauf gleiten kann. Die holende Part des Taljenläufers wird vorne entweder über die Scheibe einer auf den Dollbaum gespiekerten Klampe oder über lose Blöcke, die in Augbolzen auf dem Dollbaum eingehakt werden, geführt. Die Belegung der holenden Part erfolgt je nach Anordnung der Talje

binnenbords an einer Klampe oder an dem vorne auf Außenkante Schanz stehenden Knecht. Um ein Abrutschen der Talje vom Dollbaum zu verhindern, ist auf einem zeitgenössischen Modell (von 1703) noch ein eiserner Bügel angeordnet.

Er steckt innen im Kopf der Schwertplatte und wird an der Innenseite der Schanz befestigt. Ferner sieht man auf einigen zeitgenössischen Modellen und bildlichen Darstellungen eine Feststellvorrichtung, die es ermöglicht, das aufgeholtte Schwert in Ruhelage zu halten, um die Talje zu entlasten. Meist auf dem zweiten Bergholz ist hierzu unter dem Schwert ein Augbolzen mit einem langen Haken angesetzt.

Dieser Sorghaken wird in einem an Hinterkante Schwert, etwa auf seiner Mittellinie liegenden Beschlag mit Auge eingehakt.

Auch findet man gelegentlich noch ein Auge an der hinteren Oberkante des Schwertes. Hier kann die Backstagtalje zur Entlastung der Schwertaufholertalje beim Schwertaufholen eingehakt werden. Als letzte Besonderheit ist ein Tau zu vermerken, das mehrfach von van de Velde auf seinen Jachtzeichnungen dargestellt ist. Es handelt sich um ein dickeres Tau, das an einem Ring in einem Augbolzen am Schwertkopf angesetzt, kurz vor dem Schwertkopf durch ein Loch der Schanz nach binnenbords fährt.

Eine Streichklampe, als untere Schwertanlage etwas über der Wasserlinie auf die Außenhaut genagelt, wurde bei Jachten des 17. Jahrhunderts noch nicht gefunden.

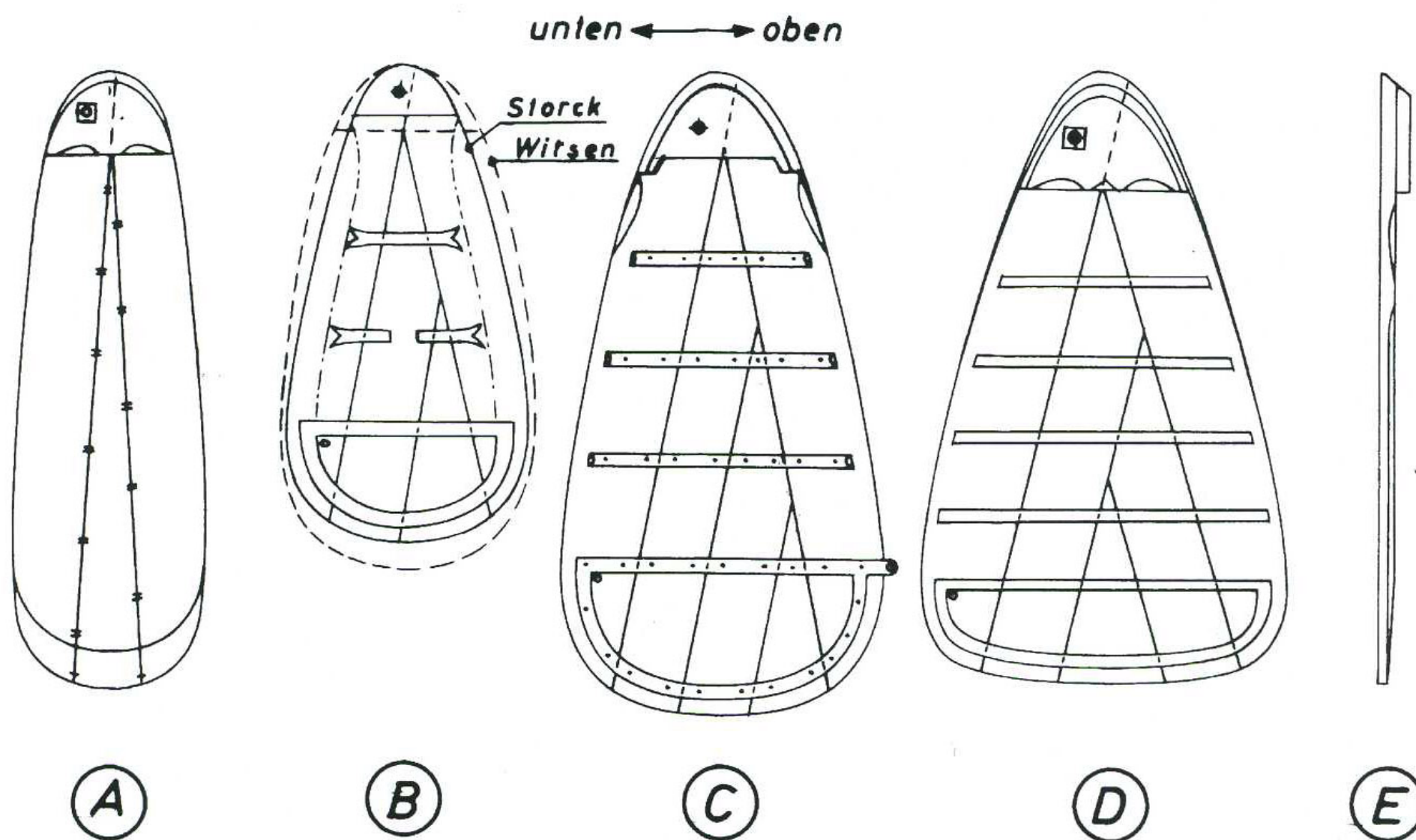


Abb. 133

Entwicklung der Schwertformen

A) Nach bildlichen Darstellungen der Zeit vor etwa 1650.

B) Schwert einer 62-Fuß-Jacht nach Storck, 1678. Gestrichelter Umriss der 62-Fuß-Jacht nach Witsen.

Durch „Halbmond“, Flacheisen und Kantenabschrägung ergänzt nach W. van de Velde, ca. 1670.

C) Nach der Abb. einer 76-Fuß-Jacht vom Anfang des 18. Jhs.

D) Nach der Abb. einer 74-Fuß-Jacht von 1746

E) Ansicht eines Schwertes mit Kopfplatte und Kantenabschrägung

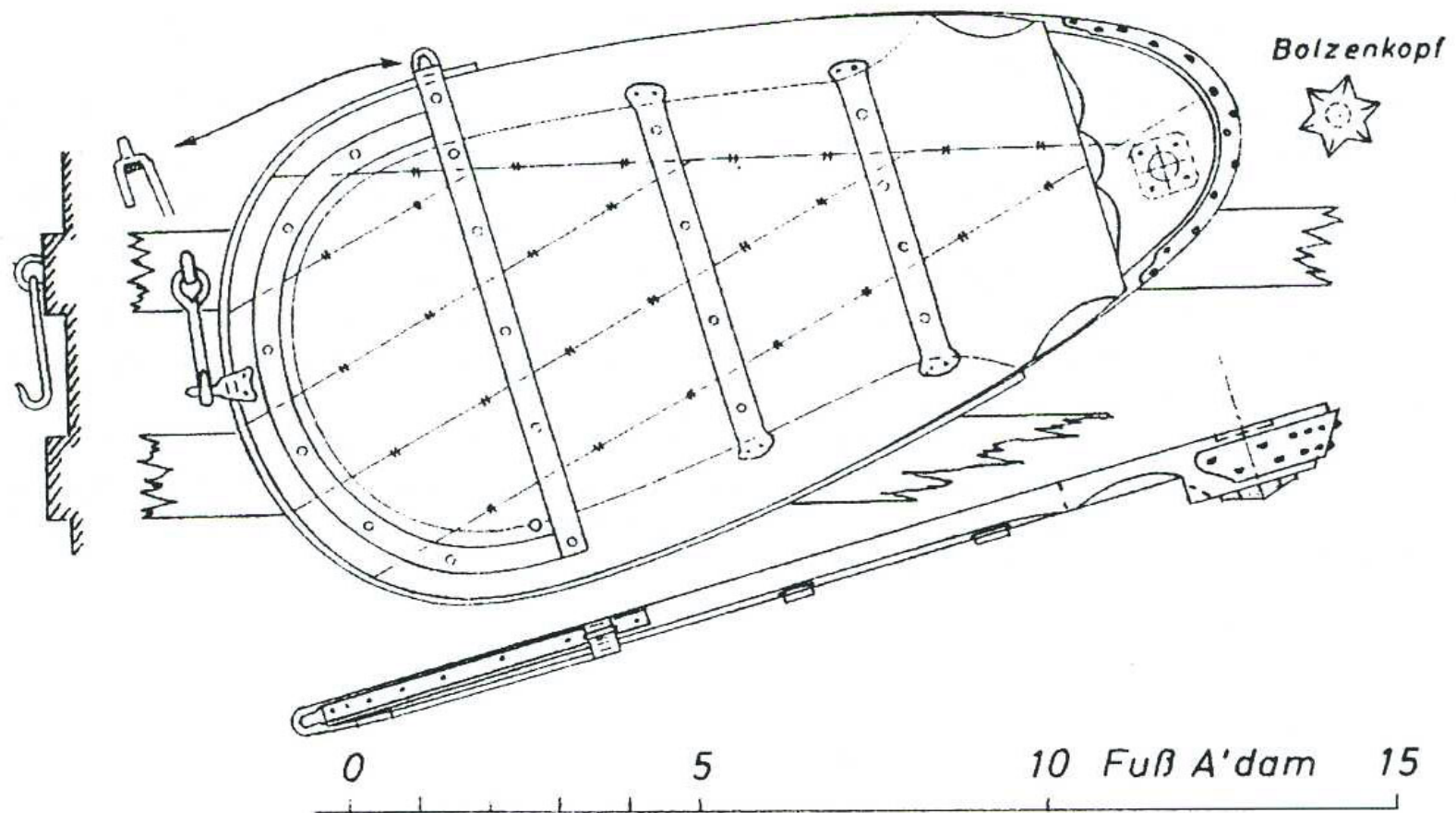


Abb. 134  
Seitenschwert nach J. Storck mit Beschlägen

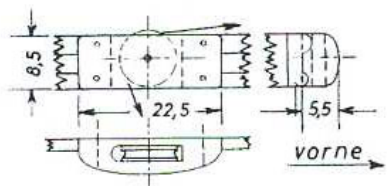
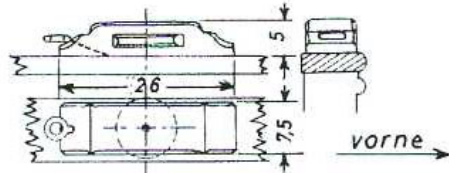


Abb. 135  
Schildpat an der Seite



(Maße für M 1439 bei Maßstab 1:24,2, Beschreibung 14)

Abb. 136  
Schildpat auf dem Dollbaum

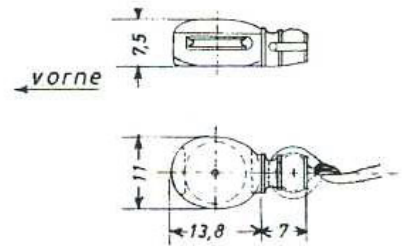


Abb. 137  
Kattenkop-Block

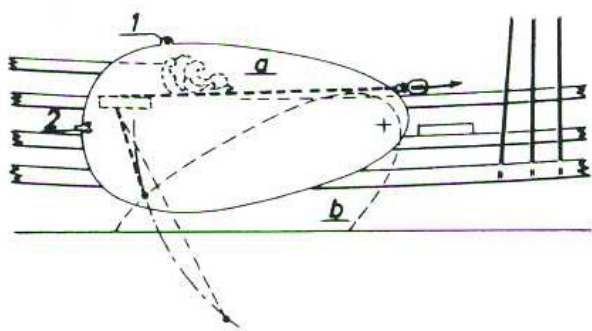


Abb. 138  
Seitenschwert, nach Witsen Details a) in Ruhestellung  
b) in abgesenktem Zustand (gestrichelt).  
1) Öse für Backstagalje 2) Öse für Sorghaken

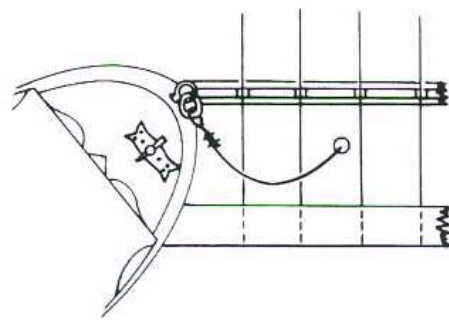
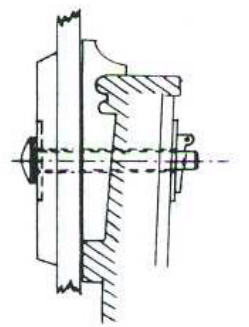


Abb. 139  
Schwertkopf mit Augbolzen Ring und Sorgtau



Querschnitt

Da das Schwert als bewegliches Bauteil, außen über den Berghölzern liegend, sehr gefährdet ist, wird meistens vorne auf dem oberen Bergholz oder, wenn vorhanden, auf der kleinen Rüst eine Stoßklampe mit Bolzen durch Außenhaut und Spanten befestigt. Sie soll verhindern, dass der Schwertkopf irgendwo festhaken und das Schwert abgerissen werden kann. Diese Stoßklampe ist hinten so breit wie der vorstehende Schwertkopf und verjüngt sich nach vorne. Bezüglich der Bedienung der Seitenschwerter sei noch folgendes vermerkt: Wird das Schwert beim Segeln an Lee zu Wasser gebracht, so bleibt es bei langsamer Fahrt des Schiffes, durch seinen Eigenauftrieb bedingt, nicht in der erforderlichen Tiefe stehen. Darum wird es

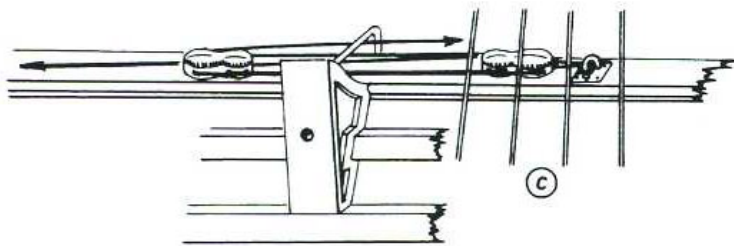


Abb. 140  
Beim Modell des Kurfürsten von der Pfalz, 1703, verhindert ein eiserner Bügel das Abrutschen der Talge vom Dollbaum

mittels einer am Ende gabelförmig ausgebildeten Stange niedergehalten. Die Gabel wird hinter einem der am achteren Ende des Schwertes vorhandenen Augen angesetzt, dann das Schwert in die erwünschte Tiefe niedergedrückt und die Stange, schräg nach achtern zeigend, an der Schanz festgesetzt. Erst bei größerer Fahrt des Schiffes ist der Druck gegen das Schwert so groß, dass es - gegen die Berghölzer gepreßt - in seiner gewünschten Lage verbleibt.

Die Stangen und Haken werden in Zeptern an der Schanz abgelegt.

Die Maße der dargestellten Scheibenklampen und des Kattenkop-Blocks entsprechen dem Maßstab der Takelage-Beschreibung des Prins Hendrik-Modells.

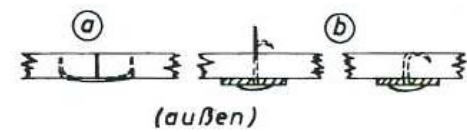


Abb. 141  
Nagelung des Schwertes a) Holzbohlen untereinander mit Krampen verbunden, b) Beschläge mit Nägeln

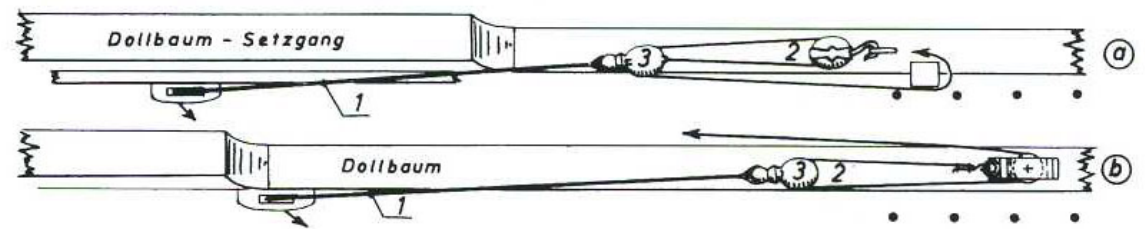


Abb. 142  
Schwertaufholer a) mit loser Talge, b) mit fester Talge  
1) Schenkel, 2) Läufer, 3) Kattenkop-Block

### Tabelle der Seitenschwerter

	Jacht oder Fregatte um 1630 (Besteck 6)	Jacht 1643 (Besteck 8)	Witsen (Lit.) (1671) (Beschreibung 11)	J. Starck (Abb.) (1678) (Beschreibung 12)	Jacht 1. Hälfte 18. Jahrh. (nach Zeichnung)	Transport-Jacht 1746 (nach Zeichnung)
Takelung:	2 Besan	Spriet	Gaffel	Gaffel	Gaffel	Gaffel
<b>Schiff:</b>						
Länge über Steven	80 Fuß	66 Fuß	62 Fuß	62 Fuß	76 Fuß	74 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> Fuß
Holz	6 Fuß	6 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> Fuß	7 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> Fuß	6 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> 7 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> Fuß	8 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> 6 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> Fuß	8 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> 9 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> Fuß
Außenhaut, dick	2 Zoll	2 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> Zoll	—	ca 2 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> Zoll	—	3 Zoll
<b>Schwert:</b>						
Länge	13 Fuß	14 Fuß	14 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> Fuß	13 <sup>1</sup> / <sub>3</sub> Fuß	18 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> 2 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> Fuß	16 Fuß
Breite	5 Fuß	7 Fuß	7 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> Fuß	6 <sup>2</sup> / <sub>3</sub> Fuß	9 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> 1 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> Fuß	9 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> 6 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> Fuß
dick oben (am Kopf)	4 Zoll	3 Zoll	—	—	—	—
Aufhängung, von Vorderkante Vorsteven	—	ca 24 Fuß	26 Fuß	25 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> Fuß	30 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> 3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> Fuß	—

Van YK (Lit.), 1695 schreibt über Seitenschwerter:  
Schwert-Länge = 2 x Holz  
Schwert-Breite = 1/2 Schwertlänge  
Schwert-Dicke = 2 x Außenhautdicke.

## Anker und Kabeltau

Auf den Abb. 143 + 144 sind zwei aufgemessene Jacht-Modellanker dargestellt. Beide stammen von Modellen im Prins Hendrik Museum, Rotterdam: Typ I, Jachtmodell aus der zweiten Hälfte des 17. Jhs. und Typ II, Zeeländische Jacht vom Anfang des 18. Jhs. (Inv. Nr. M 98). Während Typ I den charakteristischen niederländischen Anker des 17. Jhs. zeigt, stellt Typ II einen Anker mit englischem Einfluss dar. Naturgemäß ist die Größe der Anker von der des Schiffes abhängig. Da für Binnenschiffe oder Jachten bislang keine direkten Angaben gefunden wurden, soll auf die allgemeinen Hinweise von van Yk für große Schiffe zurückgegriffen werden. Van Yk gibt in seinem Werk folgende Richtwerte für die Bemessung der Anker:

Länge des Ankerschaftes =  $\frac{2}{5}$  Schiffsbreite (z.B. Schiffsbreite = 20 Fuß = Länge/Schaft = 8 Fuß)

Länge der beiden Arme zusammen, in der Bucht gemessen = für jede 8 Fuß der Schaftlänge sind 7 Fuß zu nehmen.

Die Spitze der Arme soll auf der Spitze eines gleichseitigen Dreiecks liegen, dessen Seitenlänge gleich der gerade gemessenen Länge eines Armes ist. Die Flunken sollen einschließlich der Armspitze halb so lang sein wie die Länge des Armes.

Breite der Flunken = etwa  $\frac{1}{6}$  weniger als ihre Länge.

Außendurchmesser des Ringes = für jeden Fuß der Länge des Schaftes sind 2 Zoll zu nehmen ( $\frac{2}{11}$  Schaftlänge).

Dicke des Ringes = für jede 3 Zoll des Außendurchmessers 1 Zoll für den Umfang.

Länge des hölzernen Ankerstockes = etwa die Länge des Schaftes mit Ring.

Dicke des Stockes in der Mitte = für jeden Fuß der Stocklänge 1 Zoll ( $\frac{1}{11}$ ).

Dicke an den Enden =  $\frac{1}{2}$  von der Mitte.

Die Breite des Stockes ist gewöhnlich etwas mehr als die Dicke, sie wird ebenso wie die Bucht so gewählt, dass das zur Verfügung stehende Holz ausgenutzt wird. Die Form des Stockes ist also mehr oder weniger vom vorhandenen Holz abhängig.

Umfang des zugehörigen Kabeltaues = für jeden Fuß der Schiffsbreite  $\frac{1}{2}$  Zoll für den Umfang ( $\frac{1}{22}$ ). (z.B. Schiffsbreite = 20 Fuß, dann ist Umfang = 10 Zoll)

Vergleicht man nun diese Richtwerte mit denen der aufgemessenen Modell-Anker, so wird man feststellen, dass viele Angaben hiermit nicht übereinstimmen. Das braucht nicht zu verwundern, denn auch van Yk spricht von der Unterschiedlichkeit der gefertigten Anker. So hatten zwei von ihm verglichene Anker mit gleicher Schaftlänge Gewichte von 3000 bis 5000 Pfund.

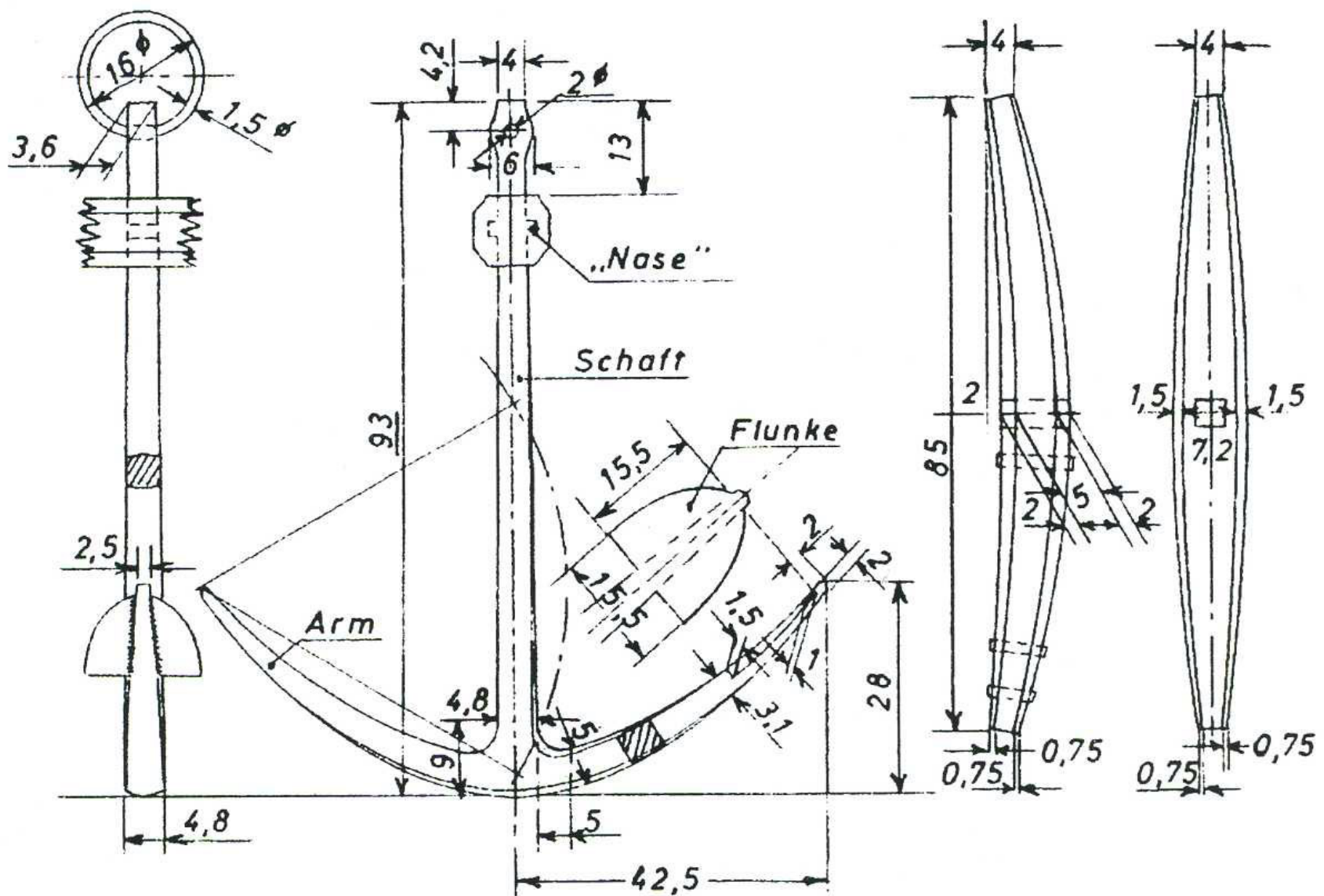


Abb. 143  
Anker Typ I nach Rotterdamer Modell

Zum Halten des Stockes war an den Schaft eine kleine Nase angeschmiedet. Außerdem hatte der aus zwei Hälften hochkant zusammengesetzte Stock zur Mitte hin etwas Luft, so dass er durch das durch Abkühlen eintretende Schrumpfen der heiß aufgezogenen Beschläge fest gegen den Schaft gepreßt werden konnte. Neben den meistens drei an jeder Seite angeordneten Beschlägen wurden die beiden Hälften noch zusätzlich durch einige Holznägel miteinander verbunden.

Am Ankerring ist das Kabeltau angesteckt. Der eiserne Ring wird erst mit Schiemannsgarn bekleidet, dann diese Bekleidung geteert und anschließend der ganze Ring mit stärkerem Tauwerk umwickelt (Abb. 146). Zum Schluss werden vier Takelings aufgesetzt. Das Kabeltau ist am Ankerring mittels eines Ankersteks (Röhring) angeschlagen. In Abb. 147 ist dieser Röhring nach dem „van-Beuningen“-Modell wiedergegeben. Zum Einholen des Ankers bedient man sich des im Bug angeordneten Bratspilles.

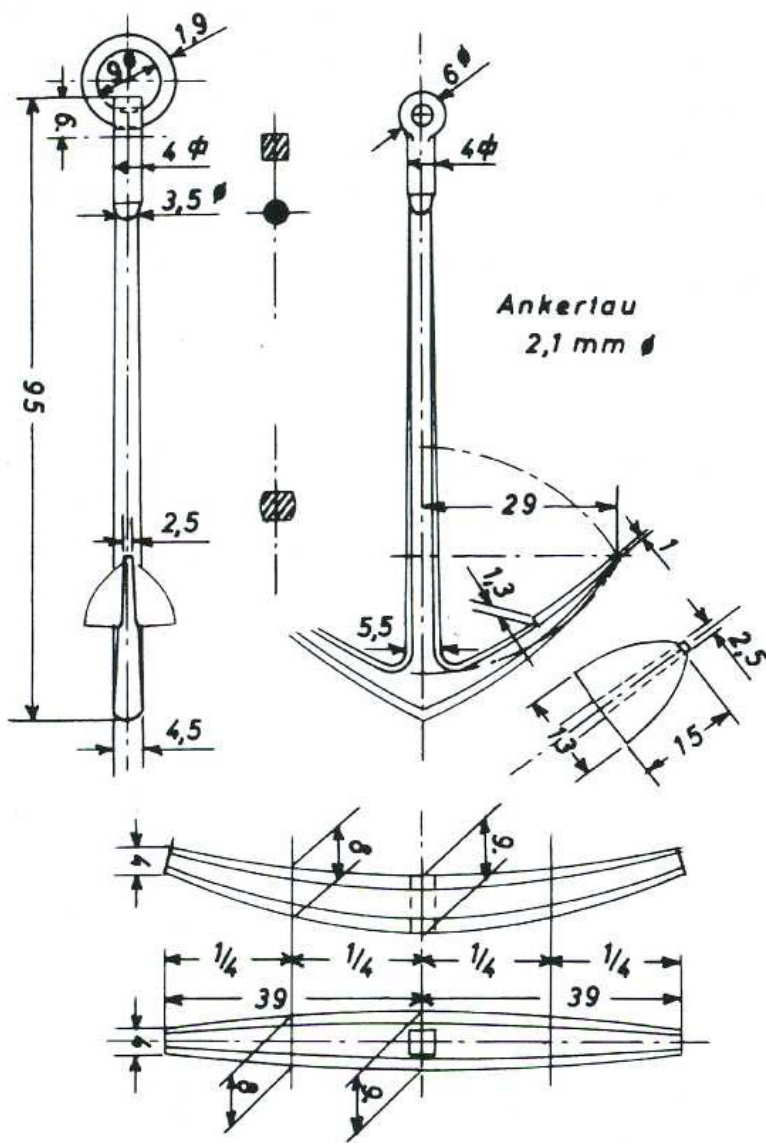


Abb. 144  
Anker Typ II mit englischen Einfluss. Nach einem Jachtmodell vom Anfang des 18. Jhs.

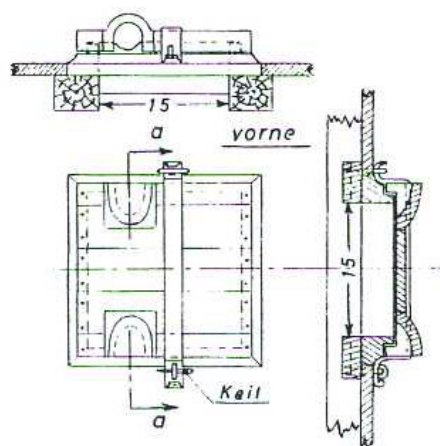


Abb. 145  
Kabelluk nach Rotterdamer Modell

Um ein Durchslippen zu verhindern, muss das relativ dicke Kabeltau in zwei, besser in drei Törns um den Spillstamm gelegt werden. Wegen der Drehrichtung beim Einholen liegt die holende Part immer über dem Spillstamm. Das eingeholte Ende wird dann durch das Kabelluk (Abb. 145) in den Schiffskörper geführt und dort aufgeschossen. Da das Kabeltau nach dem Einholen nass und sicher noch mit Schlammresten verschmutzt war, ist es nach unserem heutigen sozialen Verständnis unvorstellbar, dass das Kabelgat gleichzeitig als Unterkunft für die Matrosen diente. Vor Anker liegend wurde das Kabeltau am Spehn- oder Katzenkopf mittels des Spehntaus festgesetzt, um ein Durchslippen zu verhindern. Der Spehkopf (Abb. 148) ist ein kurzer Holzpflock, der in eines der Spakenlöcher gesteckt wird. Über die Benutzung der Kranbalken liegen leider kaum konkrete Hinweise vor. In Abb. 149 wird eine Möglichkeit dargestellt. Abgelegt wird der Anker auf dem Dollbaum.

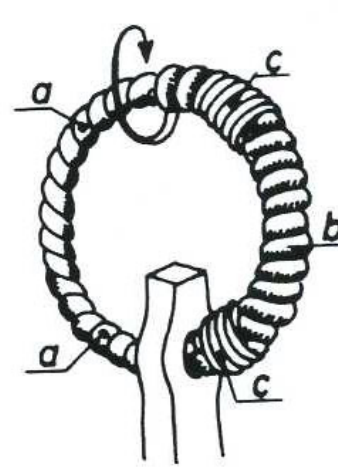


Abb. 146  
Bekleideter Ankerring a) Schiemannsgarn b) Tauwerk c) Takeling

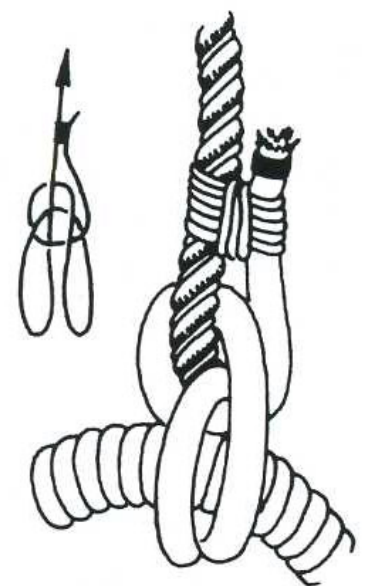


Abb. 147  
Ankerröhring nach dem van Beuningen-Modell

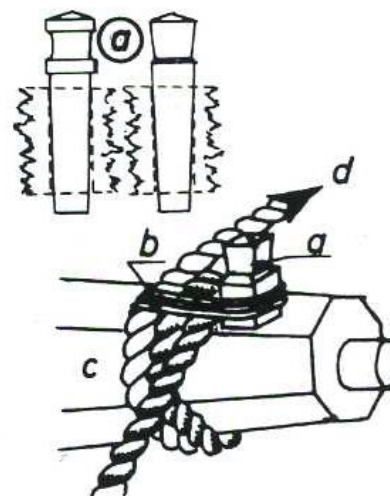


Abb. 148  
Spillstamm mit dem Spehkopf und Spehntau a) Spehkopf b) Spehntau c) Spillstamm d) Ankerkabel

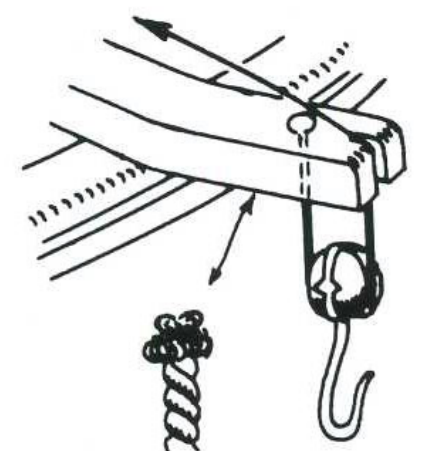


Abb. 149  
Kranbalken

## **Flaggstock, Flaggspille, Flaggen und Flügel**

Jachten führten Flaggen an Flaggstöcken, ausgesteckte Flaggen an Flügeln und Wimpel. Die „große Flagge“ wurde am Heckflaggstock gesetzt. Die Farben des Tuches gaben meistens die Nationalität an. Fürstenhäuser verwendeten Flaggen mit den Farben, Insignien oder Initialen des Hauses. Auch wurden Provinzwappen oder Buchstaben (z.B. W I M = West Indische Maatschapij, u.a.) auf neutralem Tuch oder innerhalb der Nationalfarben dargestellt. Dagegen tragen die kleinen Flaggen, Flügel und Wimpel fast immer die Nationalfarben. Der Heckflaggstock wird durch ein großes Knie mit Eselshaupt gehalten. Der eine auf dem Pavillondeck befestigte Schenkel stößt achtern gegen das Heckbord des Oberspiegels, während der andere, etwa parallel der Neigung des Oberspiegels, nach oben gerichtet ist. Gegen Drehen gesichert, steht der Flaggstock unten mit seinem Vierkant in einem Loch des Knies. Oben wird er mit einer kleinen Schelle am Eselshaupt gehalten. Der Flaggstock kann gerade oder leicht nach achtern gebogen sein. In der einfachen Ausführung ist er oben mit einem kugelförmigen Gebilde, dem Knopf abgeschlossen. (Seit etwa Mitte des 17. Jhs. findet man immer häufiger Flaggstöcke, denen als oberer Abschluss noch ein Flögelspill mit reichhaltig verziertem Knopf aufgesetzt ist.) Auf dem Mast und Spriet führten Kriegs- und Prinzenjachten mit angelaschter Stenge in den ersten zwei bis drei Jahrzehnten des 17. Jhs. hölzerne Flaggstöcke. Sie waren auf dem Mast an einer kurzen Stenge mit Eselshaupt und an der Sprietrack, etwas in die Nock eingelassen, mit Tauwerk festgesetzt. Gelegentlich wird ein eisernes Band auf die Nock aufgezogen, um ein Aufspießen des Holzes zu vermeiden. Seit den 40er Jahren finden wir erstmals eiserne, aber noch einfache Flaggspille, an denen nur kleinere Flaggen gesetzt sind. Diese einfachen eisernen Spille für Flaggen waren mit Knopf etwa 3-3 ½ mal so lang, wie die „Krumme Tonne“. Erst zu Beginn der 2. Hälfte des 17. Jhs. kam dann die Gewohnheit auf, die eisernen Spille mit Flügel zu versehen und als oberen Abschluss reichhaltig verziertes und vergoldetes Holzwerk in Form von Kugeln, Kronen, Blüten bis zu den Mastwurzeln aufzubringen. Bei kurzen Masten mit krummer Tonne waren diese Spille einschließlich des bekrönenden Schmuckes kürzer. Ihre Gesamtlänge betrug nur etwas mehr als das Doppelte der Länge der krummen Tonne. Am schräg stehenden Spriet sind die Spille wie in Abb. 160 festgesetzt. Sie führten auch in der 2. Hälfte des 17. Jhs. meistens nur kleinere Flaggen und keine Flügel. Auf der Gaffel waren die Flaggstöcke oder Spille an kleineren Knien mit Eselshaupt befestigt. Das Gleiche gilt auch für den kleinen Flaggstock (Gösch?) auf dem Bugspriet. Über die Ausstattung einer Jacht mit Flaggenzubehör erhalten wir wieder einige Hinweise aus der Rechnung der 1660 in Amsterdam erbauten Jacht Mary.

Hiernach erhielt diese Jacht:

1 Flaggstock aus Holz mit Klote und Flögelspill (vermutlich ist es der Heckflaggstock mit Flügel),  
1 Flögelspill (vermutlich für den Masttop),  
2 Göschstöcke,  
2 eiserne Flaggspille (da extra als Flaggspill bezeichnet, vermutlich für die Gaffel und den Bugspriet) und 2 Augbolzen,  
1 eiserne Platte am Vorsteven mit eisernem Flaggspill.  
Haartuch für Flaggen und Wimpel.  
Königliche Flaggen und Wimpel aus Seide.

An dieser Stelle wird nun erst einmal eine Erklärung der schon mehrfach erwähnten Begriffe Flügel und Spille erforderlich. Flügel sind hölzerne Gestelle, an denen das Flaggentuch „angenäht“ ist und die sich um eine eiserne Stange, das Flögelspill drehen. Flügel werden auf dem Heckflaggstock und dem Mast angeordnet. Auf dem Mast dienen sie als Windrichtungsanzeiger. Der Aufbau eines Flügels und die Bezeichnung der einzelnen Teile geht aus Abb. 150 hervor. In der Abb. 152 ist die Konstruktion eines Flügels dargestellt. Je nach der Größe der Jachten hatten die eisernen Spille einen Durchmesser von 13 bis 19 mm. Die Scheren waren etwa 25 mm dick und 30-40 mm breit. Die Länge der Oberschere konnte zwischen etwa 425 bis 708 mm variieren. Die Unterschere war entsprechend kürzer, damit das Flaggentuch aushängen konnte. Es gab aber auch Flügel ohne Unterschere. Das Verhältnis der Flügelhöhe zur Scherenlänge konnte je nach Flügelgröße sehr unterschiedlich ausfallen. Lag das Verhältnis aber bei etwa 2:3, so wurde das Flaggentuch an der vorderen Leiste gerafft angenäht. An den Scheren war meistens ein Blechbeschlag angebracht, in dem sich der Flügel um das eiserne Spill drehte. Es kamen aber auch Augen aus geschmiedeten Rundeisen vor. Sie haben gegenüber dem Blechbeschlag den Vorteil, dass sie weniger Reibungsfläche hatten und sich daher leichter drehten. Das hölzerne Verbindungsstück ist mittels Zapfen in die Ober- und Unterschere eingelassen. In den Abb. 154-169 sind einige Flügel des Heckflaggstockes und des Masttops dargestellt. Das Flaggentuch der Flügel konnte unterschiedliche Formen haben. Über die Länge der eisernen Mastspille mit ihrem hölzernen Schmuck kann nichts gesagt werden, da sie zu unterschiedlich waren und Bezugspunkte fehlen. Dagegen ist festzustellen, dass die Flögelspille der Heckflaggstöcke mit ihrem Schmuck fast immer 1/5 der Länge des zugehörigen Flaggstocks haben. Neben Flaggen und Flügeln führten die Jachten zu besonderen Anlässen auch noch Wimpel. Das sind lange, schmale, einfach oder doppelt ausgespitzte Flaggentücher, die an einem kleinen runden Wimpelholz ausgespannt wurden. Sie werden unter den Knöpfen des Heckflaggstockes oder unter der Masttoppkugel festgebunden. Die Wimpel sind so lang, dass der des Heckflaggstockes fast bis auf die Wasseroberfläche und der des Masttops fast bis auf Deck reichen kann.

Wie aus der Rechnung für die Jacht Mary hervorgeht, wurde unterschiedliches Material für die Flaggen verwendet. Aus Seide waren sicher nur die Hausflaggen und Wimpel der Fürsten hergestellt, während das Haartuch für die allgemeinen Flaggen und Wimpel verwendet wurde. Letzteres muss sehr locker und dünn gewebt gewesen sein, denn verschiedene Künstler stellen die Flaggen sehr durchsichtig dar. Das Tuch selbst war in der jeweiligen Hauptfarbe eingefärbt, Ornamente, Wappen oder Buchstaben wurden aber aufgemalt. Zur Bemalung muss das Tuch so ausgelegt werden, dass der Flaggstock - vom Betrachter aus gesehen - rechts zu liegen kommt. Dieses entspricht auch dem heraldischen Gesetz. Über die Größe der Flaggen kann keine exakte Angabe gemacht werden. Sie muss aber im richtigen Verhältnis zur Größe der Jacht stehen. Bekannt ist nur das Seitenverhältnis der Nationalitätenflagge (Heckflagge). Es verhält sich H:L wie 2:3.

Da es im 17. Jh. noch keine Flaggenleinen gab, war das Setzen und Einholen der Flaggen sicher eine mühevoll Arbeit. Ein Matrose musste hierzu in den Masttop klettern und dann dort oben die Flagge anbinden. Es gibt viele Gemälde, auf denen diese Tätigkeit dargestellt wird. Eine ähnliche Situation ist in Abb. 169 wiedergegeben. Das Anbinden erfolgte mittels Bänseln, die an dem mit einer dünnen Leine verstärkten vorderen Liek der Flagge angenäht waren. Die Bänsel wurden um den Flaggstock gelegt und mit einer Schleife verknüpft (Abb. 150b).

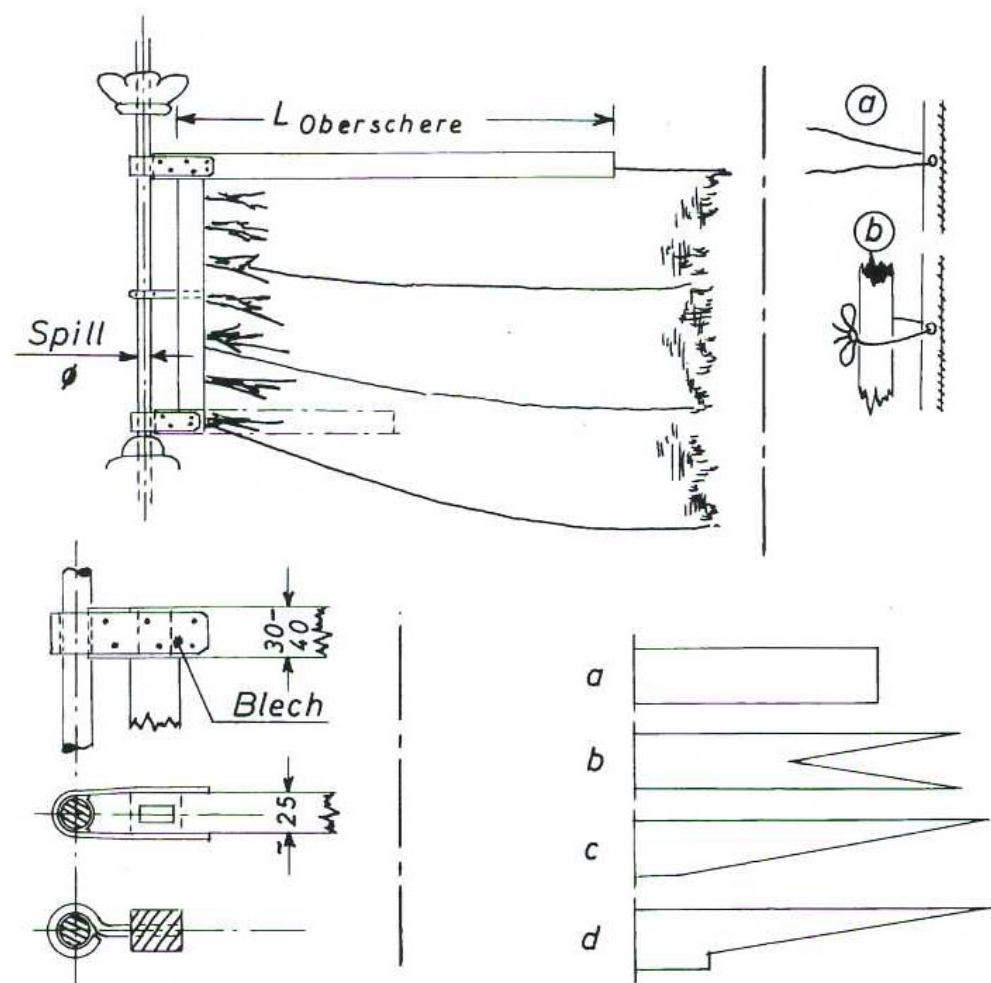


Abb. 150  
Konstruktion eines Flügels  
a-d Formen des Flaggentuches  
bei Flögeln  
a) Bänsel am Liek der Flagge  
b) Befestigung am Flaggstock  
mittels einer Schleife

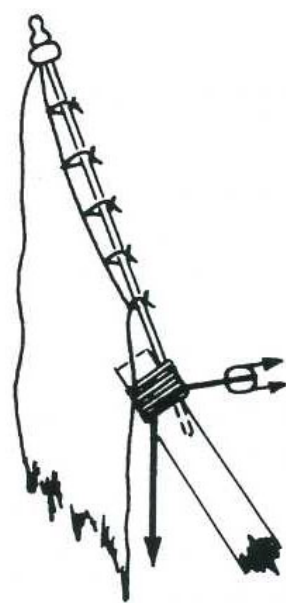


Abb. 151  
Eisernes Spill an der  
Sprietnock für eine Flagge

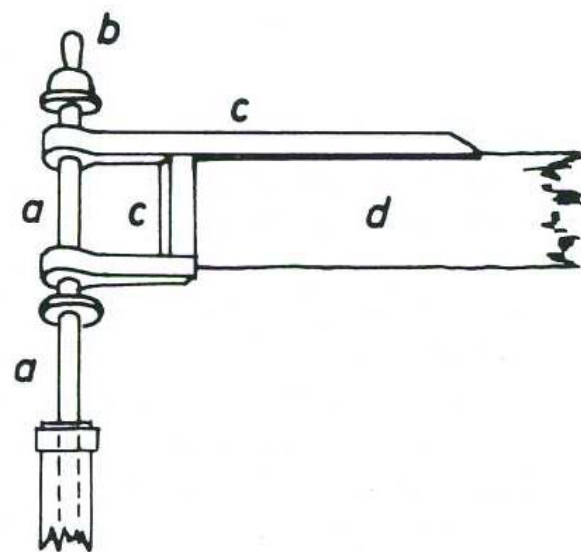


Abb. 152  
Benennung der Einzelteile eines Flügels  
a) Flögelspill, b) Knopf c) Flögelheck, Flögelschere  
d) Flaggentuch

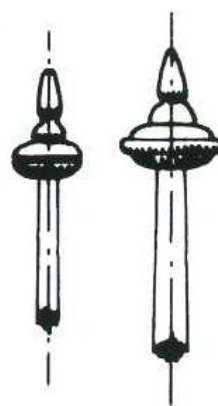


Abb. 153  
Einfache Holz- und Flaggenknöpfe

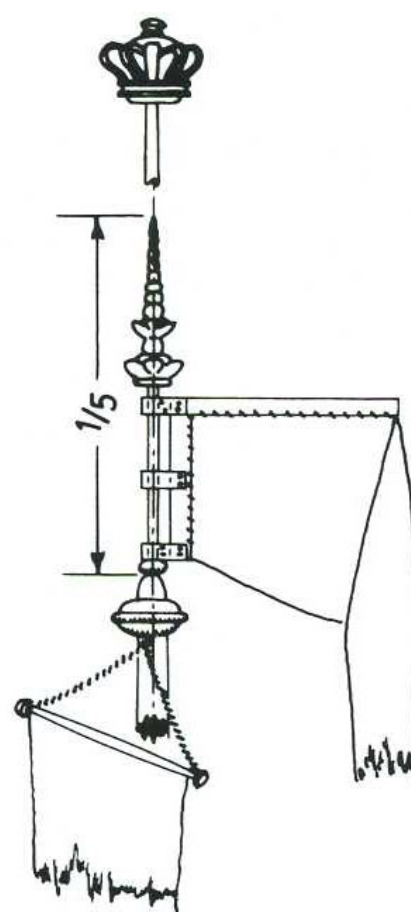


Abb. 154  
Heckflaggstock um 1670 mit Flögel und Wimpel

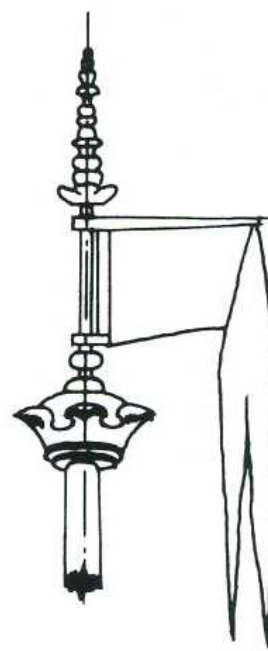


Abb. 155  
Heckflaggstock um 1690

Abb. 166  
Heckflaggstock um 1680  
a) Krone bei einer Königsjacht

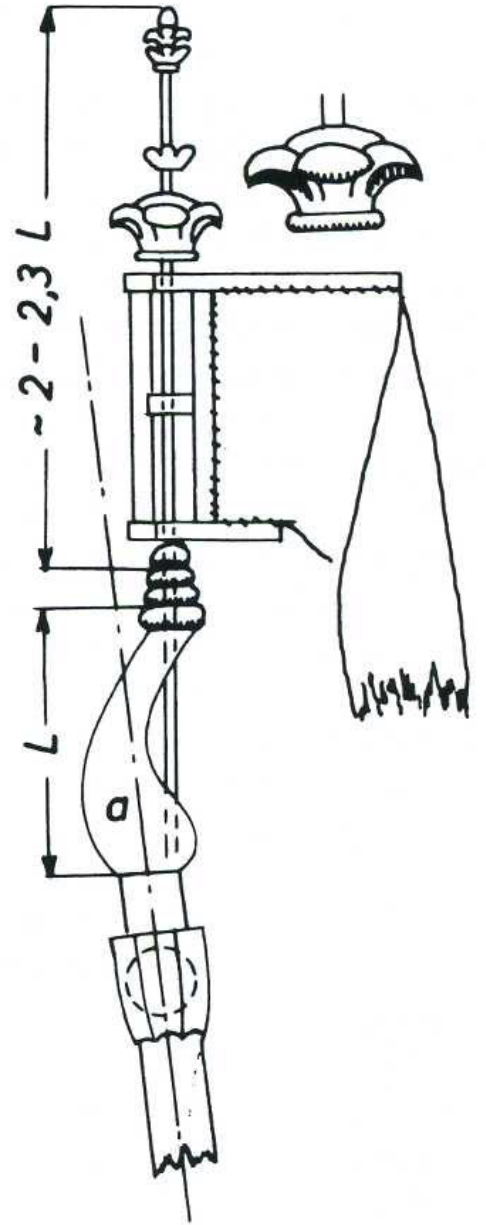
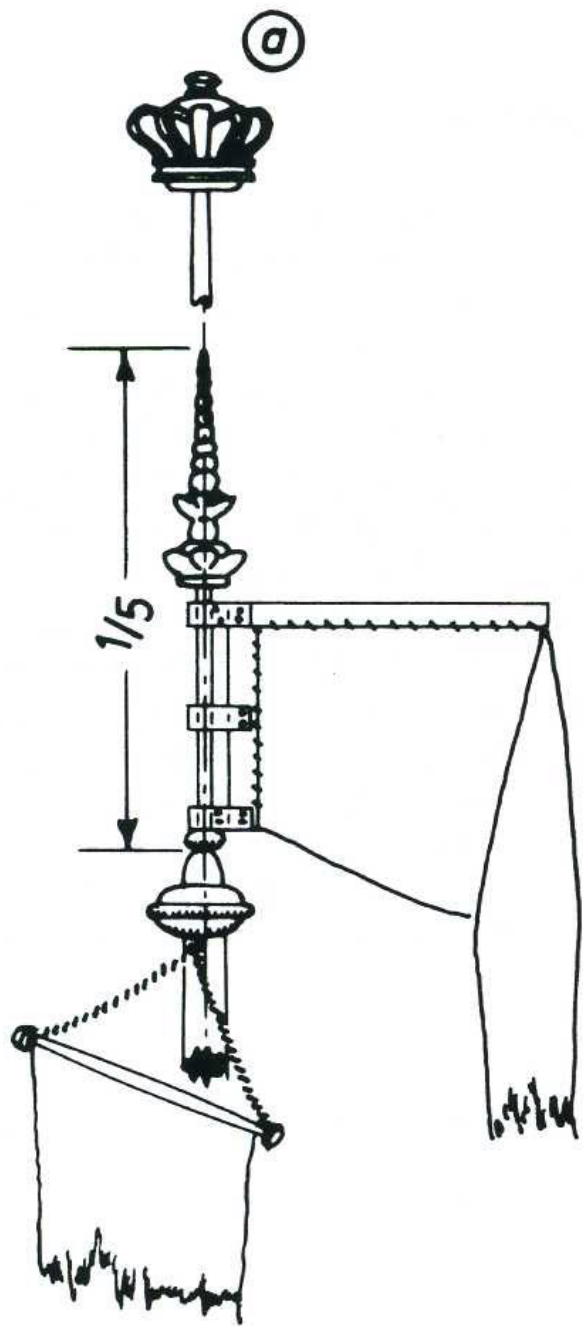


Abb. 168  
Sprietmast mit krummer Tonne, um 1660 a) krumme Tonne

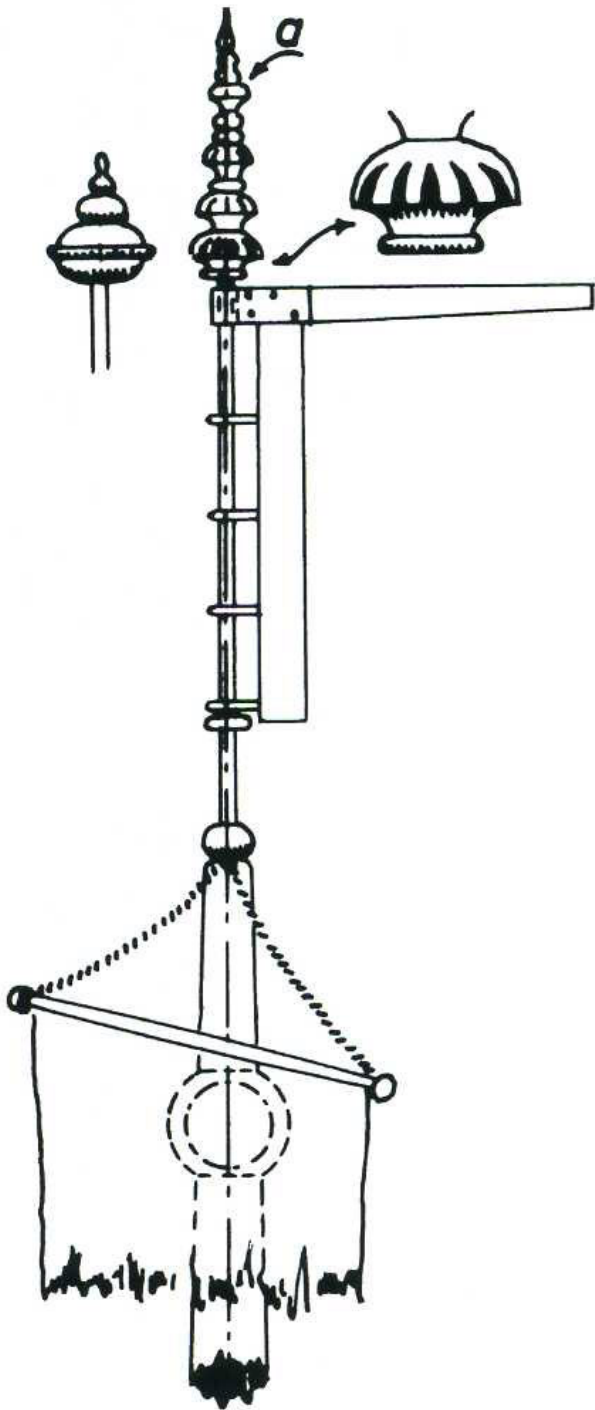


Abb. 167  
Kurzer Masttop einer Jacht mit Gaffel um 1680. Am Top gesetzter Wimpel. a) Mastwurzel

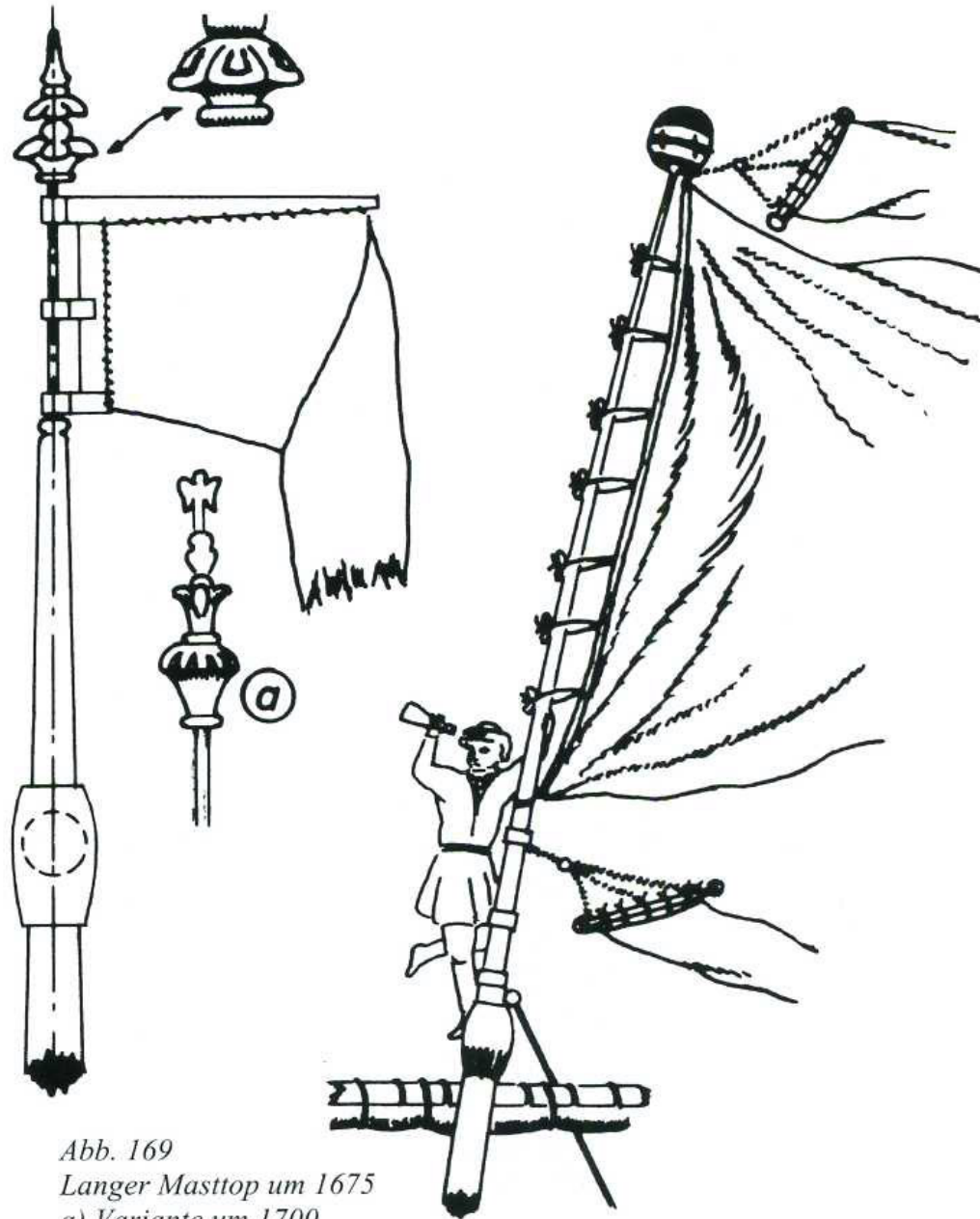


Abb. 169  
Langer Masttop um 1675  
a) Variante um 1700

Abb. 170  
Masttop einer Fürstenjacht mit Flagge und Wimpel vom Anfang des 18. Jhs.

## Laternen

Die Laternen sind immer aus Holz, sechseckig und in ihrer zierlichen Fertigung wahre Kunstwerke. Während der konstruktive Aufbau im Prinzip gleich blieb, war die äußere Form und der figürliche Schmuck stilistischen Wandlungen unterworfen. Dieses zeigen einige in Abb. 171-177 wiedergegebene Beispiele. Die grundsätzliche Konstruktion einer Laterne geht aus Abb. 176 hervor. In einer dickeren Platte wird der eiserne Zepter (Laternenhalter) befestigt. Auf dieser Platte liegt der sechseckige Laternenboden mit dem Kerzenteller. In den Ecken stehen schmale, leicht ausfallende Stützen, auf die sich zum Zweck der Entlüftung in der Mitte der offene Laternendeckel legt. Die Stützen sind außen mit zierlichen Figuren unterschiedlicher Art oder mit geschnitztem Blattwerk verziert. Über dem Deckel baut sich die Laternenkuppel auf, die durch ein mit Blei- oder Kupferblech beschlagenes Holzgestell gebildet wird.

Oben abgeschlossen wird die Laternenkuppel durch eine sehr unterschiedlich ausgebildete Spitze, die nur aus Blech zusammengelötet war. Wie auf sehr vielen Abbildungen erkennbar, sind in der Spitze Lüftungsschlitze angeordnet. Über die Größe der Laternen konnten bislang keine zeitgenössischen Angaben aufgefunden werden. Aus mehreren durchgeführten Vergleichsberechnungen geht aber hervor, dass die Laternenkörper, ohne Spitze, durchweg eine einheitliche Größe von 3 Fuß = 849 mm von Unterkante Platte bis Oberkante Kuppel hatten.

Auf Modellen und zeitgenössischen Darstellungen sehen wir ferner bei Laternen, wie schon bei den Fenstern festgestellt, Holzrahmen mit dünnen Sprossen und bleiverglaste Fenster. Vermerkt sei noch, dass die Laternen längsschiffs nicht symmetrisch waren. Die Mittelachse fiel immer etwas nach achtern über.



Abb. 171  
Laterne einer Prinzenjacht um 1650, nach W. van de Velde d.Ä., mit Variante Laternenkuppel

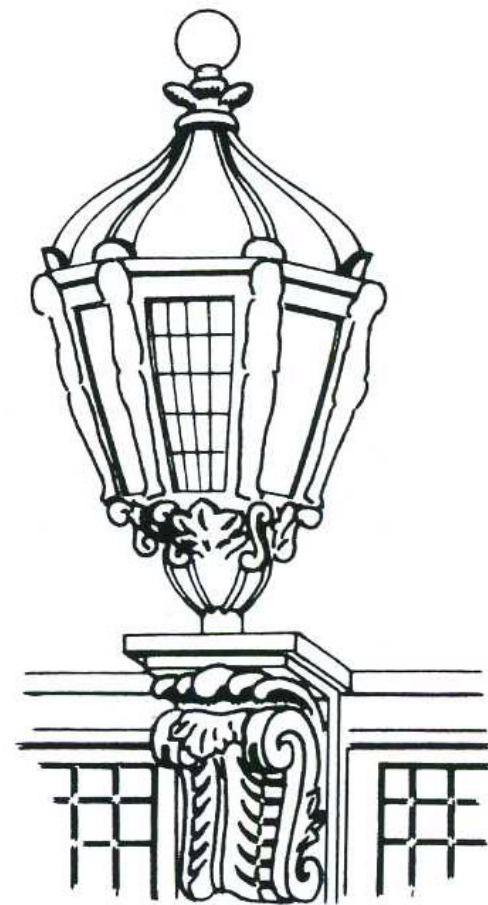


Abb. 173  
Laterne einer Statenjacht, 1672, nach W. van de Velde d.Ä.

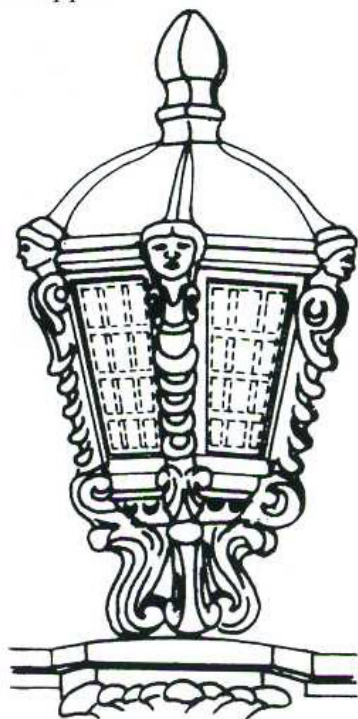


Abb. 172  
Laterne des Modells van Beuningen

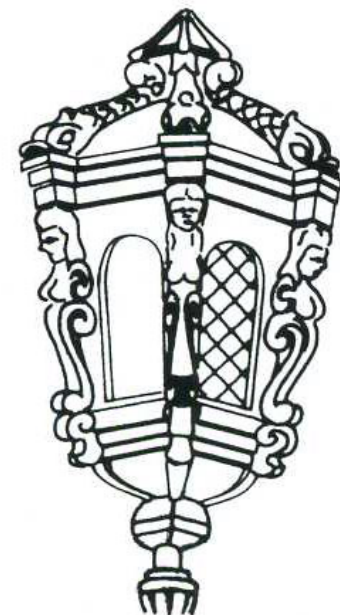


Abb. 174  
Laterne des Modells im P.H.M. Rotterdam



Abb. 175  
Variante Laternenkuppel um 1665 nach W. van de Velde d.J.

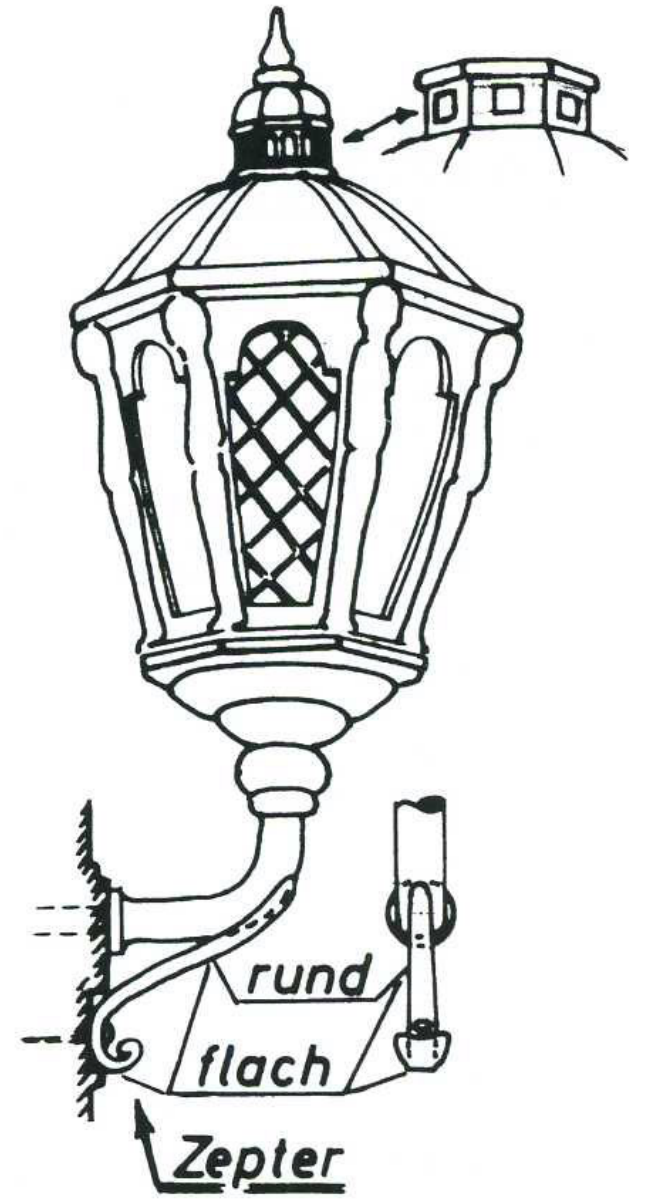


Abb. 177  
Laterne, letztes Viertel des 17. Jahrhunderts

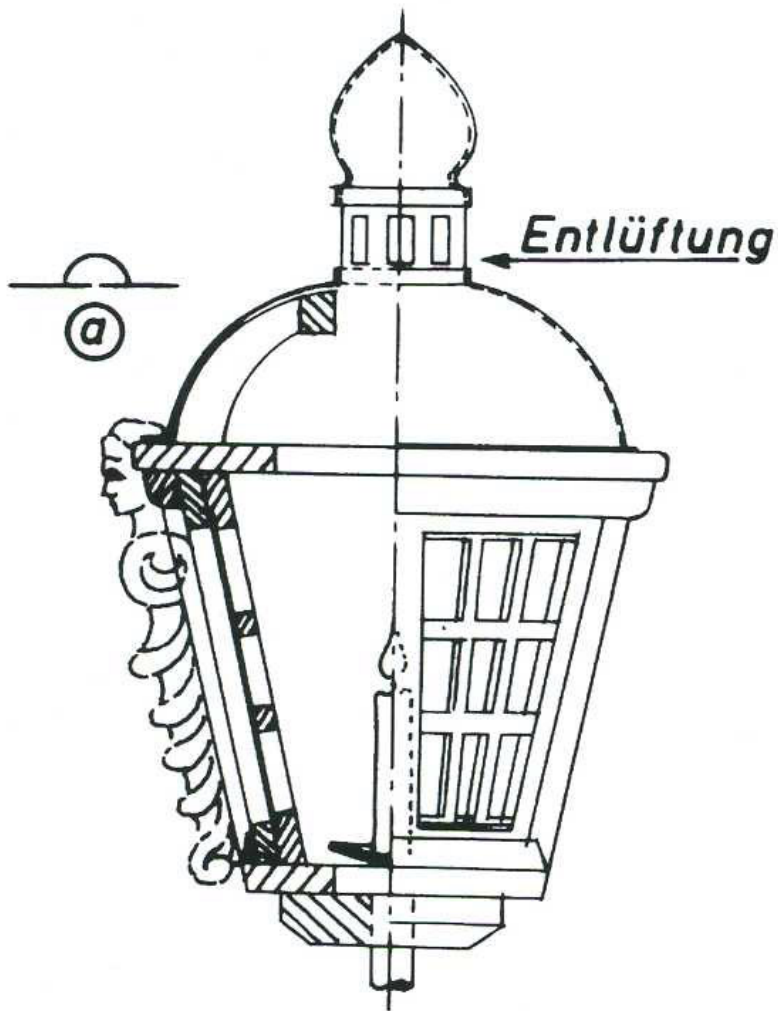


Abb. 176  
Prinzipieller Aufbau einer Laterne (ohne Maßstab)  
a) Eckverbindung der Kuppel mittels einer „Raupe“

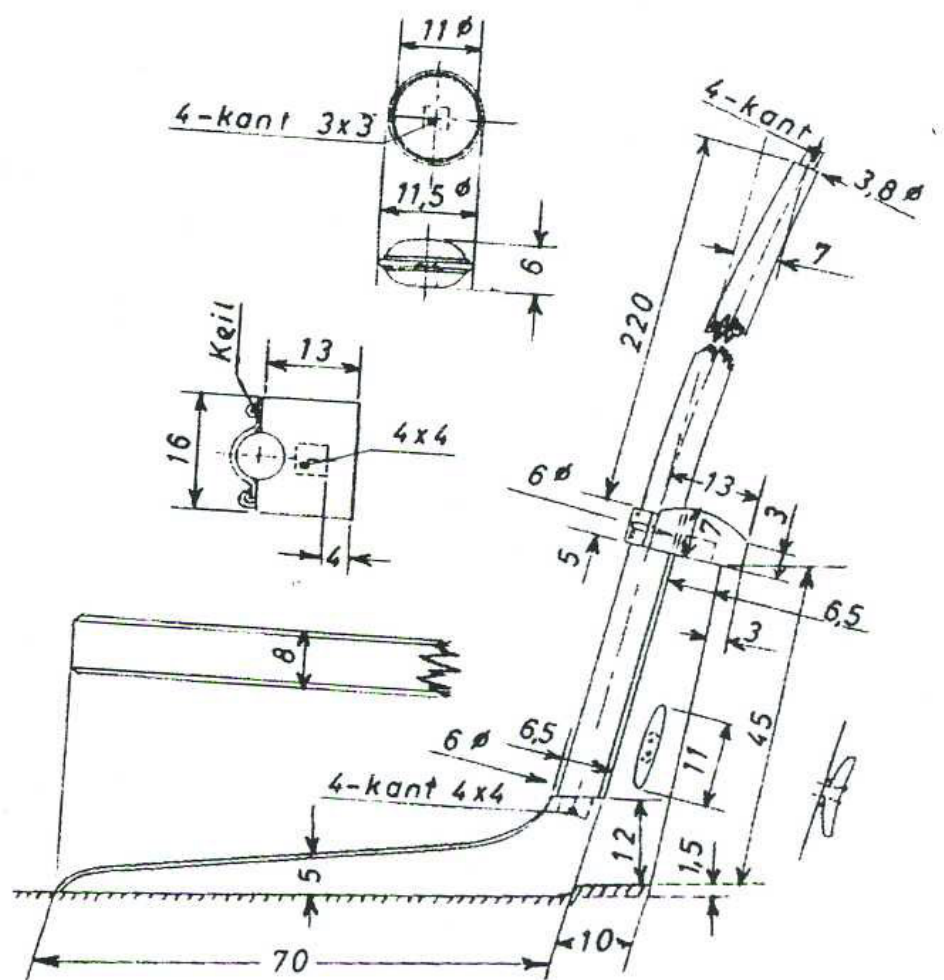


Abb. 178  
Knie für den Heckflagstock

## Diverses an Ausrüstung

In der Rechnung der Mary werden 4 Augbolzen und 4 Haken an der Treppe genannt. Es wird sich hierbei um die Außenbordtreppe handeln, die wir nicht nur auf der Abbildung der Jacht von van de Velde d.J., sondern auch auf anderen zeitgenössischen Jachtdarstellungen finden. Andererseits ist mehrfach eine Außenbordtreppe hinter dem Schwert, vom erhöhten Plichtdeck aus erreichbar, dargestellt. Zum Betreten dieser Treppe muss eine Tür, die in den Breit- und Setzgang eingearbeitet ist, geöffnet werden, während die vordere Treppe vermutlich über eine innen an die Schanz gestellte Stufenleiter mit 3-4 Stufen erreichbar ist. Auf jeder Jacht waren zur Bedienung des Schiffes selbst und der mitgeführten Schaluppe „Haken und Stangen“ vorhanden, sogenannte Schoorbäume, Schwertgabeln und Bootshaken. Diese Rundhölzer hatten an ihren Spitzen der Zweckbestimmung entsprechend ausgearbeitete eiserne Beschläge und am entgegengesetzten Ende gedrechselte Knäufe, die beim „Drücken“ am Körper zu liegen kamen. Für die Maße der „Haken und Stangen“ können folgende Richtwerte angenommen werden:

Bootshaken 45 mm Ø am Beschlag,  
bei 2/3 55-60 mm Ø, am Ende 35-49 mm Ø, L. 3-3,5 m,  
Schwertgabel 50 mm Ø am Beschlag, bei 2/3 60-65 mm,  
am Ende 45 mm L. 3,54 m  
Schoorbaum 60 mm Ø am Beschlag, bei 2/3 65-70 mm,  
am Ende 50 mm Ø L. 4- 4,5 m.

Abgelegt wurden die „Haken und Stangen“ in eisernen, meistens binnenbords an der Schanz angebrachten Zeptern.

Die meisten Jachten führten für den Hafenverkehr eine Schaluppe mit sich, die, meistens am Achterschiff befestigt, nachgeschleppt wurde. Auch hier ist es leider so, dass wir über Größen, Formen und Ausrüstung der Schaluppen so gut wie keine authentischen Angaben besitzen. Lediglich in der Rechnung für die Jacht Mary finden wir wieder einige Hinweise.

1 Schaluppe mit Schwertern, Ruder und Helmstock, 8 Riemen, 1 Mast mit Giek, 2 Micken an der Gaffel, Kupferblech für Mastbeschlag (im Bereich der Klau). Zusätzlich 6 Bootsriemen, 1 Bootsgießer, 1 Bootshaken, Decksschwabber und Ösfässer.

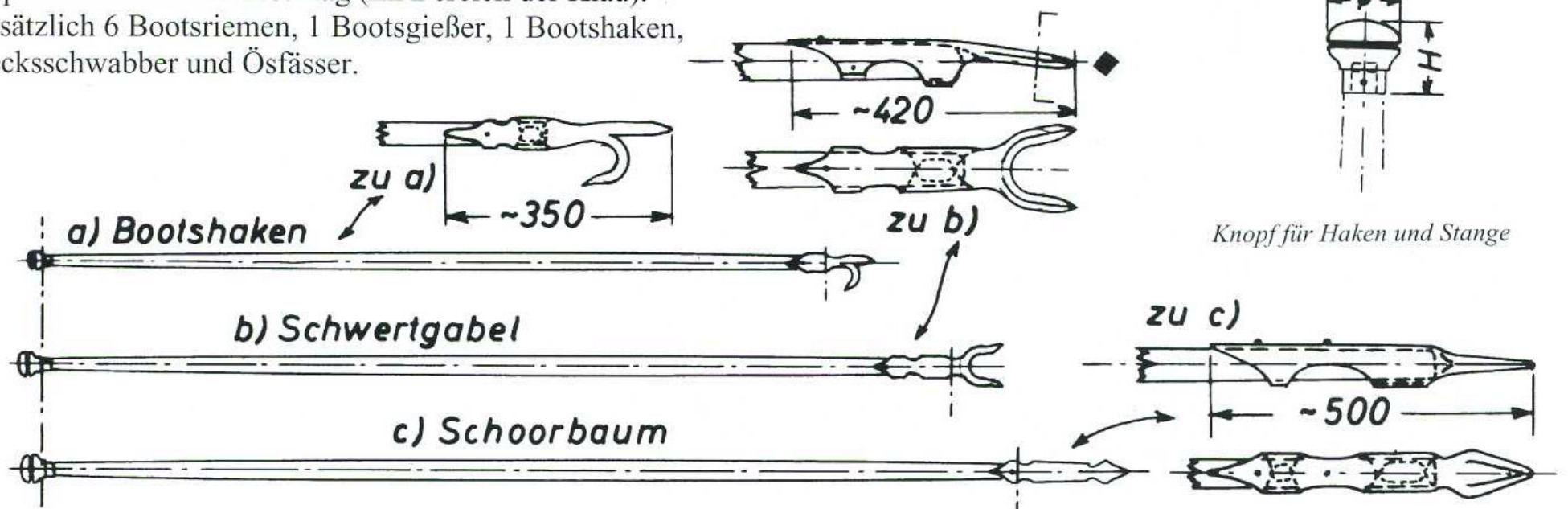


Abb. 179  
a) Bootshaken mit Spitze b) Schwertgabel mit gabelförmiger Spitze  
c) Schoorbaum mit Spitze

Mehrfach haben Künstler auch auf Jachten die für niederländische Binnenschiffe typischen „vrijf“-Hölzer dargestellt. Diese sind gebogene, außenbords hängende Hölzer, die die Funktion von Fendern erfüllen sollten (Abb. 182 und 184). Sie haben oben ein Loch, durch das ein kurzes Ende geschoren ist. Dieses Tau wird dann mittels eines Slipsteks an dem Ring eines Augbolzens unter dem Raaholz befestigt. Vielfach hatten die Hölzer ebenfalls unten noch eine Längsschiff-Durchbohrung. Auch hierdurch wurde ein Tau geschoren, mit dessen Hilfe die „vrijf“-Hölzer aufgefädelt zusammen an Bord geholt werden konnten. Da es eine alte Tradition ist, dass kein gelernter Schiffer mit über Bord hängenden Fendern unter Segel geht, finden wir vermutlich auch die „vrijf“-Hölzer so selten auf zeitgenössischen Darstellungen wiedergegeben.

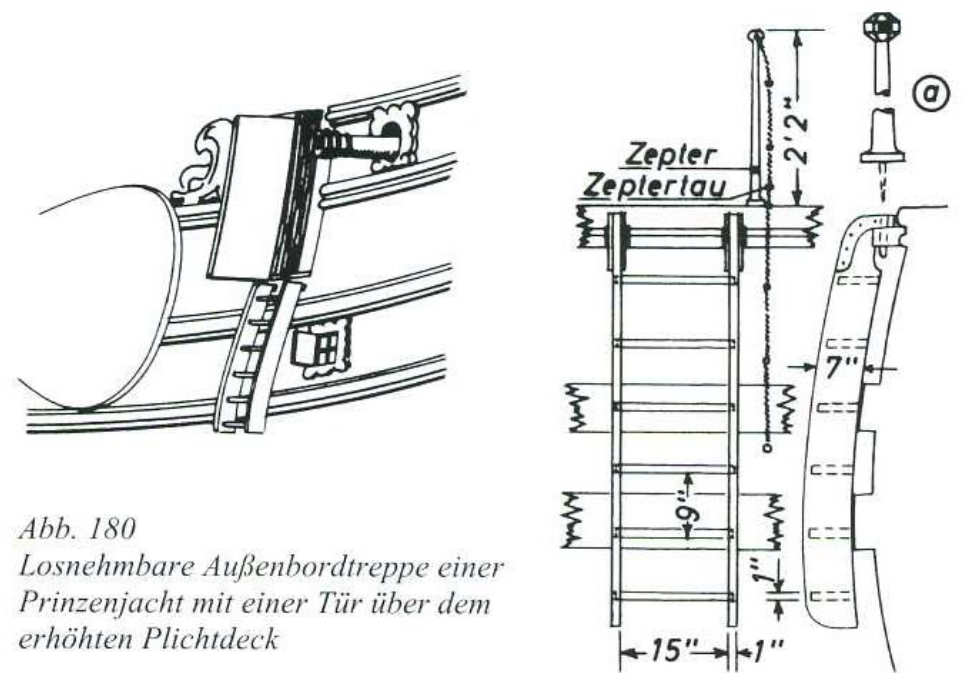
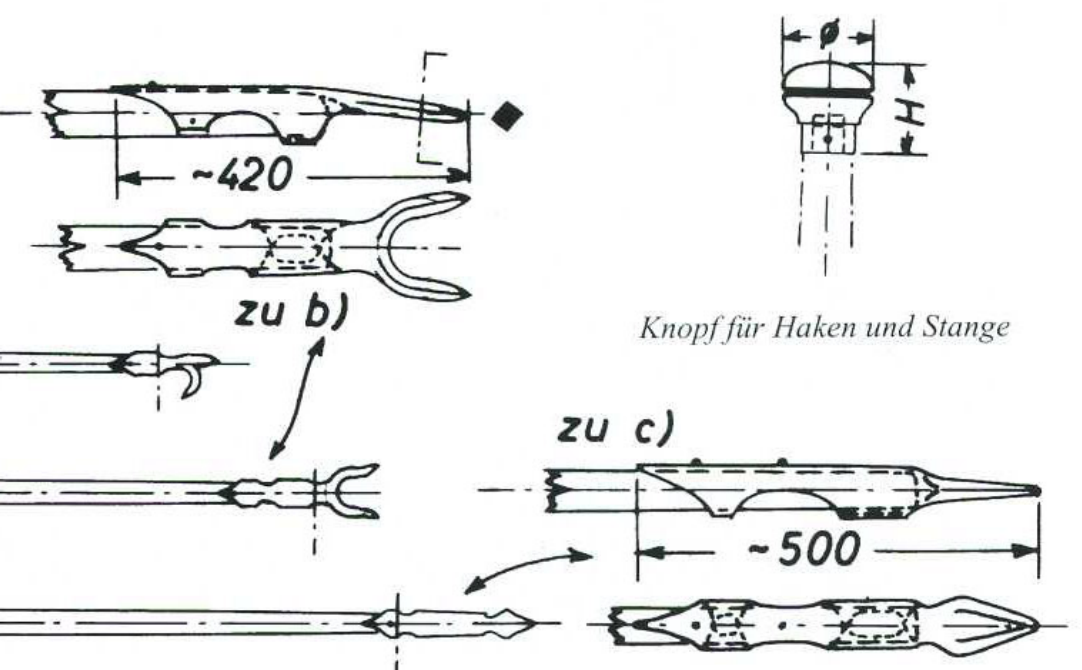


Abb. 180  
Losnehmbare Außenbordtreppe einer Prinzenjacht mit einer Tür über dem erhöhten Plichtdeck

Abb. 181  
Losnehmbare Außenbordtreppe an der Schanz im Vorschiff, kurz hinter dem Haupttau.  
a) Zepterkopf mit Loch für das Zeptertau



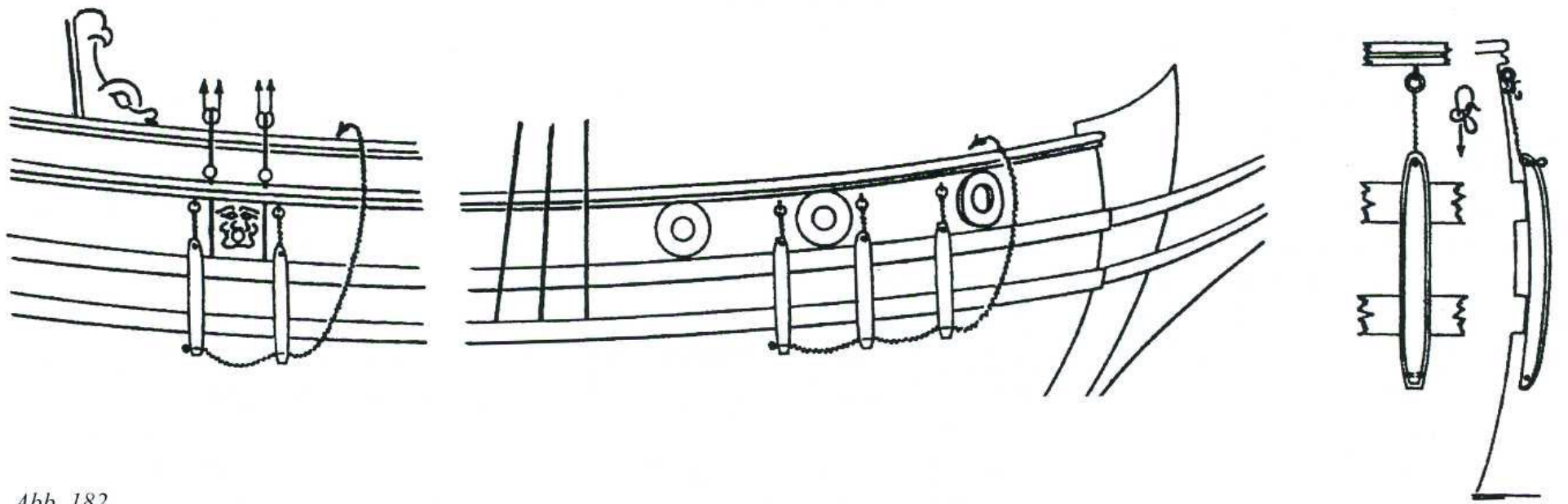


Abb. 182  
achterer Fender

vorderer Fender

Fender mit Aufhängung

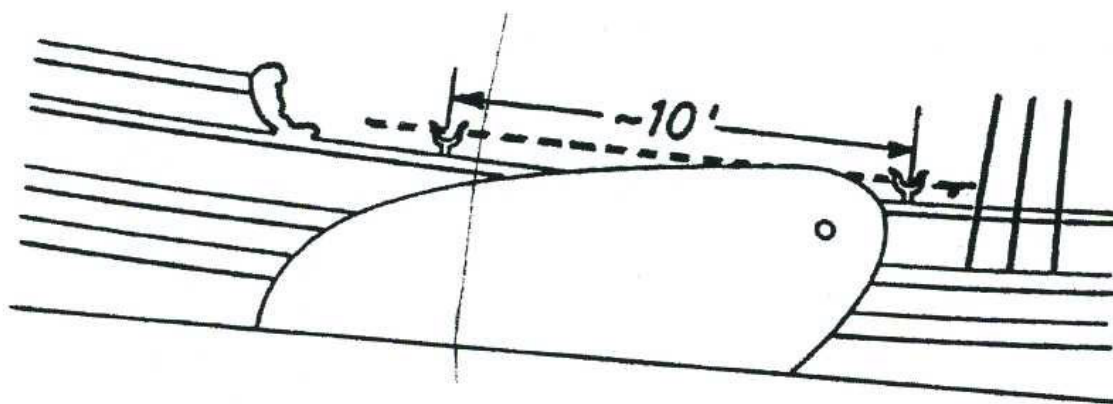
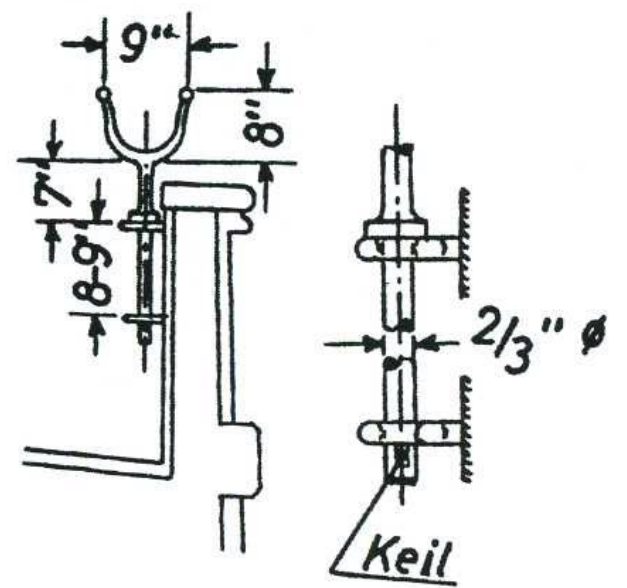


Abb. 183  
Lage der Zepter für Haken und Stangen an Bord



Zepter

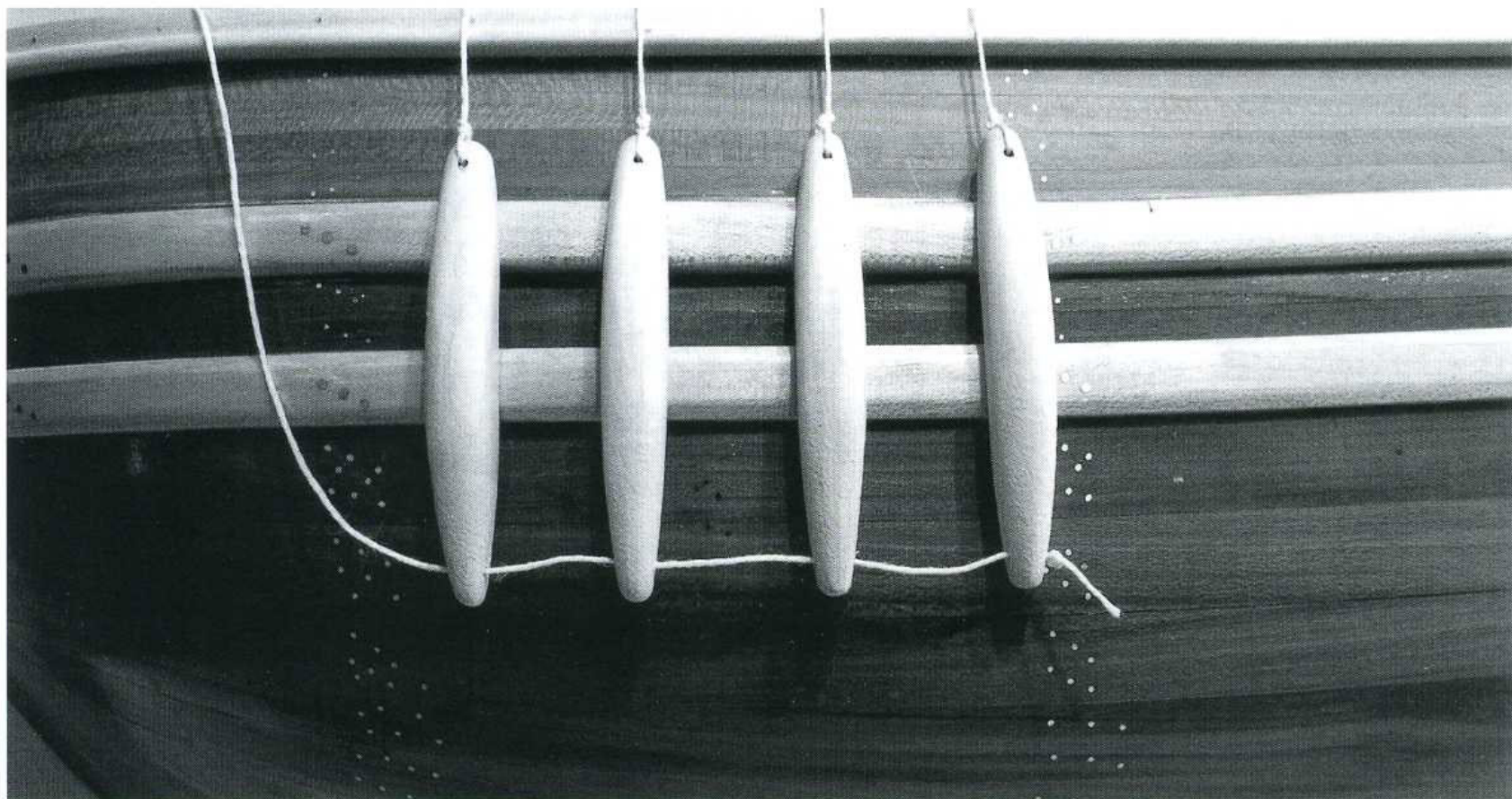


Abb. 184:  
"vrijf"-Hölzer Foto vom Modell des Redakteurs Maßstab 1 : 15

# Bewaffnung

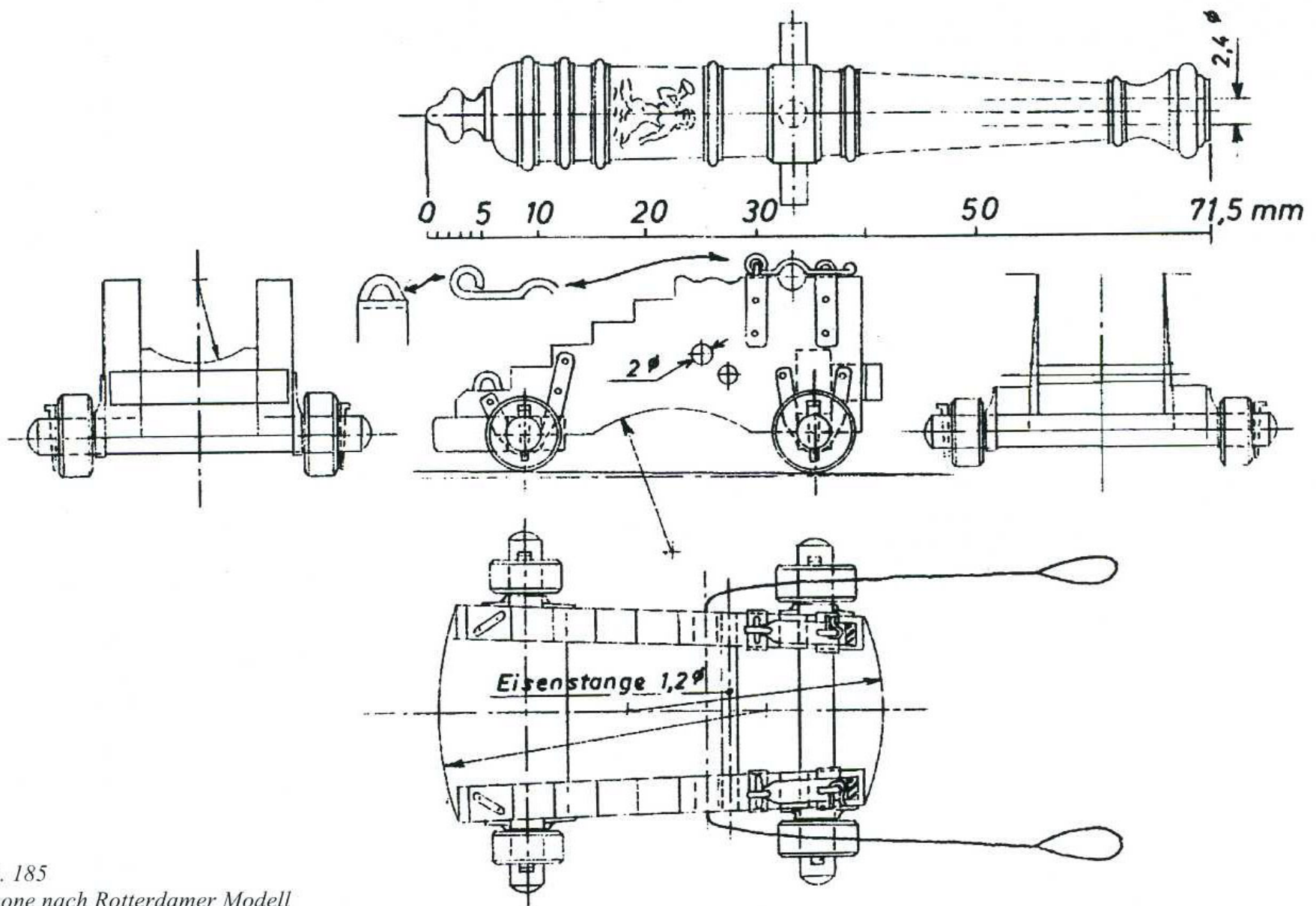


Abb. 185  
Kanone nach Rotterdamer Modell

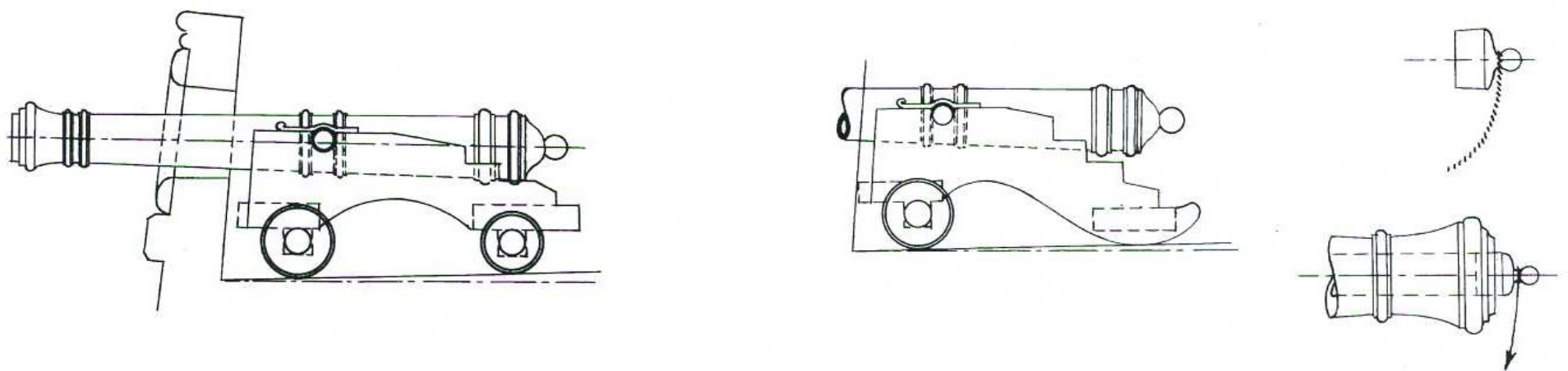


Abb. 186  
Kanone mit Ramperte in Anlehnung an das Jacht-Modell Amsterdam.

Abb. 187  
Variante: Ramperte einer kleinen Kanone aus der zweiten Hälfte des 17. Jhs.  
Windpfropfen

Ende des 16. und Anfang des 17. Jhs., zu Zeiten also, als die „Prinzenjachten“ noch als „Kriegsjachten“ dienten, waren sicher reguläre Kanonen aus den Magazinen der Admiralitäten an Bord. Dieses wird sich Mitte des Jahrhunderts geändert haben, als die Jachten mehr zu Repräsentationsfahrzeugen umgestaltet und mit ihnen u.a. zu besonderen Anlässen Scheingefechte zur Unterhaltung von Gästen durchgeführt wurden. Nach zeitgenössischen Quellen verwendete man hierbei Kanonenrohre, die im Ausnahmefall für den Kriegseinsatz geeignet, aber vorwiegend dem Salutschuss vorbehalten bleiben sollten. Diese „Salutrohre“ waren daher auch immer aus Rohrbronze hergestellt und meistens sehr reichhaltig verziert. Im Kriegsfall war jederzeit ein Auswechseln der Rohre möglich. In den ersten Jahrzehnten des 17. Jhs. führten die „Prinzenjachten“ neben den Rohren in Ramperten auch noch Drehbassen mit. Diese sind kleinkalibrige Hinterlader mit Kammer, die in eisernen Micken (Gabeln) auf der Schanz angeordnet waren. Meistens stand eine Drehbasse auf dem Dollbaum des Breitganges im Bereich des hinteren Schwertdrittels und eine auf dem Setzgang kurz vor dem Pavillon.

Die Rohre hatten ihrer Zweckbestimmung nach unterschiedliches Aussehen. „Kriegsrohre“ waren sehr einfach ausgeführt und meistens aus Eisen, während „Salutrohre“ aus Bronze bestanden. Außerdem wiesen „Salut- und Prunkrohre“ für Fürstenjachten überwiegend eine umfangreiche künstlerische Ausgestaltung mit Wappen und Ornamenten unterschiedlicher Art auf. Gleichzeitig diente aber auch die Anbringung von

Wappen, Emblemen oder Initialen dem Eigentumsnachweis. Die Kaliber der Rohre konnten je nach Größe der Jachten und ihrer Verwendung sehr unterschiedlich sein und zwischen ½ Pfund und 4 Pfund variieren. Zum Schutz des Rohrinneren vor Witterungseinflüssen wurden in die Mündungen Windpfropfen gesteckt. Sie sind aus Holz und mit weichem Leder beschlagen oder aus Kork hergestellt, damit sie gut und fest in der Mündung sitzen. Außen befindet sich ein angedrehter Knauf, hinter dem eine durch die Pforte binnenbords geführte Sicherungsleine befestigt wird.

Die Ramperten waren aus Eichenholz gefertigt und meistens mit Rädern versehen. Die einzelnen Teile wurden durch eiserne Bolzen und Beschläge zusammengehalten. Die Höhe war geringer als bei üblichen Ramperten, weil die runden Pforten in einer nur 3-3 ½ Fuß hohen Schanz relativ niedrig lagen. Die in Abb. 186 dargestellte Ramperte ist nach dem Foto einer Kanone des Amsterdamer Modells, die auf der Abb. 185 nach dem Aufmaß einer Kanone des Jachtmodells im Prins Hendrik Museum, Rotterdam gezeichnet. Anscheinend waren die Ramperten dieser kleinen Kanonen nicht mit Taljen ausgestattet. Bei den Kanonen des Modells im Prins Hendrik Museum ist lediglich ein Brohktau kreuzweise über das Rohr gelegt und dort zusammengebunden. Die Enden dieser Brohktawe sind mit Augen versehen. Hieraus könnte entnommen werden, dass in die Augen an den Enden der durch die Seitenwangen der Ramperten geführten Brohktawe Haken eingebunden sind, die in Ring- oder Augbolzen an der Schanz eingehakt wurden.

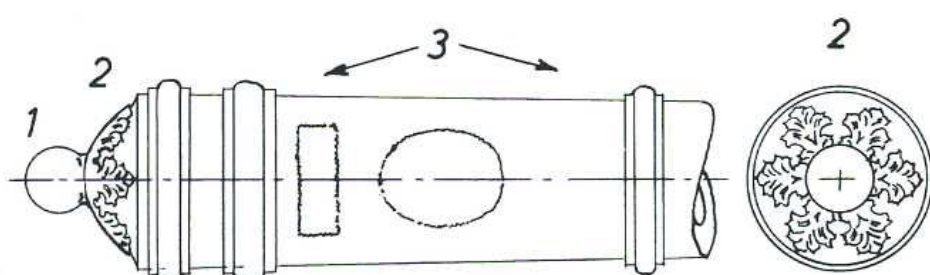


Abb. 188

Rohrverzierung und ihre Anordnung

- 1) Traube 2) Stoß 3) Bodenfeld
- 4) Mittelfeld mit Schildzapfen und Delphin-Henkeln
- 5) Delphin-Henkel in Längsrichtung

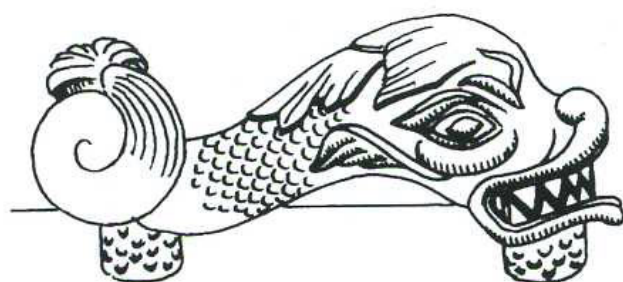
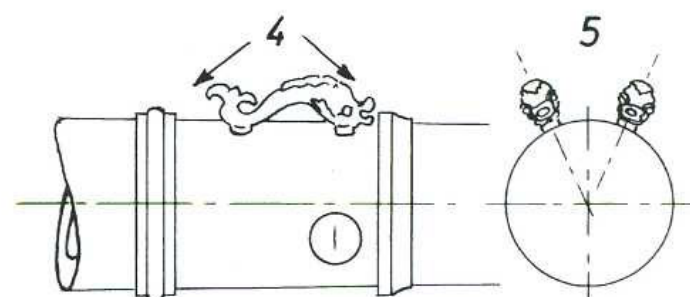


Abb. 189

Delphin, Henkel einer brandenburgischen Kanone von 1679

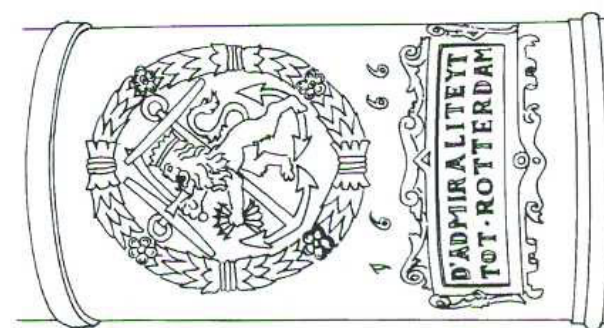


Abb. 190

Bodenfeld eines Rohres der Admiralität von Rotterdam (Prins Hendrik Museum, Rotterdam)

V

***Die Jacht unter Segel***



## Verschiedene Takelungsarten kleinerer Schiffe

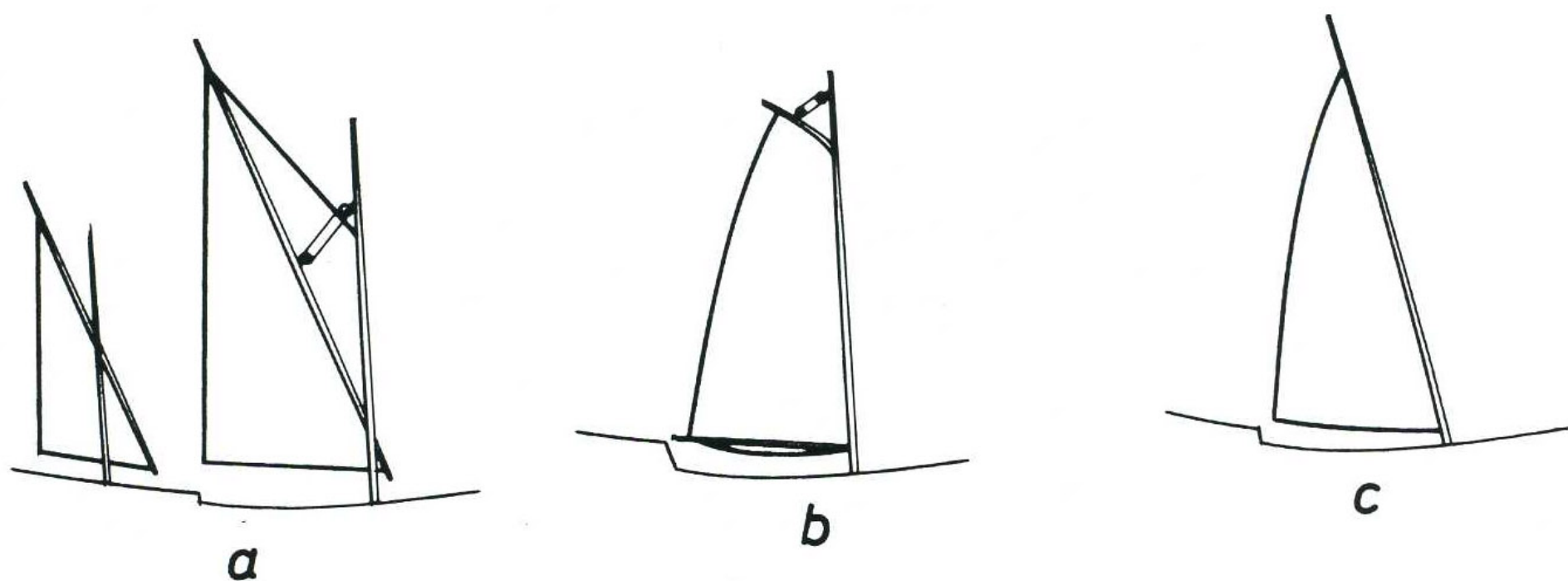


Abb. 191

- a) Einhalbmaster mit Spriet- und Besansegel
- b) Besansegel mit kurzer Gaffel und Giekbaum (Geip)
- c) Hochtakelung (torentuig)

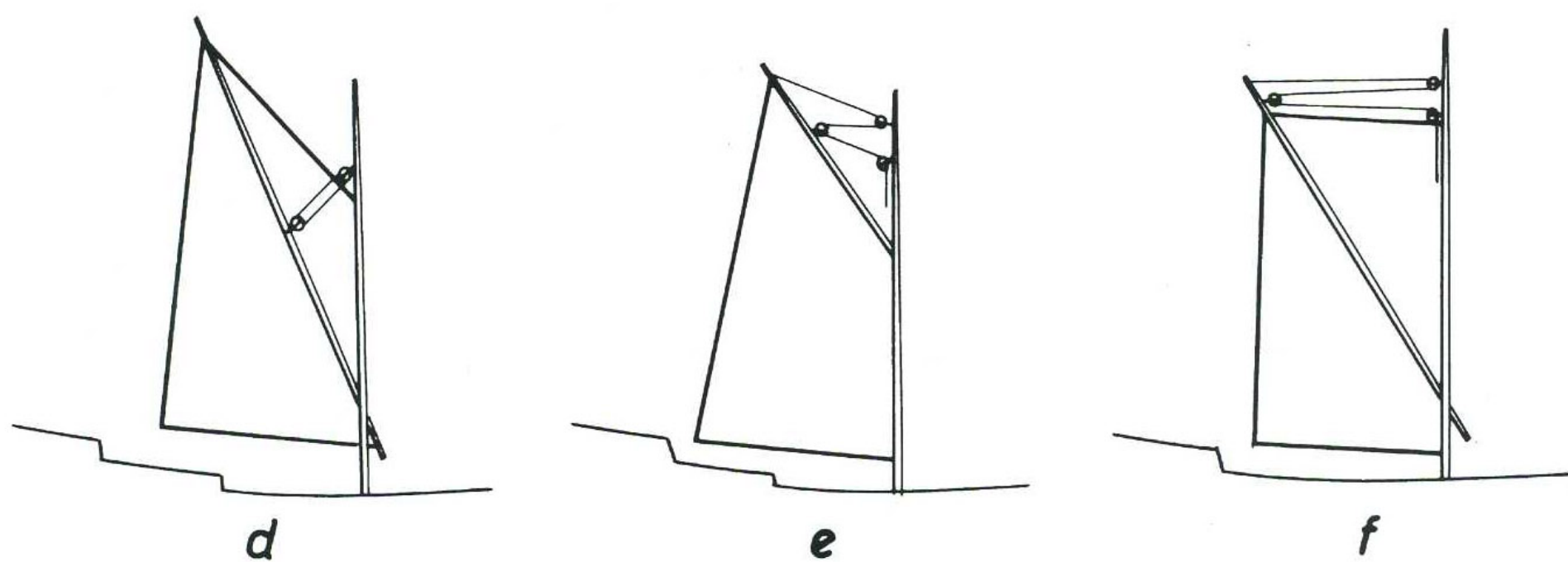


Abb. 192

- d) Sprietsegel mit hoher Nock
- e) „stehende“ Gaffel
- f) „Ferry“-Takelung

## Kurzer geschichtlicher Abriss der Takelageentwicklung

Wie andere Schiffstypen, so machten auch die Jachten im Verlauf ihres etwa 250-jährigen Daseins bezüglich ihrer Takelung eine Entwicklung durch, die ihnen ein jeweils völlig anderes Aussehen gab.

Die älteste Takelung ist das „Sprietsegel mit hoher Nock“, das ursprünglich als „Schmacksegel“ bezeichnet wurde. Sie ist vermutlich überhaupt, neben dem Lateinersegel, eine der ältesten Takelungen. Daher ist es nicht verwunderlich, wenn anfänglich die Kriegs- und Prinzenjachten und später auch noch die „reinen“ Jachten mit einem Sprietsegel getakelt wurden. Das Sprietsegel mit hoher Nock war während des ganzen 16. und 17. Jhs. die gebräuchlichste Takelung. Als in der Mitte der ersten Hälfte des 17. Jhs. auf Schmacken und seegehenden Boeiern der Spriet durch eine Gaffel ersetzt wurde, verlor auch die Bezeichnung „Schmacksegel“ ihre eigentliche Bedeutung. Trotzdem ging das Wort nicht gleich verloren. Wir finden es noch öfter in Berichten des 17. und zu Beginn des 18. Jhs. Wann nun auf den Jachten die ihnen das charakteristische Aussehen verleihende Takelung mit einer „stehenden“ Gaffel eingeführt wurde, ist exakt genauso unbestimmbar, wie es bei vielen anderen Neuerungen auf dem Gebiete der Technik-Geschichte der Fall ist. Mit Sicherheit können wir das Jahr 1660 festlegen, denn seit diesem Zeitpunkt finden wir - in Form von künstlerischen Darstellungen - datierte Belege. Das schließt allerdings nicht aus, dass die „stehende“ Gaffel schon einige Jahre früher eingeführt worden sein kann. Diese Vermutung stützt sich auf einige Darstellungen, die zwar undatiert, aber aufgrund des Stiles der künstlerischen Ausgestaltung und vor allem der Formgebung der Schiffe selbst in die Zeit kurz vor 1660 einzuordnen sind. Nun, es wäre verwunderlich, wenn man nicht den Versuch unternommen hätte, die schon Jahrzehnte vorher auf Schmacken und seegehenden Boeiern eingeführte, bewährte und in der Handhabung leichtere Gaffeltakelung auch auf Jachten auszuprobieren. Im 18. Jh. wird dann, vor allem auf Binnenfrachtschiffen, die „Ferry“-Takelung eingeführt. Das Sprietsegel war hierbei rechteckig, hatte also keine spitze Nock mehr. Als Folge hiervon konnte der Spriet kürzer und damit leichter werden und die Sprietralje an der Sprietonock angreifen.

An dieser Stelle erscheint es angebracht, dass noch das Urteil eines Fachmannes des 18. Jhs. über das „Sprietsegel mit hoher Nock“ eingefügt wird. So gibt der Niederländer van Loon in seinem Buch von 1838 Gründe für die guten Segeleigenschaften von Schiffen mit einem „Hochnocksegel“ an, Erkenntnisse, die nur von einem Praktiker wiedergegeben werden können.

Es ist ein Beispiel mehr, das uns zeigt, wie zurückhaltend wir heute, ohne praktische Erfahrung, bei der Beurteilung einer uns unbekanntem Materie oder der Aufstellung von Hypothesen sein sollten.

Van Loon erwähnte:

*Durch das spitz auslaufende Oberteil des Segels wird ein schnelles Drehen des Schiffes ermöglicht. Hierdurch kann man auch noch bei hartem Wind auf engen Gewässern besser manövrieren als Schiffe mit anderen Takelungen. Auch bei aufkommendem Sturm kann kein anderes Schiff so lange unter Top bleiben wie das „Hochnockgetakelte“.*

Das ist durch den kurzen Mast möglich, weil hierbei die krängende Hebelkraft sehr niedrig über Deck liegt. Gleichfalls wird ein Teil der am Segel auftretenden Kräfte auf den Spriet übertragen und nach unten in den Sprietfuß abgeleitet. Dadurch, dass der Sprietfuß nun ebenfalls sehr niedrig über Deck liegt, wird auch die Hebelwirkung dieser Kräfte relativ gering. Dagegen beanstandet van Loon, genau wie bei der Gaffeltakelung, das relativ große Topgewicht durch den schweren Spriet. Allerdings muss hinzugefügt werden, dass der lange Spriet die Handhabung des Segels nicht nur sehr erschwerte, sondern dem Segel meistens an Backbord-Seite im Wege war, weil seine Lage nicht verändert werden konnte. Bei all diesen Takelungen war das Segel nur oben ausgespannt, d.h. durch den Spriet an der Nock und durch die Gaffel am Oberliek, während das Unterliek immer frei war. Diese Tatsache musste sich besonders beim Segeln vor dem Wind nachteilig auswirken, weil das Segel durch die anhaltende Schot einen starken „Bauch“ erhielt und somit nicht voll genutzt werden konnte. Diesen Nachteil erkennend, hat man als Provisorium eine Spiere am Unterliek angesteckt, um das Segel unten auszuspannen. Diese Spiere könnte man als Vorläufer des erst im 18. Jh. bei mittleren und größeren Schiffen eingeführten Giekbaumes ansehen.

Vermerkt sei noch, dass mit der Einführung einer neuen Takelungsart nicht schlagartig alles bisher Dagewesene aufgegeben wurde. Es ist eine Tatsache, die auf alle Neuerungen auf dem Gebiete der Technik-Geschichte anwendbar ist. So finden wir z.B. das „Sprietsegel mit hoher Nock“ noch auf Jachten und Binnenfrachtschiffen des 18. Jhs. und bei kleineren Schiffen sogar bis in den Anfang des 20. Jhs. Eine vermutlich konservative Haltung, die im Schiffbau und der Schifffahrt sehr verbreitet war, sorgte dafür, dass alles Alte - mit geringfügigen Verbesserungen - neben dem Neuen weiterverwendet wurde. Auch ist nicht immer jede Neuerung auf jeden Schiffstyp anwendbar und gleichermaßen mit Vorteilen verbunden.

## Die Spriettakelung mit hoher Nock

Wie die Bezeichnung schon sagt, bestand die Takelung aus einem Spriet, mit dem das Großsegel ausgespannt wurde. Unten am Mast gehalten, stand der Spriet schräg nach achtern, hielt oben die Nock des Segels aus und spannte dadurch das Oberliek. Der Winkel, den der Spriet mit dem Mast bildete, war bei allen Schiffen fast immer gleich, konnte sich jedoch geringfügig durch die Länge des Spriets und die Tiefe des Segels ändern. Die sprietgetakelten Jachten hatten gewöhnlich einen relativ kurzen, leicht vornüber geneigten und gebogenen Mast, der oben über einem „Hummer“, einer meist achteckigen Verdickung für die Auflage des maststützenden Tauwerks und das Scheibgat des Sprietsegelfalls, einen eigenartigen gekrümmten Abschluss, die „krumme Tonne“ hatte (Abb. 191). Die seitliche Abstützung erfolgte, je nach Größe des Schiffes, durch zwei bis vier auf Juffer gesetzte, mit Augen über den Masttop gelegte und mittels Bändseln eingebundene Haupttaue. Die Juffern hatten in den ersten Jahrzehnten des 17. Jhs. noch nicht die bekannte runde Form, sondern eine ziemlich länglich-runde, wie bei den größeren Seeschiffen dieser Zeit. Bei ungerader Anzahl der Haupttaue waren die achtersten mit einer Bucht nach Steuerbord und Backbord übergelegt. Um schon oben ein wenig Spreiz zu erhalten, war unterhalb des Augbänsels oft eine Spreizlatte oder ein kleines dreieckförmiges Holz eingebunden. Die Reihenfolge der Überlage der Haupttaue erfolgte sicher gleichartig, wie bei größeren Schiffen üblich: zuerst das Steuerbord-Spann, dann das Backbordspann usw. Unten waren die Haupttaue über Juffern auf Taljereepen gesetzt. Dabei sind die unteren Juffern mit Eisen beschlagen und in die Augen der Püttingeisen eingehakt, während die oberen nach üblicher Art in die Haupttaue eingebunden sind. Über den Haupttauen am Masttop lag dann nach vorne das Reep oder der Stander für den Spriet der Fockstag (als einziger in Kabelschlagtauwerk) und nach achtern der Hanger mit eingebundenem Violinblock der Spriettalje, sowie der mit eingebundenem Block für die Sprietnocktalje. Alle über den Masttop gelegten Taue und Hanger sind in Abb. 191 dargestellt. Der Fockstag wird am Vorstevenkopf mittels eines fünf-partigen Taljereeps an der typischen „herzförmigen“, in den Stag eingebundenen Juffer festgesetzt. Die am Top angreifenden Backstage sollten den Mast zusätzlich zum Want an Luv abstützen. Dem Lee-Backstag wurde dann soviel Lose gegeben, dass das Segel genügend Raum erhielt. Die Backstage waren, vor den Geerden liegend, über Blöcke geschoren, die in kurzen, an der Außenhaut in Augbolzen eingehakten Standern eingebunden waren. Die Taljenläufer, am Hundsfot des Standerblockes festgesetzt, konnten unterschiedlich, von achtern nach vorne oder von vorne nach achtern geschoren sein, je

nachdem, ob die holende Part nach vorn oder hinter dem Stander durch ein Loch (Scheibgat) nach binnenbords führte. Alle um den Masttop gelegten Taue, auch die Stropps und Hanger, sind ganz kurz eingebunden und über den Bändseln bekleidet.

Eine besondere Ausführung des Masttops finden wir noch in den ersten Jahrzehnten des 17. Jhs. auf einigen Darstellungen von Kravelschiffen, die als Prinzenjachten verwendet wurden. Hier ist der später allgemein üblich gewordene kurze Masttop mit Krummer Tonne durch einen langen Top oder durch eine angelaschte Stenge mit Eselshaupt verlängert worden. Die Vermutung von Crone, dass die Verlängerung nur deshalb erfolgt sei, damit die Flagge besser auswehen kann, ist nicht als zwingender alleiniger Grund anzusehen. Zur seitlichen Abstützung erhält der lange Top kurze, auf Juffern angesetzte Stenge-Haupttaue, die durch zwei Quersalinge gespreizt werden. Gelegentlich wurde über den Salingen auch ein kleiner Mars angeordnet oder vor dem langen Top noch ein Topsegel gesetzt, dessen Schoten über einer Bagienraa ausgehalten wurden.

Den Spriet hielt in der Mitte eine schwere Spriettalje oder „Trisse“ in seiner Schräglage. Der einscheibige Unterblock dieser Talje war in die Schlaufe eines Stropps (Nähung) eingehakt, die auf etwa halber Spriettlänge durch angenagelte Klampen gehalten wurde. Der mit einem eingebundenen Violinblock versehene, mehr oder weniger lange Hanger lag mit einem Auge über dem Hummer um den Masttop.

Der Läufer der Talje am Hundsfot des Sprietblockes festgesetzt, lief von achtern nach vorne über die untere Scheibe des Violinblockes, nach unten über den einscheibigen Sprietblock und wieder nach oben über die obere Scheibe des Violinblockes und von dort, am Mast entlang, nach unten, wo die holende Part an einem Knecht oder einer Kreuzbeting hinter dem Mast belegt wurde. Die Belegung erfolgte an der Seite, an der der Spriet lag, also meistens an der Backbord-Seite. Wegen des großen, an der Talje hängenden Gewichtes von Spriet und Segel konnte das Durchholen des Läufers aber vermutlich nur mittels einer horizontal liegenden Rolle (kleine Winde), die an der hinter dem Mast liegenden Kreuzbeting befestigt war, erfolgen. Auf einigen zeitgenössischen Abbildungen ist auch zu erkennen, dass sehr tief unten an der holenden Part des Spriettaljenläufers eine weitere Talje angesetzt ist, um die holende Kraft zu verringern. Diese Lösung ist allerdings in der Praxis insofern ungünstig, als der Spriettaljenläufer wegen des Scherens über drei Rollen einen relativ langen Weg zum Durchholen erfordert. Daher kann der Spriet bei dieser Anordnung nicht bis auf Deck heruntergefiert werden.

## Spriettakelung mit hoher Nock, kleinere Jacht um 1660

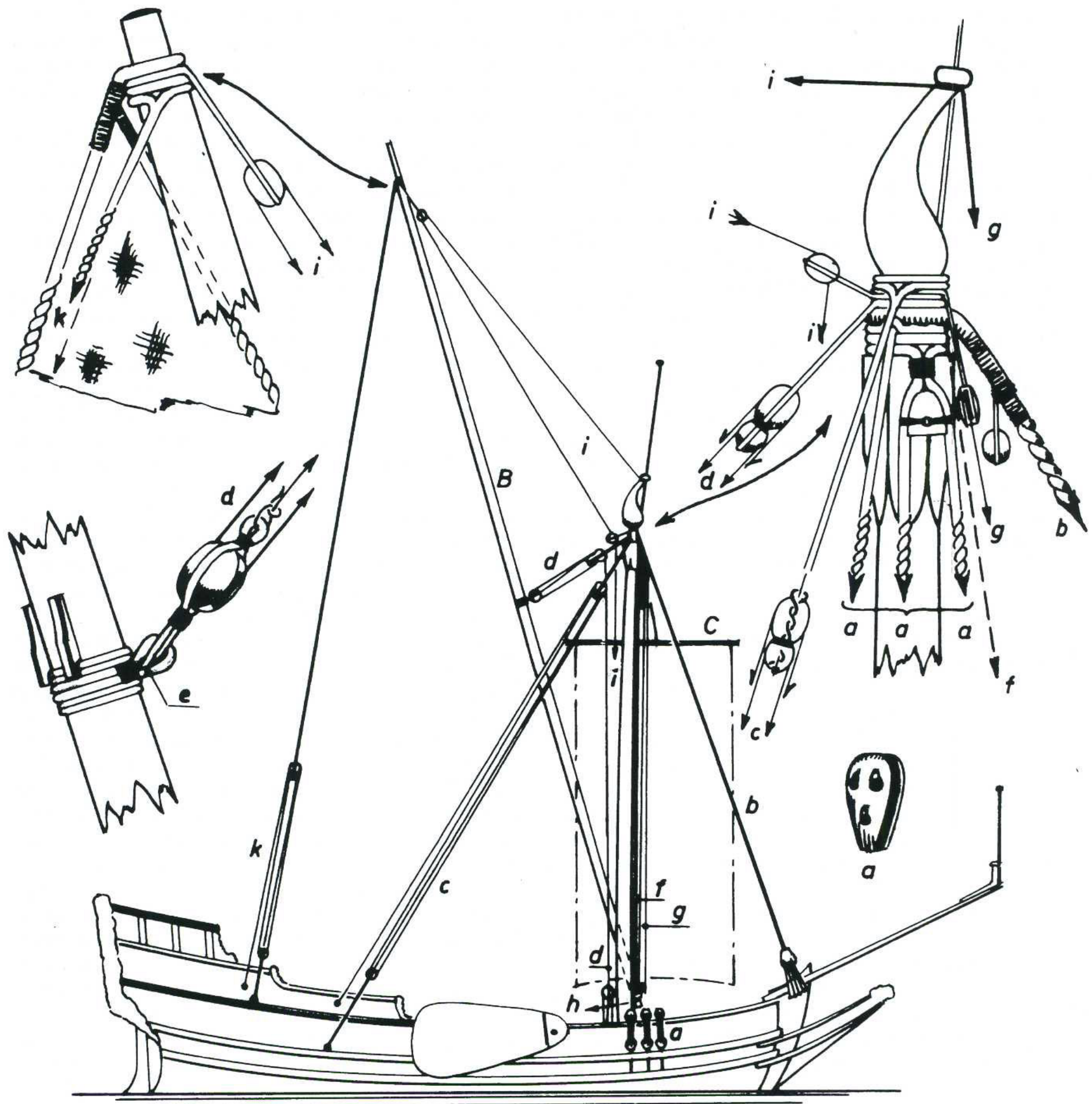


Abb. 191

- A) Stehendes Gut, Mast: a) Juffern für Haupttaue, aa) Haupttaue, b) Fockstag, c) Backstag doppelt  
 B) Laufendes Gut, Spriet: d) Spriettalje, e) Spriettaljenstropp, f) Reep oder Ständer (fehlt hier am Maststop, liegt über Haupttauen und unter Fockstag, auch über Fockstag nach Backbord), g) Sprietaufholertalje, h) Fußreep (einfach oder als Talje) i) Sprietnocktalje, k) Geerde (doppelt)  
 C) Breitfockraa (mit Segel).

Der Sprietfuß musste unten am Mast einmal der Höhe nach gehalten werden und zum anderen so eingerichtet sein, dass er sich, der Segelstellung folgend, drehen konnte. Hierzu war ca. 2-3 Fuß über Deck ein längerer, dickerer Stropp um den Mast gelegt, der auf einem starken Holzring ruhte, um nicht nach unten zu rutschen. Dieser Stropp hatte ein eingebundenes Auge, in das der Sprietfuß hineingesteckt wurde.

Der Stropp hielt den Sprietfuß nicht nur in einer bestimmten Lage am Mast, sondern ermöglichte auch eine von der Segelstellung abhängige Drehung des Sprietes. Ein anderes schweres Tau, das Reep oder Stander, bestimmte die Lage des Sprietfußes der Höhe nach. Dieses Tau, das vor dem Mast mit einem Auge über dem Hummer lag, war unten ebenfalls mit einem eingebundenen Auge versehen, in das der Sprietfuß gesteckt wurde. Das Reep sollte sicher zusätzlich die großen, nach unten wirkenden Kräfte des schweren Sprietes mit dem daran hängenden Segel aufnehmen und so den Fußstropp entlasten. Durch die beiden Taue, Reep und Fußstropp, war die Lage des Sprietfußes über Deck und am Mast fixiert. Reep und Taustropp wurden nachweisbar im 18. Jh. durch andere Einrichtungen ersetzt. Der Stander bestand hier aus langgliedrigen Eisenstangen und der Taustropp aus einem Eisenband (Greelband), das mittels Taljenreep mit dem Sprietfuß verbunden wurde. Auf einigen guten zeitgenössischen künstlerischen Darstellungen sehen wir noch zwei weitere Taljen, die mit Augen um den Sprietfuß gelegt oder in Augbolzen an ihm eingehakt sind. Die eine Talje, gelegentlich auch nur ein einfaches, stärkeres Tau, ist die Sprietfußtalje, während die zweite ihrer Benennung nach unbekannt ist.

Die Sprietfußtalje oder als einfaches Tau das Fußreep, hatte folgende Aufgabe zu erfüllen: Sollte das Sprietsegel angeschlagen werden, so musste der Spriet „gekaait“, d.h. um die Spriettalje gedreht werden (Abb. 193), damit die Sprietnock an Deck kam, um das Auge des Segels über die Nock legen zu können. Nach dem Überlegen war der Sprietfuß wieder an den Mast zu holen, um ihn im Zusammenwirken mit der Spriettalje und der Sprietnocktalje in seine Schräglage zu stellen. Die Aufgabe des Heranholens an den Mast hatte die Fußtalje (Fußreep) zu übernehmen. Die zweite Talje konnte für zwei Aufgaben vorgesehen gewesen sein. Einmal, wie wir schon weiter oben hörten, in Verbindung mit der Sprietnocktalje zum Fieren des Sprietes auf Deck, zum andern aber auch vielleicht noch als Hilfstalje, um nach Anschlagen des Segels den Spriet wieder in seine Stellung zu bringen. Der Sprietfuß war ja durch das Reep der Höhe nach genau fixiert, somit musste auch das Auge des Sprietstrops in einer ganz bestimmten Höhe liegen, um den Sprietfuß in dieser Höhe am Mast zu halten. Um nun den an den Mast herangeholten Sprietfuß in das Stroppauge zu bringen, musste der Spriet also (in Verbindung mit der Spriettalje) angehoben, der Fuß in das Auge eingeführt und der Spriet dann wieder gesenkt werden. Diese Aufgabe konnte vielleicht die unbekannte Talje übernommen haben. Zum Auftoppen des Sprietes mit Segel, zur Fixierung der Sprietnock mit dem Ziel einer Ausspannung des Oberliekes und zur Entlastung der

Spriettalje wurde die Sprietnock zusätzlich durch eine Talje, die Sprietnocktalje mit dem Masttop verbunden. Die stehende Part dieser Talje war am oberen Ende der „krummen Tonne“ des Masttops fest. Die holende Part lief über einen Block an der Sprietnock und von dort wieder nach vorne über einen über den Hummer liegenden Block, also unterhalb der stehenden Part, und von hier zum Deck, wo sie wohl auf der Beting hinter dem Mast belegt wurde.

Die bisher beschriebenen Taue dienten nur dazu, den Spriet in seiner Schrägstellung festzulegen. Es musste aber noch eine Möglichkeit gegeben sein, den um die senkrechte Achse (Mast) drehenden Spriet in jeder erforderlichen Lage festsetzen zu können, um ein „Außenbordwehen“ des Segels zu verhindern. Hierzu dienten die Geerden. Es führte jeweils eine hinter den Backstagen zur Schanz an Steuerbord- und Backbord-Seite. In die mit einem kurz eingebundenen Auge um die Sprietnock gelegten Schenkel waren unten Violinblöcke eingebunden. Die Schenkel hatten eine Länge von etwa  $\frac{3}{4}$  der Gesamtlänge einschließlich Talje. Die Taljen waren gleich denen der Backstage mit einem auf Stander gesetzten einscheibigen Block. Der Stander mit Haken wird außen an der Verschanzung in einem Augbolzen eingehakt. Die holende Part der Talje fährt kurz dahinter (auch davor) durch ein meistens mit einer Schnitzerei versehenes Loch (Scheibgat) nach binnenbords. In der Nähe der Durchführung ist an der Innenverschanzung zum Belegen eine Klampe festgespiekert.

Eine schon erwähnte Zusatzeinrichtung, die das Ausspannen des Sprietsegels im unteren Bereich und vor allem beim Segeln vor dem Wind ermöglichen soll, kann man auf einigen zeitgenössischen Darstellungen erkennen. Hierzu ist unten eine längere Spiere durch einen Längel am Achterliek des Sprietsegel gesteckt. Da das andere Ende leider auf keinem Bilde sichtbar ist, kann aufgrund der Richtung der Spiere nur vermutet werden, dass das Ende bis zum Mast reichte und hier nach dem Ausstecken an ihm festgelascht wurde. Ähnlich war es bei der Fock. So spannt z.B. W. van de Velde d.Ä. dieses Segel mittels eines Bootshakens aus, dessen Spiere durch einen Längel am Achterliek der Fock in Höhe der Reffbändsel gesteckt ist. Das untere Ende des Bootshakens ist vermutlich innen gegen die entgegengesetzt der Ausspannung liegende Spillwange, zwischen Spill und Schanz, abgestützt. Ebenfalls van de Velde d.Ä. spannt auch die Breitfock an Luv mittels einer Spiere aus, die etwa 1 m über Deck am Mast angelascht ist. Zum laufenden Gut der Segel gehörten: Schot, Halstalje, Fall, Geitau und Mastbänder. Die Sprietsegelschot ist sehr oft, wie in Abb. 192b dargestellt, geschoren, oft aber auch in der bekannteren Art mit Zweischeibenblock im Schothorn. Der untere Hakenblock war in einem Ring, der über einen von Bord zu Bord reichenden hölzernen Überläufer lief, eingehakt. Die holende Part des Schotläufers wurde am eisernen Nagel des Hakenblockes belegt. Die Halstalje, manchmal auch nur ein einfaches, dickeres Tau mit Haken, ist mit dem Haken des Unterblockes in einem Ringbolzen auf der Mitte der Beting hinter dem Mast eingehakt und der Läufer dicht daneben belegt.

## Aufgegeites Sprietsegel

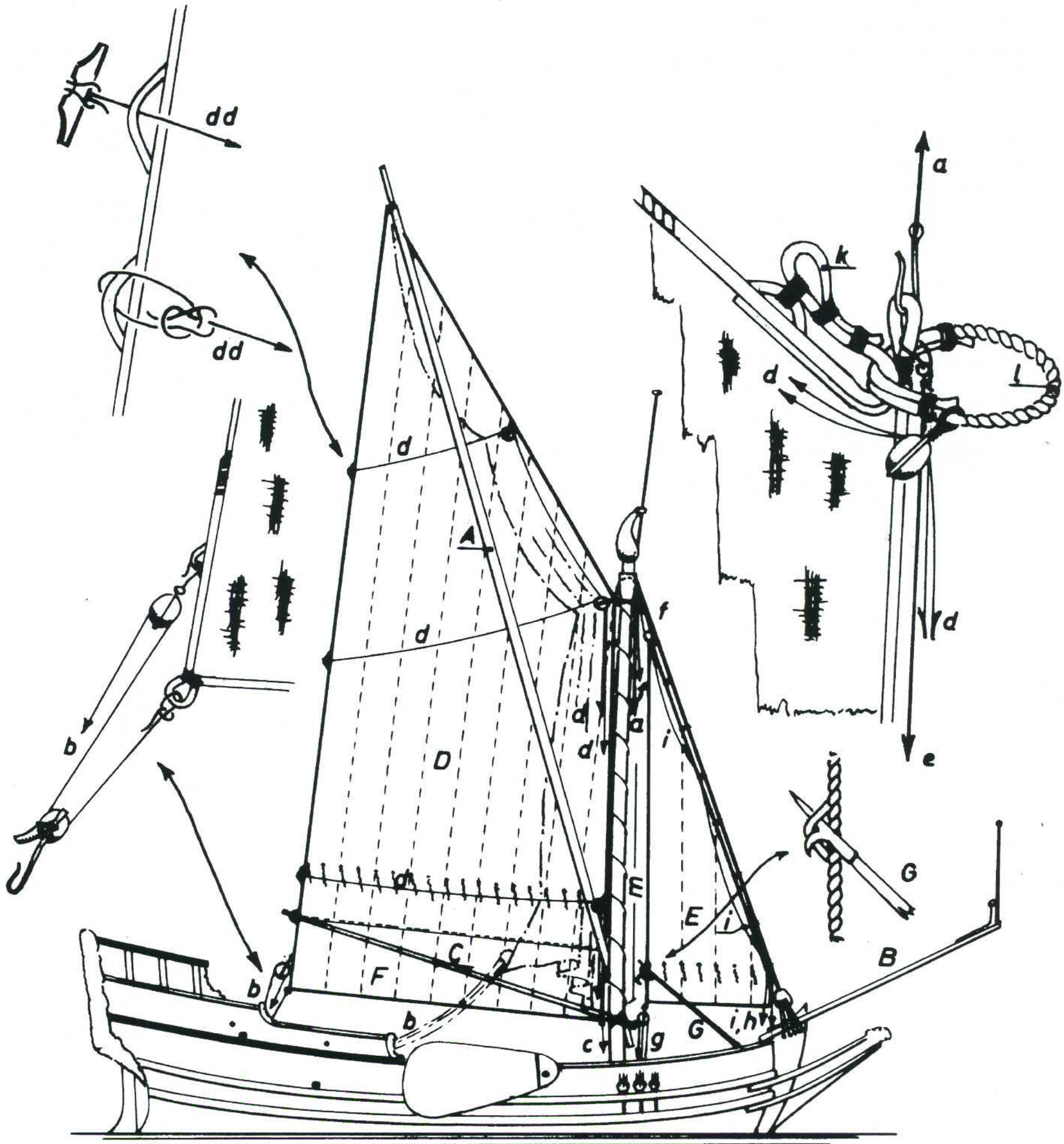


Abb. 192

A) Spriet, B) Bugspriet C) Spiere zum Ausspannen des Sprietsegels, D) Sprietsegel, E) Fock, F) Bonnet, G) Bootshaken zum Ausspannen der Fock. Laufendes Gut der Segel: a) Sprietsegelfall, b) Sprietsegelschot, c) Sprietsegelhals, d) Sprietsegelgeitaue, dd) Festsetzen derselben an den Lägeln (Varianten), e) Sprietsegelniederholer, f) Fockfall, g) Fockschot, h) Fockhals (Talje), i) Fockniederholer, k) „Schwanenhals“ am Sprietsegelnok für das Rack, l) Rack, m) Mastbänder.

Der Fall ist einfach, läuft über eine Scheibe im Hummer und war dort an Vorkante Mast entlang zum Deck. Eine Eigenart der Spriettakelung, aber auch der stehenden Gaffeltakelung war es, dass das Segel während einer Reise, z.B. abends nicht gestrichen, sondern nur aufgegeit wurde. Hierzu waren am Achterliek in Lägeln Geitauae angesteckt, die über Blöcke am Ober- und Vorliek führen. Die Lage der Geitauae war so, dass das Segel nach dem Aufgeien in möglichst regelmäßigen Buchten unter dem Oberliek und am Mast lag. Sehr oft legte man die holenden Parten von je zwei Geitauen einer Seite, vor allem die oberen, in einer bis auf halben Mast reichenden Bucht zusammen und legte hier eine Kausch ein, von der dann nur ein eingebundenes Tau als holende Part diente. Gelegentlich führte man die Geitauae am Segel, besonders bei den unteren, noch durch kleine in das Segel eingespleißte Schlaufen, um das Tau in 2-3 Buchten am Segel einzuholen. Am Mast befestigt wurde das Segel durch Mastbänder, kurze Tauenden, die in Lägeln am Vorliek angesteckt um den Mast gelegt und wieder in demselben Vorliek oder dem folgenden befestigt wurden. Der Spriet ist in Abb. 193 „gekaait“ dargestellt, d.h. er wird um seine Mitte, in der Spriettalje hängend, soweit geschwenkt, bis seine Nock auf Deck kommt und das Segel abgenommen werden kann. Bei gleichzeitigem Fieren des Falles legt sich das gesamte Segel an Deck.

Über die Belegung des laufenden Gutes der spriettgetakelten Schiffe des 17. Jhs. kann nicht sehr viel gesagt werden, da auf den zeitgenössischen Darstellungen nichts zu erkennen ist und Modelle dieser Zeit nicht vorhanden sind. So kann man im Glauben an die konservative Haltung der Schifffahrttreibenden auf jüngere Modelle zurückgreifen. Da einiges Tauwerk mit dem der „stehenden“ Gaffel identisch ist, kann man mit gewissen Vorbehalten hierauf zurückgreifen. Das meiste, vor allem schwere Tauwerk, das am Mast entlang führt, wird auch hier auf der Kreuzbeting hinter dem Mast festgesetzt und belegt gewesen sein, während leichteres Tauwerk an die Schanz binnenbords im Bereich der Haupttaue geführt sein konnte.

Die Spriettakelage hat vermutlich das ganze 17. Jh. über bestanden. Ihre Verwendung wurde mit Sicherheit auch noch nach Einführung des „stehenden Gaffelzeuges“ fortgeführt. Dieses belegen viele Bilder bis in den Anfang des 18. Jhs. hinein. Außerdem wird man ein ursprünglich mit Spriet getakeltes Schiff beim Erscheinen der neuen Takelung nicht gleich umgetakelt haben, so dass bis zum vollständigen Verschwinden eine Übergangszeit von mehreren Jahrzehnten anzusetzen ist. Das gilt auch für den Schiffskörper, der noch mehrere Jahrzehnte neben den neuen Typen herlief.

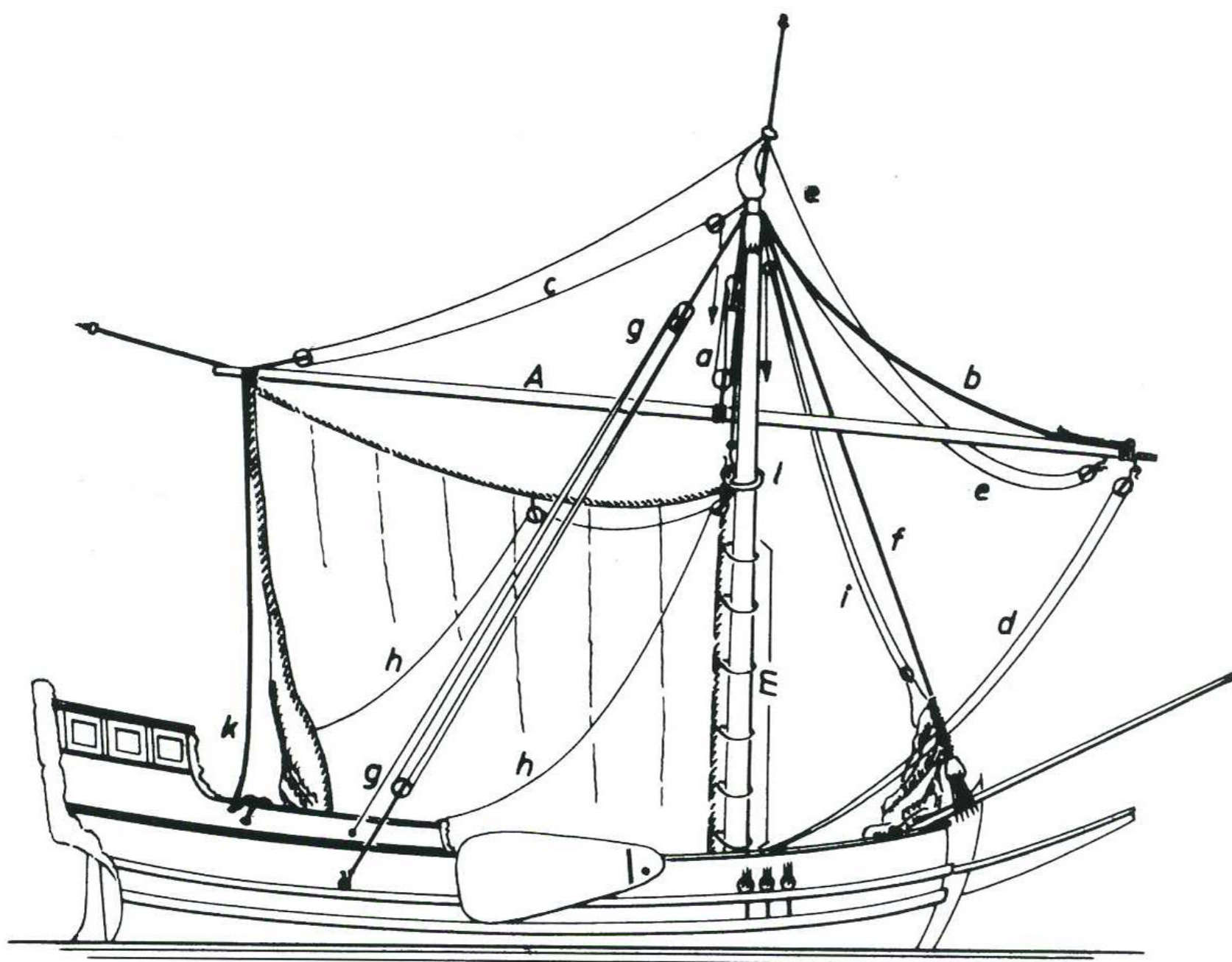


Abb. 193

Spriettsegel, vorbereitet zum Abschlagen;

A) „gekaaiter“ Spriet, a) Spriettalje, b) Reep oder Stander, c) Spriettalje, d) Fußreep (auch einfach), e) Sprietaufholertalje, f) Fockstag, g) Backstag, h) Spriettsegelgeitauae, i) Fockseilfall, k) Geerde l) Rack, m) Mastbänder.

# Details der Spriettakelung

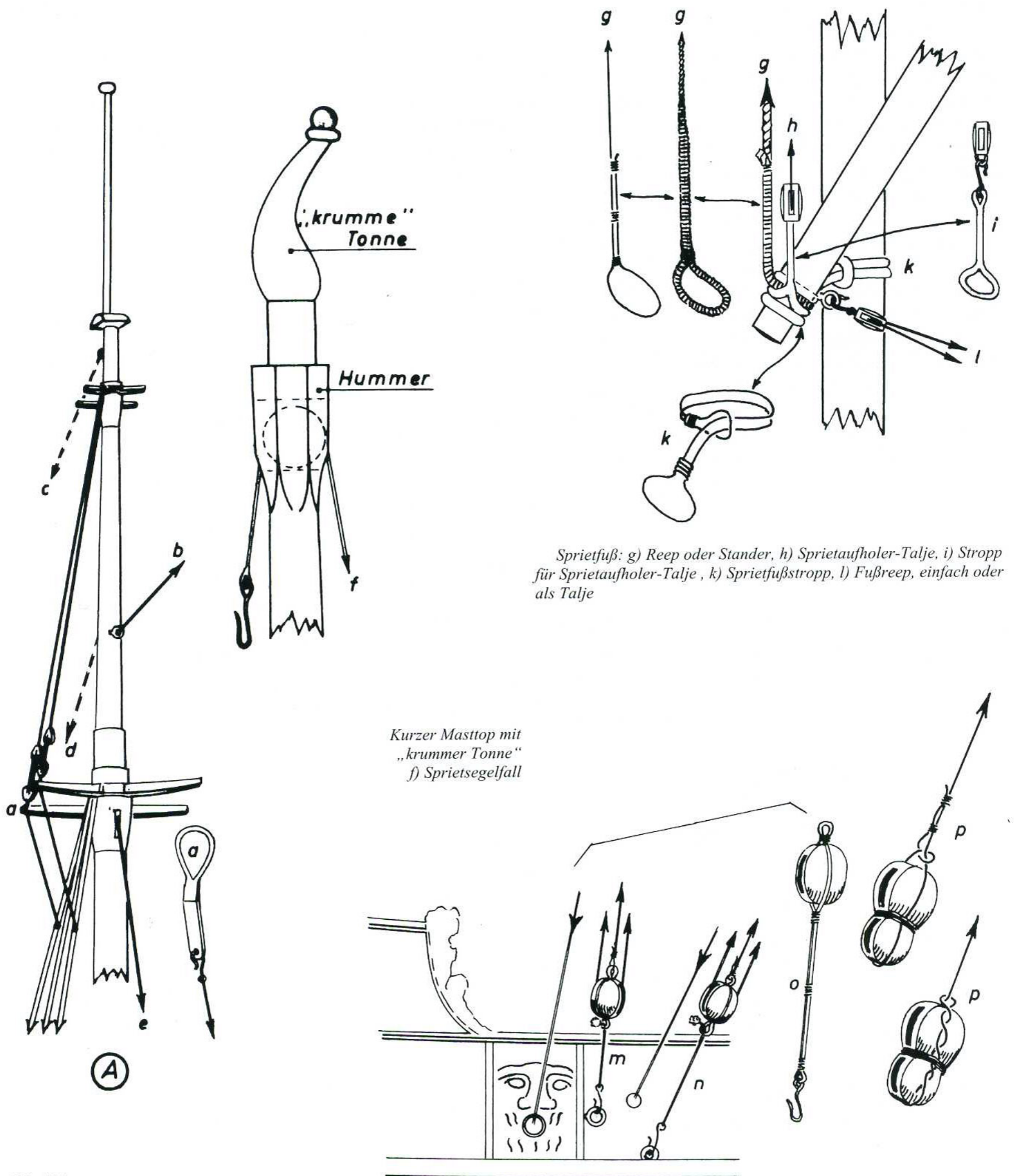


Abb. 194

A) Mast mit langem Top: a) Püttingbeschlag, b) Sprietnocktalje, c) zum Bugspriet führender Stag in der ersten Hälfte des 17. Jhs., nur bei Kravelschiffen, die als Prinzenjachten verwendet wurden d) gelegentlich auf den Vorstevenkopf gesetzter „loser“ Stag, e) Sprietsegelfall

Sprietfuß: g) Reep oder Stander, h) Sprietaufholer-Talje, i) Stropp für Sprietaufholer-Talje, k) Sprietfußstropp, l) Fußreep, einfach oder als Talje

Kurzer Masttop mit „krummer Tonne“  
f) Sprietsegelfall

Schanz mit Standern für Geerden und Backstage  
m) Geerdenstander n) Backstagsstander o) Stander-Variante p) Violinblöcke für beide Taljen, Varianten der Einbindung

## Bugspriettakelung auf Kravelschiffen

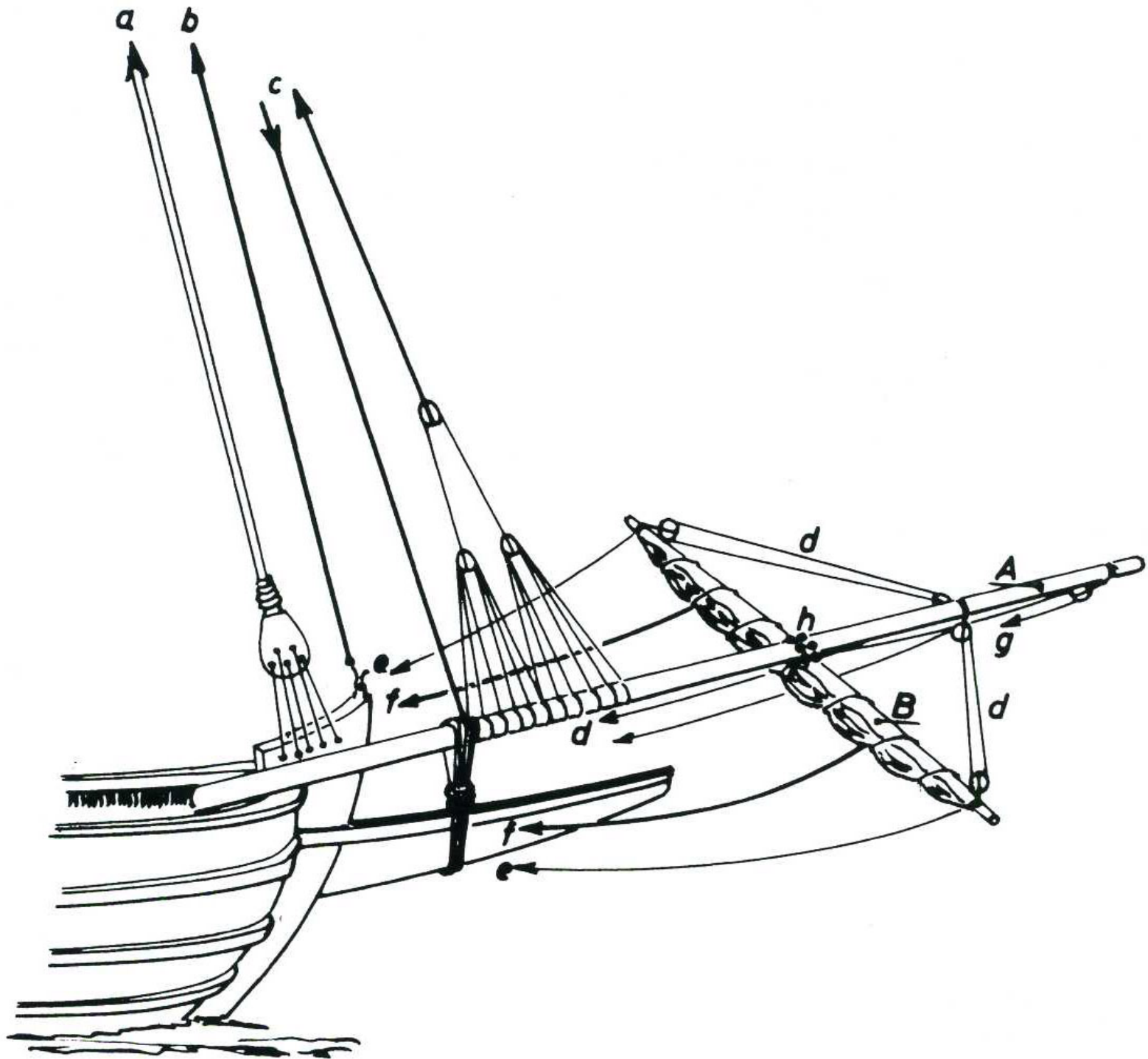


Abb. 195

Bugspriettakelung auf Kravelschiffen, die z.B. als Prinzenjachten verwendet wurden. Mitte der ersten Hälfte des 17. Jahrhunderts

- A) Bugspriet
- a) Fogstag
- b) loser Stag
- c) auf Hahnepoten gesetzter Stag

- B) Blinderaa mit Segel
- d) Blinderaatopnant
- e) Blindebrassen
- f) Blindeschoten
- g) Blinde Ausholer
- h) Kloten-Rack

# Stellung der Masten

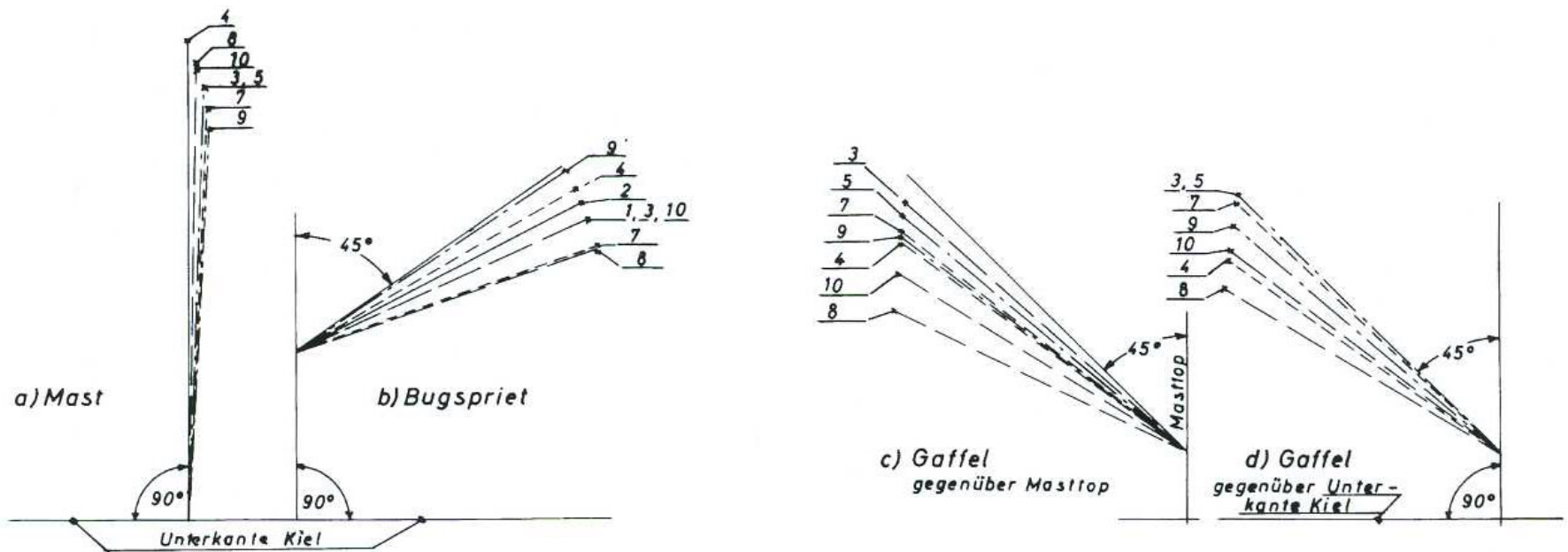


Abb. 196

Neigungswinkel der Rundhölzer

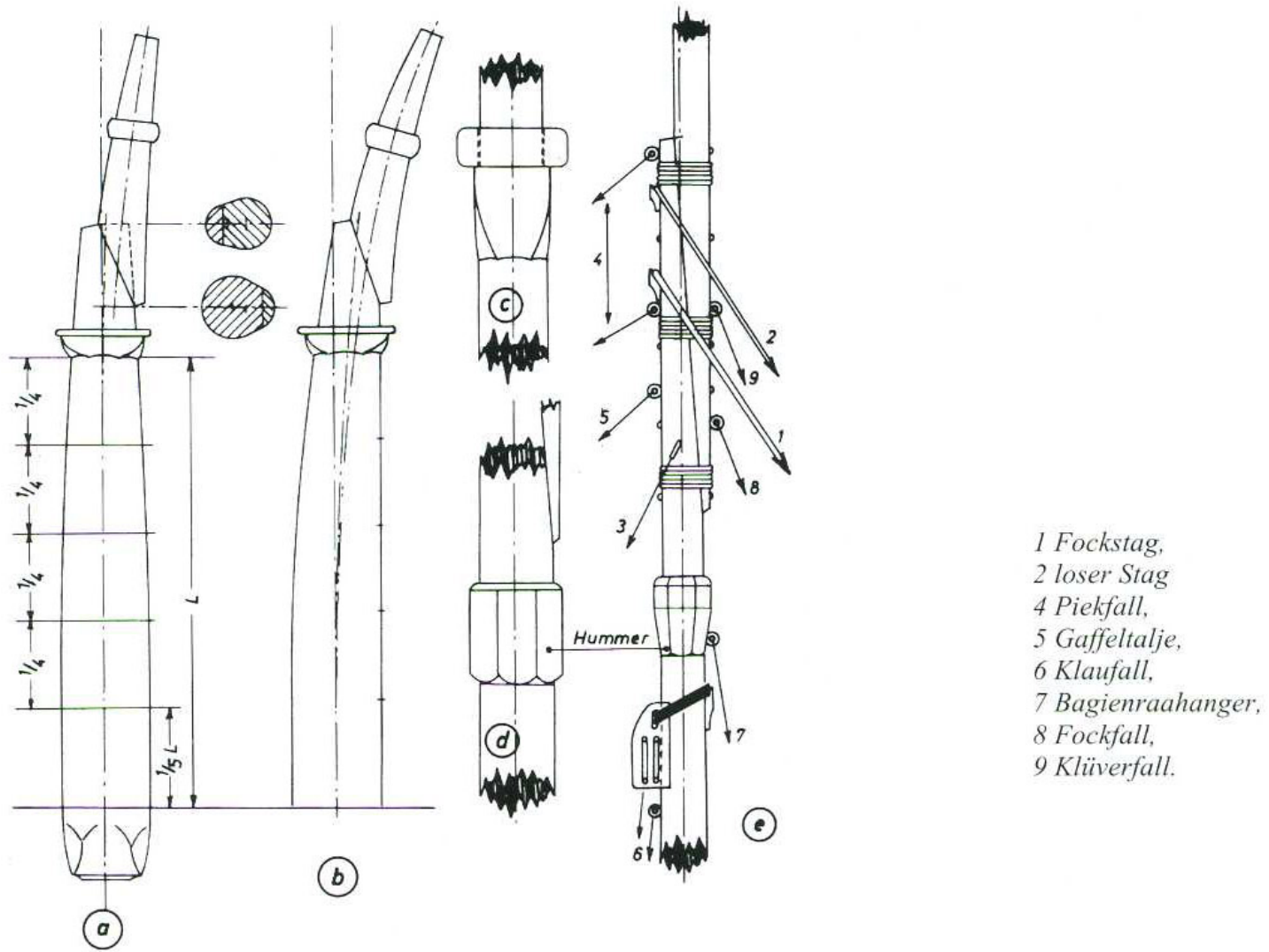
a) Mast gegenüber Unterkante Kiel

b) Bugsprit gegenüber Unterkante Kiel

c) Gaffel gegenüber Masttop

d) Gaffel gegenüber Unterkante Kiel

(Die Nummern sind identisch mit denen der Tabelle Rundhölzer und Längen)



- 1 Fockstag,
- 2 loser Stag
- 4 Piekfall,
- 5 Gaffeltalje,
- 6 Klaufall,
- 7 Bagienraahanger,
- 8 Fockfall,
- 9 Klüverfall.

Abb. 197

a) Mast, symmetrisch zur Mittellinie, b) Mast, mit gerader Vorderkante (in a) und b) sind die Längen gegenüber den Breiten auf  $1/5$  verkürzt gezeichnet) c) viereckiger Hummer, Modell Rotterdam, d) Variante des Hummers, achteckig, e) Masttop, Variante zum Modell Rotterdam

## Stellung der Masten

Sie wurde in ein Verhältnis zur Länge über Steven gesetzt, da diese Länge im 17. Jh. in den Niederlanden mit anderen nordeuropäischen Ländern (außer Großbritannien) ein Identitätsmaß war. Die Verhältniswerte verschiedener Jachten in Tabelle I zeigen für die zweite Hälfte des 17. Jhs. ziemlich gleiche Werte. Ferner ist ersichtlich, dass die Masten im 18. Jh. geringfügig nach achtern wandern.

## Neigung (Fall) der Masten

Als Bezugslinie wurde hier die Senkrechte zum Kiel zugrunde gelegt. Dieses ermöglichte auch die Auswertung einiger fotografisch wiedergegebener Seitenansichten von Modellen. Abb. 196 zeigt die Tendenz und den relativ kleinen Spielraum der Neigungen. Es wurden die durch Mitte Mast auf Deck und bei der Wantauflage verlaufenden Mittellinien genommen, ohne Rücksicht darauf, ob der Mast gerade oder leicht nach vorne gebogen ist. Als Grund für den leichten Fall nach vorne gibt Witsen an: *der Mast steht beinahe senkrecht; man lässt die Masten vorne überfallen, damit die Schiffe besser anluven und achtern überfallen, damit sie leichter abfallen. Früher ließ man die Masten sehr stark nach achtern überfallen. Wenn die Schiffe achtern sehr leicht waren und achtern sehr wenig Segel führten, luvte man bei senkrecht stehenden Masten sehr schwer an.*

## Form der Masten, Durchmesser

Üblich war es, den Mast symmetrisch zur Mittelachse rund zu machen. Jedoch kam es vor, dass die Vorkante gerade bleibt und die Verjüngung an die Achterkante gelegt wird. Das hinterlässt den Eindruck, als sei der Mast nach vorne geneigt, was - auf die Mittellinie bezogen - ja auch richtig ist. Eine dieser Tendenz folgende gebogene Stenge verstärkt noch den Eindruck des nach vorne Überfallens. Ein Mast mit gerader Vorkante und der vollen Bucht an der Achterseite hat zusätzlich noch den Vorteil, dass das Vorliek des Gaffelsegels parallel Mastvorkante verlaufen und so der „Nock“-Haken am oberen Ende des Vorliektaues gut in den Augbolzen unter der Klau eingehakt werden kann. Die Masten waren nur feststehend und nie, wie bei anderen Binnenschiffstypen, streichend. Unten steht der Mast meistens mit seinem Vierkant in einem vierkant ausgeschlagenen Loch im Saatholz. Darüber wird er erst 8-kantig, dann 16-kantig und schließlich, kurz unter Deck, rund ausgearbeitet. Unter Deck wird er nur geringfügig verjüngt. Der größte Durchmesser liegt im Deck. Über Deck kann der Mast bis zu einer Höhe von  $\frac{1}{5}$  der Länge bis zur Wantauflage zylindrisch sein.

Von hier verjüngt er sich dann mit leichter Bucht bis zur Wantauflage auf etwa  $\frac{3}{4}$  seines Maximaldurchmessers. Die Bucht kann man durch den Mastschlag bestimmen. In Abb. 198 ist eine Methode des 18. Jhs. dargestellt. Sie wird wohl auch für das 17. Jh. anwendbar sein und die Bucht in ihrer Tendenz richtig wiedergeben. Die Verstärkung für die Auflage der Haupttaue, der Hummer, kann viereckig oder achteckig sein. Hierüber wird der Mast durch einen Top verlängert. Vorne abgeschrägt, legt sich gegen ihn die Stenge. Wie unterschiedlich die Längen und Durchmesser des Tops sein können, ist aus den Tabellen I und II ersichtlich. Im oberen Bereich, dort wo sich die Gaffelklau mit und ohne Bonet dreht, wird der Mast zum Schutze mit Kupferblech beschlagen.

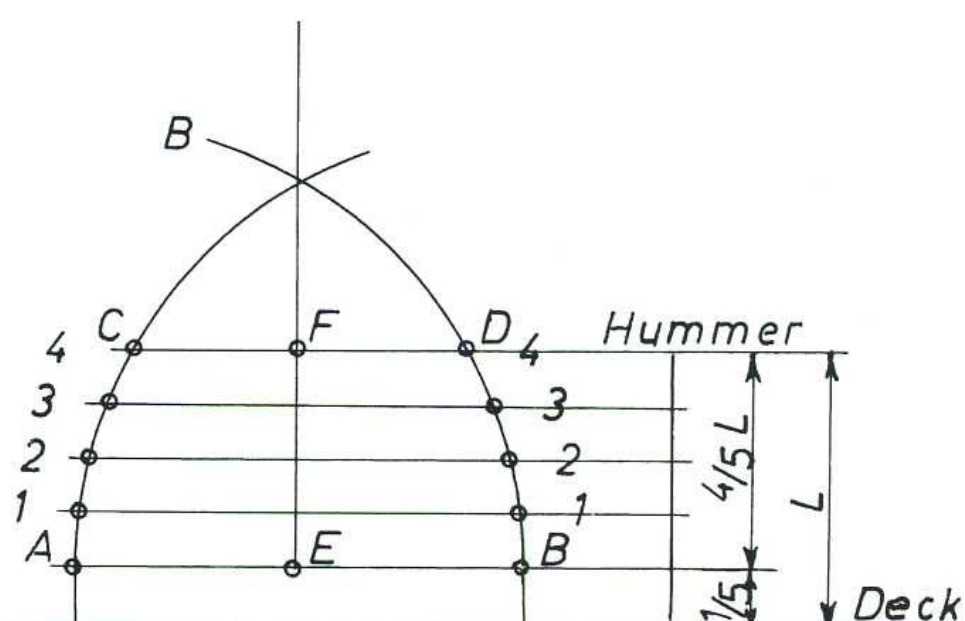
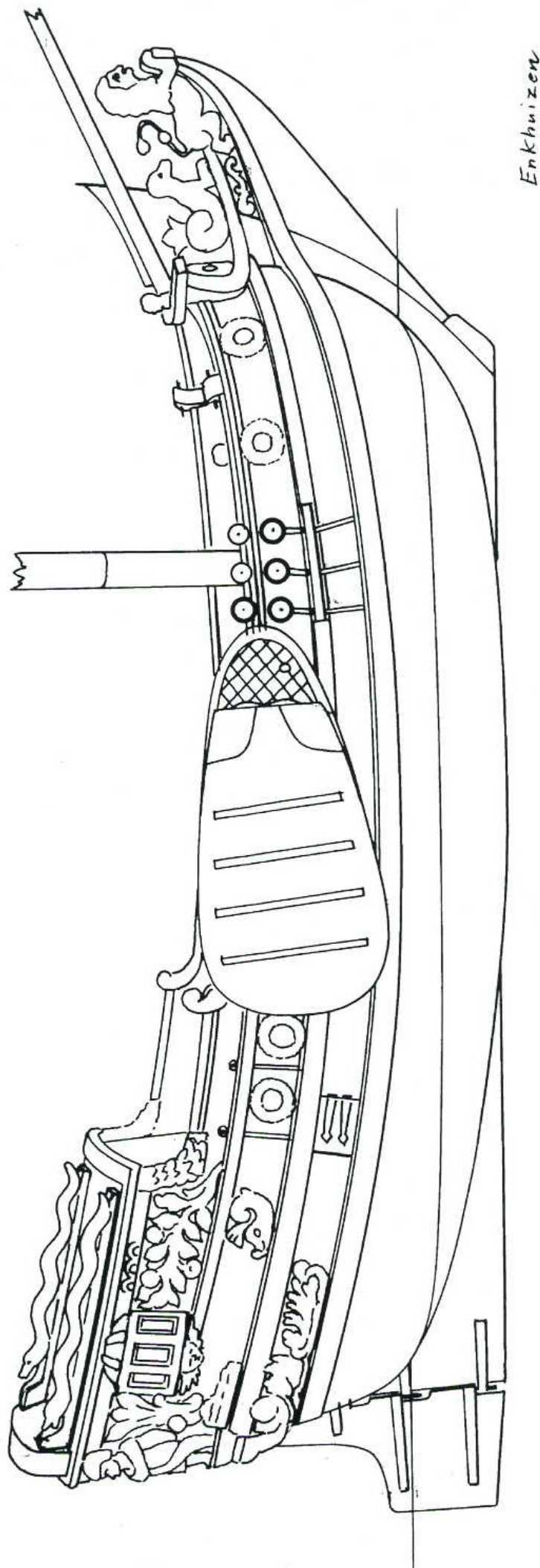


Abb. 198  
„Mastschlag“ zur Bestimmung der Durchmesser.  $A - B = \max.$   
Durchmesser im Deck,  $C - D =$  Durchmesser unter Hummer, Mast  $E - F$   
in vier Teile geteilt. Die Strecken zwischen 1-1, 2-2, 3-3 ergeben dann  
die Durchmesser bei  $\frac{1}{5}$ ,  $\frac{1}{2}$  und  $\frac{3}{4}$  Mastlänge





Enkhuizen

Abb. 198a  
Seitenansicht Modell Enkhuizen

## **Die Takelung der Jacht mit stehender Gaffel**

Die Takelung mit stehender Gaffel wurde zu Beginn des 17. Jhs. zuerst auf Küstenfahrern eingeführt. Der Unterschied zum bisherigen Sprietsegel bestand eigentlich nur darin, dass der lange schwere Spriet entfiel und man stattdessen zum Ausspannen des Segels an das Oberliek ein Rundholz, die Gaffel, setzte. Schnitt, Größe und Form des Segels blieben annähernd gleich. Das Segel hatte noch keinen Baum und wurde, wie das Sprietsegel, nur in seltenen Fällen gestrichen. Die Gaffel blieb also fast immer in ihrer oberen Lage am Mast stehen, worauf die Bezeichnung „stehende Gaffel“ zurückzuführen ist. Leider brachte auch diese Takelung wieder einen Nachteil mit sich. Wegen der hohen Lage der Gaffel musste der Mast verlängert werden, damit die zur Bedienung erforderlichen Taljen ihre Angriffspunkte erhielten. Hierzu wurde der Masttop mit einer angelaschten Stenge versehen. Gaffel, verlängerter Masttop und Stenge vergrößerten daher das Topgewicht in sehr großem Maße. Wie aus den vielen überlieferten Darstellungen ersichtlich, ist die Form von Spriet- und Gaffelsegeln sehr ähnlich. Witsen sagt, dass Spriet- und Gaffelsegel bei Boeiern ein und dieselbe Gestalt und ein Verhältnis der Länge des Vorlieks zum Achterliek von etwa 3 zu 5 haben, wobei der Winkel zwischen Oberliek und Mast etwa 45 Grad beträgt. Der Niederländer van Loon (1838) verurteilte nicht nur die Spriettakelung, sondern auch die Gaffeltakelung. Besonders beanstandete er das hohe Topgewicht von Gaffel und Stenge, die das Schiff „ein Reff ranker“ machten als notwendig war. Auch sagte er, dass solche Schiffe vor dem Wind schlechter als besangetakelte segeln, weil man die lange Gaffel nicht so weit auslegen konnte. Ähnlich äußerte sich früher schon Witsen.

Die Takelung einer Jacht mit „stehender Gaffel“ der Zeit nach etwa 1660 soll anhand eines Modells im Prins Hendrik Museum, Rotterdam beschrieben werden. Verfasser hatte im Jahre 1956 die Gelegenheit erhalten, die Takelage des Modells zu untersuchen und hierbei die wesentlichen Teile aufzumessen. Das Modell ist mit aller Wahrscheinlichkeit nicht zeitgenössisch. Es zeigt jedoch, sowohl bezüglich seiner hohen handwerklichen Qualität, als auch durch die Tatsache der Wiedergabe vieler nur den Jachten der zweiten Hälfte des 17. Jhs. anhaftenden Charakteristiken, dass es von einem Fachmann hergestellt sein muss, der diesen Schiffstyp und seine Eigenarten noch kannte. Bei den Untersuchungen am Modell wurden einige, in der

Ausführung unglaubliche Details festgestellt, die darauf schließen lassen, dass an diesem Modell in jüngerer Zeit geringfügige Reparaturen vorgenommen wurden. Diese kleinen Mängel mindern jedoch nicht den Wert, der der Takelage zugeschrieben werden kann, weil es nach Kenntnis der Sachlage das einzige bestehende Dokument ist, das die Takelage einer Jacht vom Ende des 17. Jhs. glaubwürdig wiedergibt. Diese Glaubwürdigkeit bezieht sich nicht nur auf die Verhältnisse von Rundhölzern und Segeln zum Schiffskörper, sondern auch auf die Verhältnisse von Tauwerk und Blöcken hierzu und untereinander.

Das einzige zur Zeit (1956!) bekannte, mit Sicherheit zeitgenössische Modell aus der 2. Hälfte des 17. Jhs. im Rijksmuseum Nederlands Scheepvaart Museum, Amsterdam ist zwar aus kunsthistorischer Sicht wertvoller, wegen der handwerklich schlechteren Ausführung kommt es aber für eine technische Auswertung nur bedingt in Frage.

Besonders hinzuweisen ist auch hier darauf, dass die beschriebene Takelung nur für das Beispiel des Modells im Prins Hendrik Museum gelten kann und nicht als „Standardtakelung“ anzusehen ist. Obwohl die Jacht-Takelung mit „stehender Gaffel“ in der 2. Hälfte des 17. Jhs. im Grunde gleich ist, so können sich jedoch Varianten ergeben, die den jeweils gewählten zeitgenössischen bildlichen Vorlagen entnommen werden sollten.

Bevor die Takelung beschrieben werden kann, ist vorher noch einiges über die Rundhölzer zu sagen, da sie mit ihren Längen, Formen und Stellungen das äußere Bild der Jachten festlegen und erst bei richtiger Bemessung das bekannte wohlausgewogene Gesamtbild bestimmen. Wie bei vielen anderen Themen der Technikgeschichte ist auch hier bezüglich zeitgenössischer Angaben über die Abmessungen der Rundhölzer von Jachten des 17. Jhs. sehr wenig überliefert. Es können natürlich hier und dort in Archiven noch Rechnungen oder gar Bestecke mit näheren Angaben über Rundhölzer und Segel schlummern, ihre Entdeckung kann aber nur dem Zufall überlassen werden. Das im Hinblick auf technische Angaben noch unbearbeitete Material vieler Archive ist so umfangreich, dass im Augenblick der Zeitaufwand einer speziellen Bearbeitung in keinem Verhältnis zu den zu erwartenden Ergebnissen stehen würde. So müssen wir uns derzeit mit dem wenigen zugänglichen Material begnügen und zum Teil einen Vorgriff in das 18. Jh. vornehmen, um Tendenzen aufzeigen zu können.

## Länge, Durchmesser und Form der Stenge

Für die Längen können keine verbindlichen Richtwerte angegeben werden, da sie, wie aus Tabelle I hervorgeht, im Verhältnis zur Mastlänge zu unterschiedlich sind. Man sollte auf die Verhältniswerte einer als Vorlage gewählten Darstellung zurückgreifen. Der Stengefuß-Durchmesser entspricht etwa dem Durchmesser des Masttops an der gleichen Stelle. Die Verjüngungen an der „Tonne“ und am Stengetop sind der Tabelle II zu entnehmen. Die Stenge ist mehr oder weniger stark nach vorne gebogen, wird mit einer Abschrägung gegen den Masttop gelegt und mittels „Wuhlingen“ aus Tauwerk oder eisernen Bändern an ihm befestigt. Die Wuhlinge aus Tauwerk werden etwa so breit gemacht, wie der Durchmesser des Mastschlages an dieser Stelle. Im oberen Bereich ist eine Verdickung, die „Tonne“ eingearbeitet, in der eine Scheibe für den Topraafall läuft. Hierüber kann die Stenge einen „langen“ oder „kürzeren“ Top haben. Der „lange“ Top wird oben mit einem Flaggenknopf abgeschlossen und dient gleichzeitig als Flaggstock. Der „kurze“ Top wird ebenfalls mit einem „Knopf“ abgeschlossen, hat darüber aber stets noch einen „Flögel“. Hierzu ist in den Top mit „Knopf“ eine eiserne Spillstange eingeschlagen, um die sich der Flögel dreht. Über dem Flögel wird dann auf diese Stange eine mehr oder weniger lange, oft reich geschnitzte hölzerne Mastwurzel gesetzt.

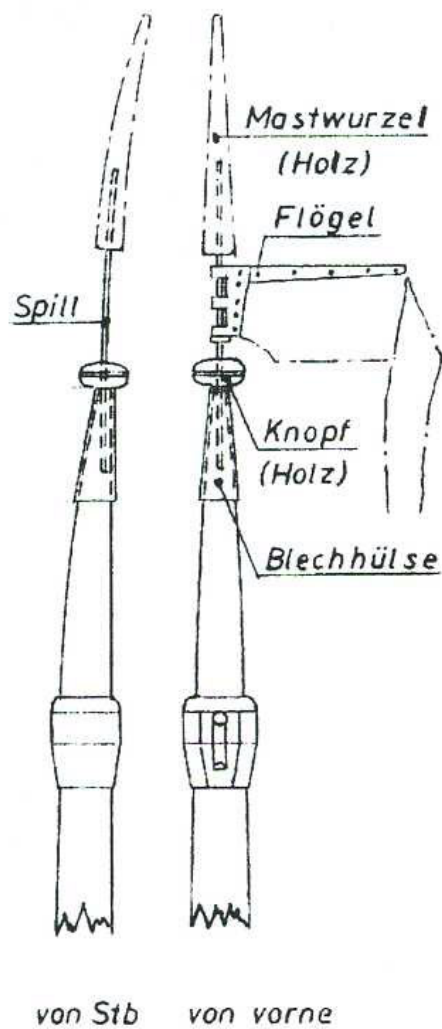


Abb. 199  
Variante Stengetop

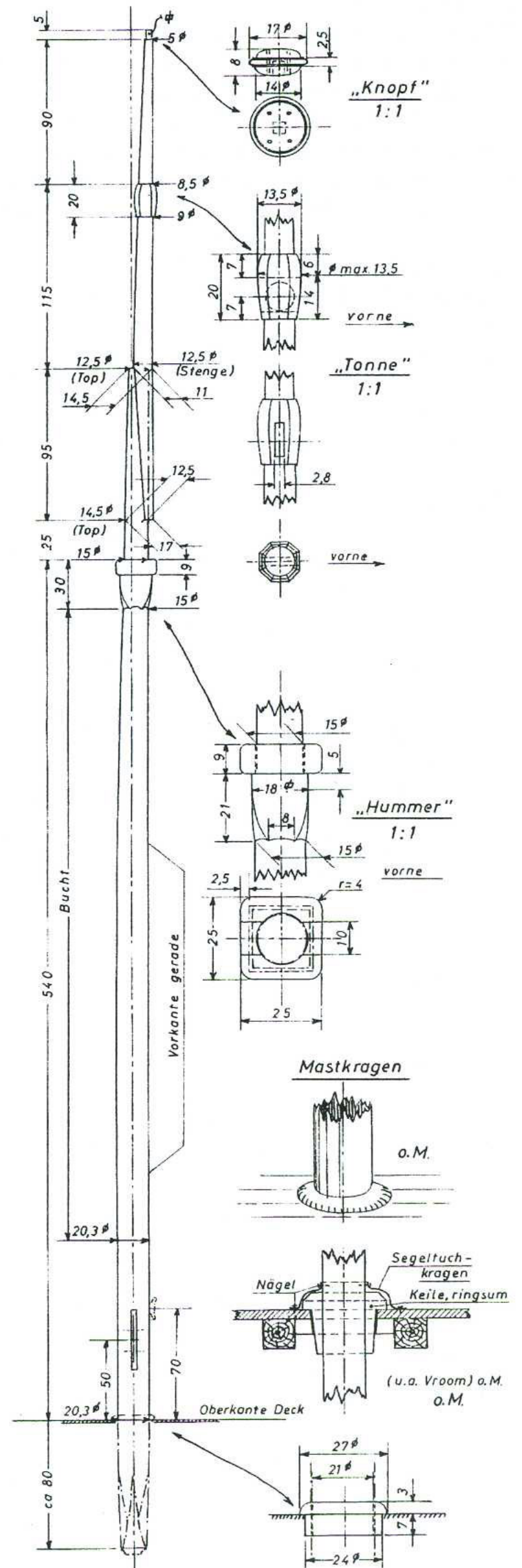


Abb. 200  
Mast

## Der Bugspriet

Seine Längen und Durchmesser können im Verhältnis zur Schiffgröße ebenfalls sehr unterschiedlich ausfallen. Richtwerte sind den Tabellen I und II zu entnehmen. Für die Länge wurde als Bezugspunkt Vorkante Vorsteven (vorderes Lot) zugrunde gelegt, weil dieses Maß das äußere Erscheinungsbild der Jachten mitprägt und die innere Länge sehr unterschiedlich ausfallen kann. Letztere ist von der Vorstevenbreite, der Lage der Schanz und der Lage Spillbeting, bis zu der der Bugsprietfuß reichen kann, abhängig. Die Neigung des Bugsprietes gegenüber Unterkante Kiel fällt auch sehr unterschiedlich aus. Einige Neigungen sind in Abb. 196 eingetragen. Der Bugspriet liegt immer neben dem Stevenkopf, ob auf Backbord- oder Steuerbordseite muss aber der jeweiligen Vorlage entnommen werden. Es hat den Anschein, als sei die Steuerbordlage die häufigere, das ist aber nicht sicher. Der Bugsprietfuß wird auf der Schanz oder der Spillbeting gelagert, während er am Stevenkopf auf einer Bettung ruht. Es müsste ihn wohl eine Zurrung am Steven oder eine Art Wuhling am Galion halten. Einige zeitgenössische Abbildungen zeigen einen an Vorkante

Vorstevenkopf eingeschlagenen Augbolzen oder Ring, an dem der Bugspriet mit einigen Törns stärkeren Tauwerks festgezurt ist und in seiner Lage gehalten wird. Auf einigen Zeichnungen der van de Velde's sieht man eine kleinere Wuhling, die durch Augbolzen auf dem Rücken des Galionslöwen geschoren ist. Unten lagert der Bugspriet auf einer Art Klampe, die (meistens an Steuerbord) gegen den Bugsprietkopf gespiekert ist. Eiserne Schellen, die im 18. Jh. öfter gesetzt werden, in denen der Bugspriet gelagert und gehalten wird, konnten für das 17. Jh. noch nicht nachgewiesen werden. Der größte Durchmesser sollte im Bereich der Lagerung am Vorsteven liegen und bis zu 1/3 der Länge des Bugsprietes nach vorne reichen. Nach achtern kann sich der Durchmesser geringfügig verringern. Liegt auch der Durchmesser an der Nock fest, so wird die Form der Bucht nach dem „Mastschlag“ bestimmt. Das Absetzen der bestimmten Durchmesser kann entweder von der geraden Unterkante oder von der Mittellinie aus erfolgen. In Längsrichtung wird der Bugspriet meistens so ausgerichtet, dass er mit seiner Nock auf der verlängerten Linie „Mitte Schiff“ zu liegen kommt.

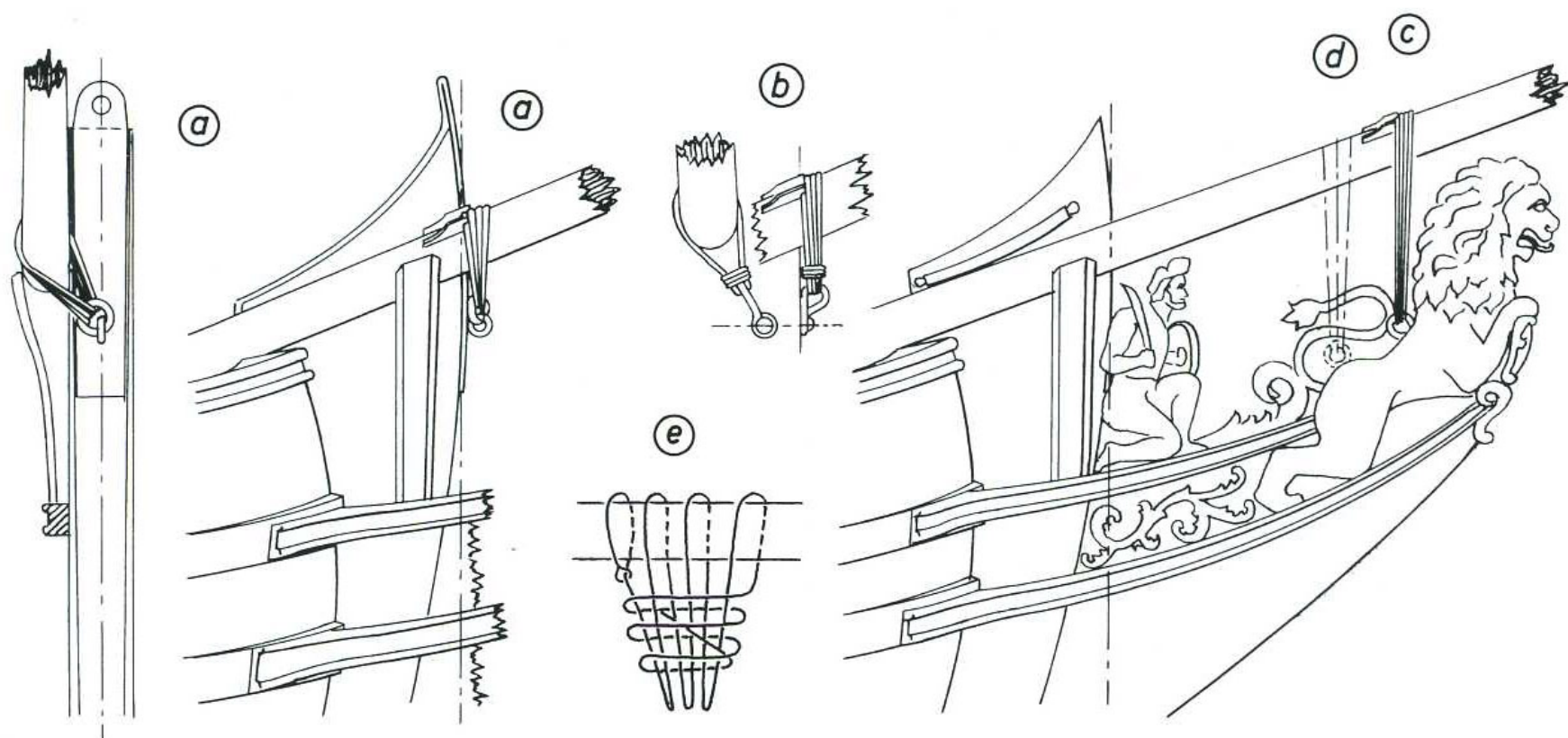


Abb. 201

Zurrung des Bugsprietes (ohne Maßstab)

a) am Vorstevenkopf b) Variante zu a)

c) am Galionslöwen d) Variante zu c)

e) Führung des Tauwerkes bei der Zurrung a) und b).

Die Zurrung für c) und d) wird sicher die Gleiche sein.

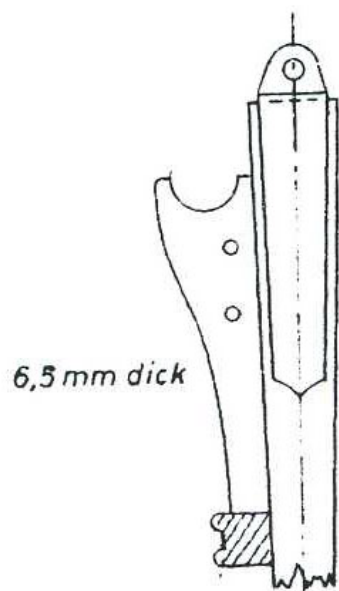


Abb. 202

Bugsprietlager neben Vorsteven

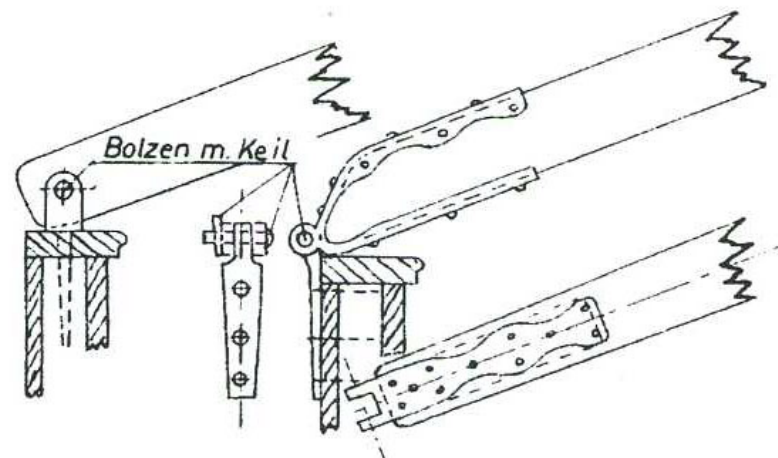


Abb. 203

Bugsprietfuß mit Variante

## Die Gaffel

Sie spannt das Segel am Oberliek aus und greift mit einer Klau nicht ganz um den halben Mast, damit sie nicht seitlich ausweichen kann. Als Neigung wird gewöhnlich ein Winkel von 45 Grad zwischen Mast und Gaffel angegeben. Das ist aber doch ein mit Vorsicht zu behandelnder Wert. Wie aus der Abb. 196 ersichtlich, können die Winkel nicht nur sehr unterschiedlich, sondern auch von der Bezugslinie abhängig sein. Diese Unterschiede sind dadurch sichtbar gemacht, dass einmal Unterkante Kiel und zum anderen die Mittellinie Masttop als Bezugslinie gewählt wurde. Bei aufgegeitem Segel war die Gaffel gelegentlich dichter an den Mast geholt worden und stand dann etwas steiler. Gaffellängen und -durchmesser sind wieder in den Tabellen I und II einander gegenübergestellt. Bezüglich der Gaffellänge ist zu bemerken, dass sie im wesentlichen von ihrer Neigung, der Anzahl der „Kleeden“ (Segeltuchbahnen) in Höhe der Klau und vom Verlauf des Achterlieks abhängig ist. An der Klau (Nock des Gaffelsegels) ist immer ein volle Anzahl von Segelbahnen vorhanden. Am Vorliek können ein bis zwei „verlorene“ Bahnen einlaufen. Dieses ist abhängig von der gewünschten Schwerpunktlage der Segelfläche zum Lateralschwerpunkt und über Wasserlinie sowie vom vorhandenen Raum hinter dem Mast. Durch die Länge des Unterlieks und die Anzahl der vollen Bahnen an der Gaffelklau liegt die Neigung des Achterliekes und damit auch die Länge der Gaffel bei unterschiedlichen Neigungen fest. Der größte Durchmesser der Gaffel befindet sich immer an der Klau, der kleinste an der Nock. Der richtige Nockdurchmesser wird zwischen  $\frac{3}{4}$  bis  $\frac{2}{3}$  max. Durchmesser liegen.

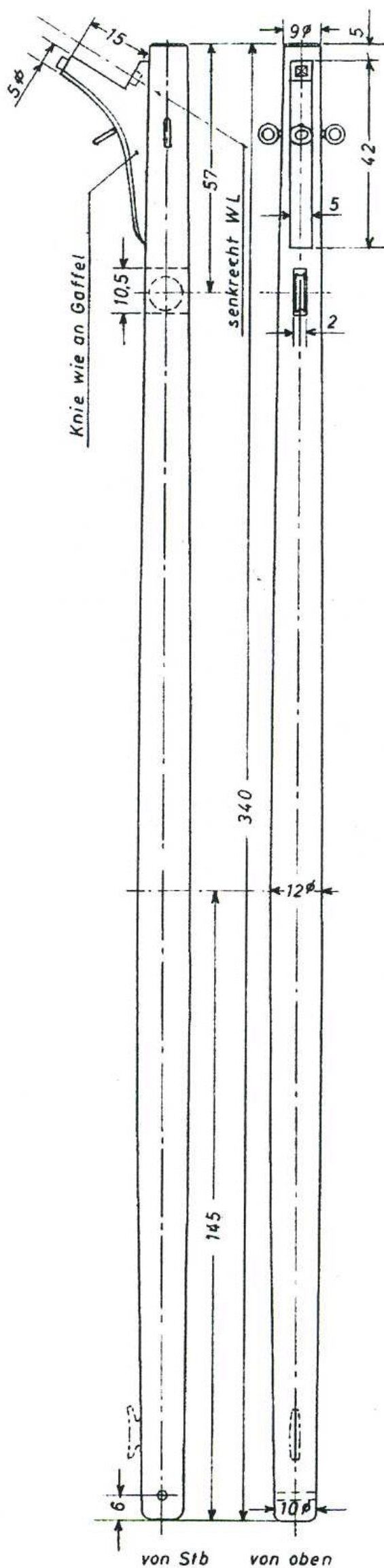


Abb. 204  
Bugspriet (S. 185)

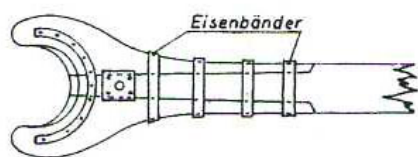


Abb. 205  
Gaffelklau

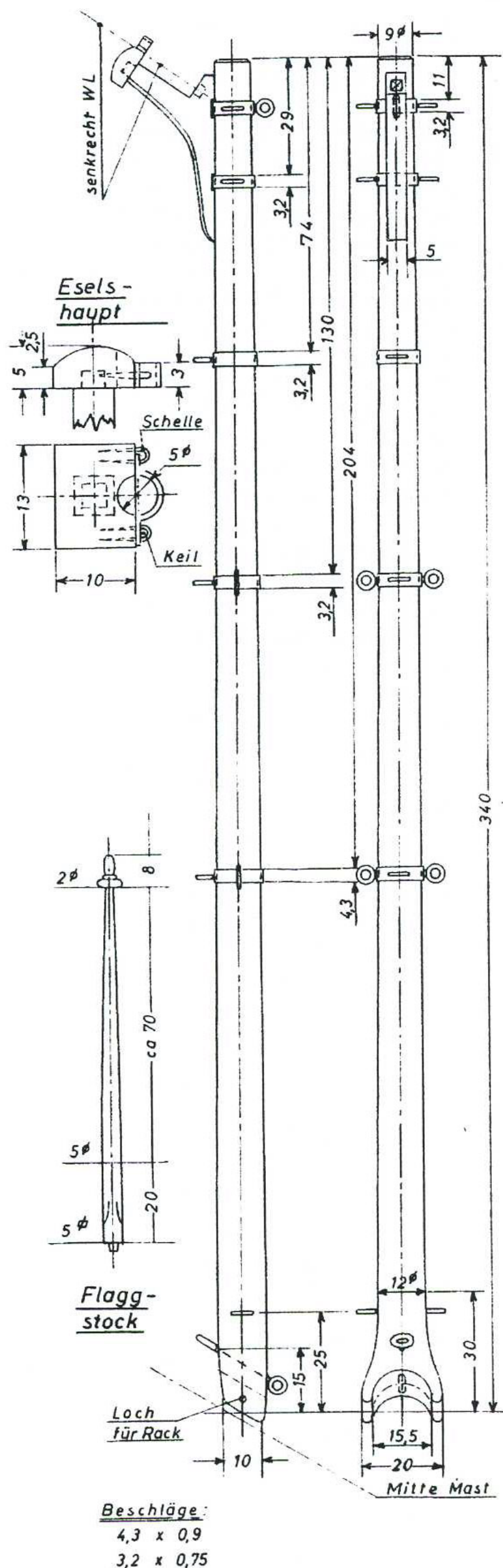


Abb. 206  
Gaffel

## Bagienraa

Sie dient vorwiegend zum Ausspannen der Topsegelschoten. Längen und Durchmesser sind wieder den Tabellen I und II zu entnehmen. Da das Topsegel trapezförmig ist und daher am Unterliek insgesamt zwei bis vier verlorene Bahnen mehr hat, muss die Festlegung der Länge endgültig nach dem Abstand der beiden Schothörner voneinander erfolgen. Ein kleiner Zuschlag ist für die Schotblöcke und die Raa-Nocken erforderlich.

## Topsegelraa

Ihre Länge ist von der Anzahl der vorgesehenen „Kleeden“ abhängig. Auch hier muss ein kleiner Zuschlag für die Nocken erfolgen. Einige Längen und Durchmesser sind in den Tabellen I und II angegeben.

Wenn die größten Durchmesser und die an den Nocken festgelegt sind, kann bei beiden Raas die Verjüngung an verschiedenen Punkten ebenfalls nach dem „Mastschlag“ erfolgen, wobei zu beachten ist, dass die Verjüngung direkt auf halber Länge beim größten Durchmesser beginnt.

Die Rundhölzer sind durchweg aus gewachsenem Tannen- und Fichtenholz hergestellt. Die Micken an der Gaffelklau sowie die Flaggstockkniee auf Bugspriet und Gaffel sind aus Eiche. Die viereckige Wantauflage am Mast wird „gebaut“ und in einzelnen Teilen mit dem Mast verbolzt und vernagelt, 8-eckige Wantauflage und die „Tonne“ der Stenge dagegen aus dem vollen Holz herausgearbeitet.

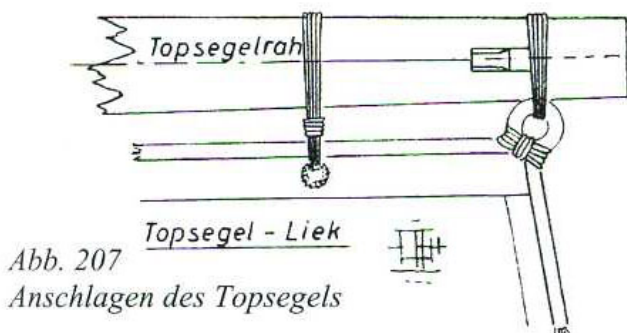


Abb. 207

Anschlagen des Topsegels

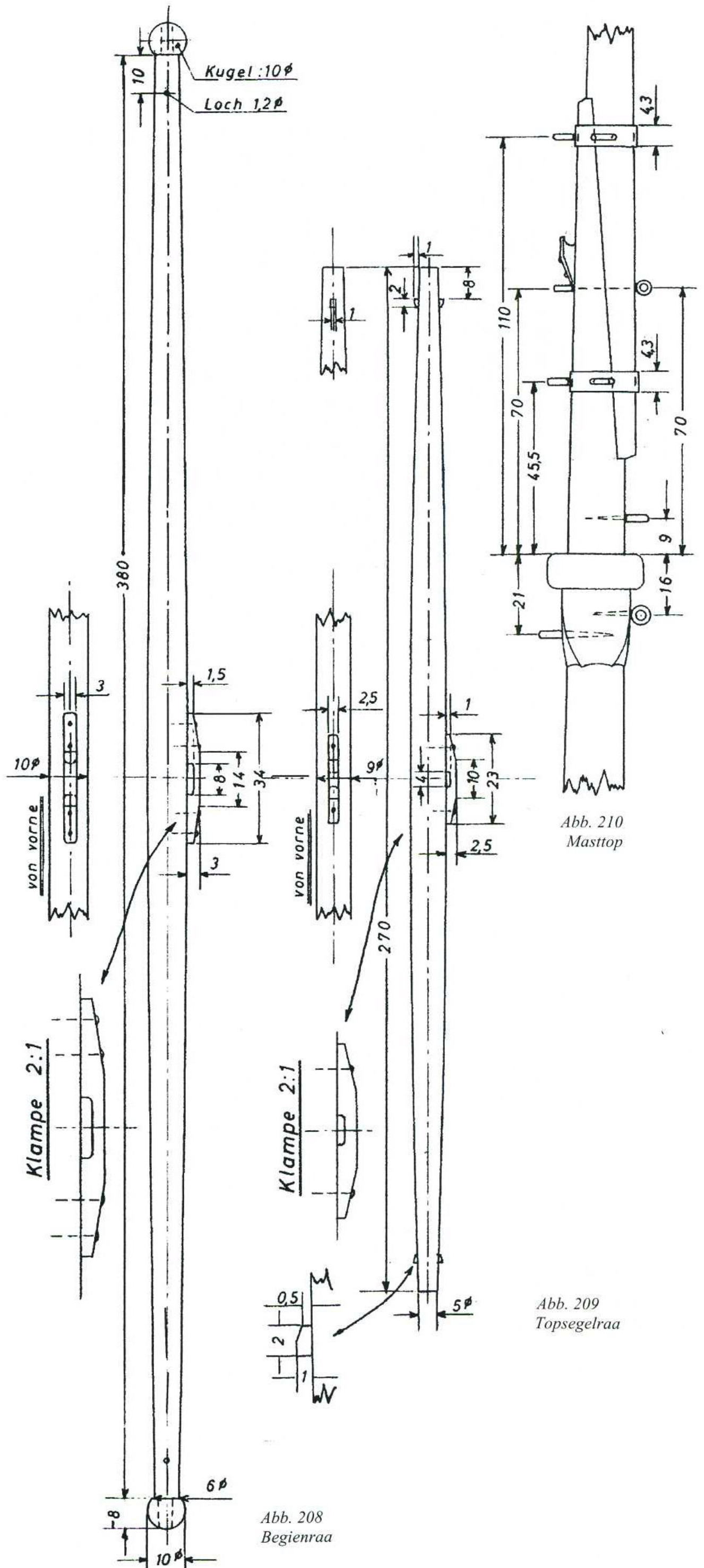


Abb. 210  
Masttop

Abb. 209  
Topsegelraa

Abb. 208  
Bagienraa

# Stehendes Gut

## 1) Fogstag

Er ist am Modell in Wantschlag ausgeführt. Ausführung wie bei Großschiffen in Kabelschlag war aber auch möglich. Dann mußte nur die Juffer anders eingebunden werden. Um den Top gelegt ist er mit einem festen (65-70 mm langen) Auge, d.h. ohne die Bildung eines Auges mittels einer „Maus“. Vermutlich wird das Auge unter der Bekleidung durch ein „flämisches Auge“ gebildet. Unten wird der Stag in die große herzförmige Juffer eingebunden und am Vorstevenkopf mittels Taljenreep festgesetzt, der Knoten liegt Steuerbord. Das Einbinden der Juffer erfolgt nicht wie bei den Haupttauen, sondern durch Umlegen des Endes mit 3-5 Törns um die stehende Part. Jeder Törn wird mittels eines Takelings am darunter liegenden festgesetzt. Der Stag ist ganz getrennt, d.h. in die durch die einzelnen Stränge gebildeten Keepen ist eine Leine (dünnes Tau) eingelegt. Das Taljenreep wird wie bei den Wanten mit 8-10 Törns oberhalb der Juffer festgesetzt. Über den Stag sind noch Läger (siehe bei Focksegel) gelegt. Da es geschlossene Ringe sind, müssen diese vor dem Einbinden der Stagjuffer über den Stag geschoben werden.

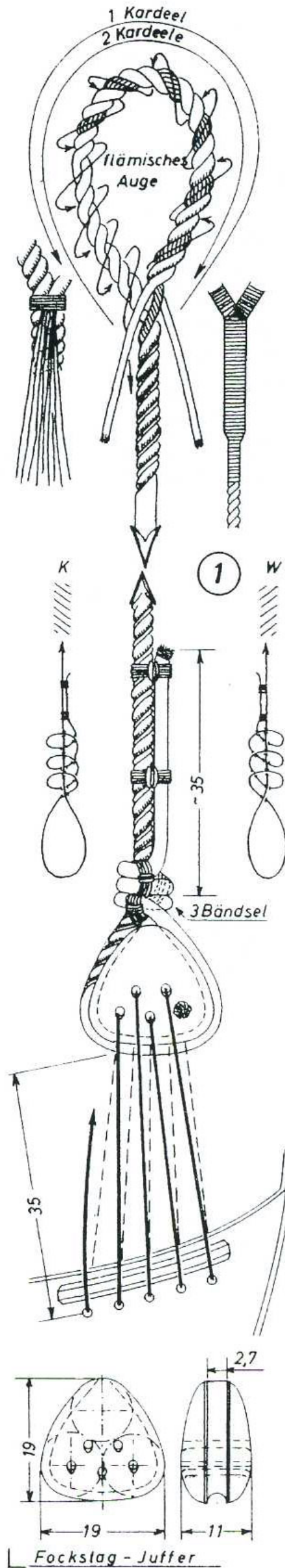


Abb. 212  
Fogstag

## 2) Loser Stag

Er liegt oben über dem Augbolzen für den Piekfallblock. Besser wäre es, achtern kurz unter dem Augbolzen, als Auflage eine Klampe an den Mast zu spiekern. Die untere Juffer des Stages wird in den zu einem Auge ausgebildeten Stevenbeschlag eingehakt. Das Einbinden der Juffer und das Scheren des Taljereeps erfolgt wie bei den Wantjuffern dargestellt.

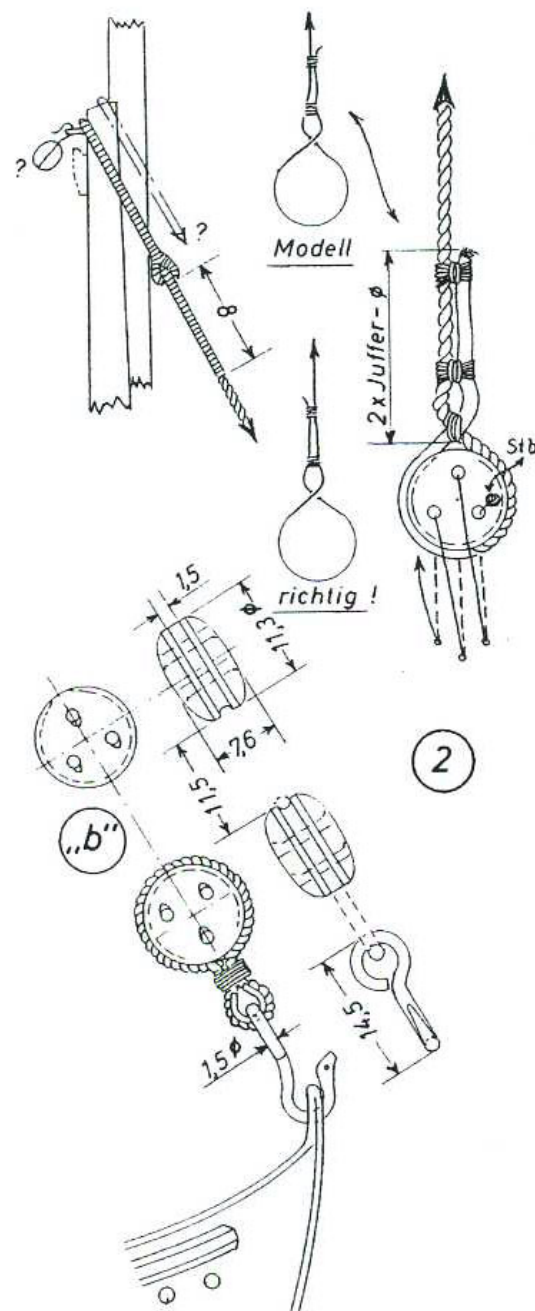


Abb. 211  
Loser Stag

### 3) Stengestag

Er ist „lose“, wird mit einem Auge um den Stengetop gelegt, fährt über einen Block am Bugsprietknie und von dort nach binnenbords.

### 4) Wasserstag

Er ist in einem Gat am Scheg des Galions eingebunden und an der Bugsprietnock auf zwei Juffern angesetzt. Obwohl das Setzen eines solchen Stages gerechtfertigt erscheint, so ist er nur gelegentlich auf einigen seegehenden englischen Jachten, aber bislang auf keiner niederländischen Jacht dargestellt, so dass die Richtigkeit am Modell - zumindest für das 17. Jh. - angezweifelt werden muss. Dieser Stag wurde daher auch nicht mit in die Tabellen aufgenommen.

### 5) Haupttaue

Das Wesentliche geht aus den Skizzen hervor. Die Backbord-Haupttaue sind am Modell nicht „fachgerecht“ eingebunden, denn auch hier liegt die stehende Part vorne. Nach den Gesetzen der Takelkunde müsste sie aber achtern liegen. Die holende Part der Taljereeps wird nach Skizze mit 6-8 Törns über der Oberjuffer um die Haupttaue gelegt. Die Webeleinen sind mit einem Abstand von etwa 14 mm voneinander eingebunden.

### 6) Pardune

Hinter den Haupttauen liegt an jeder Seite je eine Pardune, die oben am Masttop in einem Augbolzen eingehakt und unten auf Juffern gesetzt ist. Sie muss nicht immer vorhanden sein. Oft sind nur je 3 Haupttaue und je 1 Backstag gesetzt

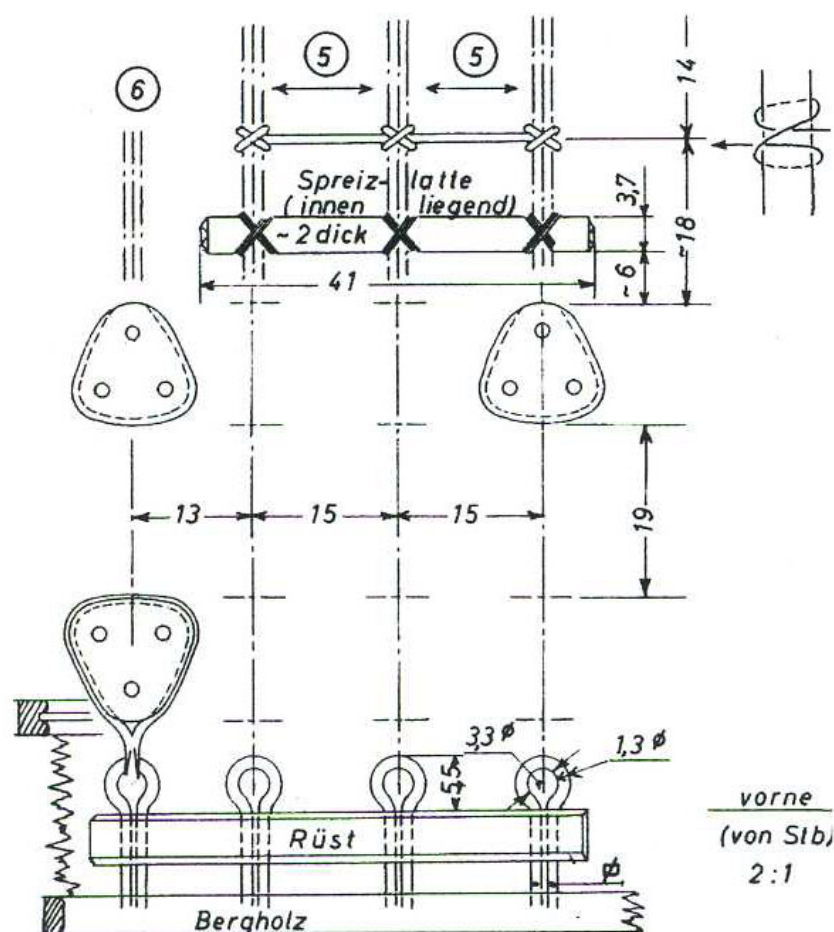


Abb. 213  
Taljereep 5 = Want, 6 = Pardune

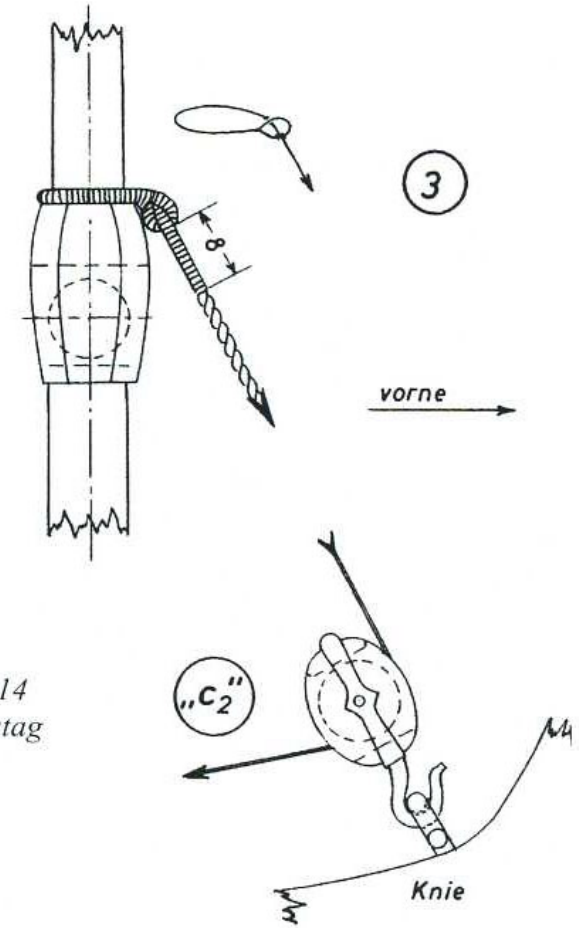


Abb. 214  
Stengestag

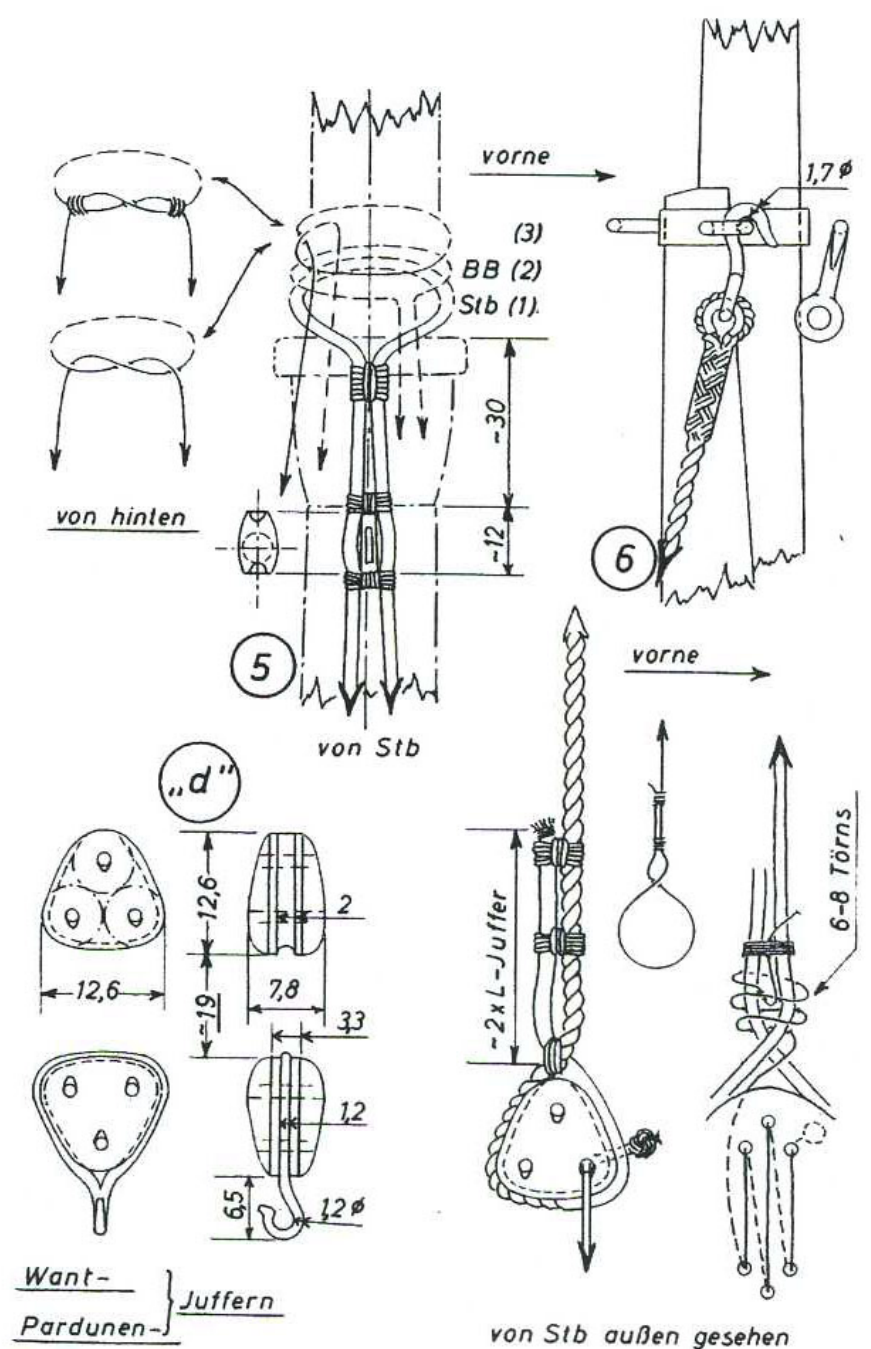


Abb. 215  
Haupttaue und Pardune



# Stehendes Gut

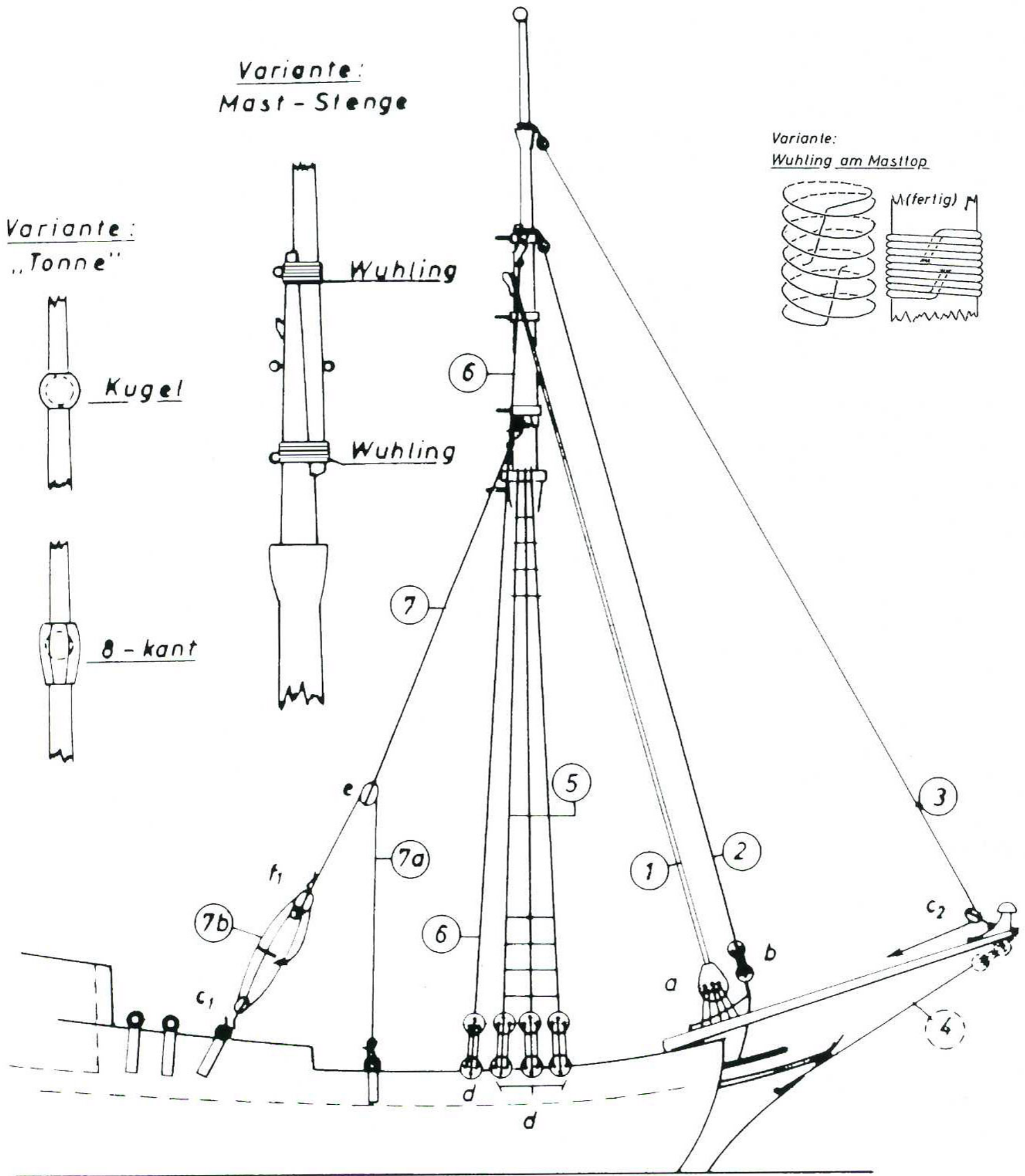


Abb. 220

Die Zahlen geben das Tauwerk, die Buchstaben die Blöcke in den Tabellen an. Variante Masttop zeigt die Laschung Masttop/Stenge mit Tauwerk wuhlingen, Variante Tonne zeigt die unterschiedliche Ausbildung der Tonne.

# Laufendes Gut der Rundhölzer

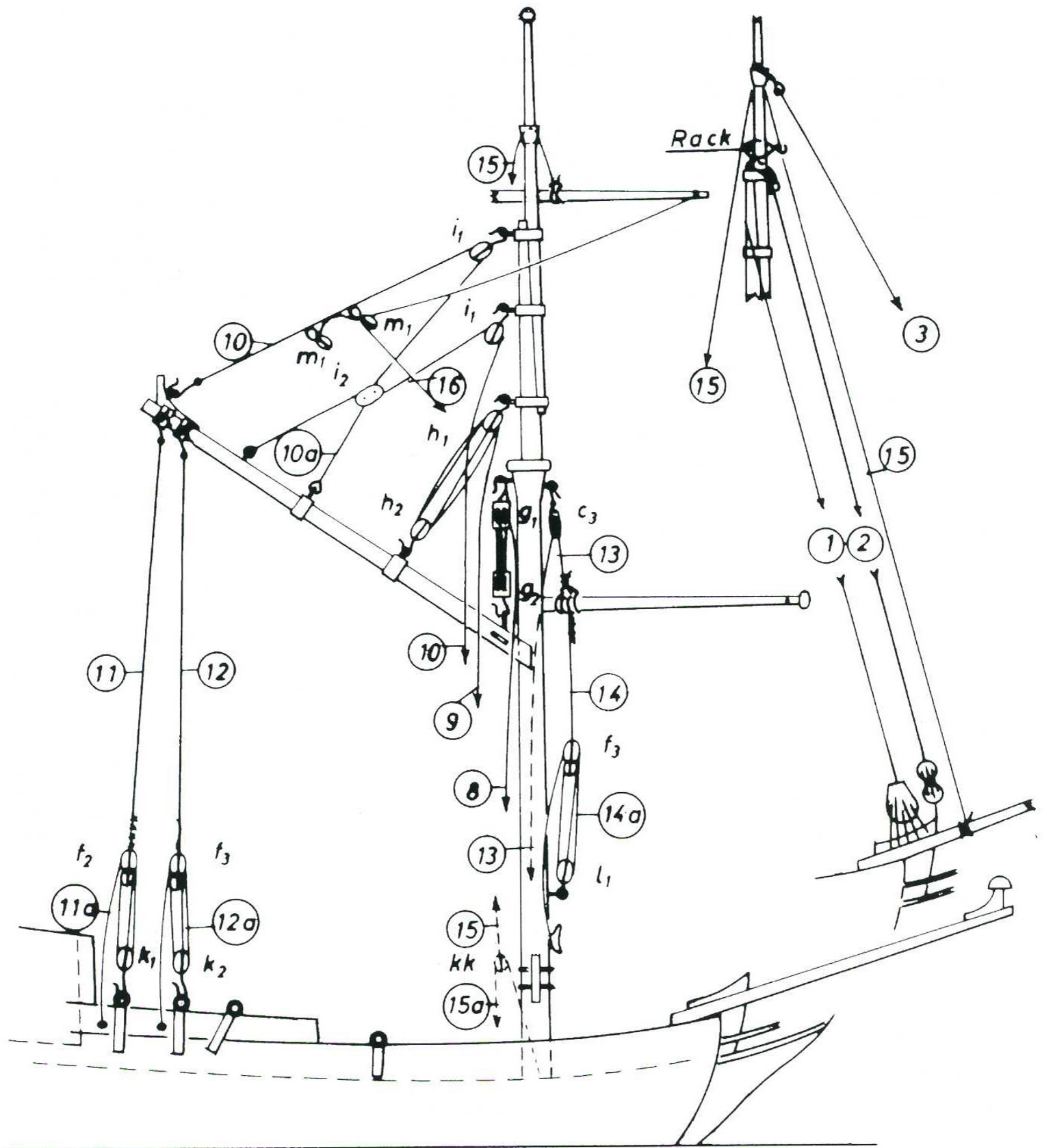


Abb. 221  
 Die Zahlen geben das Tauwerk, die Buchstaben die Blöcke in den Tabellen und Skizzen an.  
 Die Nebenskizze zeigt den am Bugspriet festgesetzten Topraafall, wenn keine Raa an ihm gesetzt ist.

## 8) Gaffelklaufall

Der obere Block ist am Hummer, der untere an der Gaffel im Bereich der Mick (Klau) in einen Augbolzen eingehakt. Der obere Block hatte eine besondere Form, die so abgeändert ist, dass er sich an die Rundung des Mastes anlegen kann. Dieses ist erforderlich, damit er als großer Zweiseibenblock möglichst dicht am Mast zu liegen kommt. Eine Variante ist auch hier möglich. Der obere Block kann anstelle des Hakens mit einem Schlitz versehen sein, durch den er mittels einer „Nähung“ am Mast befestigt wird. Die Nähung liegt auf einer kleinen, vorne an den Mast gespiekerten Klampe. Bei dieser Variante ist die stehende Part mit einem Haken in einer Klampe am Mast kurz unterhalb des Blockes eingehakt. Der Läufer wird in beiden Fällen so geschoren, dass die holende Part an Steuerbord längs des Mastes nach unten und von dort nach achtern über die Scheibe des Kreuzbetingpfostens fährt und am Kopf des Pfostens belegt wird.

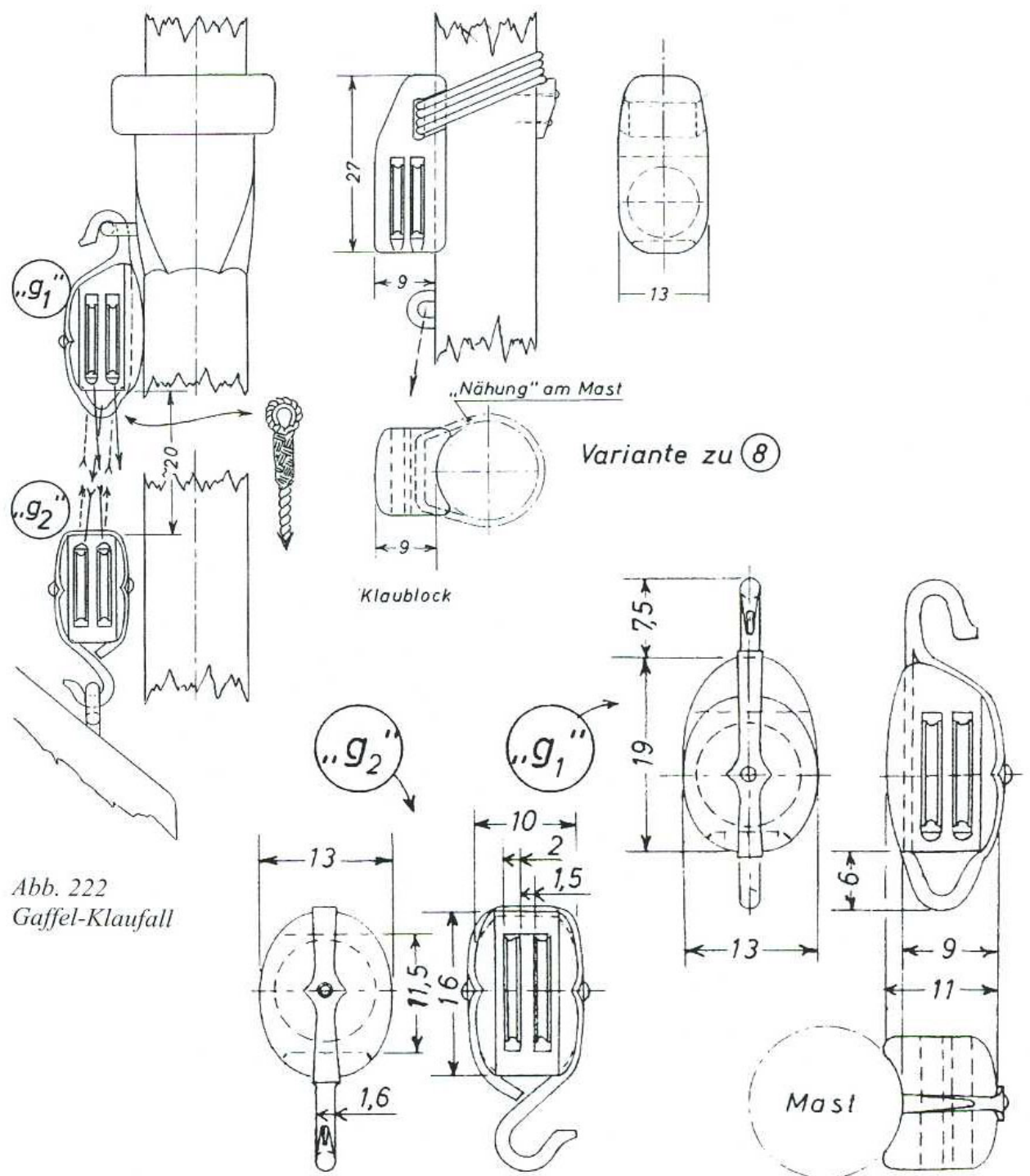


Abb. 222  
Gaffel-Klaufall

## 9) Gaffeltalje

Die Zweiseibenblöcke des „Vierläufers“ sind in Augbolzen an Mast- und Gaffelbeschlügen eingehakt. Die stehende Part ist am Hundsfot des Mastblockes mittels eingespleißter Kausch festgesetzt, die holende Part fährt längs des Mastes an Backbord nach unten, wo sie auf einem Nagel der Kreuzbeting belegt wird. Anstelle des „Vierläufers“ kann auch ein einfacher „Klappläufer“ verwendet werden (hierbei sind die Blöcke einscheibig). Beispiel Schiffsgröße stärkere Läufer = größere Blöcke.

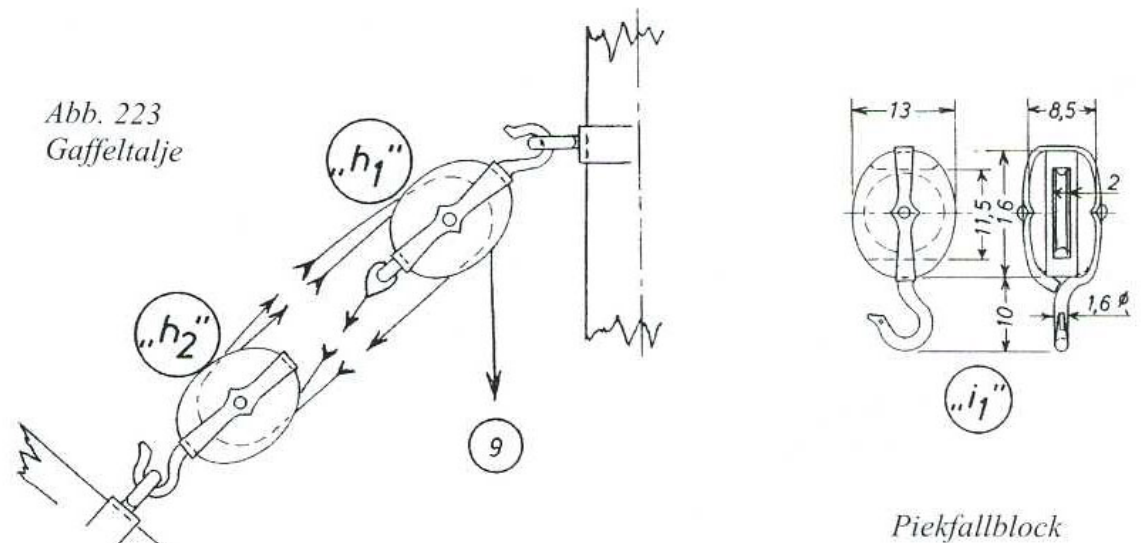


Abb. 223  
Gaffeltalje

## 10) Piekfall

(Früher auch bei baumlosen Gaffelsegel „dirrik“ = Dirk genannt). Er ist in einem Auge des Gaffelnockbeschlages eingehakt, fährt über je einen Mast-, Spruten- und Mastblock an Backbord längs des Mastes nach unten und dort über die Scheibe des Kreuzbetingpfostens. Die holende Part wird am Kopf des Pfostens belegt. Eine Besonderheit stellt bei diesem Modell die Führung des Falles über die Gaffelsprut dar. Gewöhnlich ist auf halber Länge zwischen Gaffelnock und dem Gaffeltaljenblock nur ein Einscheibenblock in das Auge eines Beschlages eingehakt.

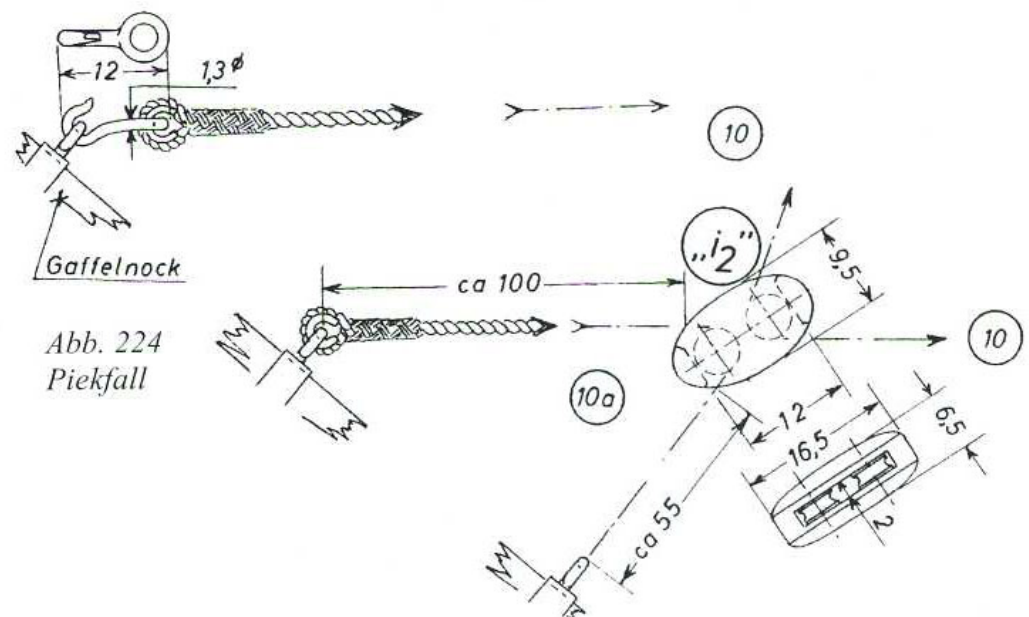


Abb. 224  
Piekfall

## 11,12) Gaffelgeerden

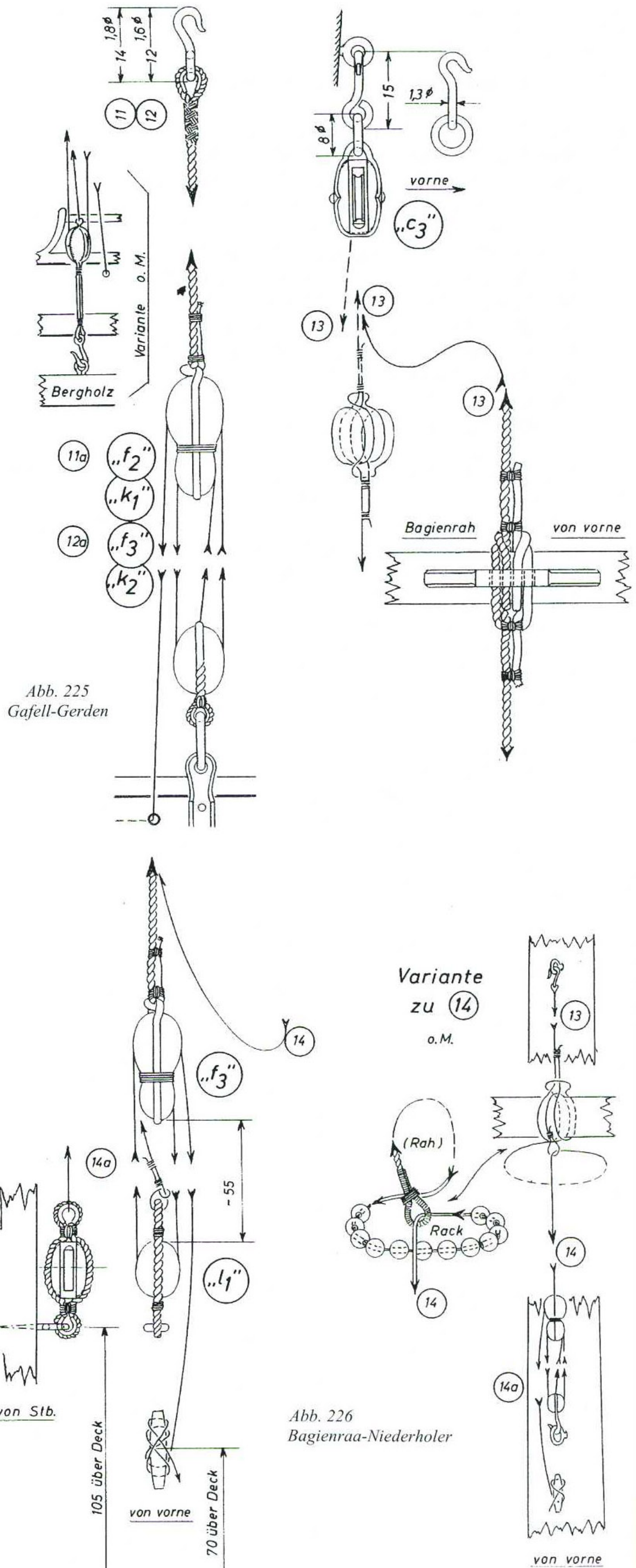
Sie bestehen aus langen Schenkeln, die in Augen der Gaffelnockbeschläge eingehakt sind und auf ihnen angesetzten „Taljen“. Der einscheibige Unterblock der Taljen wird in Augen der außenbords auf der Schanz liegende Eisenbeschläge - von außen nach innen - eingehakt. Die holende Part der Taljenläufer führt kurz hinter (oder auch vor) dem Beschlag der stehenden Part durch ein Loch binnenbords, wo sie auf einer an die Innenverschanzung angespiekerten Klampe belegt wird. Auch hier ist eine Variante möglich. Die einscheibigen Unterblöcke können mit langem Ständer versehen sein und in Augbolzen auf dem Bergholz eingehakt werden.

## 13) Bagienraafall

Es ist eine einfache „Jolle“, die auf Mitte Bagienraa festgesetzt wird und deren holende Part am unteren Nagel der Mastklampe belegt wird. Am Amsterdamer Modell ist keine „Jolle“, sondern nur ein einfacher, feststehender Hangerstropp vorhanden.

## 14) Bagienraa-Niederholer

Der als Niederholer ausgebildete Ständer ist ebenfalls auf Raamitte festgesetzt. Steifgeholt wird er mittels der unten angesetzten „Talje“. Auch hierzu gibt es beim Amsterdamer Modell eine Variante. Hier wird die Raa durch einen feststehenden Hangerstropp ihrer Lage der Höhe nach fixiert, während der als Ständer zu bezeichnende „Niederholer“ mit einem Klotenrack kombiniert wird. Durchgeholt werden Rack und Ständer mittels der unten angesetzten Talje. Der Aufbau dieser Einrichtung ist wie folgt: In den Ständer ist ein Auge eingebunden, das beim Takeln unter der Raa liegt. Das Tau wird dann von vorne über die Raa gelegt, von hinten nach vorne zum Auge geführt und mittels einer „Nähung“ (Kreuzbändsel) daran befestigt. Dann wird eine Anzahl Rackkloten aufgeschoben, mit denen das Tau um den Mast gelegt und von hinten nach vorne durch das unter der Raa hängende Auge gesteckt wird. Unten ist zum Durchholen des Racks und zum Steifsetzen des Ständers ein Violinblock für die „Talje“ eingebunden.



## 15) Topsegelraa / Topraafall

Der Fall ist auf Raamitte festgesetzt und wird über eine Rolle im Stengehummer geführt. Auf einem Amsterdamer Modell ist auf den Fall (Reep) eine Jolle gesetzt. Hierzu wird in das Unterende des Reeps ein „Kattenkop“ eingebunden, über den die Jolle fährt. Die stehende Part der Jolle ist dann an Backbord neben dem Mast in einem Augbolzen auf Deck festgesetzt und auf dem Kreuz der Beting belegt. Ein Rack ist am Modell nicht vorhanden. Es ist jedoch auf mehreren guten, zeitgenössischen Darstellungen zu sehen und besteht aus einem Stropp mit eingebundener Holzklote oder Kausch. Der Stropp ist um die Stenge gelegt und rutscht auf ihr entlang, durch die Klote (Kausch) fährt der Fall. Dieses ist eine Lösung, die es ermöglicht, dass die gesetzte Raa an der Stenge gehalten wird, die Raa aber auch auf Deck gefiert werden kann. Das Rack bleibt an der Stenge, weil es lose über Stenge und Fall gleitet. War keine Raa gesetzt, so fuhr das sonst an der Raa festgesetzte, jetzt freie Ende, nicht wie zu vermuten wäre, senkrecht am Mast entlang nach unten zum Deck, um dort belegt zu werden, sondern parallel dem losen Stag zum Bugspriet. An der Stenge wurde der Fall durch das Rack in seiner Lage gehalten und das untere Ende auf dem Bugspriet im Bereich des Vorstevenkopfes festgesetzt. Auf allen zur Auswertung zur Verfügung stehenden zeitgenössischen Darstellungen verschiedener Künstler wurde nur diese eine Lösung gefunden.

## 16) Topraabrase

Sie ist eigentlich auf Jachten des 17. Jhs. sehr selten zu finden (Swidde, Rijksprentenkabinet, Amsterdam) und am Rotterdamer Modell auch nicht geschoren. Trotzdem können Brassen gefahren worden sein, denn hierauf verweisen zwei kleine Blöcke, die an der stehenden Part des Pikfalles angebändselt sind. Allerdings fehlen die Leitblöcke, über die die Brassen am Mast entlang zum Deck oder längs der Haupttaue zur Nagelbank an der Schanz geführt werden konnten. Es war auch kein Hinweis auf ein früheres Vorhandensein zu finden. Diese Leitblöcke wären entweder in einen Augbolzen achtern auf Ecke und an der Unterkante des Hummers einzuhaken oder am achteren Haupttau, etwa in gleicher Höhe, anzubändseln. Im ersten Fall könnte die holende Part durch ein Wantklotje am achteren Haupttau nach unten geführt werden.

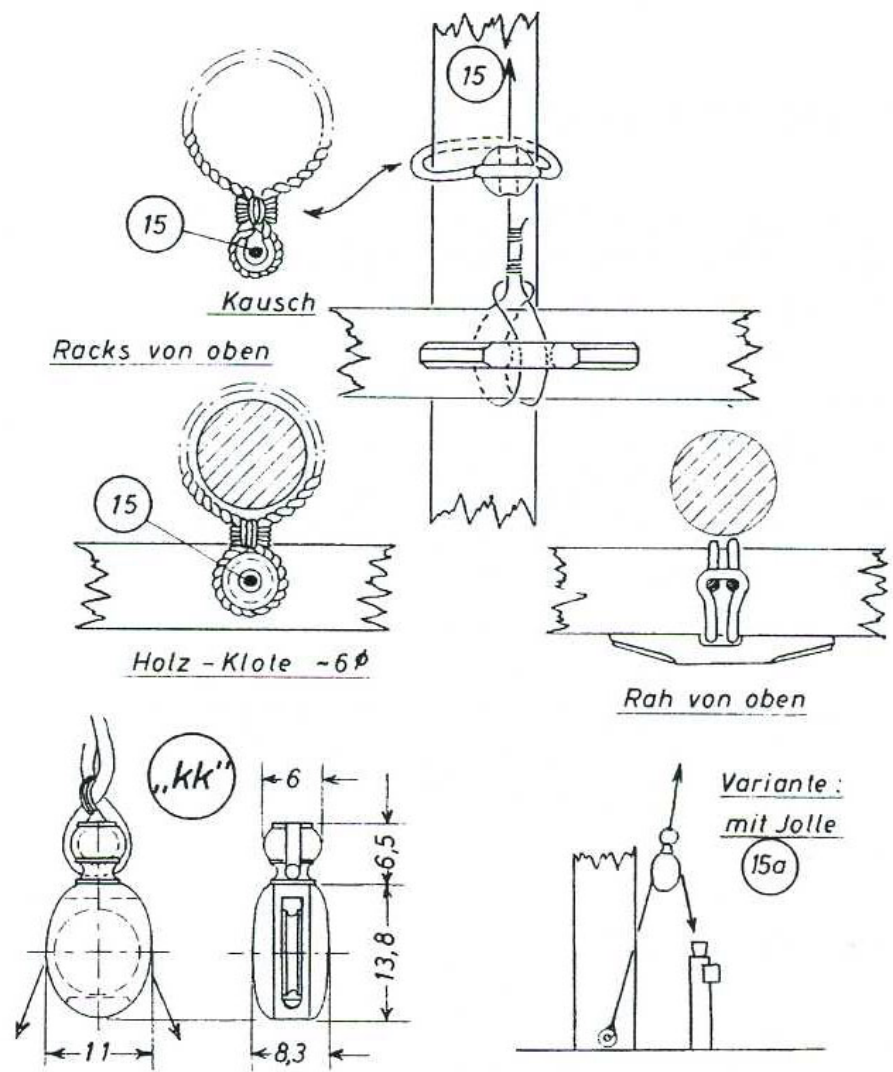


Abb. 227  
Topraafall, Rack

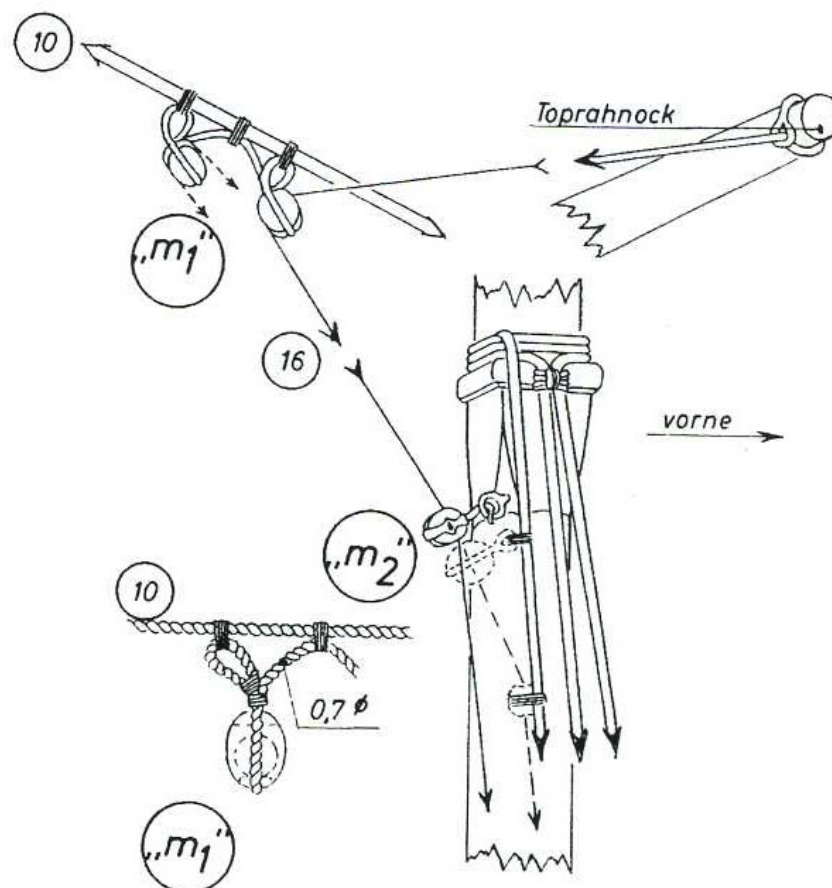


Abb. 228  
Topraabrase

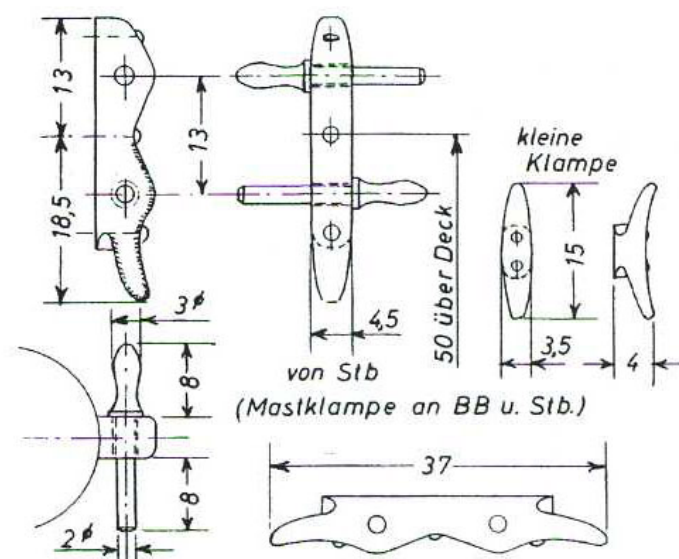


Abb. 229  
Mast- und Gerdenklampen

## 17) Segel, Liek

Die Segel sind aus einzelnen Bahnen Segeltuches zusammengenäht. Die Bahnen können je nach verwendetem Tuch unterschiedliche Breite haben. Van Yk gibt an, dass 7 genähte Bahnen aus holländischem Kanfas 18 Fuß Amsterdam (5,10 m) breit sind. Das macht je genähter Bahn rund 728 mm. Da holländisches Kanfas rund 785 mm breit war, verbleiben für zwei Nahteinlagen rund 57 mm. Das stimmt etwa mit dem Richtwert von 25-30 mm-Einlage an jeder Seite überein.



Abb. 230  
Naht

Es gab auch Tuche mit anderen Breiten. So war französisches Kanfas (1626) etwa 800 mm und Danziger Breittuch (1626) etwa 860 mm breit. Die Tuche wurden für Gaffelsegel, Bonnet und Stagfock verwendet. Marssegel und Klüffock wurden aus leichterem Tuche hergestellt. Aus einer schwedischen Rechnung von 1687 für ein neues Stell Segel für die Königsjacht „Lejonet“ geht hervor, dass diese Segel aus „Hallsinge Duuk“ gefertigt worden sind. Dieses ist ein dünnes Tuch, das zu Sonnenzelten und Bramsegeln verwendet wurde. Es entspricht dem niederländischen „Klaver-doeck“, das 1 Elle = 628 mm breit liegt. Hierbei sind die Nahteinlagen etwas geringer und betragen etwa 20-25 mm an jeder Seite. Die Säume der Segel sind etwas breiter. Oberlieken und Vorlieken der Vorsegel haben Säume von etwa 50 mm, alle anderen von etwa 35 mm Breite. Säume und Liektaue sollten bei Schratsegeln an Steuerbord, bei Raasegeln an der Achterseite liegen. Die Liektaue haben am Modell durchschnittlich einen Durchmesser von 1,5 mm. Das kommt dem Richtwert nahe, dass Seiten- und Fußliek etwa  $\frac{3}{4}$  des Durchmessers der Haupttaue haben sollten, während der Durchmesser der Oberlieken aber nur  $\frac{3}{4}$  hiervon beträgt.

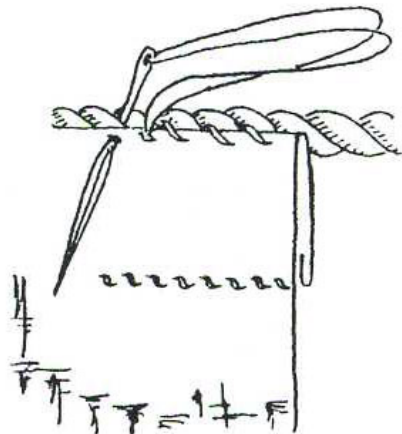


Abb. 231  
Annähen des Liektaues

Wie schon beim Fockstag erwähnt, sind über diesen eiserne Ringe (Lägel) geschoben. An ihnen wird das Vorliek der Fock „angenäht“.

In den meisten Fällen wird das Gaffelsegel durch ein Bonnet vergrößert. Das Bonnet ist ein schmaler Streifen kurzer, aneinandergenähter Bahnen, dessen Breite (Höhe) etwa  $\frac{1}{5}$  bis  $\frac{1}{4}$  der Gesamtlänge des Vorlieks beträgt. Allerdings wird es nicht mit dem Mast durch Rackbänder verbunden. An das Unterliek des Gaffelsegels ist es mittels eines „Kettensteks“ angereiht. Das Bonnet wird nur bei relativ ruhigem Wetter gesetzt.

Über die Form des Gaffelsegels wurde einleitend schon einiges gesagt. Nachzutragen wäre nur noch, dass das Achterliek nicht unbedingt parallel zum Vorliek verlaufen muss, sondern das Segel - je nach dem vorhandenen „Raum“ hinter dem Mast - ein bis zwei „verlorene Bahnen“ am Vorliek haben kann. Am Achterliek aller Segel laufen die Bahnen aber in ihrer ganzen Länge durch. Eine Besonderheit kann am Amsterdamer Modell vorliegen. Nach Fotografien zu urteilen, ist hier keine verlorene Bahn vorhanden, die vordere Bahn dafür aber in der oberen Hälfte mit einem in einer Bucht verlaufenden „Abnäher“ versehen. Dieser Bucht folgend, verlaufen alle weiteren Bahnen. Hierdurch erhält das Segel ein für Jachten des 17. Jhs. ungewöhnliches Aussehen. Über das Topsegel ist zu sagen, dass es nur als Zusatzsegel angesehen werden kann. Dieses drückt sich demnach auch in seiner Formgebung aus. Je nach Länge des Stengetops und der Tiefe des Segels muss das Unterliek sehr hohl geschnitten sein, damit Raum für das Vorliek der Klüffock und den Fall verbleibt. Beim Betrachten dieses Segels erscheint das Setzen problematisch. Da es ein „fliegendes Segel“ war, d.h. die Raa nicht fest am Mast stand und Raa mit Segel nur bei Bedarf gesetzt wurden, musste die über die Bagienraa fahrende Luvschot zum Setzen des Topsegels über den Fockstag (und eventuell über die Klüffock) nach Lee auf Deck geholt, dort über den Schothornblock geschoren und dann wieder nach Luv, zurückgeführt werden.

Die Segel sind grundsätzlich nicht gefärbt, lediglich das Topsegel ist auf einigen zeitgenössischen Darstellungen in einem rötlich-braunen Ton wiedergegeben.

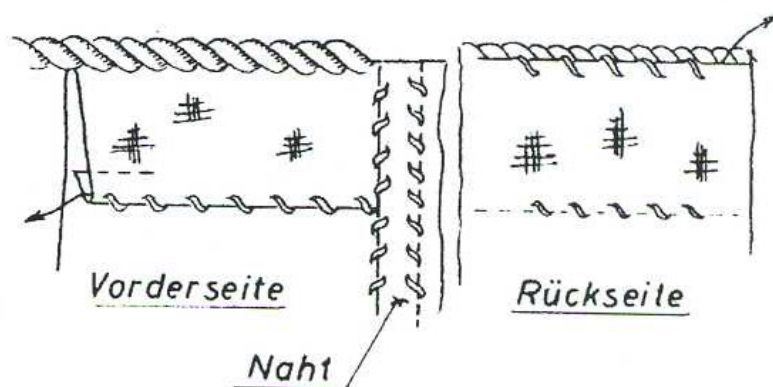


Abb. 232  
Liek und Naht

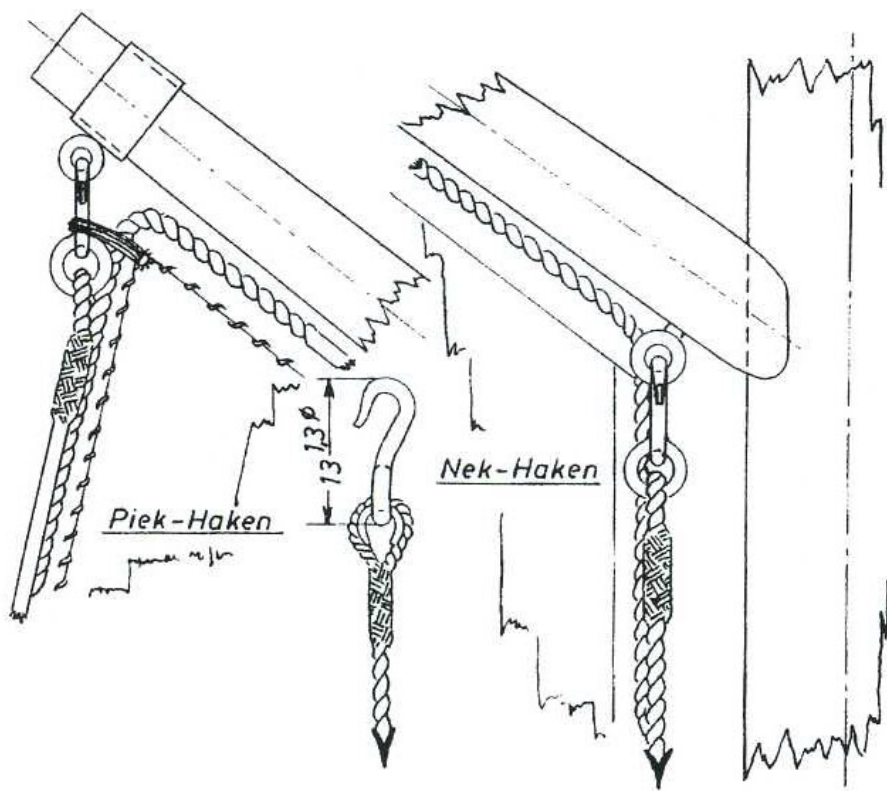


Abb. 233  
Anschlagen der Segel-Gaffel-Liek

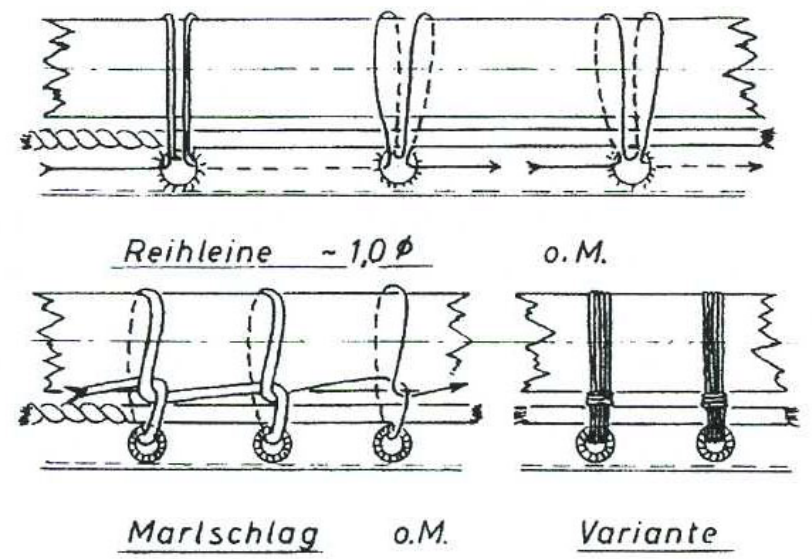


Abb. 235  
Reihleine

### 18) Rackbänder

Das Oberliek der Gaffel- und Topsegel kann an den Rundhölzern unterschiedlich angeschlagen werden (siehe Skizzen). Die Nocken des Gaffelsegels sind beim Modell mit Haken, die in Augen der stehenden Lieken eingebunden sind, in Augbolzen und Gaffel eingehakt, die des Topsegels mittels Bündsel festgesetzt. Das Vorliek des Gaffelsegels wird mittels „Rackbändern“ am Mast gehalten. Diese Rackbänder sind an Lägeln des Vorlieks festgesetzt und oft mit Kloten versehen. Der Abstand der Läger und das Einbinden der Rackbänder ist unterschiedlich.

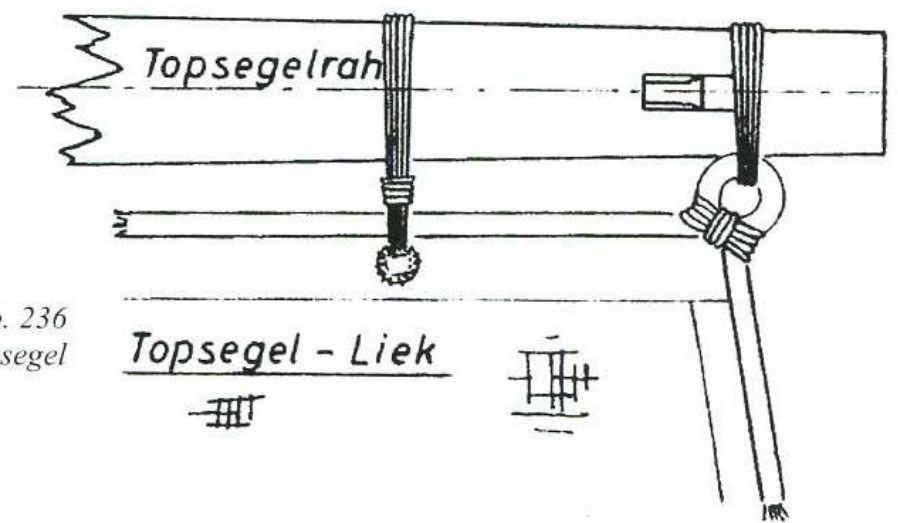


Abb. 236  
Topsegel

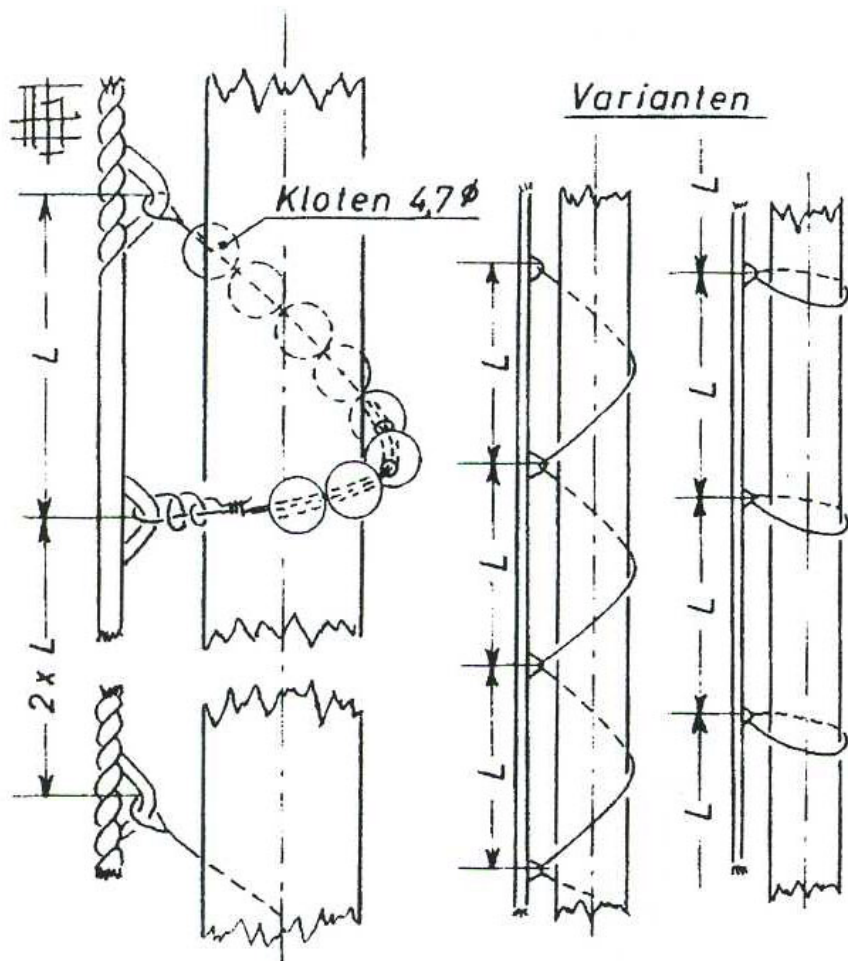


Abb. 234  
Verschiedene Rackbänder

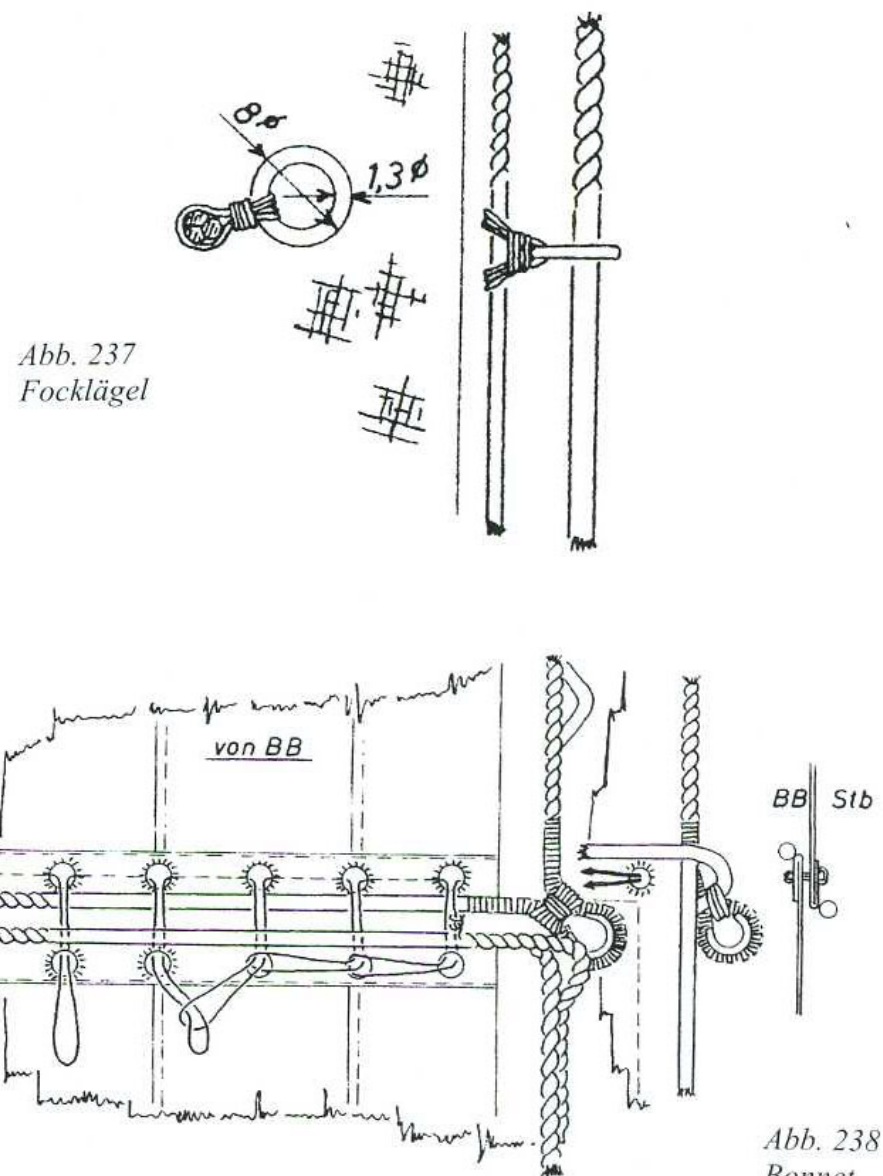


Abb. 237  
Focklägel

Abb. 238  
Bonnet

## Laufendes Gut der Segel

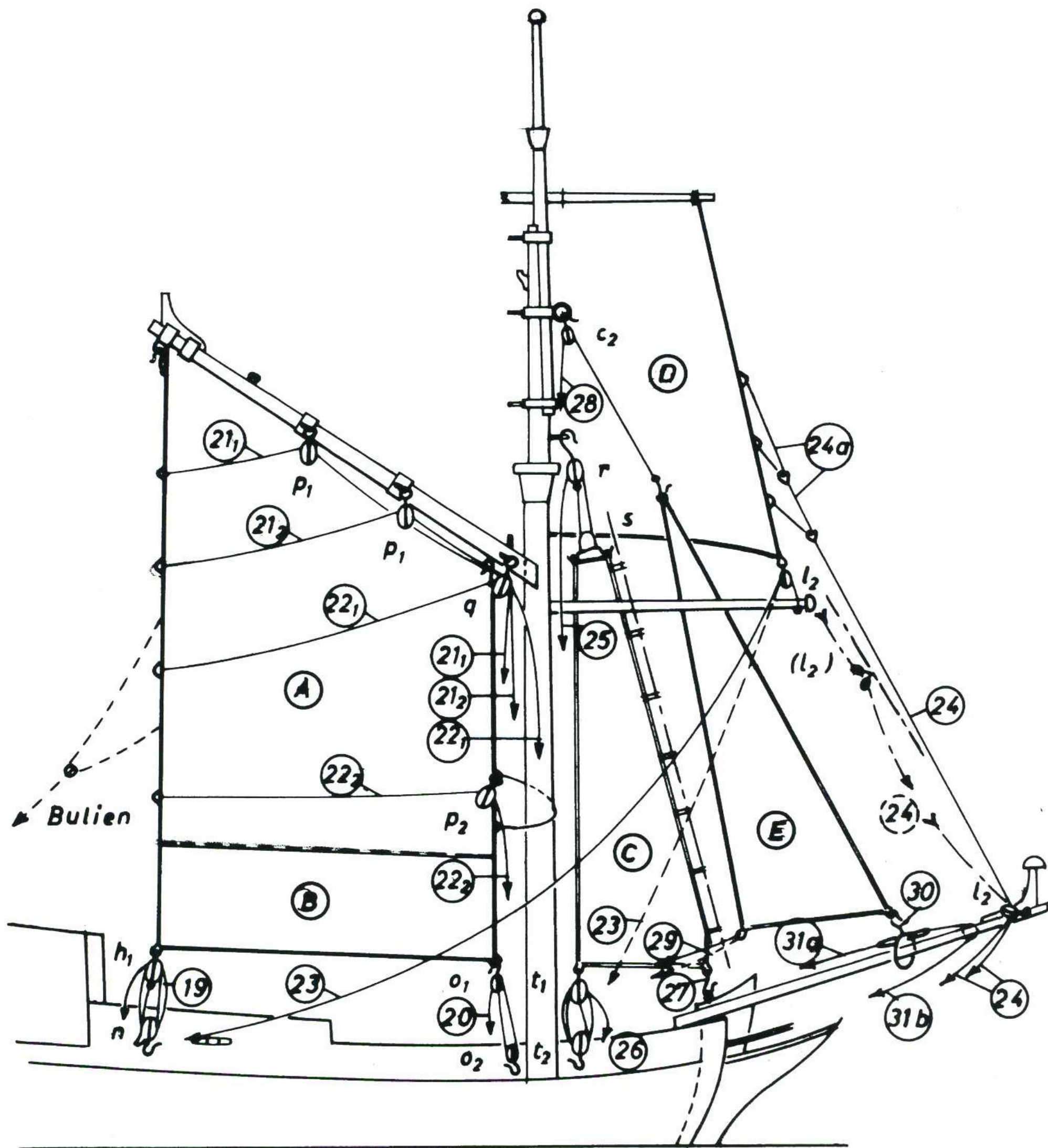


Abb. 239

Die Zahlen geben das Tauwerk, die Buchstaben die Blöcke in den Tabellen und Skizzen an.

Alternativ ist die Führung der Topsegel-Buliens über Blöcke am Stengestag eingetragen, so wie sie auf mehreren zeitgenössischen Jachtdarstellungen von Ende des 17. Jhs. zu sehen ist. Gaffelsegel-Buliens am Achterlied des Gaffelsegels werden gelegentlich seit etwa 1680 verwendet.

A) Gaffelsegel, B) Bonnet, C) Stagfock, D) Topsegel, E) Klüver

## 19) Gaffelsegelschot

Der obere Block wird in das Schothorn, der untere in einen Ring, entweder auf dem eisernen Großschotleitwagen oder einem von Bord zu Bord reichenden hölzernen Überläufer eingehakt. Belegt wird die holende Part auf dem Nagel des unteren Blockes. Das überschüssige Tauwerk kann, in Buchten zusammengelegt, an der stehenden Part oder am Haken des oberen Blockes angebändselt werden. In einer weiteren Skizze ist eine Variante der Schotführung dargestellt, bei der die stehende Part und der obere Block getrennt voneinander angesetzt sind. Bei kleineren Schiffen konnten beide Blöcke einscheibig sein und eine einfache Talje (Klappläufer) geschoren werden. Der Läuferdurchmesser ist dann auf die einscheibigen Blöcke abzustimmen.

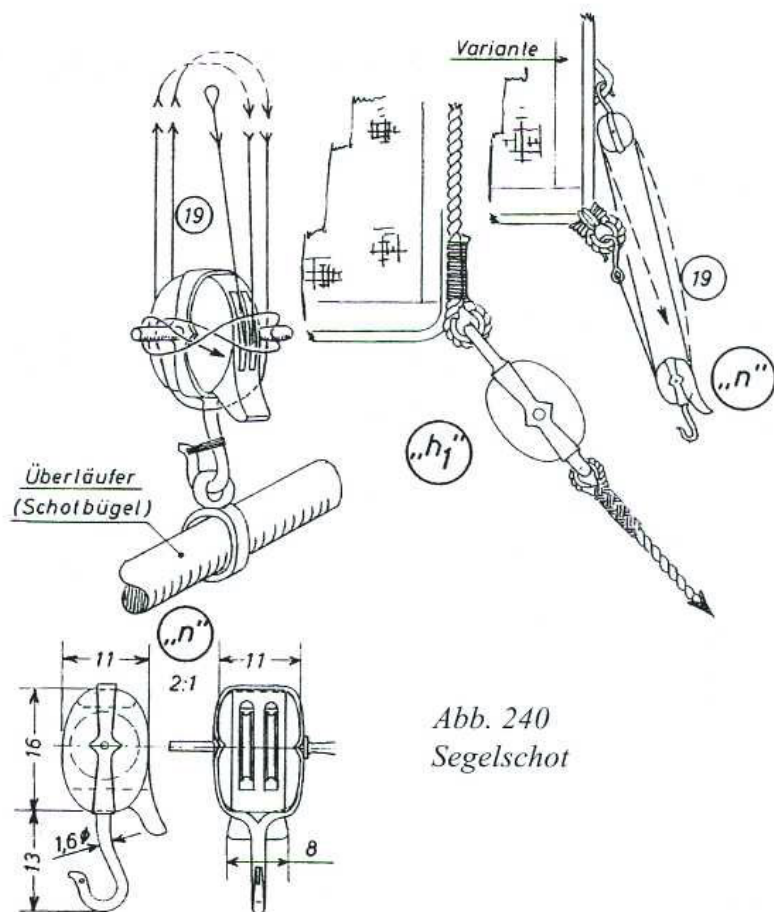


Abb. 240  
Segelschot

## 20) Halstalje

Sie ist ein einfacher „Klappläufer“. Der obere Block wird in das Halshorn, der untere in einem Augbolzen an Hinterkante des Mastes kurz über Deck (oder auch auf Deck) eingehakt. Die Belegung der holenden Part ist am Modell nicht erkennbar, könnte aber auf dem mittleren Nagel der hinter dem Mast stehenden Kreuzbeting erfolgt sein.

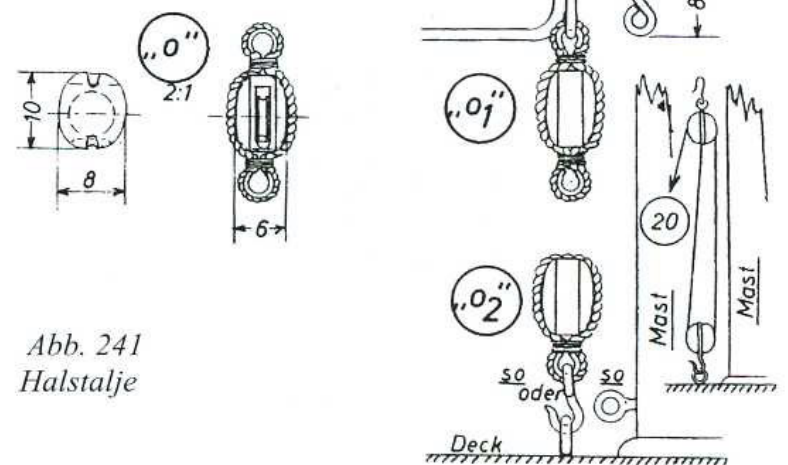


Abb. 241  
Halstalje

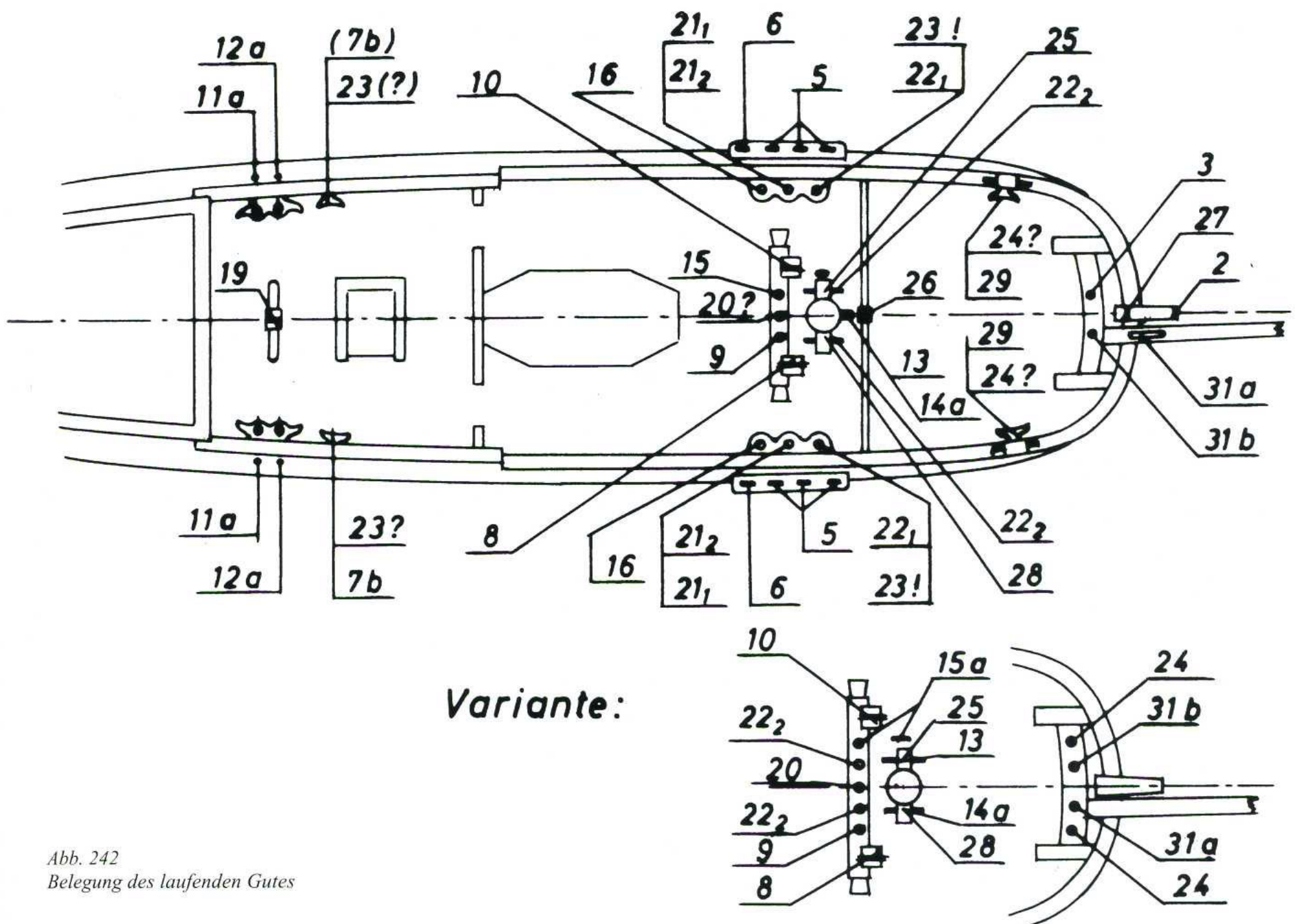


Abb. 242  
Belegung des laufenden Gutes

# Geitau

## 21) (Demp-)Gordinge

Sie dienen zum Aufgeien, daher zum Heranholen des Segels an Gaffel und Mast. Wenn die Jachten nicht gesegelt wurden, so lagen sie fast immer mit aufgeieitem Gaffelsegel im Hafen, da die Segel nur im Winter, oder wenn die Jachten aus dem Verkehr gezogen waren, abgeschlagen wurden. Die Geitau sind doppelt, also jeweils an Steuerbord und Backbord vorhanden. Die beiden oberen zur Gaffel führenden Geitau werden gewöhnlich (Demp-)Gordinge genannt.

Diese Tauen sind in Lägeln des Achterliekes am Modell mit Kauschen eingebunden und fahren über einscheibige, an jeder Seite in die Augen der Gaffelbeschläge eingebundene Blöcke, von hier über einen Leitblock an der Gaffelklau und dann nach unten durch Klotjen, die an den Haupttauen angebändselt sind. Die Leitblöcke an der Gaffelklau sind am Modell nur zweiseibig, obwohl hier drei Tauen drüber geführt werden müssen. So fahren die beiden (Demp-)Gordinge (21) über je eine Scheibe, während das obere Geitau (22) über die äußere Scheibe liegend geführt wird. Besser wäre es hier, wie bei mehreren anderen Modellen, Dreischeibenblöcke vorzusehen. Die holenden Parten werden an der Nagelbank der Schanz belegt. Bei kleineren Jachten, bis etwa 62 Fuß Länge über Steven, genügt auch ein Dempgorden.

## 22) Geitau

Es sind die beiden unteren, am Segel entlanglaufenden Tauen. Das obere fährt, wie bei 21) erwähnt, über den an der Gaffelklau eingebundenen Block, während das untere über einen in einem Lägel am Vorliek eingebundenen Block nach unten fährt. Am gleichen Lägel sind auch Rackbänder eingebunden. Gelegentlich wird dies untere Geitau durch 2-3 beiderseits in das Segel eingebundene Leitkauschen geführt, damit die Segel mit ziemlich lose durchhängendem Tau eine Führung am Segel erhalten. Hierzu sind in das Segel Gatschen genäht, durch die die Stropps gesteckt und gegen Durchrutschen mittels Knoten oder eingebundenem Knebel gesichert werden.

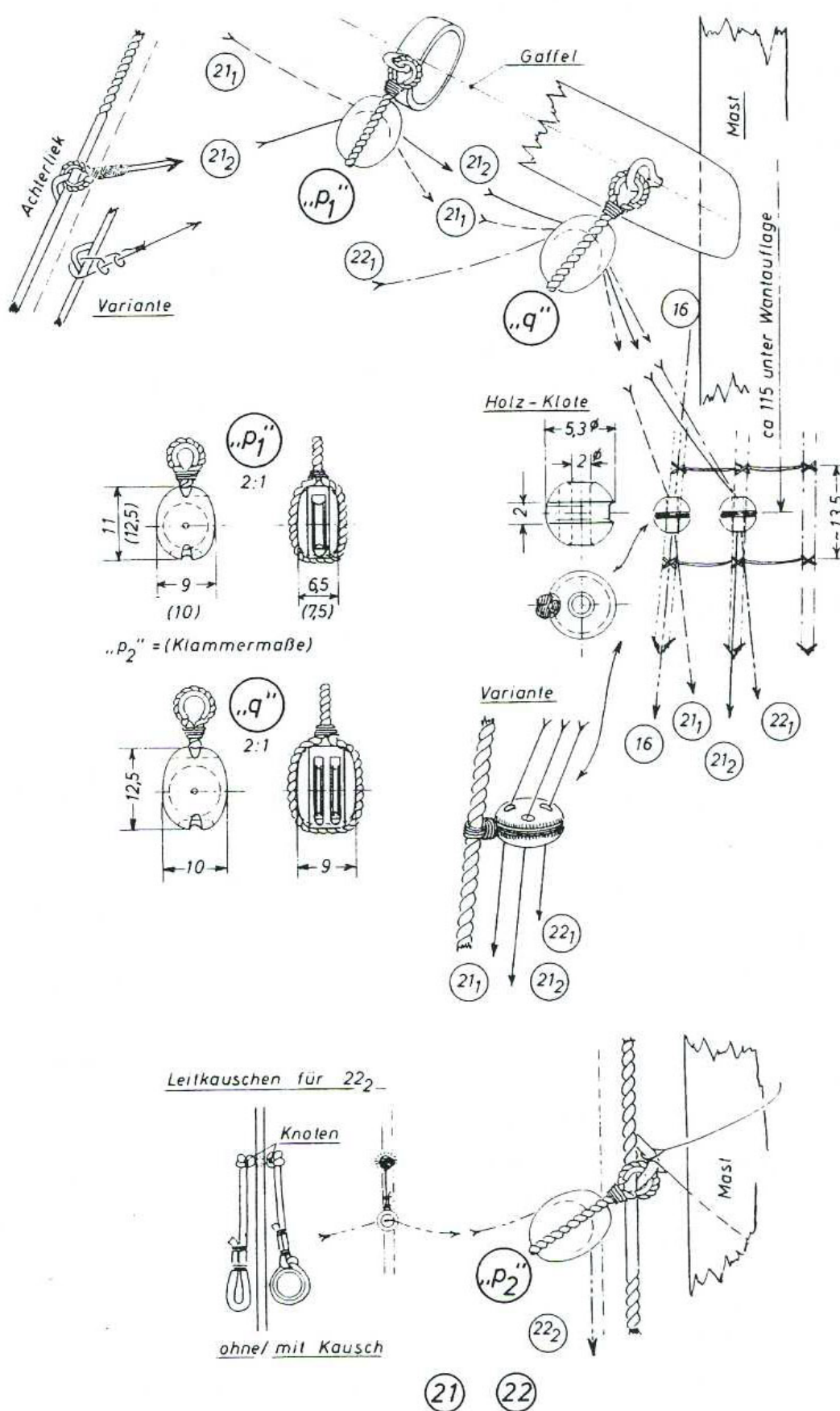


Abb. 243  
Geitauführung

## Topsegel

### 23) Topsegelschot

Sie dient gleichzeitig als Bagienraabrase. Auf das Ende der Schot ist ein Knoten gesetzt. Die Schot wird von unten nach oben durch ein Loch in der Bagienraanock geschoren, so dass der Knoten unter der Raa zu liegen kommt. Von hier fährt sie von außen über einen in das Schothorn eingebundenen Block und dann nach achtern, wo sie an einer innen an die Schanz gespiekerten Klampe belegt wird. Die am Modell erfolgte Belegung ist vermutlich nicht original, denn auf zeitgenössischen Abbildungen wird die Schot stets zur Schanz vor dem vorderen Haupttau, geführt. Der Schothornblock kann in das Schothorn eingehakt, eingebunden oder angebändselt sein.

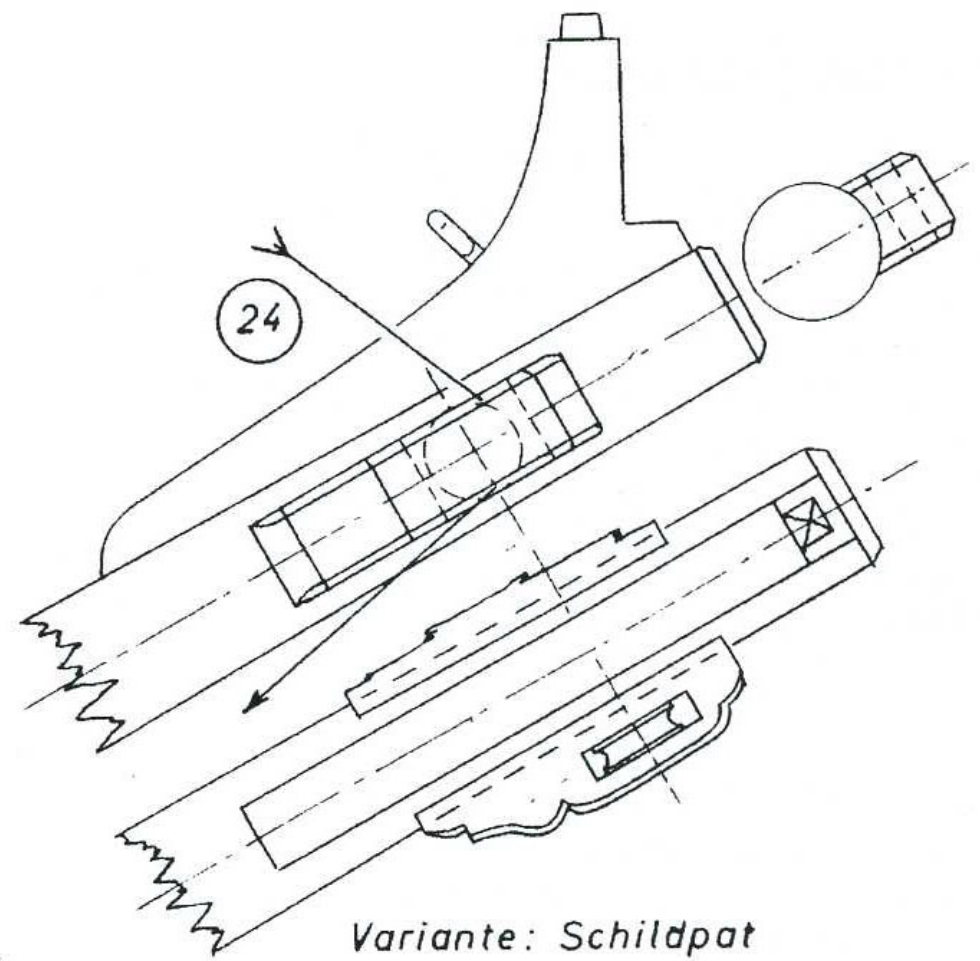


Abb. 244  
Topsegelschot

### 24) Topsegel-Buliens

Die Bulienspruten sind am Modell mittels eingespleißter Kauschen an den Lägeln des Seitenliekes angesetzt. Das ist insofern unverständlich, als Spruten und Buliens gewöhnlich voneinander und vom Segel gelöst werden konnten. Daher sind bei den Skizzen Varianten für das Ansetzen hinzugefügt. Die holenden Parten der Buliens werden nach vorne über Leitblöcke an der Bugsprietnock geführt und an Klampen im Vorschiff binnenbords belegt. Wenn die Beting über dem Bratspill mehrere Nägel hat, können die Buliens dort auf den äußeren Nägeln belegt werden. Auch kam es vor, dass statt der Leitblöcke Schildparts an die Burgsprietnock gespiekert wurden. Gegen Ende des 17. Jhs. sind die Buliens auf einigen zeitgenössischen Darstellungen über Leitblöcke, auf etwas weniger als 1/3 von unten, am Stengestag (Knickstag) angebändselt geführt.

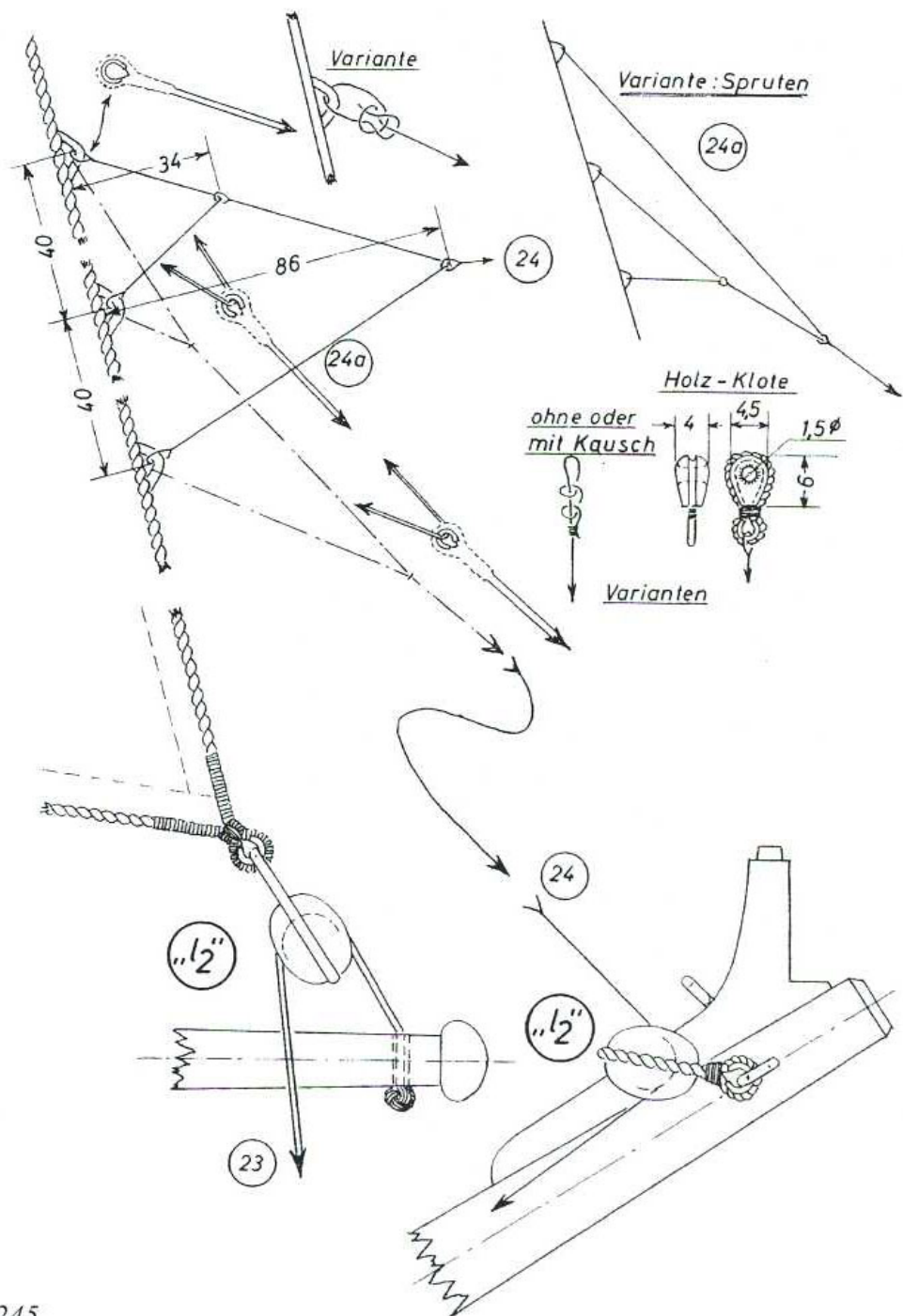


Abb. 245  
Topsegel-Buliens

# Stag-Fock-Segel

## 25) Stagfockfall

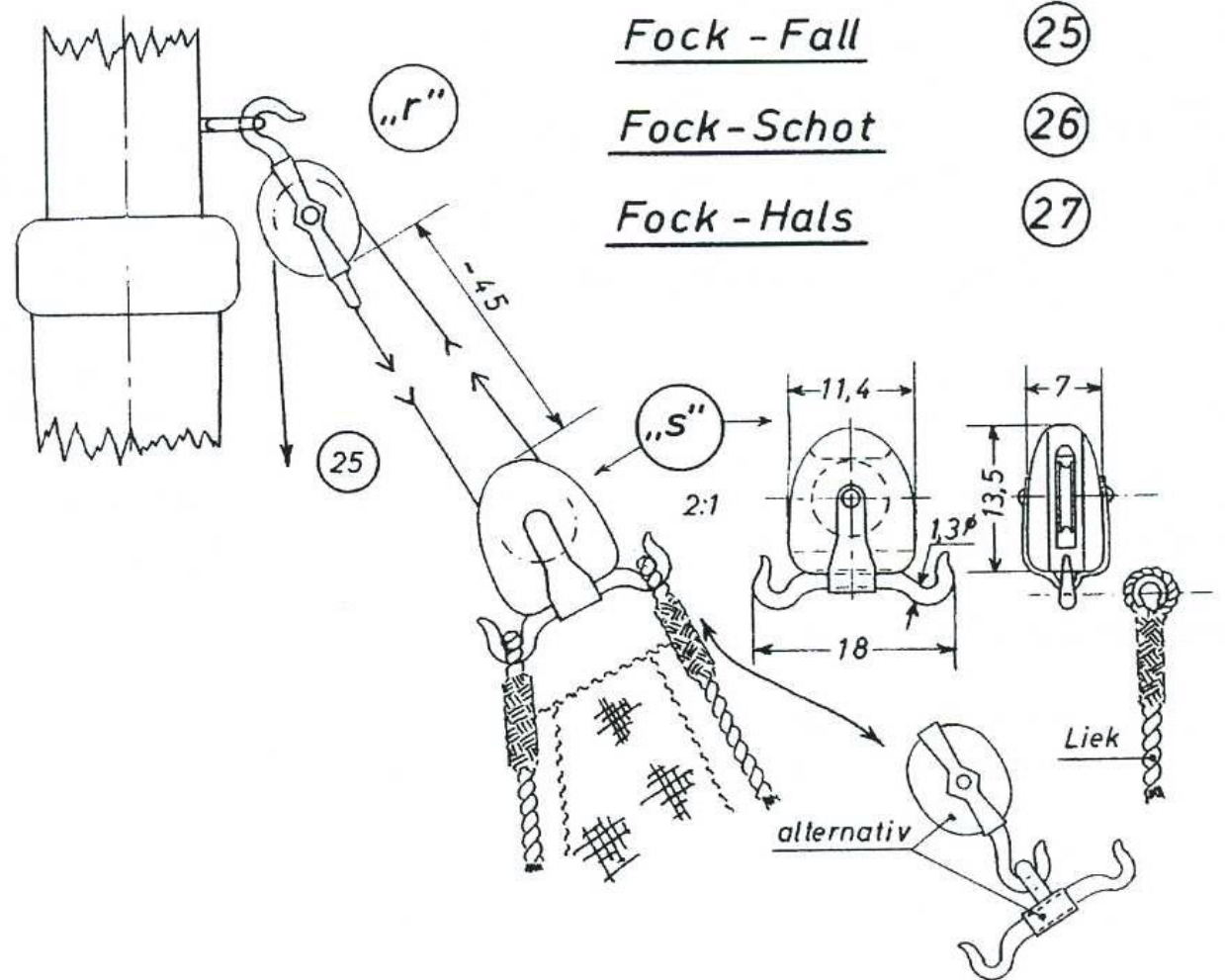
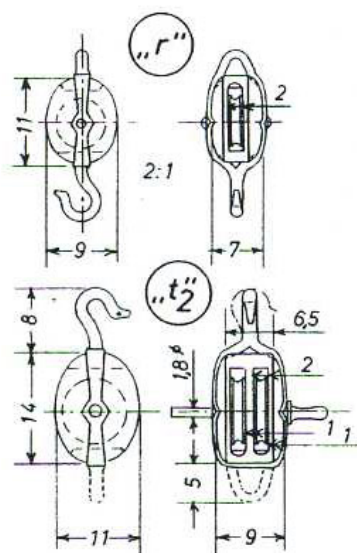
Er fährt am Kopf der Fock über einen Sonderblock, der mit je einem Haken in Augen des Vor- und Achterlieks eingehakt ist. Es gab auch einfachere Lösungen, bei denen zwar der eiserne Bügel vorhanden war, aber nur ein „Normal“-Block in ein Auge des Bügels eingehakt wurde.

## 26) Stagfockschot

Sie ist ein „Vierläufer“, deren Blöcke oben in das Schothorn und unten in das Auge eines Ringes, der über dem hölzernen Überläufer rutscht, eingehakt sind. Die holende Part ist am Nagel des unteren Blockes belegt. Das überschüssige Tauwerk kann in Buchten aufgeschossen und am Haken des oberen Blockes angebändselt werden. Unter Segel wird die holende Part an Luv (mit einem Slipstek) auf dem Überläufer festgesetzt, um das Segel in seiner gewünschten Stellung zu halten.

## 27) Fockhals

Der Fockhals wird allgemein nur mit einem Haken auf einer Öse auf dem Stevenbeschlag festgesetzt.



Fock - Fall (25)

Fock - Schot (26)

Fock - Hals (27)

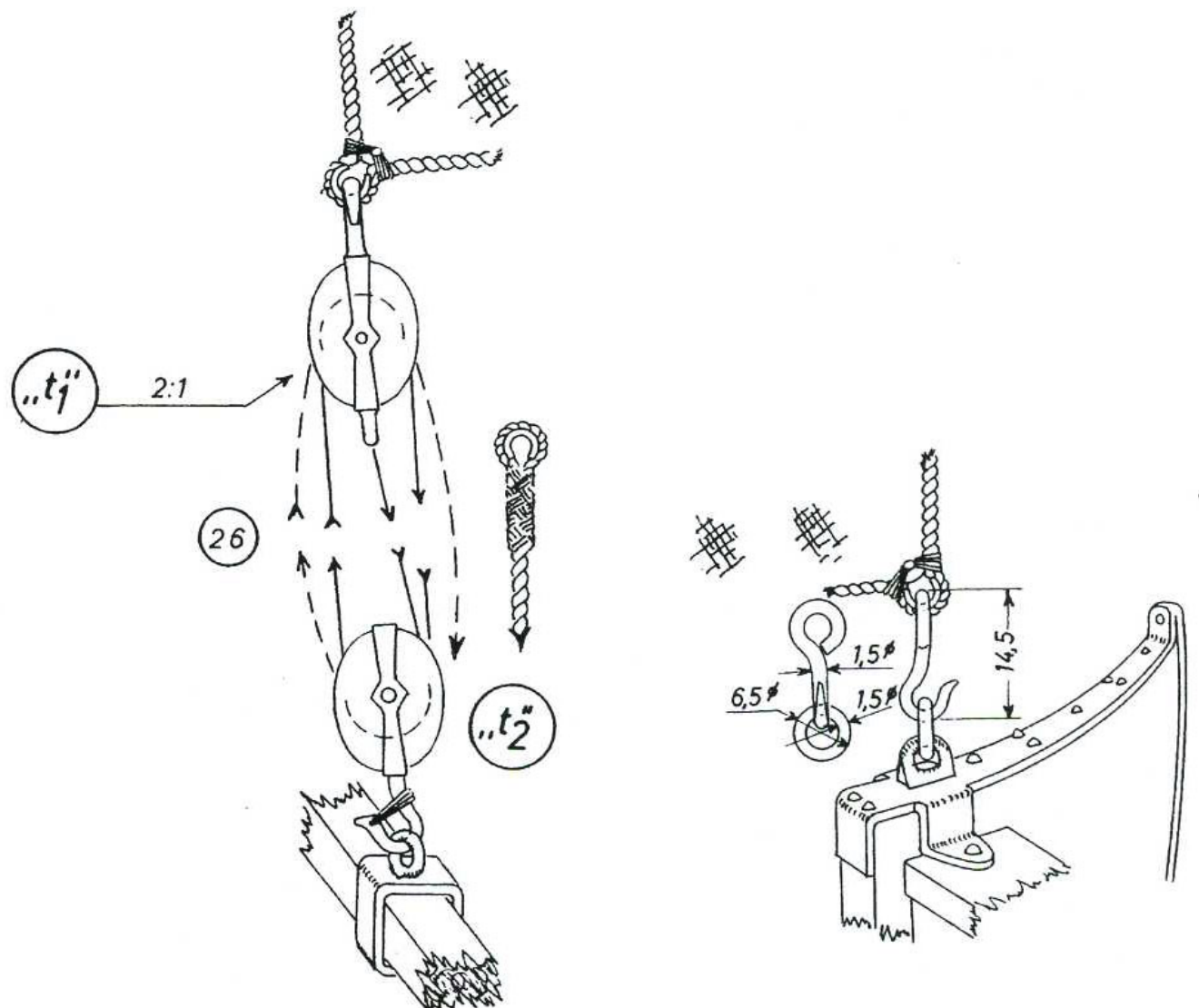


Abb. 246  
Fock-Blöcke

## Klüvfock oder Klüver

### 28) Klüverfall

Der Klüver steht über dem Bugspriet. Da man von Bord aus nicht zur Bugsprietsnock gelangen kann, um dieses Segel zu setzen oder einzuholen, wird es an einem über dem Bugspriet gleitenden Ring befestigt. Der Fall wird mittels Haken am Kopf des Segels gesetzt, fährt über einen am Masttop eingehakten Block und von dort nach unten zum Deck.

### 29) Klüverschot

Sie ist einfach durch das Schothorn geschoren und mit einem Kreuzbändsel festgesetzt.

### 30) Klüverhals

In das im Hals eingebundene Auge (mit Kausch) wird der Haken des Klüverringes eingehakt.

### 31) Klüverring mit Ausholer und Einholer

Auf dem Klüverring, der auf dem Bugspriet gleitet, sind ineinandergelegt ein Haken, ein kleinerer und ein größerer Bügel aufgezogen. Der Haken ist für den Klüverhals, der kleinere, achtern zeigende Bügel für den Einholer und der größere, nach vorne zeigende Bügel für den Ausholer. Der Ausholer fährt über dem Bugspriet nach vorne, dort über eine Scheibe nach unten (hier Steuerbord), nach achtern durch das obere Loch der Bugsprietauflage und dann zum Nagel auf der Beting des Bratspilles. Der Einholer liegt auf dem Bugspriet und wird auf einer Klampe auf dem Bugsprietfuß belegt.

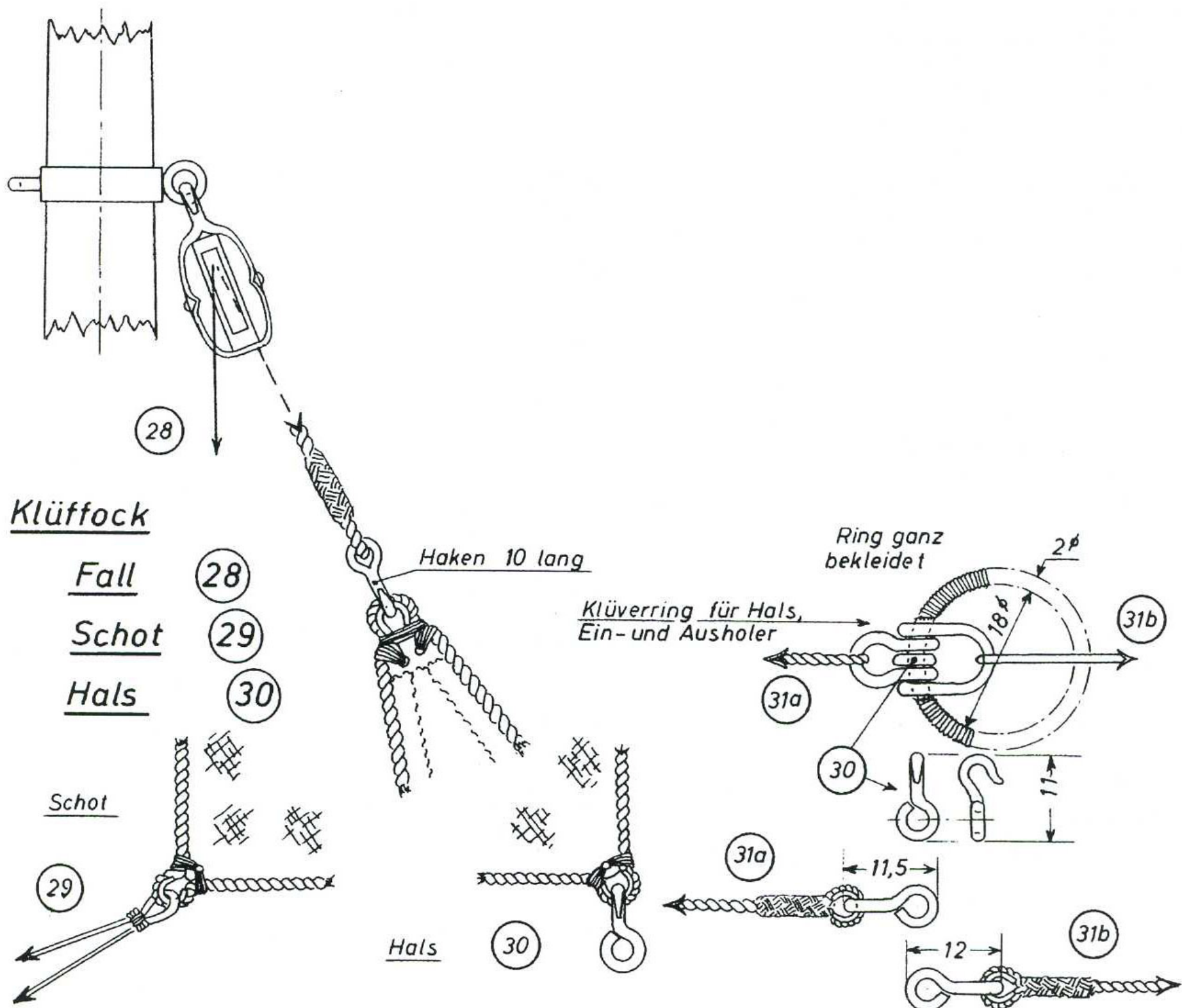


Abb. 247  
Der Klüver, Fall, Schot, Hals, Rackring, und Aus- und Einholer

# Blöcke, Kauschen, Spleiß

Bei vergleichender Betrachtung der aufgemessenen „Normal“-Blöcke konnten bestimmte Gesetzmäßigkeiten festgestellt werden.

Hierzu wurde als Ausgangspunkt der Durchmesser des über den Block fahrenden Läufers gewählt. Danach ist:

- Die Blockbreite = 10 x Läuferdurchmesser
- Die Blocklänge = 5/4 x Blockbreite
- Die Blockdicke = 3/4 x Blockbreite (Einscheibenblock)
- 1/2 Block ca. 9/10 x Blockbreite (Zweischeibenblock)
- Scheibendurchmesser ca 5/3 Blocklänge

Die Blockskeizzen wurden nach den Modellaufmaßen gefertigt. Obwohl die Modellblöcke sehr sorgfältig mit ihren Beschlügen gefertigt worden sind, fällt doch auf, dass die Scheiben- und damit die Scheibgats meistens zu breit und die Kauschen zu groß sind. Das liegt aber wohl an der Schwierigkeit der Fertigung. Das Gleiche gilt u.a. für die Koviennägel. Bei einer Länge von (2x) 8 mm wäre ein Durchmesser von 1,4-1,5 mm richtiger. Der Durchmesser der Blockstropfs sollte etwa 1,15 x Durchmesser des zugehörigen Läufers sein und die Haken einen Durchmesser von etwa 5/6 des zugehörigen Taus (Blockstropfs) haben. Bei den kleineren Blöcken sind die Beschlüge vereinfacht

hergestellt, in den beigefügten Skizzen aber in ihrer „Ideal“-Form wiedergegeben.

Es fällt ferner auf, dass beim Rotterdamer Modell sehr oft von Kauschen und Spleißen Gebrauch gemacht wurde. In welchem Umfange im 17. Jh. vor allem der Spleiß Verwendung fand, ist weitgehend unbekannt. Es ist jedoch auf zeitgenössischen Abbildungen (und auch guten noch nicht restaurierten alten Modellen) die gewöhnliche Einbindung der Blöcke viel öfter als Spleiße zu erkennen. Eingespleißte Kauschen sind wohl nur dort angebracht, wo z.B. stehende Parten am Hundsfoot eines Blockes festgesetzt oder Haken an einem Tauende verwendet werden.

*Zur Übertreibung neigenden Modellbau-Fanatikern sei an dieser Stelle noch mit auf den Weg gegeben, dass eiserne Beschlüge am Modell stets aus Messing gefertigt werden sollten. Es ist eines der wenigen zulässigen Zugeständnisse beim vorbildgetreuen Modellbau, Zugeständnisse, die aber von Fachleuten früherer Jahrhunderte eingeräumt wurden.*

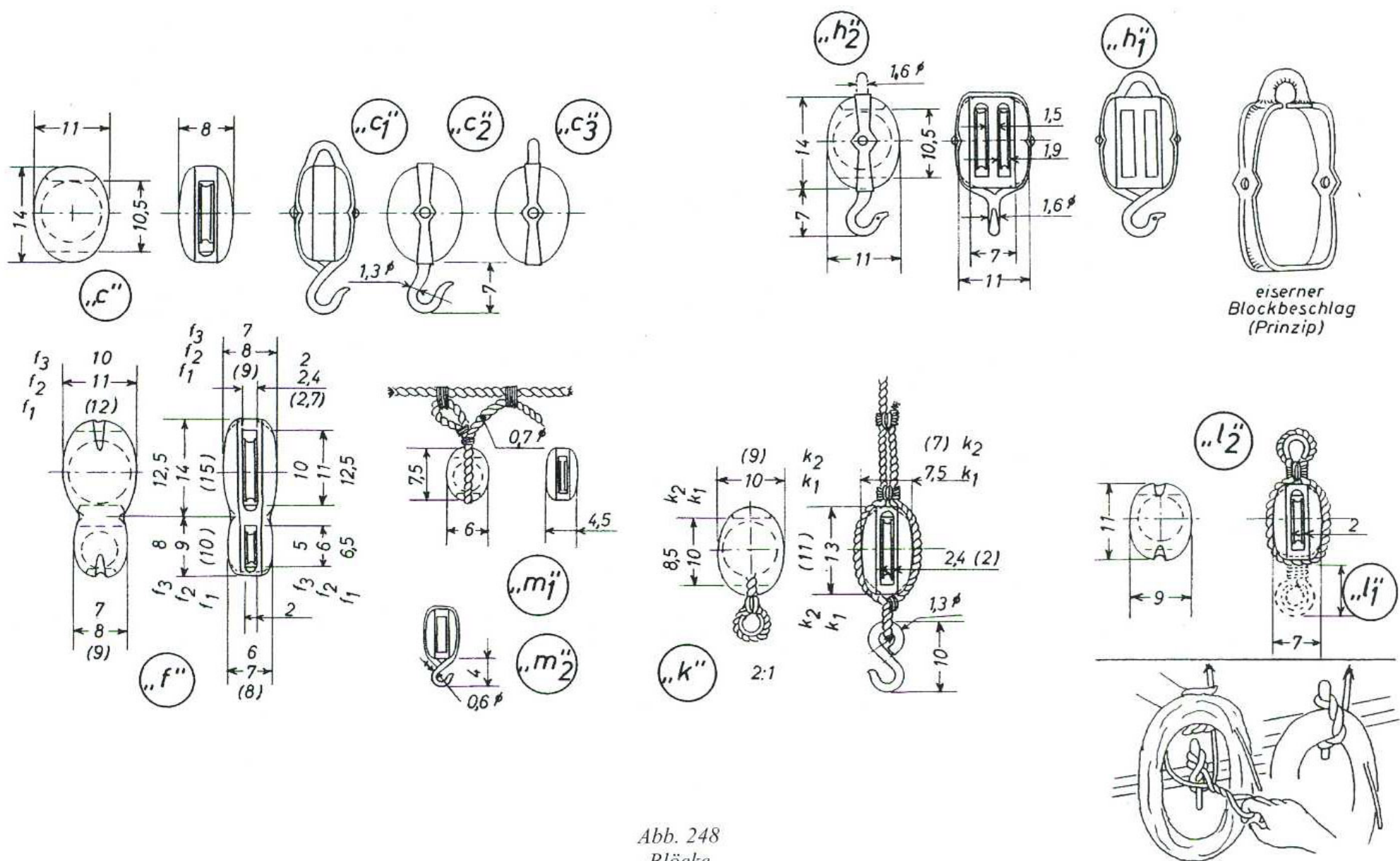
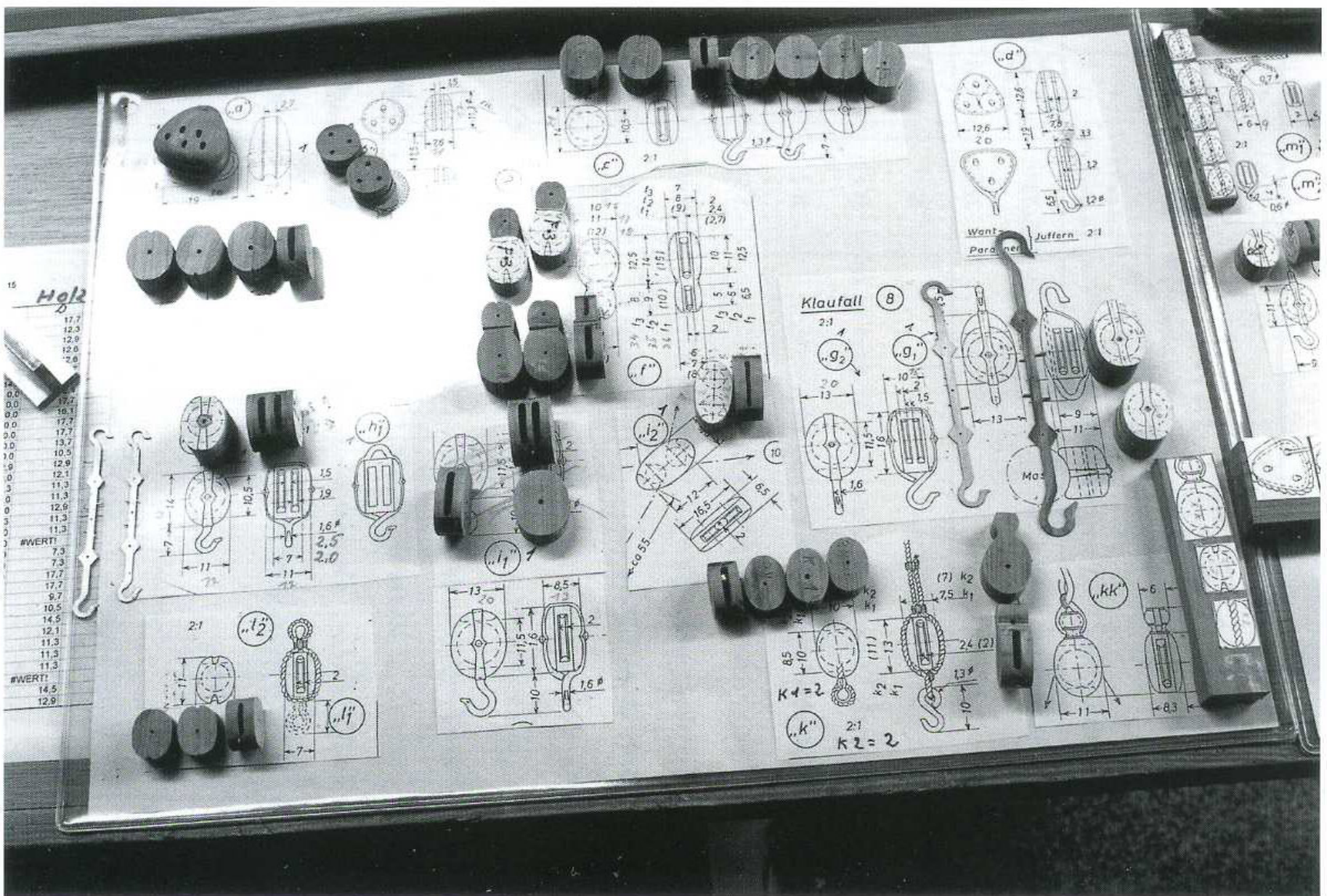
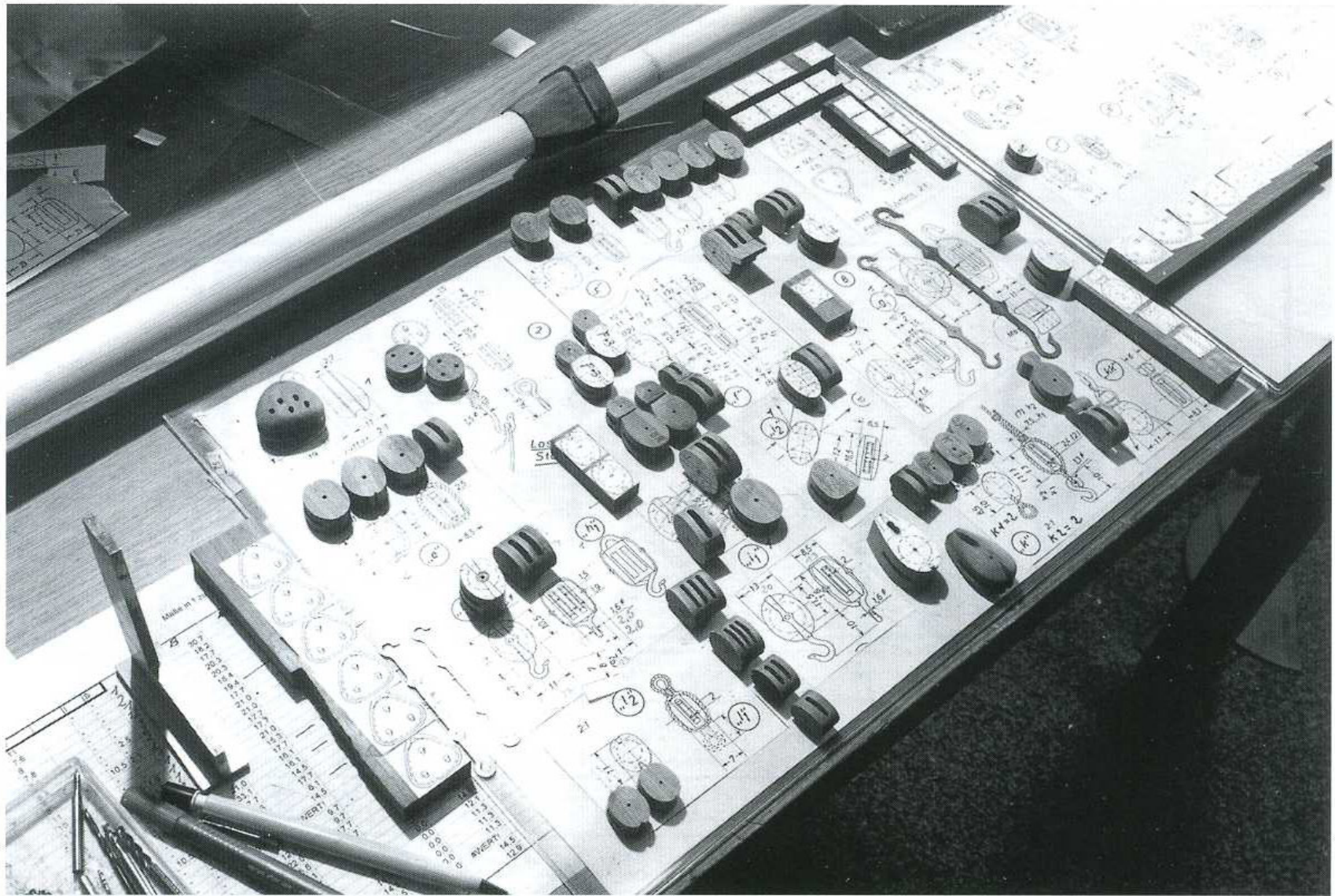


Abb. 248  
Blöcke



Zwei Aufnahmen vom Arbeitstisch des Redakteurs bei der Blockherstellung.

Blockwerk		zugehöriges Tauwerk		Blöcke							Bemerkungen
Block	zugehörig zu:	Tau Nr.	Läufer durchmesser mm	Anzahl	L mm	B mm	D mm	L mm	S mm	Scheibenzahl	
a	Fockstag - Juffer	1	0,9 (1,2)	1	19	19	11	-	-	-	eingebunden
b	Losers tag - Juffer	2	0,9	2	11,3 (11,3)	7,6	-	-	-	-	eingebunden, Haken
c <sub>2</sub>	Stengestag (Knickstag?)	3	1,4	1	14	11	8	-	-	1	Haken
d	Haupttaue, Juffern	5	0,9	12	12,6 (12,6)	7,8	-	-	-	-	eingebunden, Haken
d	Pardune, Juffern	6	0,9	4	12,6 (12,6)	7,8	-	-	-	-	eingebunden, Haken
e	Backstag, Mantel	7a	1,7 (1,4)	2	14,4	11,4	8,5	-	2,5	1	eingebunden in 7)
f <sub>1</sub>	Backstag-Läufer, oberer Violinblock	7b	1,3 (1,1)	2	2,5	12/9	9/8	-	-	2	eingebunden in 7a)
c <sub>1</sub>	" , unterer „Normal“-Block	7b	1,3 (1,1)	2	14	11	8	10,5	2,1	1	mit Haken und Hundsfot
g <sub>1</sub>	Klaufall, oberer Block	8	1,3	1	19	13	11/9	-	-	2	Sonderblock
g <sub>2</sub>	" , unterer Block	8	1,3	1	16	13	10	-	-	2	mit Haken
h <sub>1</sub>	Gaffeltalje, oberer Block	9	1,1	1	14	11	11	10,5	1,9	2	mit Hundsfot und Haken
h <sub>2</sub>	" , unterer Block	9	1,1	1	14	11	11	10,5	1,9	2	mit Haken
i <sub>1</sub>	Piekfall	10	1,4	2	16	13	8,5	11,5	2,1	1	mit Haken
i <sub>2</sub>	" , Sprute	10, 10a	1,4	1	16,5	9,5	6,5	-	2,0	2	Sonderblock
f <sub>2</sub>	Gaffelgeerde achtern, Läufer oberer Violinblock	11a	1,2 (1,0)	2	23	11/8	8/7	-	-	2	eingespleißt in 11

K <sub>1</sub>	"	unterer, Normal-Block	11a	12(1,0)	2	13	10	7,5	10	-	1	mit Hundsfot und eingebundenem Haken, eingebunden in 11a
f <sub>3</sub>	Gaffelgeerde vorne, Läufer oberer Violinblock	12a	0,9	2	20,5	10/7	7/6	-	-	-	2	eingebunden in 12
K <sub>2</sub>	"	unterer, Normal-Block	12a	0,9	2	11	9	7	-	-	1	mit Hundsfot und eingebundenem Haken, eingebunden in 12a
c <sub>3</sub>	Bagienrahfall	13	1,4	1	14	11	8	10,5	-	-	1	Hundsfot, Ring und Haken
f <sub>3</sub>	"	Niederholer-Läufer	14a	0,9	1	20,5	10/7	7/6	-	-	2	Violinblock, eingebunden in 14
l <sub>1</sub>	"	unterer Block	14a	0,9	1	11	9	7	-	-	1	2 eingebundene Hundsfots, alternativ: mit Haken Sonderblock: „Kattenkop“
KK	alternativ: Toprahfall-Jolle	15a	1,1	1	-	-	-	-	-	-	1	eingebunden in Strapps
m <sub>1</sub>	Toprahbrasse	16	0,6?	2	7,5	6	4,5	-	-	-	1	eingebunden in Strapps
m <sub>2</sub>	"	16	0,6?	2	7,5	6	4,5	-	-	-	1	fehlen am Modell. Haken oder Hundsfot
h <sub>1</sub>	Gaffelsegelschot, oberer Block	19	1,3(1,1)	1	14	11	11	10,5	1,9	2	2	mit Hundsfot und Haken
n	Gaffelsegelschot, unterer Block	19	1,3(1,1)	1	16	11	11	-	-	-	2	mit Haken und Nagel
e <sub>1,0,2</sub>	Gaffelsegel-Halstalje	20	0,8	2	10	8	6	-	-	-	1	eingebunden, mit Hundsfot
p <sub>1</sub>	Dempgordings (obere Geitaue)	21	0,9	4	11	9	6,5	-	-	-	1	eingebunden in Auge des Gaffelbeschlages
q	Dempgordings (und oberes Geitau 22,4)	21	0,9	2	12,5	10	9	-	-	-	2	eingebunden. Block müsste drei Scheiben haben
p <sub>2</sub>	unteres Geitau	22	1,0	2	12,5	10	7,5	-	-	-	1	eingebunden in Läge
l <sub>2</sub>	Topsegelschot	23	0,9	2	11	9	7	-	-	-	1	eingebunden, mit Hundsfot. (Aber auch Haken möglich)
l <sub>2</sub>	Topsegel buliens	24	0,9	2	11	9	7	-	-	-	1	eingebunden, mit Hundsfot
r	Stagflockfall, oberer Block	25	0,9	1	11	9	7	-	-	-	1	mit Haken und Hundsfot
s	"	25	0,9	1	-	-	-	-	-	-	1	Sonderblock
z <sub>1,2</sub>	Stagflockscho	26	0,9	2	14	11	9	-	-	-	2	mit Hundsfot, Haken (und Nagel)
c <sub>2</sub>	Klüffockfall	28	1,3	1	14	11	8	10,5	-	-	1	mit Haken.

Tauwerk : Maße für eine Jacht aus der zweiten Hälfte des 17. Jahrhunderts.  
 Länge über Steven = ca 62 Fuß Amsterdam im Maßstab 1:24,2, nach dem Modell im  
 Prins Hendrik Museum, Rotterdam, Inv. Nr. 1439 (siehe hierzu Beschreibung 14)

Tau-Nr	Bezeichnung	Tau-durchmesser mm	Zugehöriger Block	belegt an:	Bemerkungen:
1	Fockstag Taljereep	2,7 0,9	a	Vorstevenkopf	Durchmesser: besser 1,2 mm
2	Losersstag Taljereep	1,5 0,9	b	Auge am Beschlag des Vorstevenkopfes	
3	Stengestag (Knickstag?)	1,4	c <sub>2</sub>	BB-Nagel Spillbeting	Nach der Blockgröße richtiger 1,1 φ
(4)	(Wasserstag)				Nicht aufgemessen, Anordnung unsicher
5	(2x) 3 Haupttaue Taljereeps Webeleinen	1,9 0,9 0,8	d	Rüsten	Abstand der Juffern voneinander ca 19 mm. Abstand voneinander ca 13,5 mm
6	Pardune Taljereep	2,0 0,9	d	Rüsten	oben in Auge des Masttopbeschlages eingehakt.
7	Backstag, Hanger Mantel Läufer	1,9 1,7 1,3	- e f <sub>1, c1</sub>	in Auge auf Schanz eingehakt Talje an Schanz eingehakt, am Knebel an stehender Part belegt.	in Auge am Masttop eingehakt richtigeres Verhältnis zum Hanger: 1,4 " " " Mantel: 1,1
(7)	Variante Backstag, Hanger Läufer	(1,9) (1,3)	- (i <sub>1</sub> )	Mit Auge um den Masttop gelegt. wie bei 7)	Sonderblöcke: siehe Tafel „Takelage“
8	Klaufall	1,3	g <sub>1, g2</sub>	Läuft über St.B-Scheibe im Kreuzbetingpfofen, belegt am Kopf desselben	
9	Gaffeltalje	1,1	h <sub>1, h2</sub>	Am St.B-Nagel der Kreuzbeting	
10	Piekfall Sprute	1,4 1,4	i <sub>1, i2</sub> i <sub>2</sub>	Läuft über Scheibe im BB-Kreuzbetingpfofen, am Kopf desselben belegt.	Der Blockgröße nach richtiger 1,3 φ i <sub>2</sub> = Sonderblock
11	achtere Gaffelgeerde, Schenkel Läufer	1,8 1,2	- f <sub>2, k1</sub>	hinterer Nagel auf Bank der Innenschanz	richtigeres Verhältnis zum Schenkel: 1,0 φ
12	vordere Gaffelgeerde, Schenkel Läufer	1,6 0,9	- f <sub>3, k2</sub>	vorderer Nagel auf Bank der Innenschanz	Hier stimmen die Verhältnisse von Schenkel zu Läufer und damit auch die Blockgrößen.
13	Bagienrah fall	1,4	c <sub>3</sub>	Klampe an Vorkante Mast. (auch oberer Nagel an BB-Mastklampe)	Tau muß so lang sein, daß Rah bis auf Schanz gefiert werden kann. Block für Taudurchmesser zu klein. (Variante: Hanger, feststehend).
14	Bagienrah-Niederholer Läufer	1,4 0,9	f <sub>3, L1</sub>	Klampe an Vorkante Mast.	Variante: Niederholer mit Rack
15	Toprah fall	1,4	Rolle im Stengehummer	BB-Nagel auf Kreuzbeting	
(a)	Jolle auf Fall	(1,1)	kk	Rugbolzen im Deck, BB querab vom Mast	alternativ; am Modell nicht vorhanden
(b)	Rackstropp	(1,3)		BB-Nagel auf Kreuzbeting. Taurack mit Kausch oder Klote, um Stenge	alternativ: am Modell nicht vorhanden
16	Toprahbrasse	0,6 ?	m <sub>1, m2</sub>	am achteren Nagel der Bank unter Want	am Modell nicht geschoren.
17	Liektaue	1,5			Mögliche Abstufungen siehe Text
18	Rackbändsel, Reihleinen	1,0			Alle Klote 4,7 mm φ. Alle Bändsel in Läger eingebunden.

Tau-Nr.	Bezeichnung	Tau-durchmesser mm	zugehöriger Block	belegt an:	Bemerkungen:
19	Gaffelsegelschot	1,3	$h_1, m$	Am Nagel des unteren Blockes	Nach den Blockmaßen dürfte die Schot nur 1,1 mm $\phi$ haben. Für eine vierfach geschorene Talje wäre das ausreichend. (siehe auch Schot-Variante)
20	Gaffelsegel-Halstalje	0,8	$o_1, o_2$	Am mittleren Nagel der Kreuzbeting	
21 <sub>1,2</sub>	Dempgording (obere Geitau)	0,9	$p_1, q$	Am mittleren Nagel auf der Bank unter dem Want. Beide übereinander. Da Toprahbrasse (16) am Modell nicht geschoren, oberer Dempgording am achteren Nagel der Bank belegt.	An Lägeln des Achterlieks festgesetzt, am Want durch Kloten 4,7 mm $\phi$ geleitet.
22 <sub>1,2</sub>	Geitau	1,0	$p_2, q$	oberes Geitau am vorderen Nagel der Bank unter Want belegt. Die Belegung des unteren Geitaues (22 <sub>2</sub> ) ist unklar, könnte aber nur am Mast erfolgt sein. Unterer Nagel der seitlichen Mastklampen?	oberes Geitau (22 <sub>1</sub> ) durch Want-Klotje nach unten geleitet.
23	Topsegelschot (Bagienrahbrasse)	0,9	$l_2$	Achtern an Schanzklampe vor den Geerden	Auf zeitgenössischen Darstellungen aber immer vor dem vorderen Haupttau an die Schanz geführt?
24 a	Topsegelbuliens Spruten	0,9 0,9	$l_2$ (Kauschen)	An Schanzklampe unter vorderem Poller	alternativ: Wenn auf Spillbeting vier Nägel vorhanden, Belegung auch dort auf den äußeren Nägeln möglich.
25	Stagfockfall	0,9	$r, s$	oberer Nagel BB-Mastklampe	
26	Stagfockschot	0,9	$t_1, t_2$	am Nagel des unteren Blockes	
27	Stagfockhals	—	(Haken)	Auge auf dem Beschlag des Vorstevenkopfes	
28	Klüverfall	1,3	$c_2$	oberer Nagel St.B-Mastklampe	
29	„ schot	1,3	—	Auf Klampe unter Poller im Vorschiff, über den Topsegelbuliens.	
30	„ hals	—	(Haken)	auf Haken des Klüverackringes	
31a	„ einholer	1,3		Klampe auf Bugsprietfuß	
31b	„ ausholer	1,3		St.B-Nagel auf Spillbeting	durch oberes Loch in der Sprietauf-lage am Vorsteven geführt.
—	Schwertaufholer Jolle	1,4 1,1	Sonderform	„Poller“ an Achterkante Rüst	Block hat „Kettenkop“ ähnliche Form
	Ankerkabel	1,8			

Tabelle I : Gegenüberstellung der Rundhölzer, Längen.

Lfd. Nr.	Objekt M = Modell Z = Zeichnung R = Radierung	Zeit	Fuß <sup>1)</sup> (mm)	Schiff: Länge über Steven <sup>1)</sup>	Bezogen auf Lü. Steven steht Mast im Deck von Vorkante Vorsteven	Mastlänge vom Fuß bis Mast- auflage <sup>2)</sup>	L. Mast L. u. Steven	Masttop über Mast- auflage	L Top L Mast	Mast und Stenge				Gaffel		Bugspriet	
										OK. Tonne über Masttop	L. Tonne L. Stengetop	Länge <sup>3)</sup>	L. Gaffel	Länge vor vorderem Lot	L. Spriet L. u. Steven		
1	Witsen, schwed. Jacht	Z	Aldam	62 Fuß	48 3/4 F. 0,303L	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	17 Fuß	0,275
2	J. Storck	Z	Aldam	62 Fuß	49 1/3 F. 0,312L	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
3	Amsterdam, Inv. A. 137	M	?	983 mm	330 mm 0,335L	804 mm	0,82	180 mm	0,224	129 mm 189 mm <sup>4)</sup>	0,68	482 mm	0,49	277 mm	—	—	0,282
4	Rotterdam, Inv. M1439	M	Aldam(?)	732 mm	225 mm 0,304L	620 mm <sup>5)</sup>	0,85	120 mm	0,194	115 mm 205 mm	0,56	340 mm	0,465	290 mm	—	—	0,395
5 <sup>6)</sup>	W. Swidde (Stockholm)	R	schwed.	59 Fuß	49 2/3 F. 0,333L	44 Fuß	0,75	15 Fuß	0,34	91 3/4 Fuß	0,62	27 Fuß	0,46	18 1/3 F.	—	—	0,311
6	"Lejonet", wie 1), Rechnung		schwed.	59 F. schw. (= 62 F. Aldam)	—	44 Fuß	0,745	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
7	von der Pfalz (Aldam, Inv. S 954)	M	mm	1461 mm	495 mm 0,339L	954 mm	0,65	333 mm	0,35	95 mm 143 mm	0,666	723 mm	0,493	422 mm	—	—	0,287
8	van Douwe	Z	rheinl.	59 1/2 Fuß	48 2/3 F. 0,345L	35 F. 2 Z <sup>7)</sup> 39 F. 9 Z <sup>8)</sup>	0,59 0,666	8 2/3 Fuß	0,246 0,218	5 F. 8 Z. 8 F. 8 Z.	0,655	27 1/2 F.	0,463	15 1/2 F.	—	—	0,260
9	Adam Silo	Z	?	70 Fuß	23 1/3 F. 0,333L	50 Fuß	0,715	17 1/2 Fuß	0,35	7 1/2 Fuß 9 1/2 Fuß	0,79	40 Fuß	0,57	15 Fuß	—	—	0,215
10	Rotterdam, Inv. M98	M	?	570 mm	199 mm 0,348L	~480 mm <sup>5)</sup>	0,84	130 mm	0,271	51 mm 111 mm	0,46	273 mm	0,48	193 mm	—	—	0,338
11	v. Zwijndrecht	Z	Aldam	74 F. 4 Z.	24 1/2 F. 0,333L	51 F. 9 Z.	0,695	20 F. 8 Z.	0,40	7 F. 5 Z. 11 F. 3 Z.	0,666	43 Fuß	0,58	21 F. 3 Z.	—	—	0,287
12	L. van Genth	Z	Aldam	78 Fuß	25 2/3 F. 0,333L	55 F. 8 Z.	0,715	18 F. 7 Z.	0,335	7 F. 2 Z. 12 F. 8 Z.	0,565	41 F. 6 Z.	0,533	25 F. 3 Z.	—	—	0,325

Für die lfd. Nr'n 5) und 6) wurde die von Witsen (Lfd. Nr. 1) beschriebene Jacht für den König von Schweden zugrunde gelegt.

1) mm-Angaben = Maße, die aus Fotos, Zeichnungen oder von Modellen genommen wurden. Gilt für alle Spalten.

2) Zeitgenössisches Identitätsmaß

3) Länge abhängig von Gaffelneigung, Anzahl der Segeltuchbahnen und dem freien Raum zwischen Mast und Pavillionschott.

4) Aldam Inv. A. 137: Stengetop über Tonne anscheinend nicht mehr zeitgenössisch.

5) Unter Deck am Modell nicht meßbar, ga-Maß nach Foto ermittelt

6) Maße der Radierung (Fig. ) zu 59 Fuß schwed. (62 Fuß Aldam) Länge über Steven in's Verhältnis gesetzt, Stenge ohne Tonne.

7) angegebenes Maß

8) gezeichnete Länge

Maßsysteme: Amsterdamer Fuß (11 Zoll) = 283,1 mm  
Rheinländer Fuß (12 Zoll) = 313,9 mm  
Schwedischer Fuß (12 Zoll) = 296,9 mm

Tabelle II : Gegenübersetzung der Rundhölzer.  
Durchmesser (Längen)

Lfd. Nr.	Objekt	Mastlänge, vom Fuß bis Mastauflage	Durchmesser max.	L. Mast $\phi$ max	Mast $\phi$ unter Mast ( $\phi$ min)	$\phi$ min $\phi$ max	Masttop $\phi$ oben	$\phi$ Top $\phi$ max	$\phi$ Stenge über Tonne	$\phi$ bei Tonne	$\phi$ Top Stenge $\phi$ max	$\phi$ Stenge max.	Länge	$\phi$ max	Länge $\phi$ max	$\phi$ max	$\phi$ Nock $\phi$ Gaffel max.
1	Witsen, schwed Jacht	—	16 Zoll	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
3	Amsterdam, Jnv. A. 137	804 mm	25,2 mm	32	21,4 mm	0,85	10 mm 14,2 mm	0,395 1,42	9,3 mm 6,2 mm	0,65	0,44	0,565	482 mm	12,2 mm 10,5 mm	39,4	0,485	0,86
4	Rotterdam, Jnv. M. 1439	620 mm	20,3 mm	30,5	15 mm	0,74	12,5 mm 12,5 mm	0,62 1,0	8,5 mm 5 mm	0,68	0,40	0,62	332 mm	12 mm 9 mm	27,7	0,59	0,75
6	Lejonet (wie 1.)	44 Fuß	20 Zoll	26,5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
7	von der Pfalz (Aldom), 1703	954 mm	32,8 mm	29,1	29 mm	0,88	18,6 mm 18,6 mm	0,57 1,0	19,8 mm 7,5 mm	0,58	0,40	0,57	723 mm	20,3 mm 13,8 mm	35,6	0,62	0,66
8	von Douwe, Anf. 18. Jahrh.	35F. 2Z. 39F. 9Z.	16 Zoll	26,5 29,8	12 Zoll	0,75	9 Zoll 8 Zoll	0,56 0,89	6 Zoll 4 Zoll	0,75	0,50	0,50	27 1/2 Fuß	9 Zoll 6 Zoll	36,5	0,56	0,67
10	Rotterdam, Jnv. Nr. M98	~ 480 mm	16,5 mm	29,1	10,5 mm	0,64	7 mm 7 mm	0,425 1,0	5,5 mm 3,5 mm	0,79	0,50	0,425	273 mm	8 mm 7 mm	34,2	0,485	0,88
11	v. Zwijndrecht, 1746	51F. 9Z.	22 Zoll	25,9	20 Zoll	0,91	11 Zoll 10 Zoll	0,50 0,90	7 Zoll 3 1/2 Zoll 5 1/2 Zoll	0,70	0,35	0,455	43 Fuß	13 Zoll 8 1/2 Zoll 11 1/2 Z.	36,4	0,59	0,65
12	L. van Genth, 1772	55F. 8Z.	22 Zoll	27,8	—	—	—	—	—	—	—	—	41F. 6Z.	11 1/2 Z.	39,6	0,525	—

Lfd. Nr.	Objekt	Länge vor vordrem Lot	$\phi$ max	$\phi$ max Spriel $\phi$ max Mast	L. Spriel $\phi$ max	$\phi$ Nock $\phi$ max	Länge Rah	Breite Schiff auf Spant	L. Rah Schiff	$\phi$ max $\phi$ Nock	L. Rah $\phi$ max	$\phi$ Nock $\phi$ max	Länge Rah	L. Toprah $\phi$ max	$\phi$ Nock $\phi$ max	$\phi$ Nock $\phi$ max
3	Amsterdam, Jnv. A. 137	277 mm	14,5 mm 12 mm	0,575	19,1	0,83	582 mm	~ 265 mm	2,2	16,2 mm 10,7 mm	36	0,66	472 mm	0,81	7,8 mm 6,2 mm	0,80
4	Rotterdam, Jnv. M. 1439	~ 290 mm	12 mm 9 mm	0,59	24,2	0,75	380 mm	~ 213 mm	1,78	10 mm 6 mm	38	0,60	270 mm	0,71	9 mm 5 mm	0,56
7	von der Pfalz (Aldom), 1703	422 mm	14,2 mm 8 1/2 mm	0,435	29,6	0,59	688 mm	~ 386 mm	1,78	11,9 mm 6,9 mm	57,8	0,58	520 mm	0,76	6,7 mm 5,6 mm	0,84
8	von Douwe, Anf. 18. Jahrh.	15 1/2 Fuß	8 Zoll 6 Zoll	0,50	23,3	0,75	entfällt, da	entfällt, da	entfällt, da	entfällt, da	keine Rah	—	entfällt, da	entfällt, da	keine Rah	—
10	Rotterdam, Jnv. Nr. M98	193 mm	8,5 mm 5,8 mm	0,515	22,7	0,68	270 mm	~ 148 mm	1,83	5,5 mm 2,8 mm	49	0,51	175 mm	0,65	4,3 mm 1,8 mm	0,42
11	v. Zwijndrecht, 1746	21F. 3Z.	14 Zoll 8 Zoll	0,635	16,7	0,57	33F. 7Z.	20F. 8Z.	1,62	8 Zoll 4 Zoll	46,3	0,50	25F. 3Z.	0,75	6 Zoll 3 1/2 Zoll	0,58
12	L. van Genth, 1772	25F. 3Z.	10 1/2 Z.	0,477	26,5	—	35F. 5Z.	20F. 6Z.	1,72	6 1/2 Zoll	62,5	—	26F. 5Z.	0,75	5 1/2 Zoll	—

## Segelfläche Modell Rotterdam

Das Modell zeigt im Verhältnis zur „Schwedischen Königsjacht“ insgesamt eine größere Segelfläche bei einer zugrunde gelegten gleichen Länge über Steven. Der einzige Grund für die Anordnung einer größeren Segelfläche kann darin zu suchen sein, dass die im Modell dargestellte Jacht nur als reines Binnenfahrzeug vorgesehen war und daher eine etwas größere Segelfläche tragen konnte, obwohl Länge/Breite mit 3,45 bei beiden Schiffen gleich ist. Allerdings hat die „Schwedische Königsjacht“ (nach Witsen) ein größeres „Hol“ und damit

einen größeren Tiefgang als die Jachten, die für niederländische Gewässer bestimmt sind.

Auch muss man sich fragen, ob alle Segel zeitgenössisch sind. Zwar ist die Güte aller Segel gleich, aber das Topsegel hat doch ein sehr tief liegendes Unterliek und die Klüvfock zeigt einen nicht sehr glaubwürdigen Schnitt. Bei letzteren wäre das Unterliek besser nach der in die Skizze eingetragenen strichpunktierten Linie auszuführen.

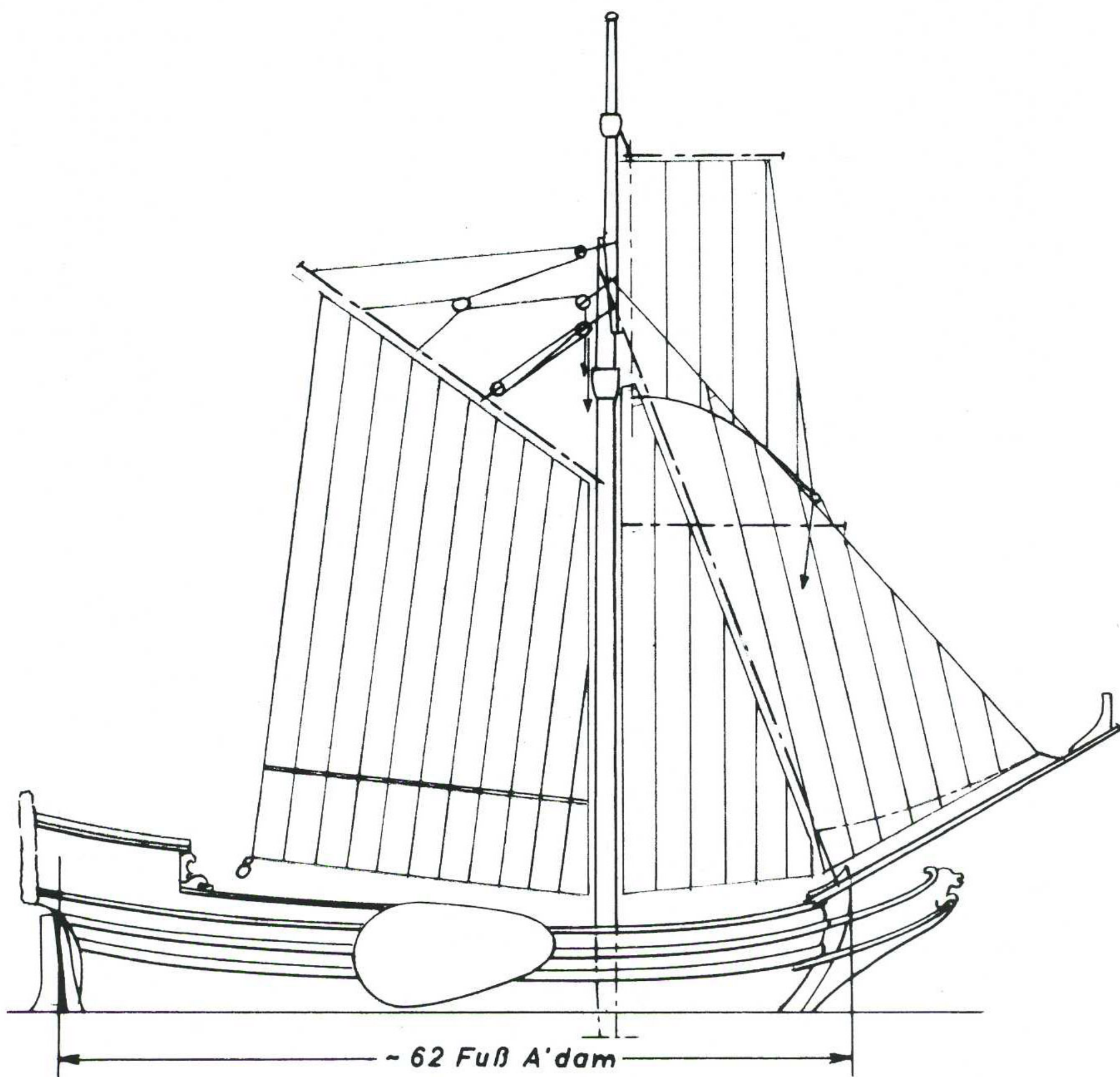


Abb. 249  
Modell Rotterdam

## Segelfläche Königsjacht Lejonet

Anordnung der Segel auf der Schwedischen Königsjacht Lejonet (erbaut 1669 in Amsterdam) nach einer Rechnung aus dem Jahre 1687. (Riksarkivet, Stockholm)

Für die Skizze wurde eine Radierung von W. Swidde aus dem Jahre 1693 verwendet. Für die Länge über Steven sind (nach Witsen) 62 Fuß Amsterdam zugrunde gelegt. Die in der Rechnung angegebene Mastlänge von 44 Fuß schwedisch lässt sich bei diesem Maß im richtigen Verhältnis zur Schiffslänge unterbringen und stimmt mit der in der Radierung dargestellten Länge überein. Als Segeltuch wurde zugrunde gelegt: Holländisch Kanfas, das nach van Yk mit 7 Bahnen 18 Fuß Amsterdam breit liegt und „Hallsingeduuk“, das dem holländischen „leichten Klaverdoek“ entspricht. Dieses hat eine Breite von etwa 1 Elle (etwa 628 mm minus Nahteinlage) und wird für leichte Segel verwendet. Ergebnis der zeichnerischen Darstellung:

Das Gaffelsegel ist mit  $141 \frac{1}{2}$  Elle richtig unterzubringen, allerdings fehlt das Bonnet. Die Fock wird mit  $59 \frac{1}{2}$  Ellen viel zu groß. Hier könnte das Tuch für ein Bonnet abgenommen werden. Dann ergeben das Gaffelsegel mit Bonnet (etwa  $\frac{1}{5}$  der Länge des Gaffelvorlieks)

und die Fock die in der Skizze angegebenen Größen. Die Fock erhält dann 36 Ellen Tuch und das Bonnet  $23 \frac{1}{2}$  Ellen (gesamt  $59 \frac{1}{2}$ ). Die Klüffock kann mit 43 Ellen und das Marssegel mit  $48 \frac{3}{4}$  Ellen nach Skizze untergebracht werden. Beide sind aus Hallsingeduuk hergestellt. Das Marssegel ist relativ klein, wie aus den von ihm abhängigen Raalängen hervorgeht. So wird die Bagienraa nur etwa 25 Fuß (=  $1,4 \times$  Schiffsbreite) und die Topsegelraa ca. 15 Fuß (=  $0,6 \times$  Bagienraa) lang. Diese Werte liegen unter denen der in den Tabellen ermittelten. Der Grund für das Setzen dieses relativ kleinen Topsegels kann in der Tatsache zu suchen sein, dass es sich bei dieser Jacht um ein „seegängiges“ Fahrzeug handelt, bei dem das „Moment“ (Segelfläche  $\times$  Schwerpunkt) aus Stabilitätsgründen nicht zu groß werden darf. Als Alternative wurden zwei Gaffelsegel gezeichnet.

Die ausgezogene Linie zeigt das Segel mit 8 Bahnen am Oberliek, die gestrichelte Linie mit 9 Bahnen und jeweils einer verlorenen Bahn am Vorliek. 8 Bahnen würden den Raum hinter dem Mast richtig ausfüllen, da aber die Radierung von W. Swidde 9 Bahnen am Oberliek zeigt, wurde diese Tatsache als Alternative in die Skizze übernommen.

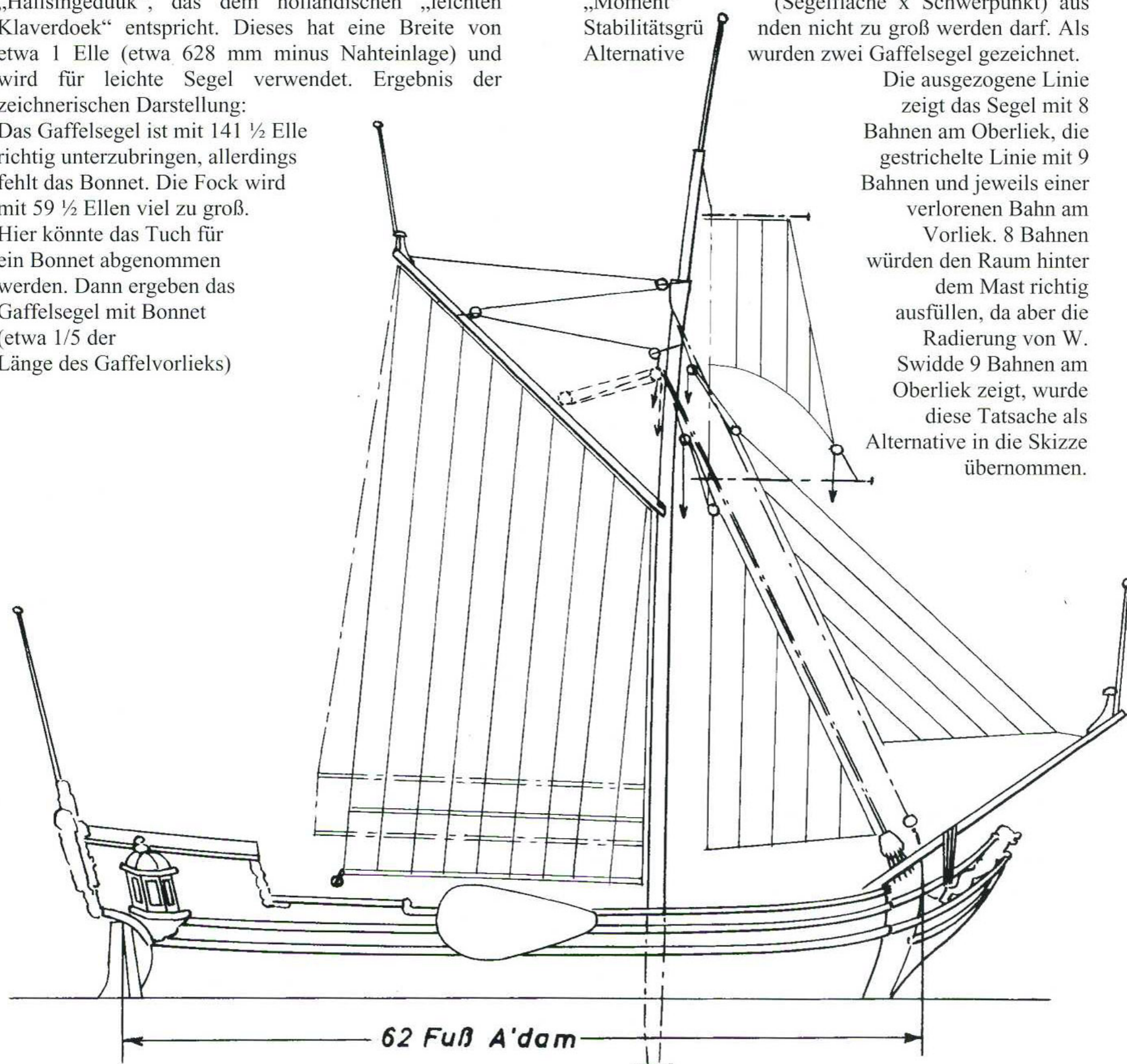


Abb. 250  
Schwedische Königsjacht

## Segelfläche Modell Amsterdam

Segelanordnung des Jacht-Modells im Rijksmuseum „Nederlands Scheepvaart Museum“, Amsterdam (Inv. Nr. A 137), 2. Hälfte 17. Jh., vom Verfasser nach Fotos gezeichnet. Beim Gaffelsegel dieser Jacht fällt auf, dass das Segel keine „verlorenen“ Bahnen am Vorliek, sondern nur eine, sich von etwa halber Länge nach oben verjüngende, Bahn hat. Die erste Bahn ist also an der hinteren Bahn mit Bucht zugeschnitten. Diese Bucht setzt sich in allen anderen daran anschließenden vollen Bahnen nach achtern fort. So entsteht ein etwas ungewöhnlich anmutender Segelschnitt, bei dem etwa die untere Hälfte der Bahnen parallel zum Mast verläuft,

während die obere mit Bucht zur Gaffel führt.

Da alle Segel mehr Bahnen als die 62-Fuß-Jachten haben, ist anzunehmen, dass diese im Modell dargestellte Jacht größer war. Dieses könnte auch aus der Höhe des flach liegenden Pavillons geschlossen werden. Da die Stehhöhe im Pavillon nach vorliegenden Bestecken auf kleineren oder größeren Jachten immer ein annähernd gleiches Maß hatte, kann diese Jacht mit einem von vorne bis achtern durchlaufenden Hauptdeck achtern relativ niedrig werden, was sich nicht nur in der gestreckten Seitenansicht, sondern auch im flachen Oberspiegel bemerkbar macht.

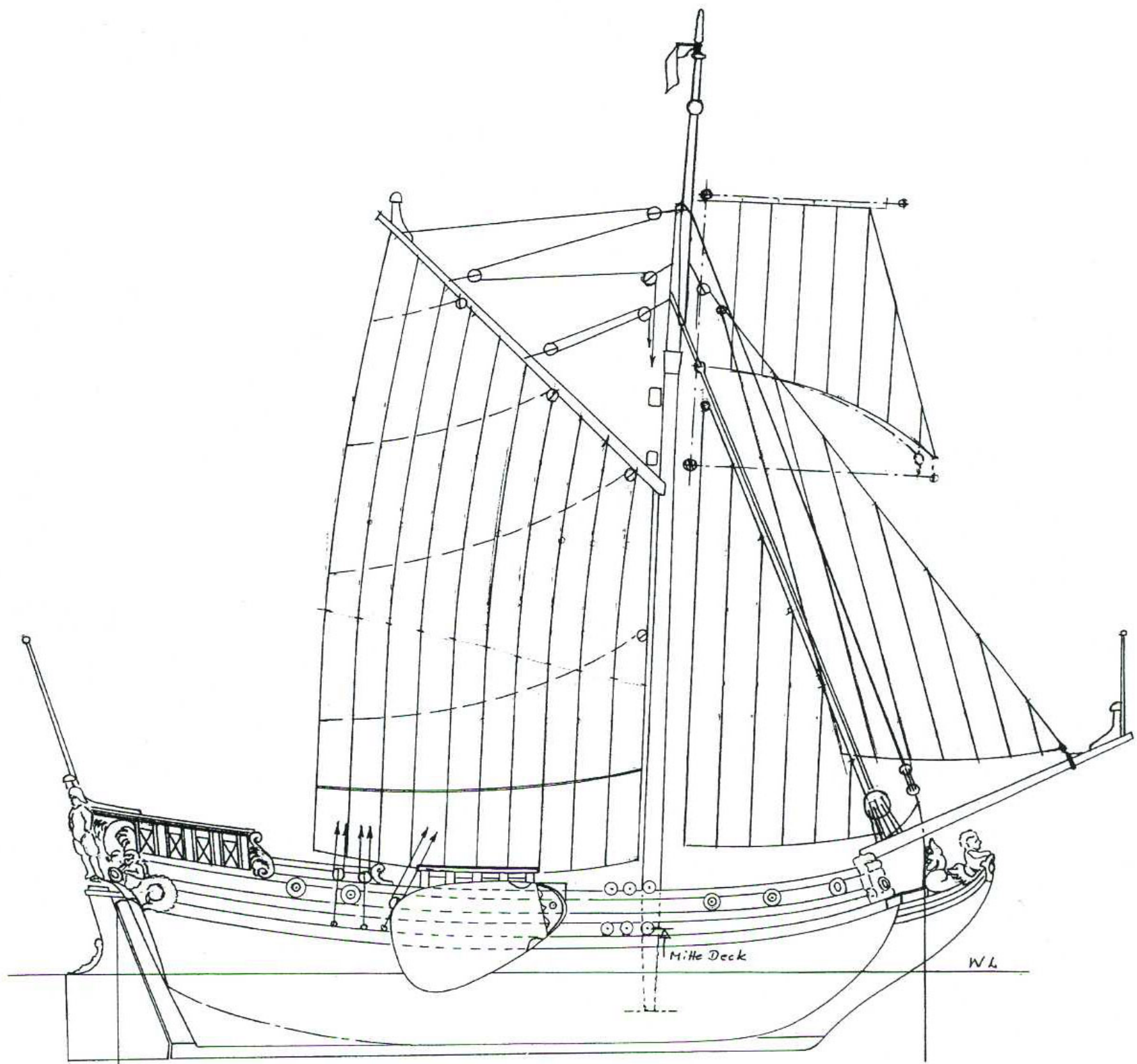


Abb. 251  
Segelanordnung des Jacht-Modells Amsterdam

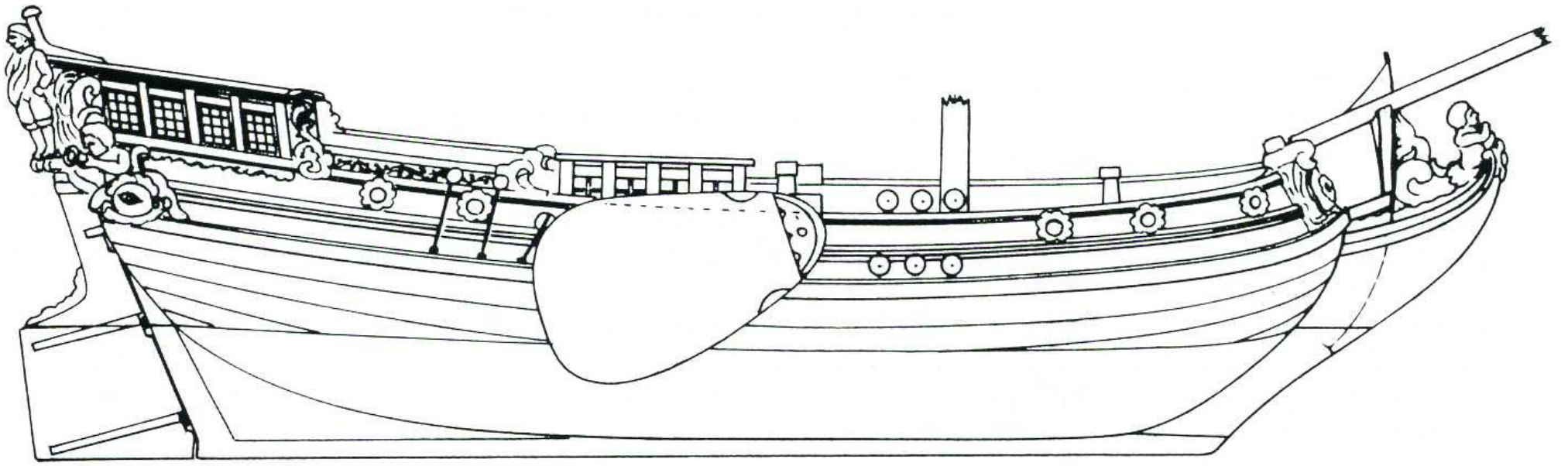


Abb. 252  
Seitenansicht vom Modell Amsterdam

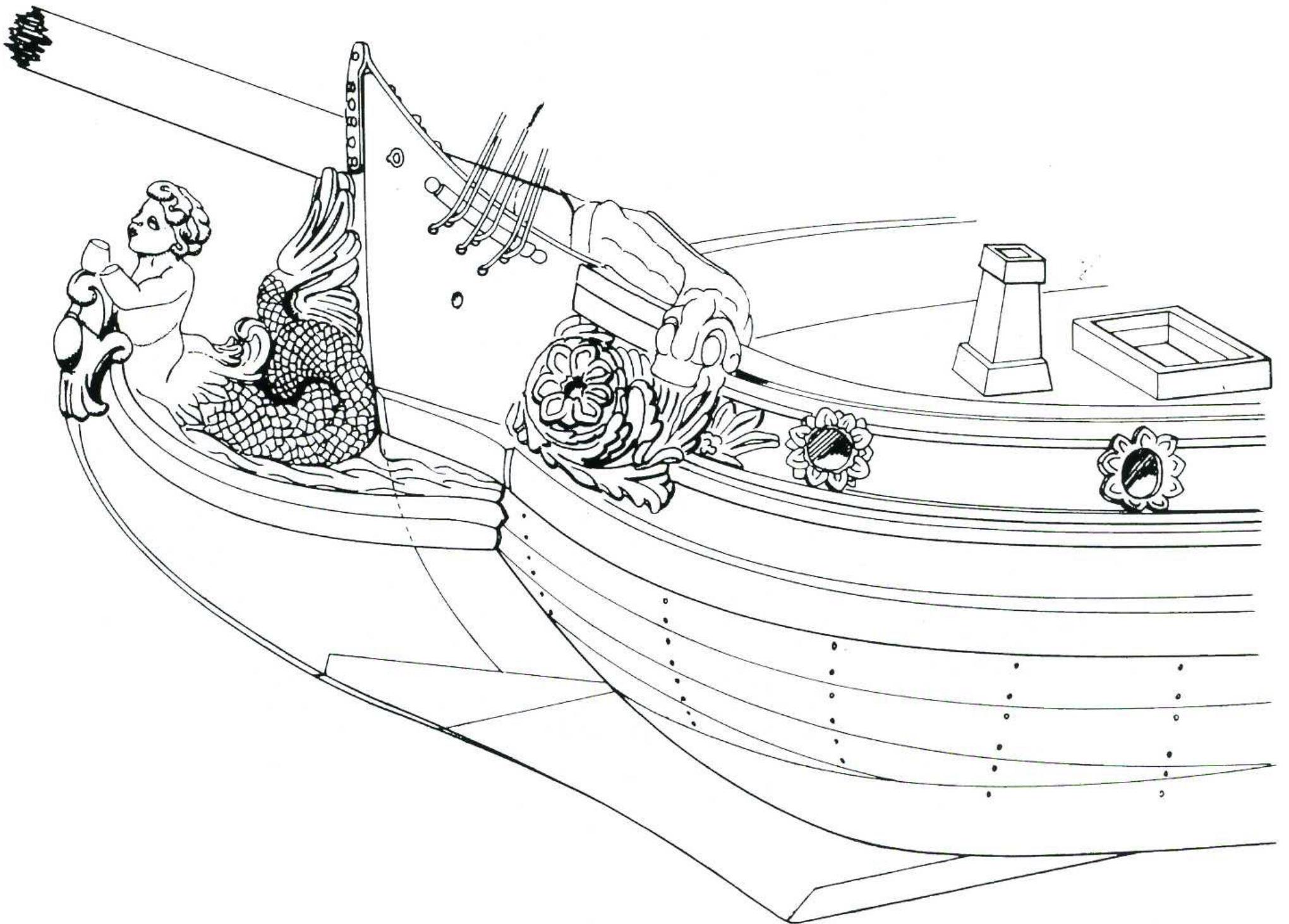


Abb. 253  
Bugansicht vom Modell Amsterdam



Abb. 254  
Jachtmodell, 2. Hälfte des 17. Jhs., Nederlands Schepvaart Museum, Amsterdam

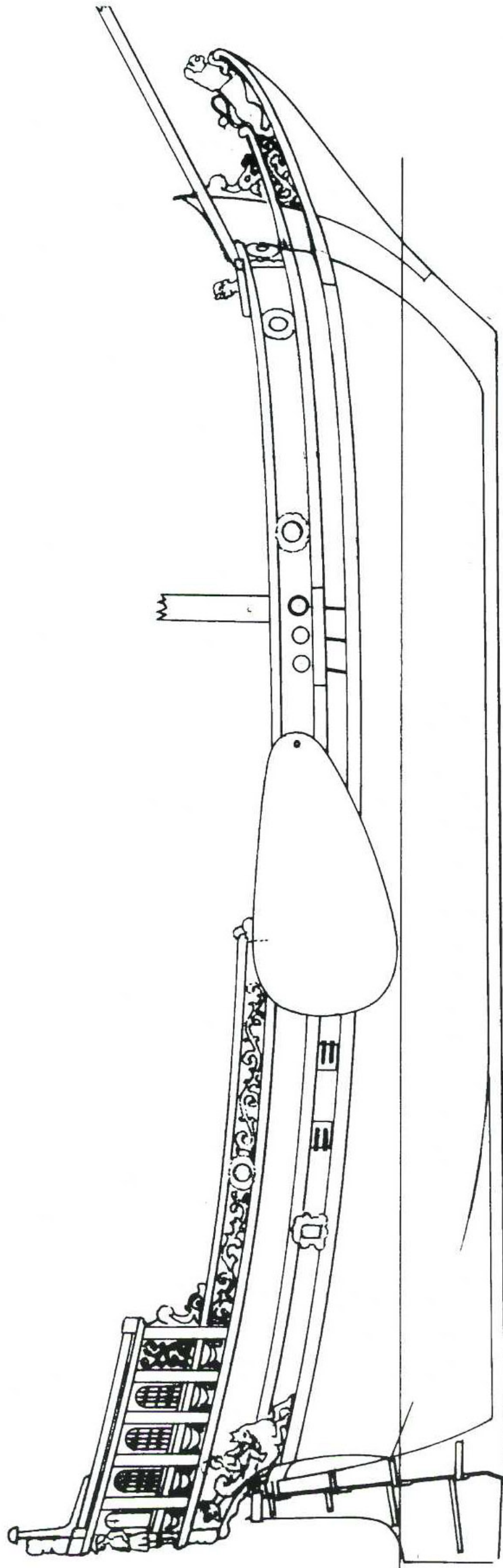


Abb. 255  
Seitenansicht einer Jacht nach Gemälde (keine näheren Angaben durch den Verfasser)



**VI**

***Kleine Jachten***



## Speel-, Heck- und Spiegeljachten

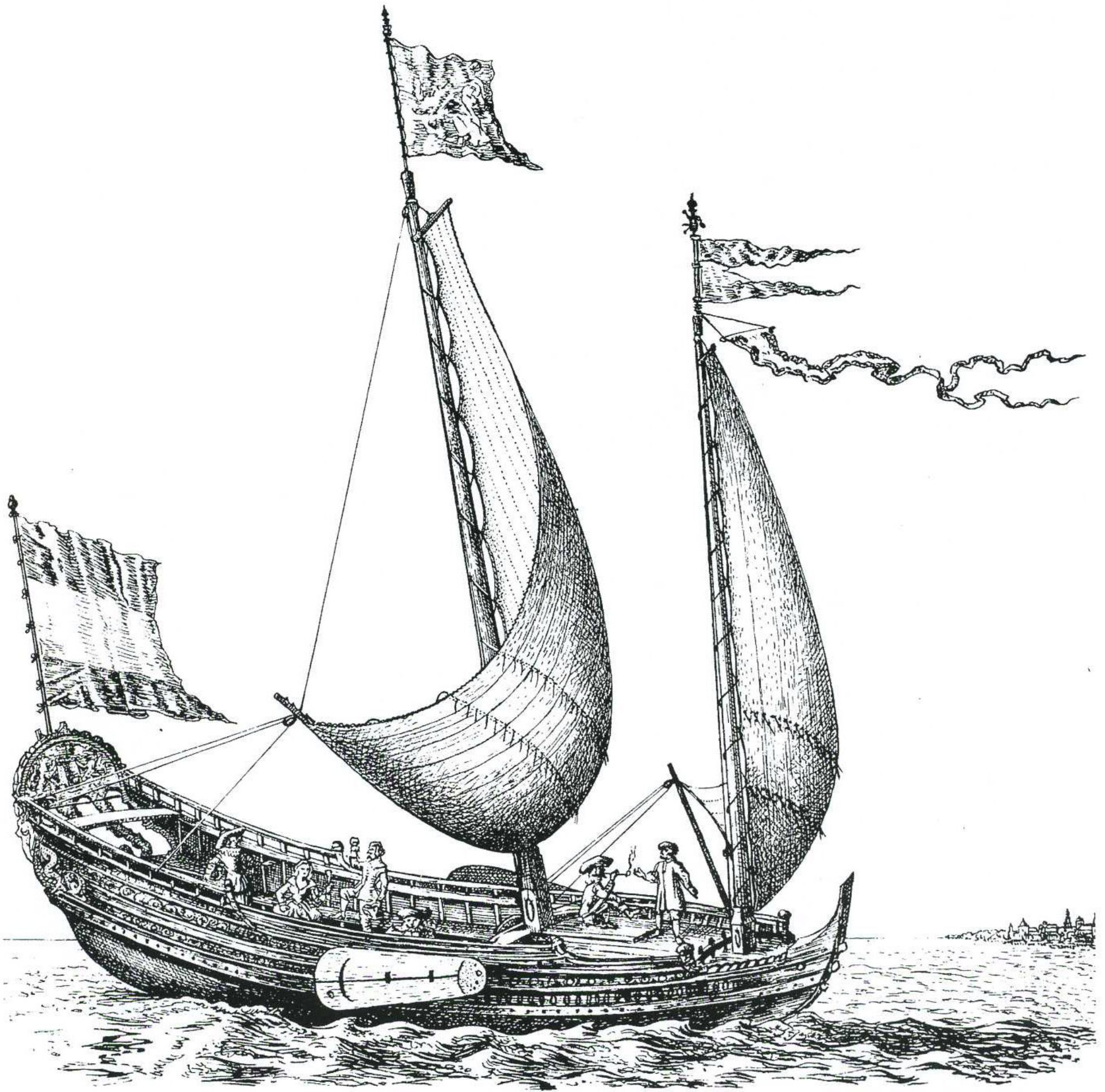


Abb. 256

Speeljacht nach einer Radierung von S. Savry, 1. Hälfte 17. Jh.

Zeichnung von Pieter Pouwels aus E.W. Petrejus, „Oude Zeilschepen en hun Modellen“. Bussum (Niederlande) 1971

## Einleitend zu Speel-, Heck- und Spiegeljachten

Die zuvor behandelten, in zeitgenössischer Literatur mehrfach als „große“ Jachten bezeichneten Vergnügungsfahrzeuge haben als wesentliches Merkmal einen flachen Unterspiegel mit einer sich anschließenden geschlossenen Gillung, auf der dann ein flacher Oberspiegel steht. Diese Kriterien erfüllen im Gegensatz zu rundgat gebauten Schiffen aber auch noch andere, dem gleichen Zweck dienende, kleinere Fahrzeuge. Gemeint sind die Speel-, Heck-, Spiegel-, Pavillon- und Besanjachten. Obwohl sie sich durch ihre Größe und Einrichtung von „großen“ Jachten unterscheiden und eigentlich anderen Typen zugeordnet werden müssten, soll doch kurz die Entwicklung an einigen zeitgenössischen Dokumenten in Wort, Bild und Zeichnung aufgezeigt werden, um das gestellte Thema in Bezug auf Vergnügungsjachten mit flachem Heck abzurunden. Da die aufgeführten Typenbezeichnungen vorwiegend Wortschöpfungen neuerer Zeit, also nicht zeitgenössisch sind, andererseits die zeitgenössischen Dokumente aber nie näher bezeichnet werden, ist sehr oft eine genaue Zuordnung zu dem einen oder anderen Typ nicht möglich.

### Speeljachten

In der ersten Hälfte des 17. Jahrhunderts war die Speeljacht auf den niederländischen Binnengewässern ein weit verbreiteter Schiffstyp, der vorwiegend der Vergnügungsfahrt (Speel = Spiel - Vergnügen) diente. Der Typ wird uns durch eine für die typenkundliche Festlegung wichtige Radierung von D.E. Loms auf Blatt 10 seiner Serie bekannt. Hiernach ist die Identifizierung und damit Festlegung der Charakteristiken des Typs auf anderen zeitgenössischen Darstellungen, wie etwa auf einer Federzeichnung von W. van de Velde d.Ä. (Prins Hendrik Museum, Rotterdam als Leihgabe des Museums Boymans-van Beuningen) oder einer Radierung von Savry (Schiffahrts-Museum Amsterdam) möglich.

Hiernach war der Sprung des Schiffskörpers im Vorschiff relativ flach, während er zum Achterschiff stärker auslief. Der im achteren Bereich stärker auflaufende Sprung wird optisch noch durch ein bis zwei aufgesetzte leichte Plankengänge (oder eine offene Reeling) besonders hervorgehoben. Das Vorschiff war durch einen weit ausfallenden Vorsteven relativ scharf, das Achterschiff wurde mit einem flachen Unterspiegel abgeschlossen. Über dem Heckbalken lag eine offene, mit einigen geschnitzten Stützen versehene Gillung, auf die sich ein oben bogenförmig ausgebildeter, reich mit Schnitzwerk versehener und durchbrochener „Spiegel“ setzte. Die Takelung bestand aus unterschiedlich großen Besansegeln, mit Giekbäumen (geipen) und sehr kurzen, geraden Gaffeln.

Der kürzere Mast stand senkrecht sehr weit vorne auf einer etwas tiefer als das Vordeck liegenden Plicht, der größere etwas nach achtern überfallende dahinter an der gewöhnlich für Einmaster üblichen Stelle. Diese Anordnung erweckt den Eindruck, dass das vordere kleinere Besansegel hier die Funktion einer Stagfock erfüllen sollte. Beide Masten waren zum Umlegen eingerichtet und standen in Kokern. Im Bereich des vorderen kurzen Plichtdecks wird die Schulter bis zur Gillung des ersten Setzganges mit einer der Form angepaßten Schnitzerei abgedeckt. An das schon erwähnte, nicht ganz bis zur Schulter reichende Vorplichtdeck schloss sich ein bis an die Hinterkante des achteren Mastes reichendes, etwas höher liegendes Vordeck an. In beiden Decks waren in der Mitte mit Deckeln abgedeckte Schlitze, in denen sich der Mastfuß beim Streichen des Mastes nach oben bewegen konnte. Achtern an das Vordeck schloss sich ein niedriger liegendes Deck an, auf dem seitlich Bänke angeordnet waren. Den Abschluss bildete achtern eine kleine Plicht, deren Deck vorne etwas höher als die seitlichen Bänke und achtern etwa in Höhe des Heckbalkens lag. Über diesem Deck führte der Helmstock des Ruders durch die offene Gillung nach vorne. Über dem Helmstock war noch sehr oft im Bereich der Gillungsstützen eine querschiffs angeordnete Bank eingebaut. Die Speeljachten hatten immer Seitenschwerter.

Die z.Zt. bekannte älteste Darstellung (datiert 1601) einer zweimastigen Speeljacht stammt von Cornelis Claesz van Wieringen und befindet sich im Teylers Museum in Haarlem. Eine weiter recht interessante Darstellung ist auf einem Gemälde „Reede van Batavia“, 1649 von A.D. Willaerts im Rijksmuseum „Nederlands Scheepvaart Museum“, Amsterdam, dargestellt (Abb. 273). Hier wird eine Speeljacht mit einem überdachten Achterschiff wiedergegeben. Über ein Gerüst aus runden Bügeln ist eine rote Persenning gezogen. Die Bogenform passt sich der Rundung des oberen Abschlusses des Oberspiegels an. Eine große Zahl zweimastiger Speeljachten befindet sich u.a. auch auf einem Kupferstich von S. Savrey nach Simon de Vlioger, das den Besuch der Maria Medici in Amsterdam 1638 darstellt. Verschiedene dieser Jachten sind auch hinter dem 2. Mast gedeckt und in der Mitte mit einer erhöhten „Roef“ versehen.

Der Ursprung und die Herkunft des etwas sonderbar anmutenden Schiffstyps mit seinen beiden wenig zu einem harmonischen Eindruck beitragenden Besansegeln ist wie immer unbekannt. Man nimmt an, dass sich der Besan mit kurzer Gaffel aus der primitiveren Form der Hochtakelung kleinerer Schiffe entwickelt hat. Hierbei standen leicht gebogene, nach achtern überfallende Ruten fest im Deck.

An sie wurden die dreieckigen Segel bis hinauf zur Nock fest angemarlt. Die Ruten hatten einen starken Fall von etwa 20 Grad nach achtern, um unten für das „Lateinsegel“ eine möglichst große Tiefe zu erhalten. Diesen Schiffstyp finden wir sowohl als Ein- wie auch als Zweimaster auf zahlreichen zeitgenössischen Abbildungen (Abb. 258) u.a. auch auf den Gemälden von Vroom (Abb. 6) und van Wieringen (Abb. 5: Ankunft von Friedrich V. von der Pfalz in Vlissingen, 1613, im Frans Hals Museum, Haarlem).

Die Beschreibung solcher Speeljacht in Form eines kurzgefassten Besteckes mit einer Zeichnung (hier in Abb. 271 wiedergegeben), ist durch N. Witsen überliefert worden. Da das Werk vermutlich nicht jedem Leser zur Verfügung steht, soll das Besteck hier als zeitgenössisches Dokument mit aufgenommen werden, obwohl der Typ mit dem eigentlichen Thema nicht direkt im Zusammenhang steht.



Abb. 257  
Abraham Storck, Öl auf Leinen, 107 x 150 cm (Detail), Niederl. Kleine Jacht auf dem Y, ca. 1675, vermutlich Wappen der Adelsfamilie „van Bergen van der Gryp“. Nat. Mar. Museum, Greenwich (Detail Neg. Nr. 5364, 1976)

### Anmerkung

Zwischen der kleineren „Chaluppe“ mit der Hochtakelung (Abb. 9) und der als Repräsentationsfahrzeug dienenden Speeljacht nach unserer heutigen Vorstellung über diesen Schiffstyp kann vielleicht die in Abb. 258 wiedergegebene „Chaluppe“ als ein Bindeglied angesehen werden.



Abb. 258

„Chaluppe“, aus einer Radierung, auf der die Eroberung Pernambucos durch die Niederländer im Jahre 1630 dargestellt wird. Das Blatt wurde von Claes Jansz. Visscher herausgegeben. Hier ist die zu Beginn des 17. Jhs. auf kleineren Fahrzeugen verwendete Hochtakelung (niederländisch: torentuig) mit den beiden stark nach achtern überfallenden „Ruten“ wiedergegeben (Detail vom Verfasser übertragen).

Den als „Speeljacht“ bezeichneten Schiffstyp haben wir als Zweimaster mit sehr weit vorne angeordneten Masten kennengelernt. Als wesentliche Charakteristik aus schiffbaulicher Sicht hat er eine „offene Gillung“ über einem flachen Unterspiegel. Es ist nun nicht verwunderlich, wenn dieser Typ im Grundprinzip auch als Einmaster gebaut wurde. Allerdings sollte man diesen dann nicht mehr als „Speeljacht“, sondern besser als „Heckjacht“ bezeichnen. Die Heckjachten haben die „offene Gillung“ der größeren Speeljachten, im Gegensatz zu den weiter unten behandelten „Spiegel- und Pavillonjachten“, die eine geschlossene Gillung und einen größeren Oberspiegel mit Fenstern bzw. zusätzlich seitlich kleine Pavillonfenster haben. Eine weitere Schwierigkeit bei der Definition des Schiffstyps tritt bei dem Einmaster noch dadurch auf, dass sowohl die „Heck- als auch die Spiegeljachten“ aufgrund ihrer Takelung als „Besanjachten“ bezeichnet werden.

Obwohl keine zeitgenössischen Quellen vorliegen, die eine konkrete Definition der Typen geben, soll nachfolgend versucht werden, die Unterschiede aufzuzeigen.

Wie vorher schon angedeutet, ist die Heckjacht der 2. Hälfte des 17. Jahrhunderts vermutlich eine kleinere, einmastige Ausführung der Speeljacht. Da der vordere Mast mit seinem Besansegel hier fehlt, ist an seine Stelle meistens die an einem Stag gesetzte Fock getreten. Wegen dieser Tatsache finden wir den gleichen Typ wie schon erwähnt, auch als Besanjacht wieder.

Die Heckjachten sind seit etwa Ende der 40er Jahre des 17. Jahrhunderts nachzuweisen. Es handelte sich anfangs um kleinere Jachten mit Längen zwischen 25 bis 35 Fuß zwischen den Steven. Eine Verwandtschaft mit den zweimastigen Speeljachten wird aus vielen übereinstimmenden Merkmalen ersichtlich. Dieses sind: Ein Bergholz, ein Raaholz, ein Dollbaum mit einer achtern aufgesetzten leichten Planke oder offenen Reeling, die das Profil markieren; über dem Bergholz eine stärker eingezogene Außenhaut; ein weit ausfallender Vorsteven, der ein schärferes Vorschiff unter Wasser zur Folge hat; der stark gerundete Vorsteven mit einer vorne hoch aufgezogenen Spitze ist überwiegend ohne Galionsfigur und ohne Schmuck, die Außenhaut endet achtern in einem flachen Unterspiegel; über dem Heckbalken liegt eine offene mit geschnitzten Stützen versehene Gillung (wie bei den 2-mastigen Speeljachten), die das besondere Merkmal der Heckjacht darstellt; im Bereich der Stützen ist eine querschiffs liegende Bank angeordnet; über der Gillung ein mit Schnitzwerk verzierter, meistens durchbrochener, oben bogenförmig ausgebildeter Oberspiegel; das Vorschiff ist mindestens bis zum Mast gedeckt (bei den größeren Jachten auch noch dahinter bis auf etwa  $\frac{1}{2}$  Länge zwischen Mast und Spiegel); hinter diesem Deck eine tiefer liegende Plicht, von der man, je nach Größe der Jacht, über einige Stufen nach vorne in den niedrigen Raum unter Deck gelangt; im Bereich des Plichtdeckes seitlich angeordnete Bänke; an das Plichtdeck anschließend ein kurzer, geschlossener Stauraum mit einem in Höhe des Heckbalkens liegenden Deck; über dem Deck führt der Helmstock nach vorne; für den nach achtern umlegbaren Mast mit Mastschild ist ein Koker vorhanden; die Heckjacht hat immer Seitenschwerter. Wegen der geringen Seitenhöhe der relativ kleinen Jachten erhielt das Deck hinter dem Mast meistens einen Aufbau, um die Begehbarkeit des Raumes etwas zu verbessern. Der Aufbau reichte nicht über die ganze Schiffsbreite, sondern ließ an jeder Seite einen Streifen Deck als Gangbord frei. Als Kajüte eingerichtet wurden seitlich Bänke eingebaut.

Eine der besten Darstellungen dieses Schiffstyps hat uns wieder W. van de Velde d. Ä. hinterlassen. Das mit einem Besan getakelte Schiff befindet sich im Vordergrund einer der berühmten Federzeichnungen. W. van de Velde d. Ä. im National Maritime Museum, Greenwich (Inv. Nr. 37, 1956). Auch eine kleine, in England Bezan genannte Jacht, stellt diesen Typ dar. Sie wurde 1660 in den Niederlanden erbaut und 1661 dem König von England geschenkt.

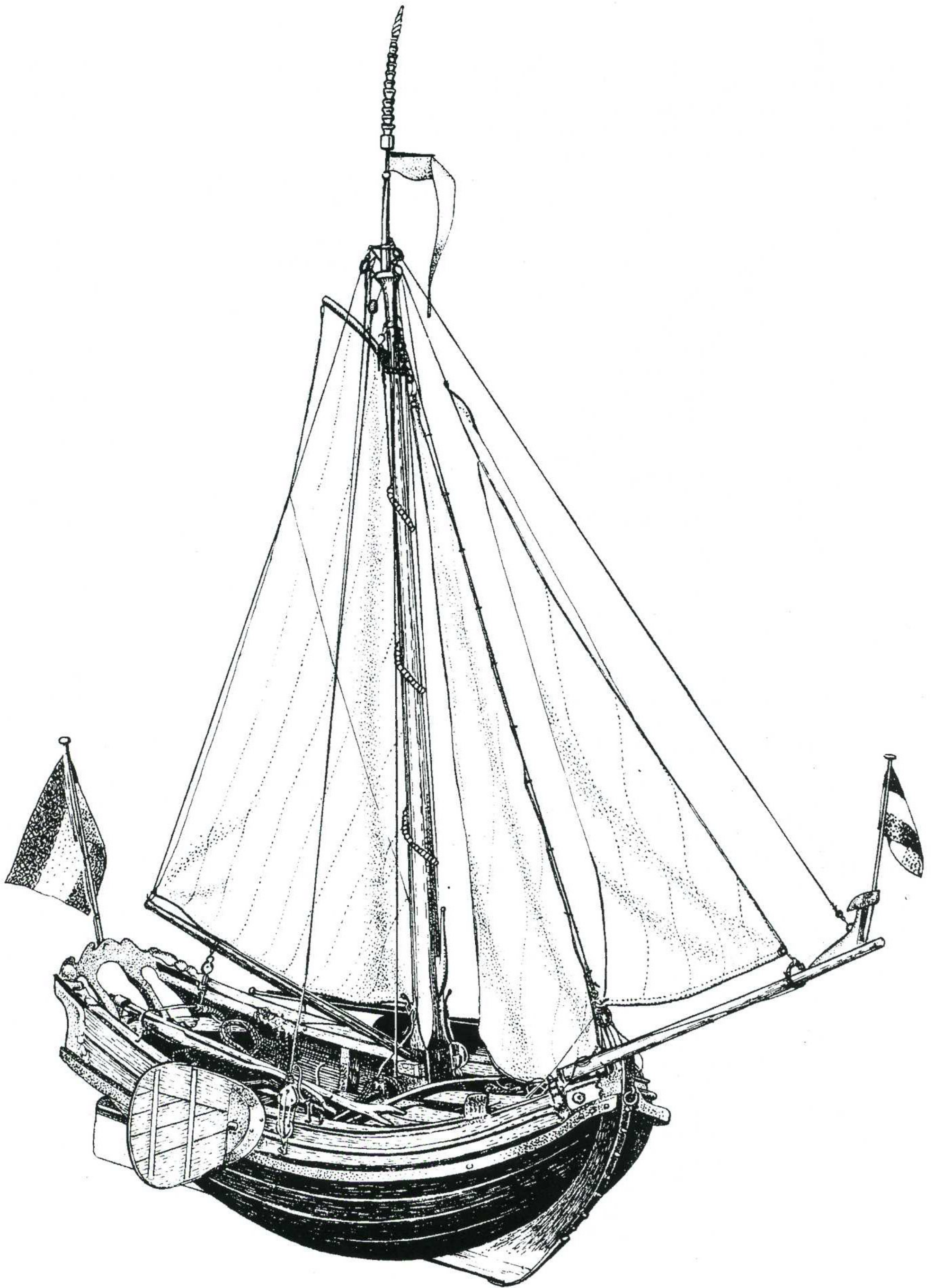


Abb. 259

Modell einer „kleinen Heckjacht“ aus Zaanstreek (Rijksmuseum „Nederlands Scheepvaart Museum“, Amsterdam). Zeichnung nach einer Fotografie von Pieter Pouwels, aus E.W. Petrejus „Oude Zeilschepen en hun Modellen“, Bussum (Niederlande), 1971.

Über das Aussehen dieser Jacht informiert uns ein Gemälde von B.C. Cleeneknecht „Het bezaanjacht van Karel II. ...“, 1661, (Öl auf Leinwand, 64 x 77 cm, Rijksmuseum „Nederlands Scheepvaart Museum“, Amsterdam, Inv. Nr. A 149, 28). Das Schiff ist von Steuerbord achtern gesehen, über Backbord. Bug segelnd dargestellt, so dass man die künstlerische Ausgestaltung des Hecks erkennen kann. Eine weitere Jacht dieses Typs ist auf einer kleinen Zeichnung von J.A. Storck, ebenfalls im Schifffahrtsmuseum, Amsterdam, überliefert. Da Storck diese Jacht zusammen mit der 1660 in Amsterdam erbauten (unter englischer Flagge) Jacht Mary für König Karl II. von England gezeichnet hat, wurde oft die Vermutung geäußert, dass hier ebenfalls der Bezan dargestellt ist. Der Heckschmuck weicht aber erheblich von dem durch Cleeneknecht wiedergegebenen ab.

Über diese Jacht Bezan schreibt 't Hooft : „... In Pepys Register of the ships of the R.N. 1660-1688 (Navy Records Society) ist eine kleinere Jacht aufgeführt, die als Zusatz den Vermerk führt: „ebenso wie die Mary „given to the King by the Dutch“. Hieraus schließt 't Hooft, dass es sich um den Bezan handelt. Als Abmessungen sind angegeben 34 Fuß breit, 7 Fuß „hol“ und 3 Fuß 6 Zoll Tiefgang (über die fehlerhafte Interpretierung der Maßangaben siehe Anmerkung).

Weitere gute bildliche Darstellungen von Heckjachten befinden sich in vielen Museen. Sie aufzuzählen würde im Rahmen des gestellten Themas zu weit führen. Darauf hingewiesen sei nur, dass besonders gute Jachten von A. Storck gemalt worden sind. Leider haben fast alle Künstler ihre Bilder immer so aufgebaut, dass man die Schiffe nur von schräg achtern sieht, vermutlich, um die künstlerische Ausgestaltung des Achterschiffes zu zeigen.

Bestecke sind dem Verfasser außer einigen Angaben in Witsen bislang nicht bekannt geworden. Da Witsen auch nur von „kleiner Jacht“ spricht, ist es unsicher, ob sich die Angaben gerade auf Heckjachten beziehen. Es wäre aber möglich, da die Größenordnung von 30 Fuß Länge und der erwähnte Heckbalken für diesen Schiffstyp spricht.

Im Rijksmuseum „Nederlands Scheepvaart Museum“, Amsterdam befindet sich eine mit 1657 datierte Zeichnung, die die Vorder- und Achtersicht eines als Heckjacht zu identifizierenden Schiffes darstellt (Abb. 260). Es sind alle wesentlichen, zuvor genannten Charakteristiken zu erkennen. Abweichend von anderen bildlichen Darstellungen ist nur der Aufbau hinter dem Mast über der Kajüte. Das sonst mit einfacher Bucht versehene Dach ist hier doppelt S-förmig geschwungen. Eine weitere im Schifffahrtsmuseum Amsterdam befindliche Zeichnung (Abb. 261) könnte ebenfalls eine Heckjacht darstellen, auch wenn der gewöhnlich nach

Mitte Schiff sehr hochgezogene Oberspiegel nicht vorhanden ist. Da sich die Zeichnung in einer Handschrift befindet, die von 1674-1686 angefertigt wurde, ist es möglich, dass sich der charakteristische Oberspiegel in den 50er Jahren des 17. Jahrhunderts im Verlauf von zwei bis drei Jahrzehnten verändert hat und flacher geworden ist. Mit Sicherheit ist diese Wandlung mehreren Gemälden vom Ende des 17. Jahrhunderts zu entnehmen. Sonst gibt die Seitenansicht aber gut die charakteristischen Merkmale einer Heckjacht wieder: runder, weit ausfallender Vorsteven; Sprung des Bergholzes; hohes Achterschiff, das durch die ansteigenden, stufenweise gestaffelt abgesetzten leichten Setzgänge gebildet wird. Die kurz vor 5 Fuß und bei 10 Fuß eingetragenen Senkrechten können die achtere und vordere Begrenzung des tiefer liegenden Plichtdecks markieren. Interessant sind auf dieser Zeichnung die drei Maßstäbe für unterschiedlich große Schiffe: Die Beschriftung innerhalb der Maßstabsskalen gibt folgende Abmessungen (von oben nach unten):

34 Fuß lang, 9 Fuß breit  
30 Fuß lang, 8 Fuß breit,  
26 Fuß lang, 7 Fuß breit

Die Maßstäbe dienen vermutlich dazu, die Vorlage für den Bau kleinerer Jachten nach dem gleichen „Modell“ zu verwenden. Da die Breite im gleichen Verhältnis wie die Länge abnimmt, müsste sich auch die Höhe im selben Verhältnis verringern. Dieses erscheint problematisch, weil sich u.a. der Freibord oder allgemein die Stabilitätsverhältnisse zur ungünstigen Seite verändern, der das Schiff benutzende Mensch aber mit Gewicht und Schwerpunktlagen gleichbleibt. Es ist jedoch anzunehmen, dass Erfahrungswerte angegeben sind und somit auch bei der kleineren Jacht noch ausreichende Stabilitätsverhältnisse (unter Segel) vorliegen, die eine praktische Benutzung gewährleisten.

Ebenfalls im Rijksmuseum „Nederlands Scheepvaart Museum“, Amsterdam befindet sich die Zeichnung eines jachtähnlichen Schiffes von W. van de Velde d.J. (1633-1707), die den Eindruck eines technischen Entwurfes in Verbindung mit einer künstlerischen Darstellung vermittelt (Abb. 272). Auffällig ist im Vergleich zu den vorher aufgeführten Beispielen bei dieser Jacht die große Breite von 13 Fuß bei einer Länge über Steven von 30 Fuß. Aus der relativ großen Breite und der unverhältnismäßigen Aufkimmung resultiert ein scharfes Unterwasserschiff, das im Vorschiff zu hohlen, S-förmig gebogenen Spanten führen muss. Nach der Zeichnung ist die Jacht mit einem Besan (kurze Gaffel mit einem Baum, der bis zum Heck reicht) und einer Fock getakelt.

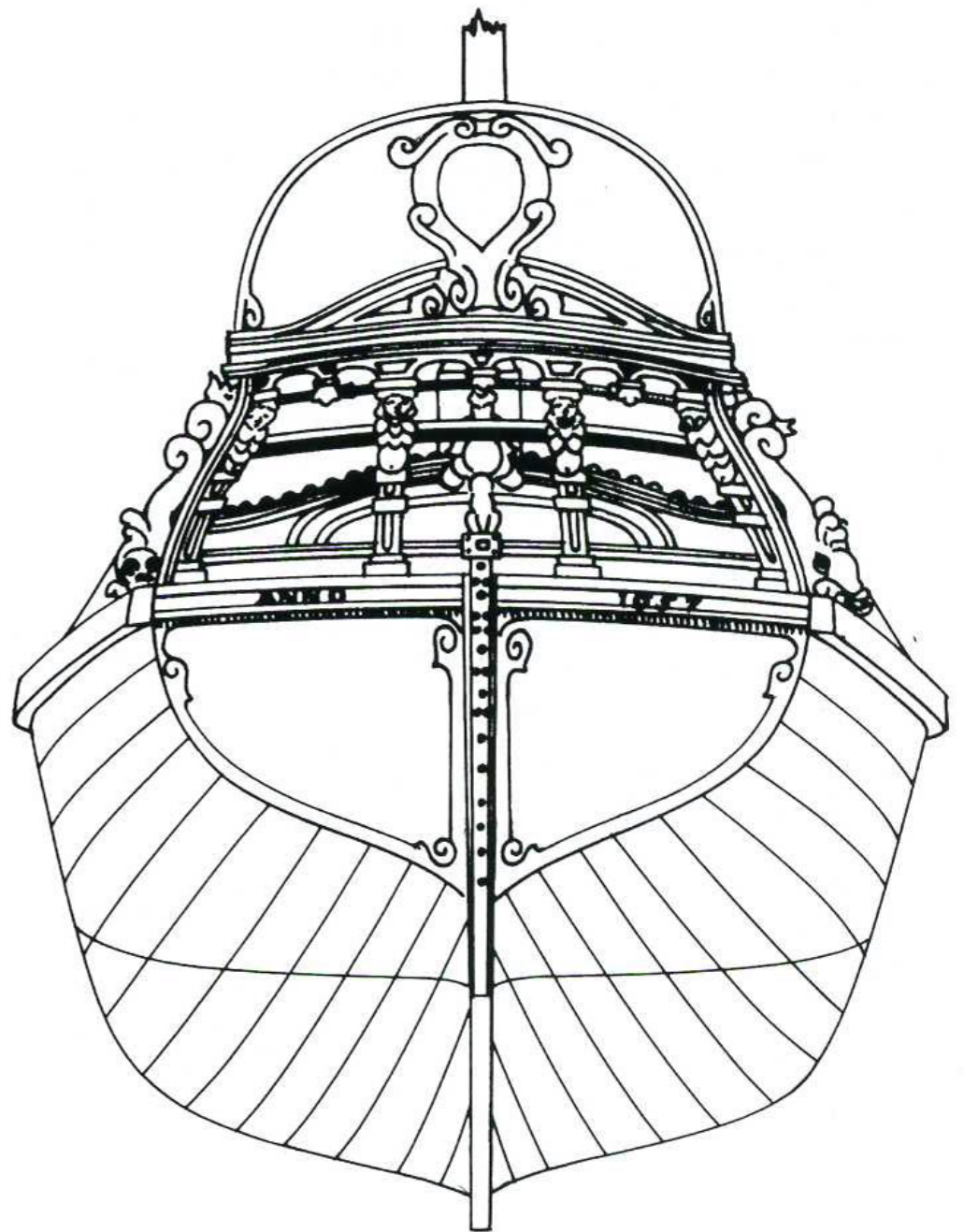
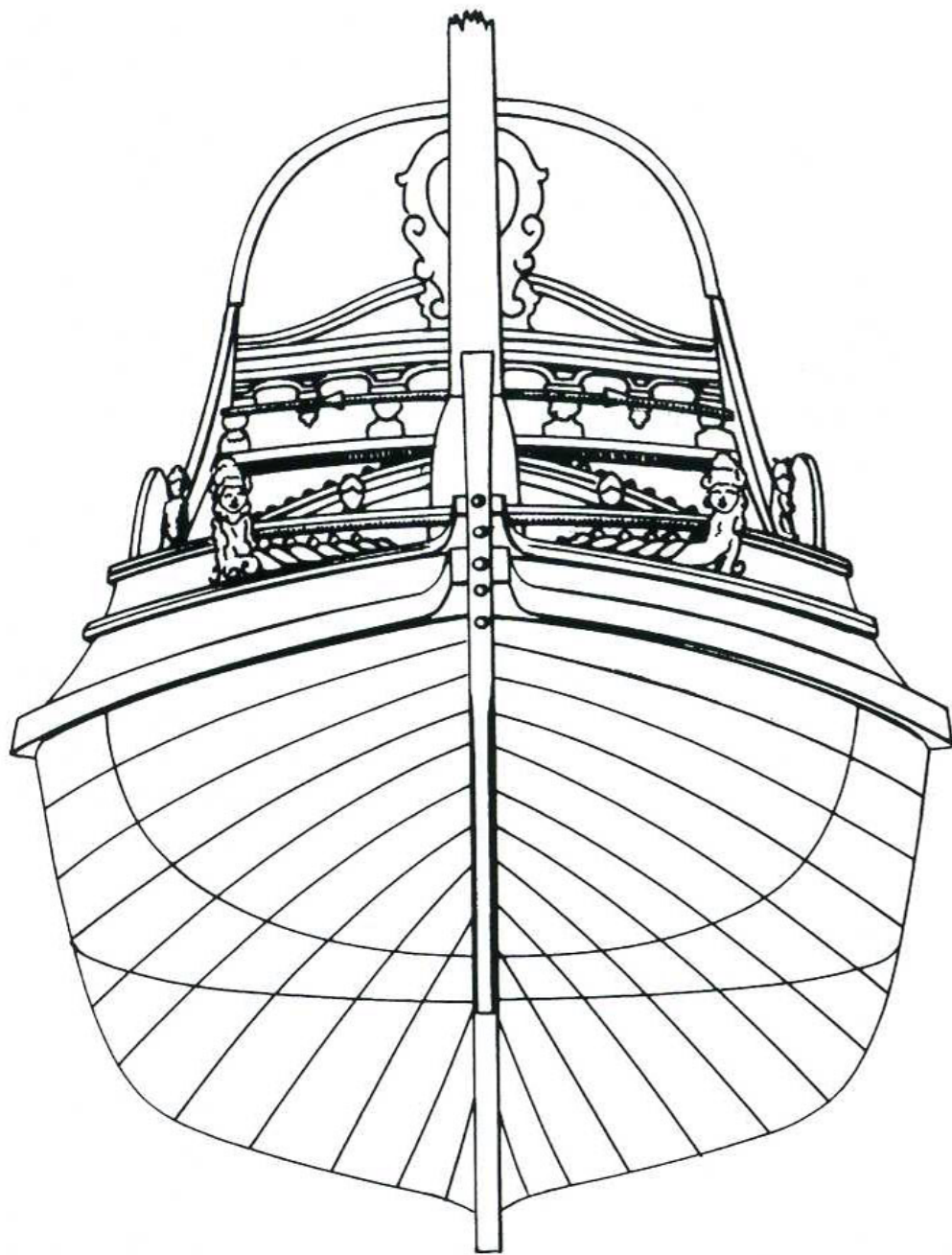


Abb. 260

Vorder- und Achteransicht einer „Besanacht“, dat. 1657. (Rijksmuseum „Nederlands Scheepvaart Museum“, Amsterdam).

Das Original, bei dem die Ansichten übereinanderliegen, trägt keine Schiffstypenbezeichnung. Vom Verfasser vereinfacht übertragen. Auf die Wiedergabe des künstlerischen Schmuckes wurde verzichtet, um die charakteristische Konstruktion des Schiffskörpers hervorzuheben. Bei der Übertragung stellte sich heraus, dass die Zeichnungen insofern ungenau sind, als die Spantformen und die Übergänge der Planken vom Vorschiff zum Achterschiff in den beiden Ansichten nicht übereinstimmen. Der auf den Zeichnungen angegebene Maßstab hat 11 Zoll (Amsterdam?).

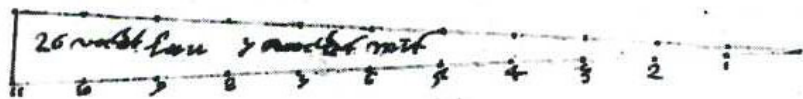
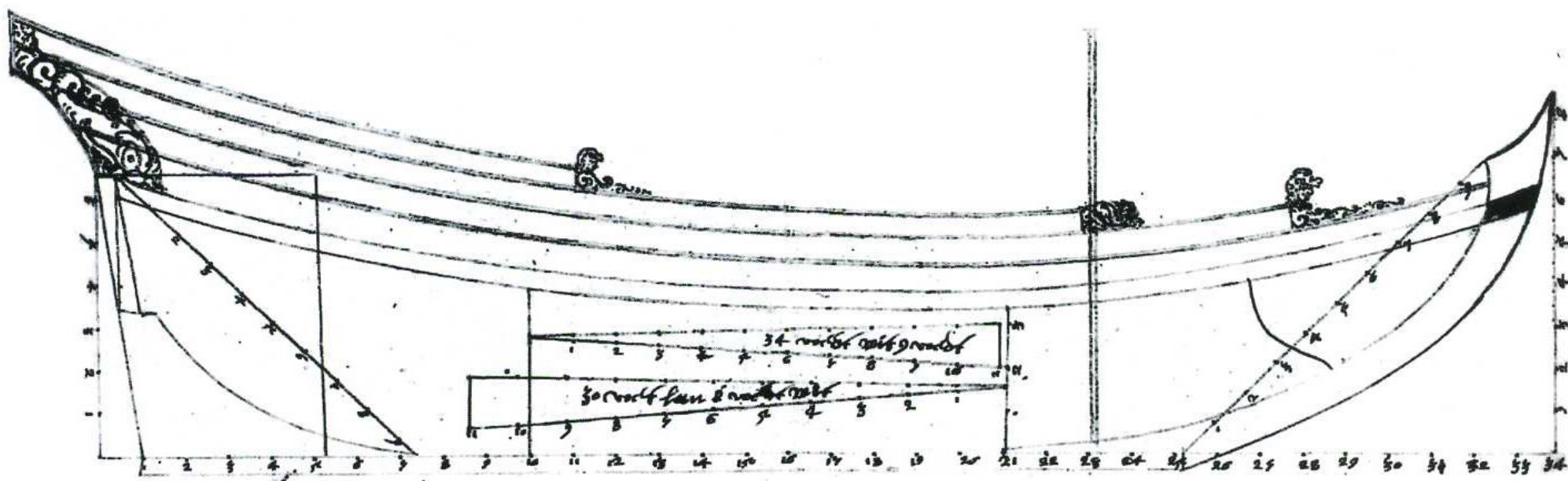
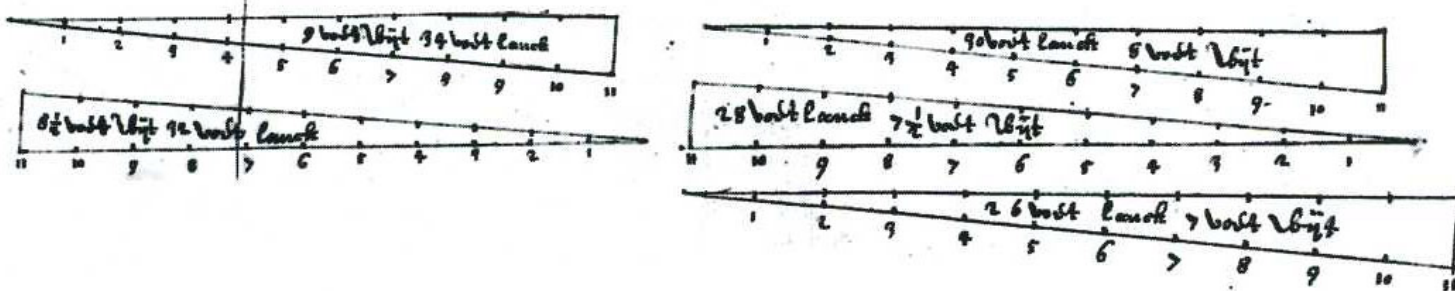
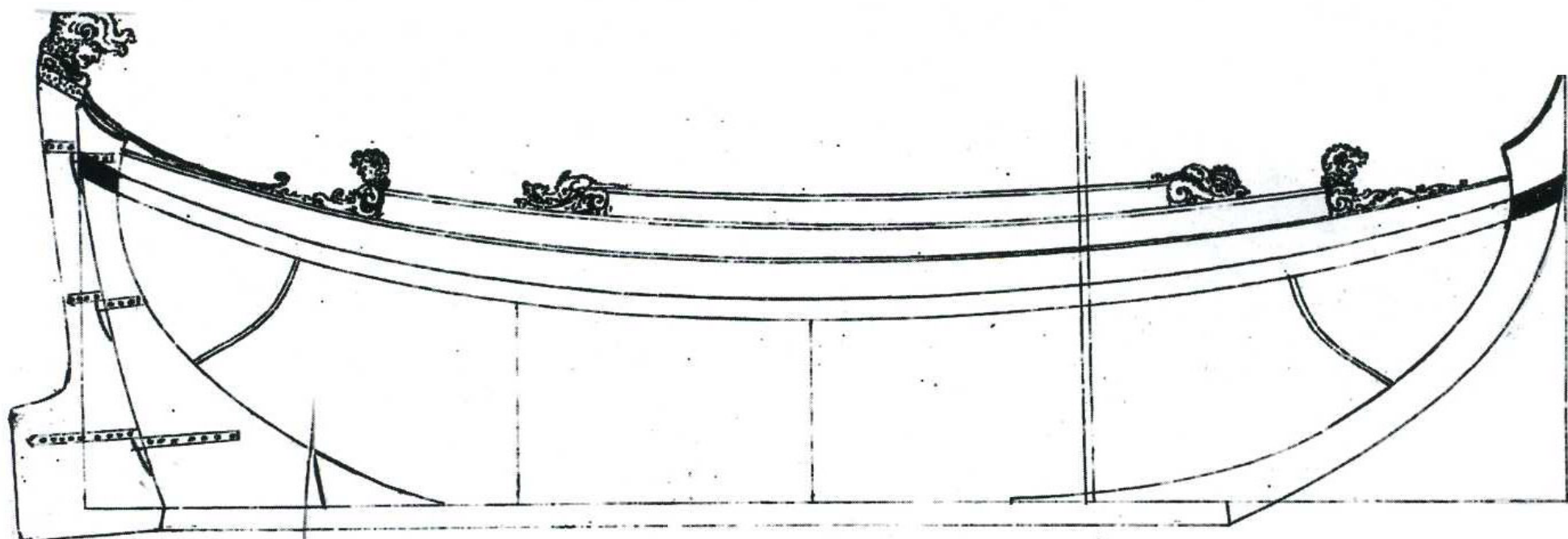


Abb. 261

Keyser, Franz Cornelisz. „Bestecken en bouwtekeningen van Sloepen en schepen 1674-1686“ Copyr: Vereeniging Nederlands Historish Scheepvaart Museum, c/o Rijksmuseum „Nederlands Scheepvaart Museum“, Amsterdam

### Anmerkung

Das einzige bislang bekannte Modell, das eine Heckjacht darstellen könnte, stammt aus Zaanstreek und befindet sich gleichfalls im Rijksmuseum, Amsterdam. Es wird in letzter Zeit mehrfach mit Ende 17. Jahrhundert datiert. Die kleine Jacht ist nur vor dem Mast gedeckt und hat dahinter ein offenes Plichtdeck, das bis zu einem als Bank ausgebildeten Stauraum im oben offenen Heck reicht. Achtern endet die Außenhaut in einem flachen Spiegel, über dem eine offene Gillung mit der Andeutung eines kleinen Oberspiegels liegt. Das Vorschiff mit einem stärker gebogenen Vorsteven ist sehr rund und völlig und hat einen relativ stark auflaufenden Sprung. Beides, rundes Vorschiff und hoher Sprung, geben dem Vorschiff eher ein boeier-ähnliches Aussehen als das einer Heckjacht.

Das Modell hat Seitenschwerter. Der streichende (umlegbare) Mast (mit Mastschild) führt ein Besansegel. Neben der an einem Stag gesetzten Fock ist ein kleiner Bugspriet mit Klüver vorhanden, der für kleinere, mit Besan getakelte Jachten vom Ende des 17. Jahrhunderts, ungewöhnlich ist. Das boeierähnliche Vorschiff, die Form des oberen Abschlusses des Oberspiegels und der Bugspriet mit Klüver lassen es fraglich erscheinen, dass das Modell mit Ende 17. Jahrhundert richtig datiert ist. Die aufgeführten Kriterien deuten eher auf die erste Hälfte des 18. Jahrhunderts hin.

Die in Abb. 268 wiedergegebene Zeichnung stellt ein im Katalog des Rijksmuseum „Nederlands Scheepvaart Museum, Amsterdam von 1943 als „bezaanjacht“ (zweite Hälfte 17. Jh.) bezeichnetes Schiff dar. Mit einer Länge über Steven von 60 Fuß, bei einer Breite auf Spant von 17 Fuß, ist das Schiff für eine Besanjacht sehr groß.

Die Form des Oberspiegels erinnert noch an eine Speeljacht, während die mit einer Bankkiste und darunter liegender Plicht (Stauraum) geschlossene Heckgillung sowie die relativ große Länge des Schiffes mehr auf den Typ einer Spiegeljacht hinweisen.

Mittschiffs liegt eine große „Kajüte“, die mit einem Aufbau versehen ist, um im Raum eine bessere Stehhöhe zu erreichen. Das Dach ist gegen Ende des 17. Jahrhunderts bei größeren Jachten meistens doppelt S-förmig geschwungen und hinten am Niedergang höher als vorne.

Mit einem leichten, eleganten Schwung fällt es nach vorne ab. Seitlich neben dem Aufbau sind Gangborde angeordnet. An die Kajüte schließt sich achtern ein Plichtdeck an, das - wie aus dem Querschnitt ersichtlich - tiefer liegt als die Gangborde und in dem seitlich Bänke angeordnet sind. Achtern wird das Plichtdeck durch einen Stauraum mit Secret abgeschlossen. Dieser Raum, der noch keine volle Stehhöhe wie bei „reinen“ Spiegel- und Pavillonjachten hat, kann vermutlich über eine dreistufige Treppe unter der Plicht-Luke betreten werden. Auf dem Deck dieses Raumes, auf dem zwei kleinere Kanonen stehen, ist achtern im Bereich der Gillung, gegen den Spiegel, eine Bankkiste eingebaut. Nach der Zeichnung zu urteilen, sind die Leitwagen für Fock- und Großschot aus Eisen. Die Raumeinteilung ist im Prinzip der Einteilung bei „großen“ Jachten sehr ähnlich. Vor dem Mast liegt vermutlich die Kombüse und Bottlerei, davor das Kabelgat und Logis der Mannschaft. Die schmalen Rechtecke hinter der Kreuzbeting und vor der großen Luke der Kombüse können den Rauchabzug der Kamine darstellen. Wie die „großen“ Jachten hat auch dieses Schiff ein Bratspill. Ebenfalls waren Seitenschwerter vorhanden. Hierauf verweisen Flacheisen im Gangbord hinter dem Mast, die zur Verstärkung und als Schwertbolzenlager dienen. Nach der Größe des Schiffes zu urteilen, erscheint die Bezeichnung „Besanjacht“ fraglich. Die wenigen bekanntgewordenen Bilder, die diesen größeren, dem Schiffskörper der „Speeljacht“ ähnlichen Typ darstellen, zeigen eine Takelung mit „stehender Gaffel“, so wie sie auch bei „großen“ Jachten üblich war. Erhärtet wird diese Tatsache durch einen Ring an Vorkante Vorsteven der gezeichneten Jacht (Abb. 268). An diesem Ring wurde der bei „großen“ Jachten obligatorische Bugspriet mittels einer Zurrung festgesetzt. Dies war erforderlich, um den durch den Klüver auf Zug nach oben beanspruchten Bugspriet in seiner Lage am Vorsteven zu halten. Strenggenommen ist der Typ wegen seiner Größe, der Raumgestaltung im Hinterschiff und der Takelung weder als eine Heck- oder Spiegeljacht, noch als Besanjacht zu bezeichnen.

## Die Spiegeljacht

Die Spiegeljacht ist ein mittelgroßer Jachttyp. Der Schiffskörper, die Raumeinteilung und die Takelung stimmen fast völlig mit der Heckjacht überein. Lediglich das Achterschiff ist anders eingerichtet. So befindet sich hinter dem tieferliegenden Plichtdeck ein abgegrenzter Raum, die Plicht, der volle Stehhöhe hat und dessen Deck daher im Bereich des Oberspiegels liegt. Gewöhnlich ist über dem Deck dieser Plicht achtern gegen den Oberspiegel noch eine Bank angeordnet. Die bei der Heckjacht „offene“ Gillung ist hier also geschlossen. Da die Höhe der Verschanzung des Achterschiffes bei diesen mittelgroßen Jachten meistens nicht sehr groß ist, bleibt auch der Oberspiegel noch relativ niedrig. Die zur

Beleuchtung des Raumes und zum Blick nach achtern eingebauten Fenster liegen daher tiefer als üblich in der Gillung beiderseits des Ruderschaftes. Oft sind sie mit einem Deckel verschließbar. Als wesentliches Merkmal haben diese Jachten in dem mit einem Setzgang oder einer offenen, niedrigeren Reeling begrenzten Achterschiff seitlich keine Fenster. Die Spiegeljachten der 60er Jahre hatten vorne noch die mit einer lang ausgezogenen Gillung abgesetzte Schanz der Heck- und Speeljachten. In der Mitte der zweiten Hälfte des 17. Jahrhunderts wurde die Schanz aber bis nach vorne zum Vorsteven durchgezogen. Diese Jachten führten immer Seitenschwerter.

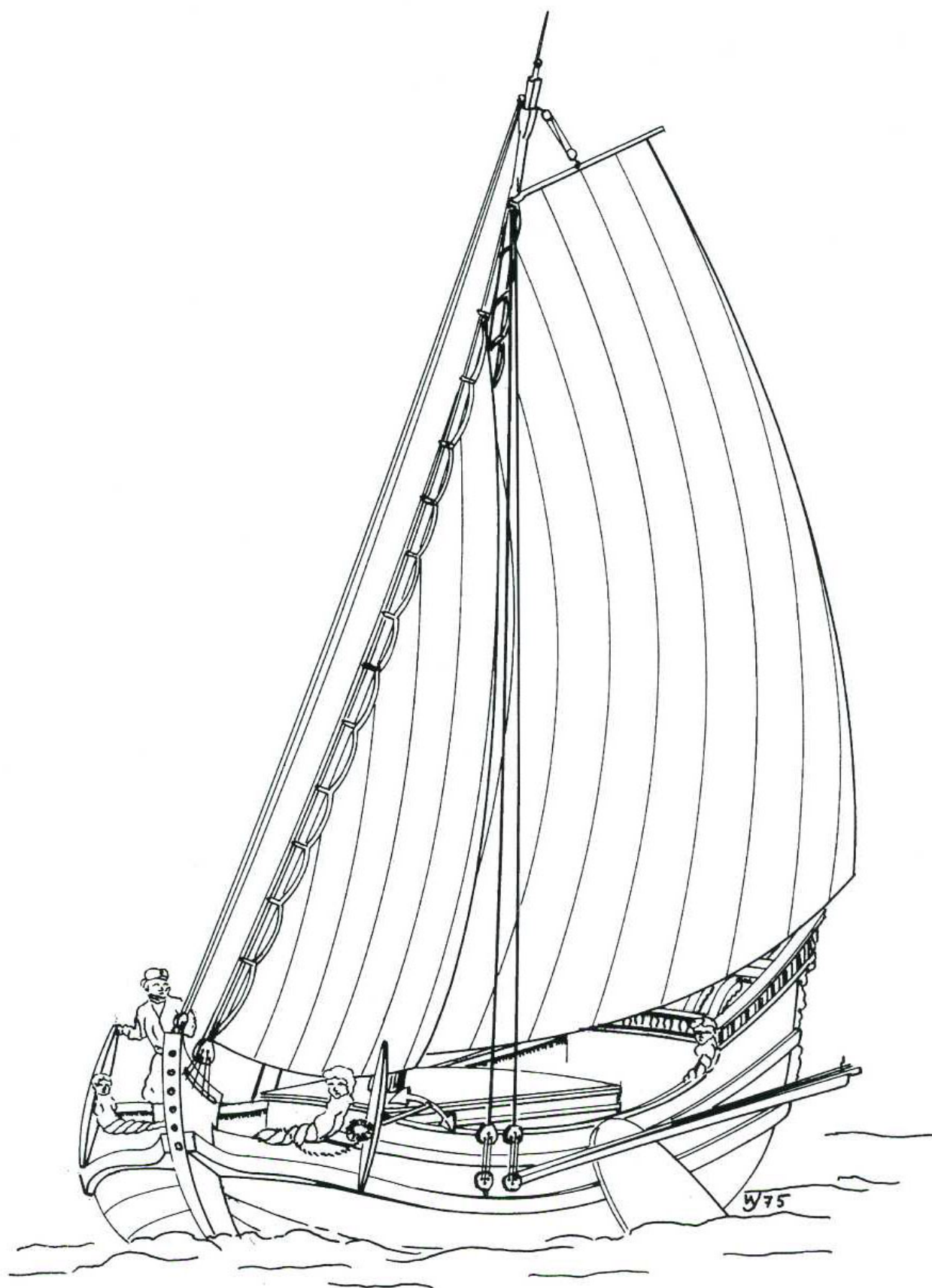


Abb. 262

„Spiegeljacht (?) mit Besan-Takelung“, 1665, Detail aus: *Panorama von Rotterdam*, J. Quacq. (Maritiem Museum „Prins Hendrik“, Rotterdam, Inv. Nr. WA 925). Vom Verfasser übertragen.

## Die Pavillonjacht

Eine größere Variante der Spiegeljacht wird auch Pavillonjacht genannt. Weil sie in der Regel größer als die Spiegeljacht war, nähert sie sich in der Ausgestaltung des Hinterschiffs im Prinzip schon der Raumeinteilung einer „großen“ Jacht. So sind im Unterspiegel, neben dem Achtersteven, Fenster mit Klappen eingebaut, die darauf schließen lassen, dass hier eine niedrigere Schifferkammer (Plicht) vorhanden war. Darüber lag dann ein weiterer Raum, der durch kleinere Fenster im Oberspiegel und größere, seitlich am Heck angeordnete, mit Klappen verschließbare Fenster markiert wird. Ein typisches Hinterschiff dieses Typs zeigt die Abb. 263 nach A. Storck (Amsterdam). Das charakteristische Merkmal dieses Jachttyps und damit der wesentliche, äußerlich erkennbare Unterschied zur „großen“ Jacht besteht in der Anordnung des „Pavillons“ innerhalb der mit einem Setzgang erhöhten Verschanzung des Achterschiffes. Je nach Größe der Jacht kann die Pinne oder der Helmstock des Ruders sehr unterschiedlich angeordnet sein. Es gibt Darstellungen, bei denen der Helmstock über dem Heckbalken im Bereich der geschlossenen Gillung binnenbords führt, aber auch solche, die einen nach oben weiterführenden Ruderschaft zeigen. Im ersten Fall müsste der Helmstock durch einen vorne offenen Pavillon

führen, da die Höhen nicht ausreichen, um einen extra Fußboden, wie bei den „großen“ Jachten, einzulegen. Im zweiten Fall reicht der Ruderschaft so hoch, dass die Pinne über dem „Pavillon“-Deck nach vorne führt. Hierbei kann der „Pavillon“ geschlossen und mit einer Tür versehen sein.

Es gab aber auch kleinere Fahrzeuge, die als „Pavillon“-Jachten zu bezeichnen sind, obwohl bei ihnen nur ein Raum im Achterschiff lag. Dieser „Pavillon“ wurde dann von der Plicht aus direkt oder über eine kurze, nach unten führende Treppe betreten. Bei allen Pavillonjachten war, ebenso wie bei den Heck- und Spiegeljachten, nur ein ausfallender, stärker gekrümmter Vorsteven mit vorne hochaufgezogener Spitze vorhanden, der den Abschluss des Vorschiffes bildete. Ein Galion mit figürlichem Schmuck konnte auch bei diesem Typ nicht nachgewiesen werden.

Die größeren „Pavillon“-Jachten waren immer wie die „großen“ Jachten mit „stehender Gaffel“, Topsegel, Stagfock und Klüver getakelt, die kleineren üblicherweise mit Besan und Stagfock. Aber auch hier gibt es Darstellungen, die abweichend von der „Norm“ kleinere Jachten mit der vollen Takelung „großer“ Jachten zeigen.

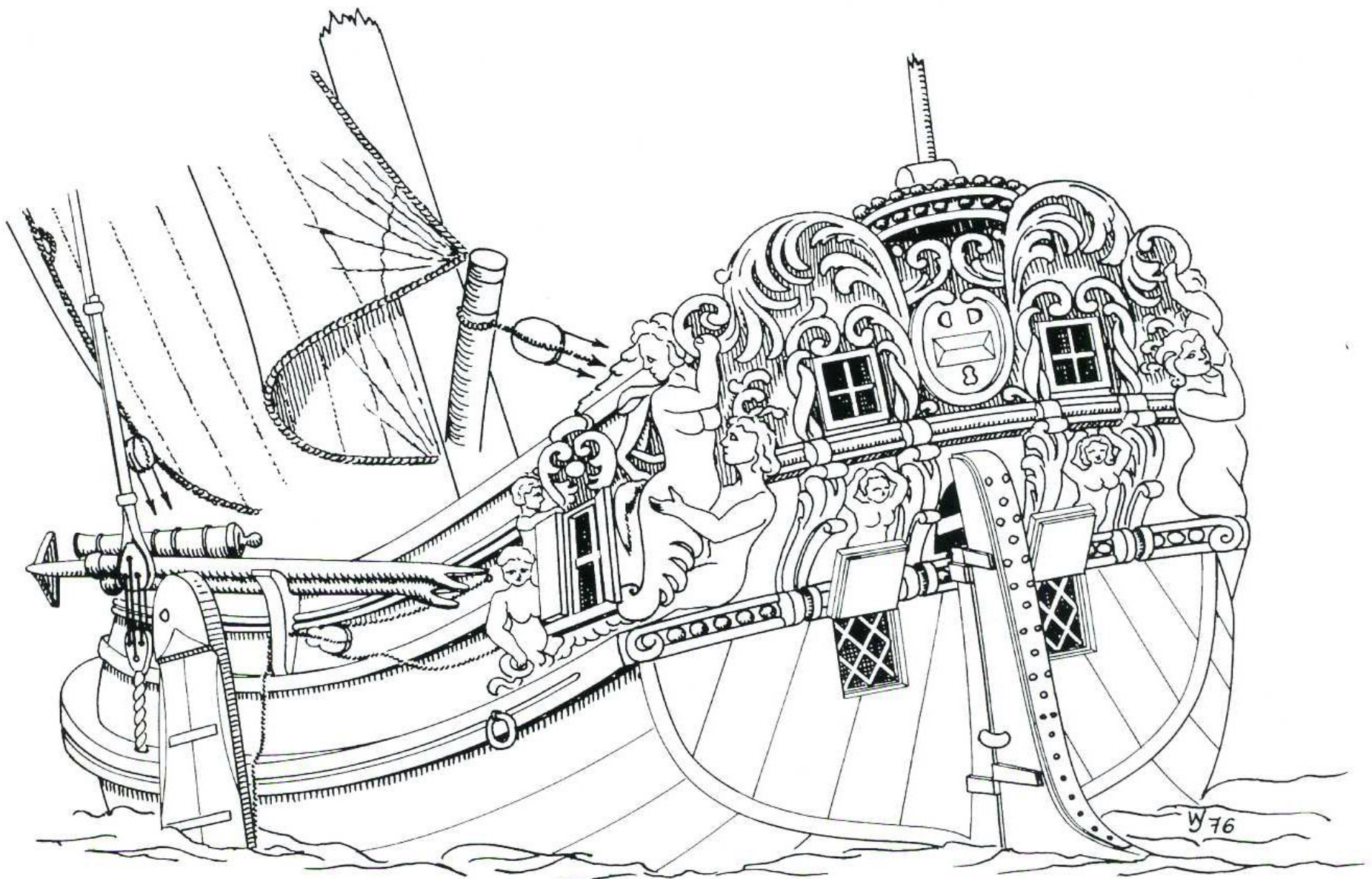


Abb. 263

„Pavillon-Jacht“, nach einem Gemälde von A. Storck „Waterfest op het Y...“, 1. September 1697“ im Rijksmuseum „Nederlands Scheepvaart Museum“, Amsterdam. Vom Verfasser in Strichzeichnung übertragen. Vorschiff und Verlauf der Segelunterlieken sind nicht zu erkennen, da mehrere Personen an Bord diesen Teil verdecken.

## Prinzipskizzen: Spiegel- und Pavillonjacht

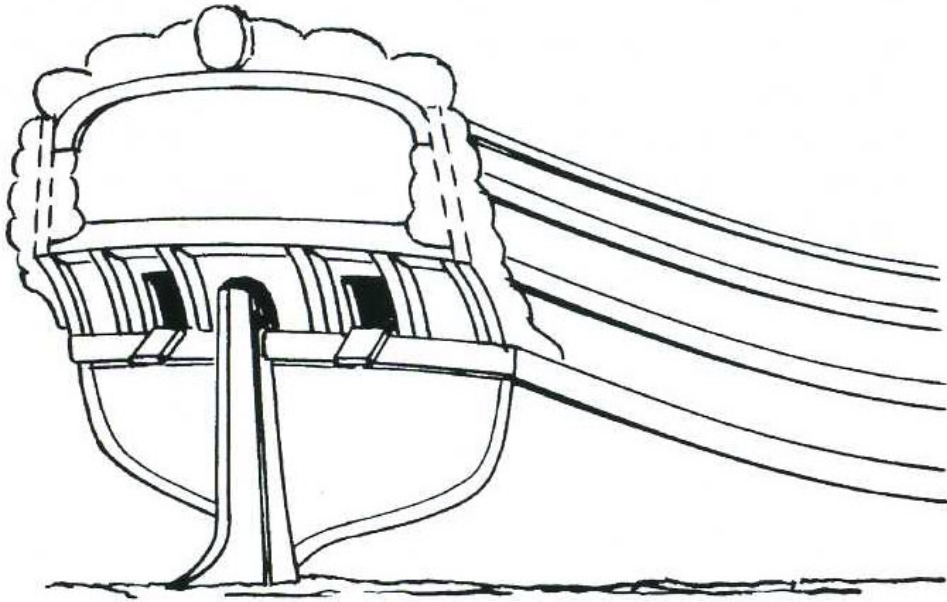


Abb. 264  
Spiegeljacht, Ende 17. Jh., die Fenster der Plicht liegen in der Gillung.

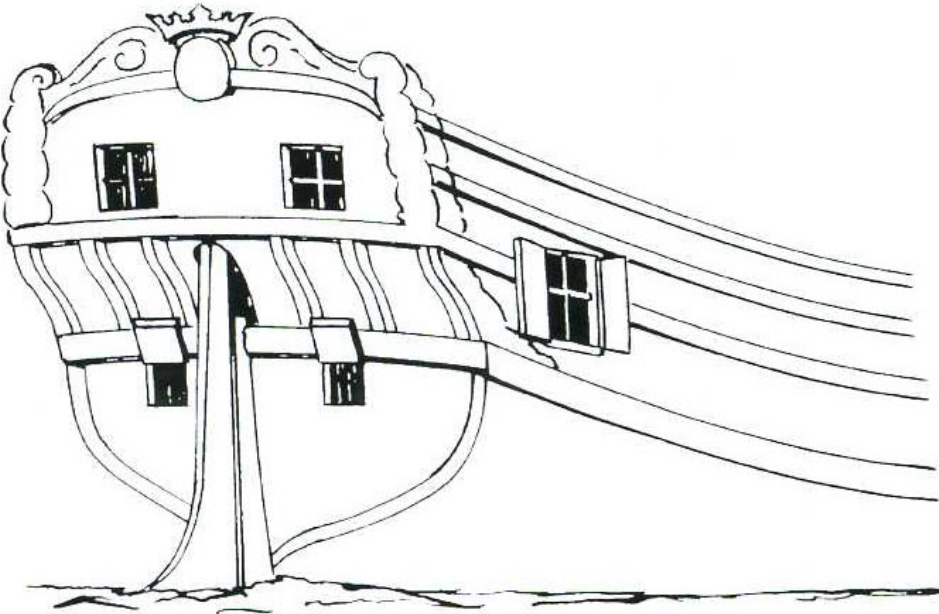


Abb. 265  
Größere Pavillonjacht, Ende 17. Jh., Fenster einer niedrigeren (Schiffer?)Kammer im Unterspiegel, Fenster des „Pavillons“ im Oberspiegel und an der Schiffsseite.

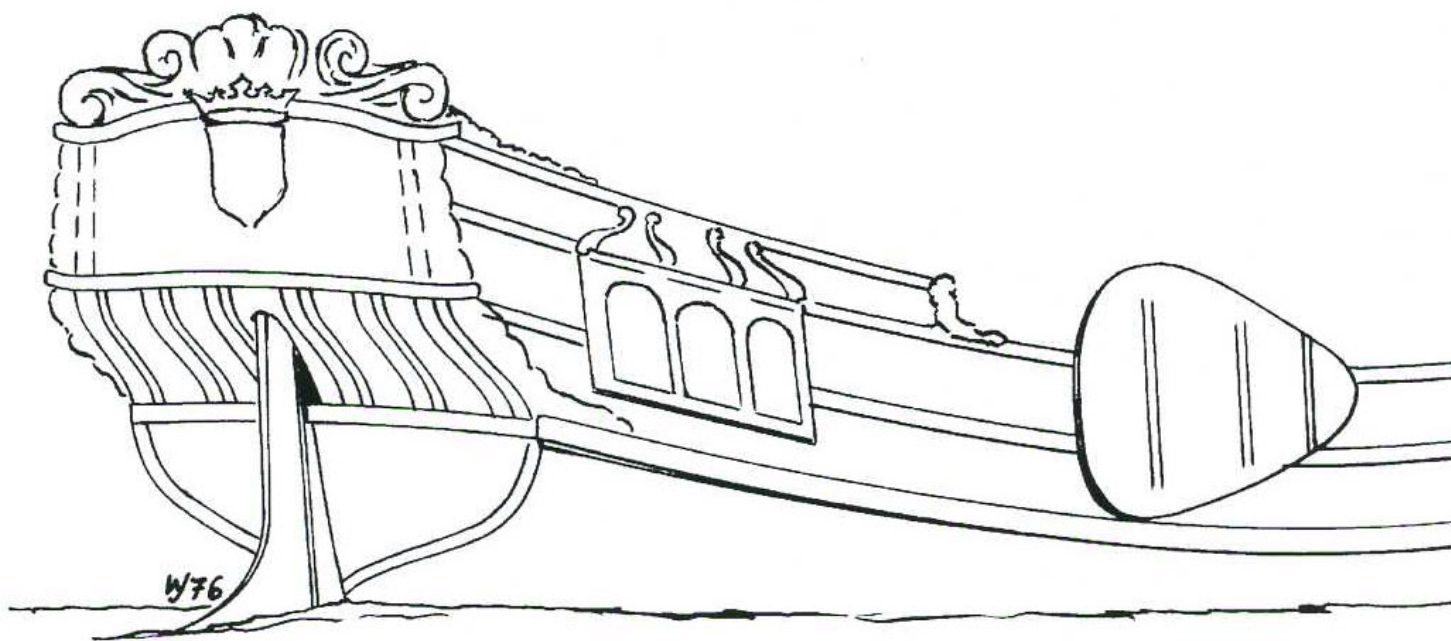


Abb. 266  
Kleinere „Pavillonjacht“, 1685, bezeichnet „Kleine Jacht von Rotterdam“. Nach einer flüchtigen Bleistiftskizze von W. van de Velde d.J. (Maritiem Museum „Prins Hendrik“, Rotterdam, Inv. Nr. P 1202).

## Besanjachten

Diese Typbezeichnung sagt nur etwas über die Takelung einer Jacht aus. Sie kann, strenggenommen über einen längeren Zeitraum betrachtet, nicht als wirkliche Bezeichnung für einen Schiffstyp Gültigkeit haben. Wie aus den vorstehenden Beschreibungen ersichtlich, konnten die im Schiffskörper unterschiedlichsten Jachten mit einem Besan getakelt sein. Sie hätten damit alle den Anspruch auf die Typenbezeichnung Besanjacht. Diese Bezeichnung wäre aber sehr weitläufig und würde weiter keine Aussage über das wirkliche Aussehen der Jacht machen. Es wäre daher genauer, wenn die vorher festgelegten, auf den Schiffskörper bezogenen typenkundlichen Bezeichnungen durch den Zusatz „Besan“ erweitert würden, z.B.: mit einem Besan getakelte Spiegeljacht. Nach Ansicht des Verfassers hätte nur die in den 50er oder 60er Jahren gebaute und vermutlich aus der Speeljacht entwickelte kleinere einmastige Heckjacht für einen kurzen Zeitraum den Anspruch auf die Bezeichnung „Besanjacht“. Als bekanntes Beispiel sei hier die kleine Bezan-Jacht für König Karl II. von England von 1660 genannt (Abb. 39). Der große Bedarf an kleineren Vergnügungsjachten in der zweiten Hälfte des 17. Jahrhunderts hatte in dieser Zeit die

Entwicklung der vielfältigsten Erscheinungsformen zur Folge. Diese zwar aus vorhandenen Typen gebildeten, aber dem Bedarf angepaßten neuen Formen, konnten daher nicht mehr den Anspruch auf die Bezeichnung „Besanjacht“ erheben. Dieses wird auch mehr oder weniger durch Zeichnungen des 18. Jahrhunderts bestätigt, auf denen die Schiffe einfach nur als „Segeljacht“, „Vergnügungsjacht“ oder „Segelvergnügungsjacht“ bezeichnet werden.

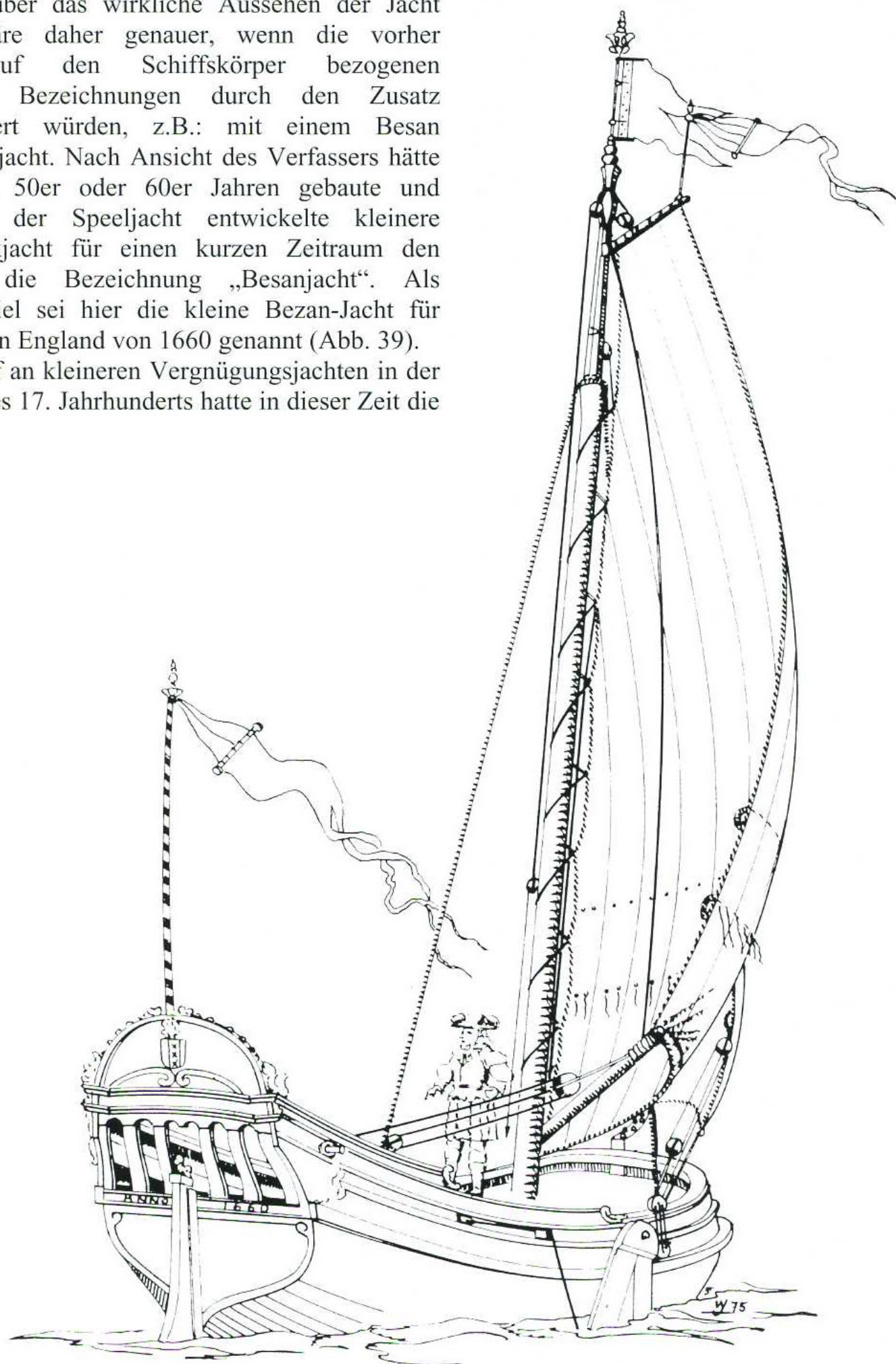


Abb. 267

Heckjacht mit Besan getakelt. Detail aus einer Zeichnung von J.A. Sturck (Storck), 1660. (Rijksmuseum „Nederlands Scheepvaart Museum“, Amsterdam).

Vom Verfasser in Strichzeichnung übertragen. Um eine klare Darstellung der schiffbautechnischen Elemente zu erhalten, wurde die von Sturck angedeutete künstlerische Ausgestaltung fortgelassen. Die Jacht führt im Oberspiegel das Wappen der Stadt Amsterdam.

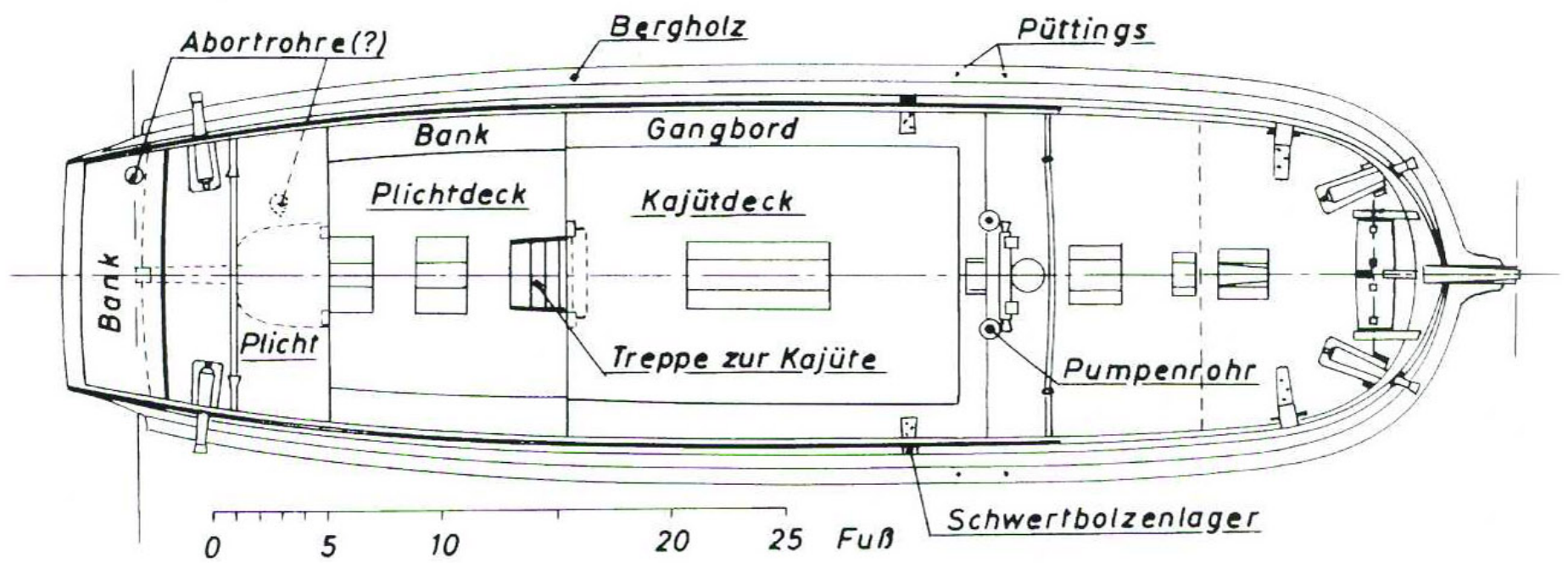
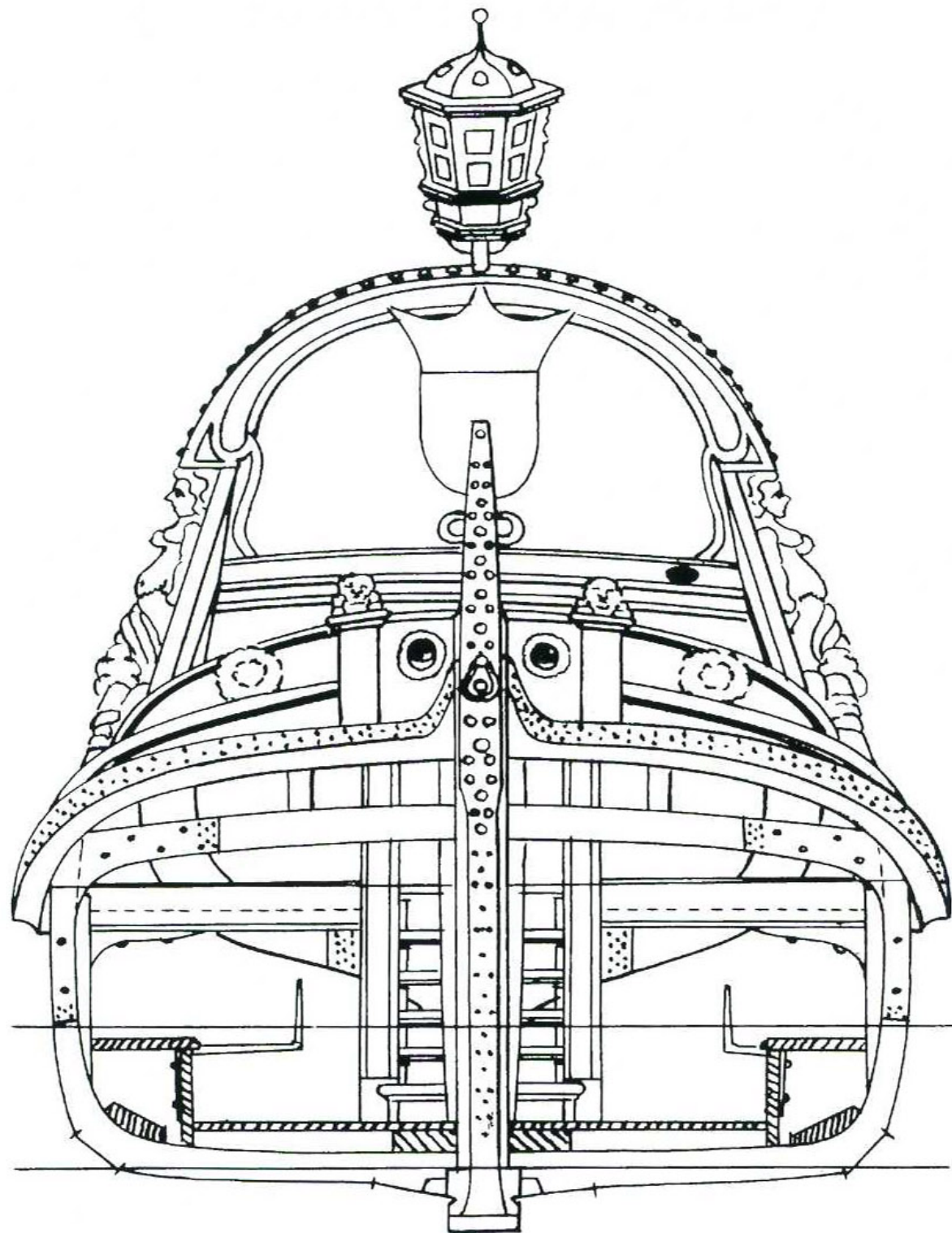


Abb. 268

Zeichnung eines als „BEZANJACHT“ benannten Schiffes von 60 Fuß Länge über Steven. Nach einer Zeichnung im Rijksmuseum „Nederlands Scheepvaart Museum“, Amsterdam.

Vom Verfasser vereinfacht übertragen, da die z.T. feinen Striche auf dem Original im Druck verlorengegangen wären. Die Abbildung soll hier auch nur den Typ und die Raumeinteilung wiedergeben. Bei der Ansicht von vorne wurde auf die Wiedergabe des figürlichen Schmuckes verzichtet, um die Konstruktion klarer herauszustellen. Die Jacht ist zu groß, um noch als „Besanjacht“ bezeichnet zu werden.

## Zusammenfassende Feststellung

Die zeitgenössischen Darstellungen zeigen eine so große Vielfalt von kleineren Jachttypen mit flachem Unterspiegel, dass es kaum möglich ist, eine Rangordnung mit exakter Beschreibung und Typenfestlegung vorzunehmen. Nach dem zur Bearbeitung zur Verfügung stehenden Bildmaterial kann man vermuten, dass die Schiffbauer der damaligen Zeit in ihrem Einfallsreichtum die Grundtypen je nach Bedarf oder Wunsch des Auftraggebers untereinander gekreuzt und hierdurch immer neue Varianten geschaffen haben. Dieses bezieht sich nicht nur auf die Konstruktion des Schiffskörpers und auf die Raumeinteilung, sondern auch auf den jeweiligen Austausch der Takelungsarten. Die vielen Variationsmöglichkeiten lassen daher keine systematische Erfassung zu.

Eine Jachtdarstellung kann daher nur nach der Ausbildung des Hinterschiffes einem Grundtyp zugeordnet werden, wobei die Details der jeweils vorliegenden Anordnung zu einem individuellen Untertyp führen. Eine auf Abb.269 wiedergegebene kleinere Jacht soll zum Schluss auf die vielfältigen Möglichkeiten der Gestaltung hinweisen.

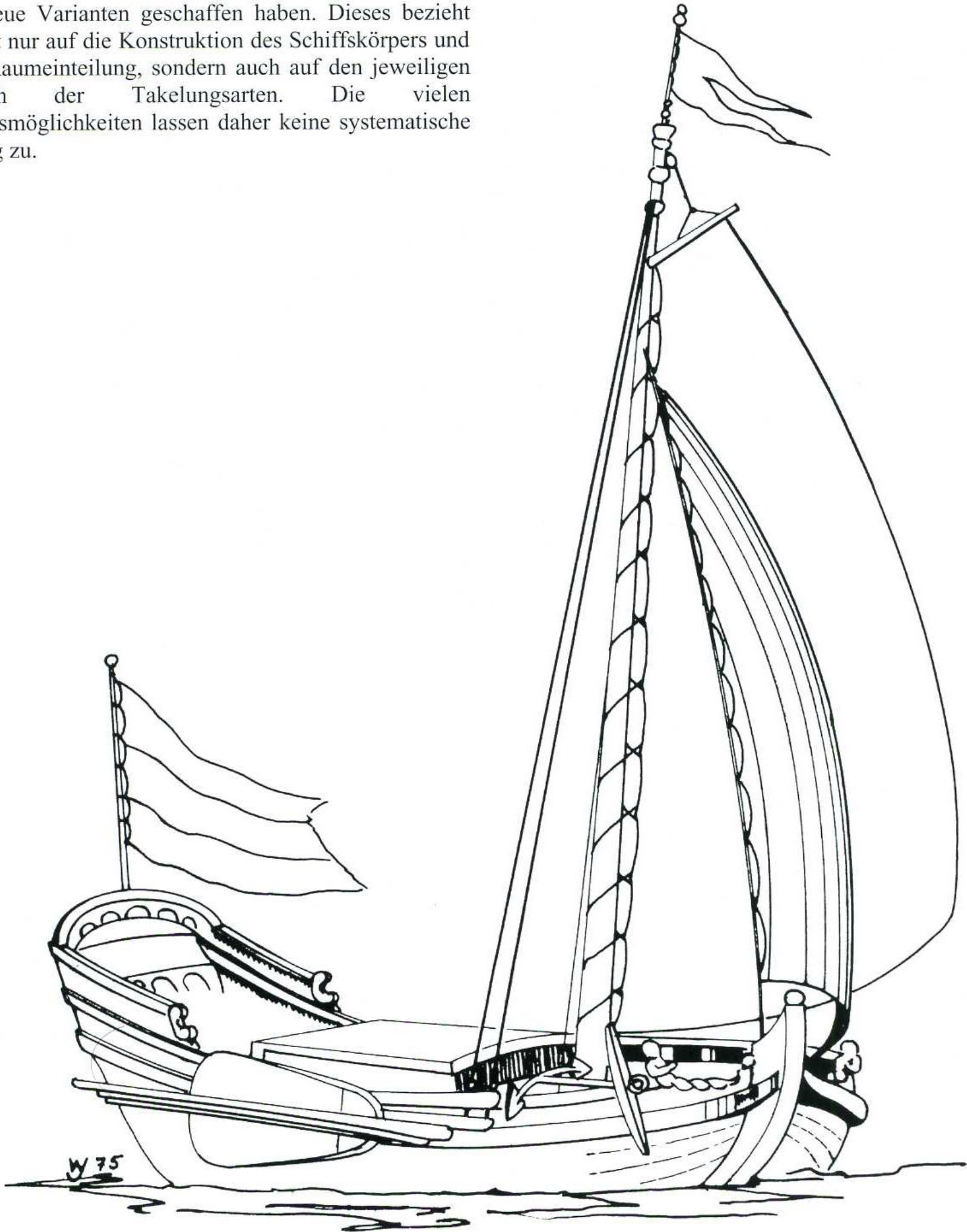


Abb. 269

„Heckjacht (?) mit Besan-Takelung“, 1665, Detail aus: Panorama von Rotterdam, J. Quacq (Maritiem Museum „Prins Hendrik“, Rotterdam. Inv.Nr. WAE 925). Vom Verfasser übertragen. Es ist unsicher, ob hier die Darstellung einer „reinen“ Heckjacht vorliegt, da die kleine Radierung die offene Gillung nicht eindeutig erkennen lässt.

# Anmerkungen zu Speel-, Heck-, Spiegel-, Pavillonjachten

## **Speeljacht**

Eine gleiche, aber spiegelbildliche Darstellung ist als Blatt 6 mit der Signatur von C.J. Visscher bekannt. Die von D.E. Lons herausgegebenen Blätter sind unsigniert und werden P. Goos oder C. Allard zugeschrieben.

## **Sprung**

Der flache Sprung des Vorschiffes ist vielleicht eine Folge der Anordnung des Decks in diesem Bereich. In älteren Bestecken wird oft erwähnt, dass das Deck auf Mitte Schiff gerade nach vorne verläuft. Durch die Verringerung der Höhe der Bucht, infolge der nach vorne abnehmenden Schiffsbreite, ist auch nur ein geringfügig ansteigender, von der Buchhöhe abhängiger Sprung die Folge, da zu dieser Zeit bei den besprochenen Schiffstypen die Berg- und Raahölzer parallel Seite Deck verlaufen. Je völliger der Deckumriss ist, umso weiter zieht sich der flache Sprung nach vorne, um dann umso stärker zum Steven hin anzusteigen. Die Abhängigkeit des Sprunges auf Mitte Schiff vom Anstieg des Sprunges auf Seite Deck ist besonders bei der Konstruktion zu beachten. Ist die Höhe des Sprunges geringer als die Höhe der Bucht, so erhält das Deck auf Mitte Schiff einen negativen Sprung, es fällt also nach vorne ab.

## **Reede von Batavia (Abb. 273)**

Der Titel „Reede von Batavia“ ist irreführend, da der Künstler, soweit heute bekannt ist, nie in Indien war.

## **Kajüte**

In jüngeren niederländischen Publikationen wird der hinter dem Mast unter Deck liegende Raum oft als „roef“ bezeichnet. Diese Bezeichnung ist im Sinne der Bedeutung des Wortes nicht richtig. So bezeichnete man mit „Roof“ entweder auf Binnenschiffen einen im Achterschiff über dem Laderaum angeordneten und über dem Deck hervorragenden Aufbau für die Unterbringung der Besatzung oder bei kleineren Schiffen, wie Kähnen,

einen niedrigen, innerhalb der Außenhaut liegenden und abgeschotteten Stauraum. In mehreren unter „zeitgenössischen Schiffbau-Dokumenten“ aufgeführten Bestecken größerer Jachten und jachtähnlichen Schiffen wird aber ein hinter dem Mast liegender Raum als „Kajüte“ bezeichnet. Da dieser Raum auf kleineren Jachten ebenfalls als Aufenthalts- und Repräsentationsraum für den Eigner und seine Gäste diente, wurde die Bezeichnung „Kajüte“ für den Raum hinter dem Mast übernommen. Sie hat sich bis heute im „modernen“ Jachtbau gehalten. Zu berücksichtigen ist allerdings die Tatsache, dass Bezeichnungen regional unterschiedliche Bedeutung haben können.

## **Plicht**

Die Plicht liegt auf Binnenschiffen, im Gegensatz zur Roof, im Achterschiff und dient gewöhnlich - wenn sie groß genug ist - dem Schiffer als Wohn- und Schlafrum. Dieser Raum hat keine Fenster. War die Plicht nur sehr klein, diente sie als Stauraum.

Das vor diesem Raum liegende Deck wird als Plichtdeck oder auch als Steuerplicht bezeichnet.

## **(Bezaan, Maße nach 't Hooft)**

Die von C.G. 't Hooft angegebenen Maße können bezüglich ihrer Bezugspunkte nicht richtig sein. Obwohl eine Überprüfung der Quelle nicht möglich war, müssen die Bezugspunkte wohl unter Beibehaltung der Maßangaben wie folgt geändert werden: lang = 34 Fuß, breit = 7 Fuß und „hol“ = 3 Fuß 6 Zoll. Diese Werte ständen sowohl der Größenordnung nach, als auch untereinander, im richtigen Verhältnis zum Typ einer Besan- oder Heckjacht. Nach anderer Quelle aus jüngerer Zeit wird die Länge von 34 Fuß auf den Kiel bezogen. Hier hat der Autor aufgrund der Tatsache, dass die Maßangaben aus englischer Quelle stammen, vermutlich eine Verbindung zur englischen Vermessungsregel gesucht. In der englischen Vermessungsregel ist nämlich die Länge des Kiels ein Identitätsmaß.

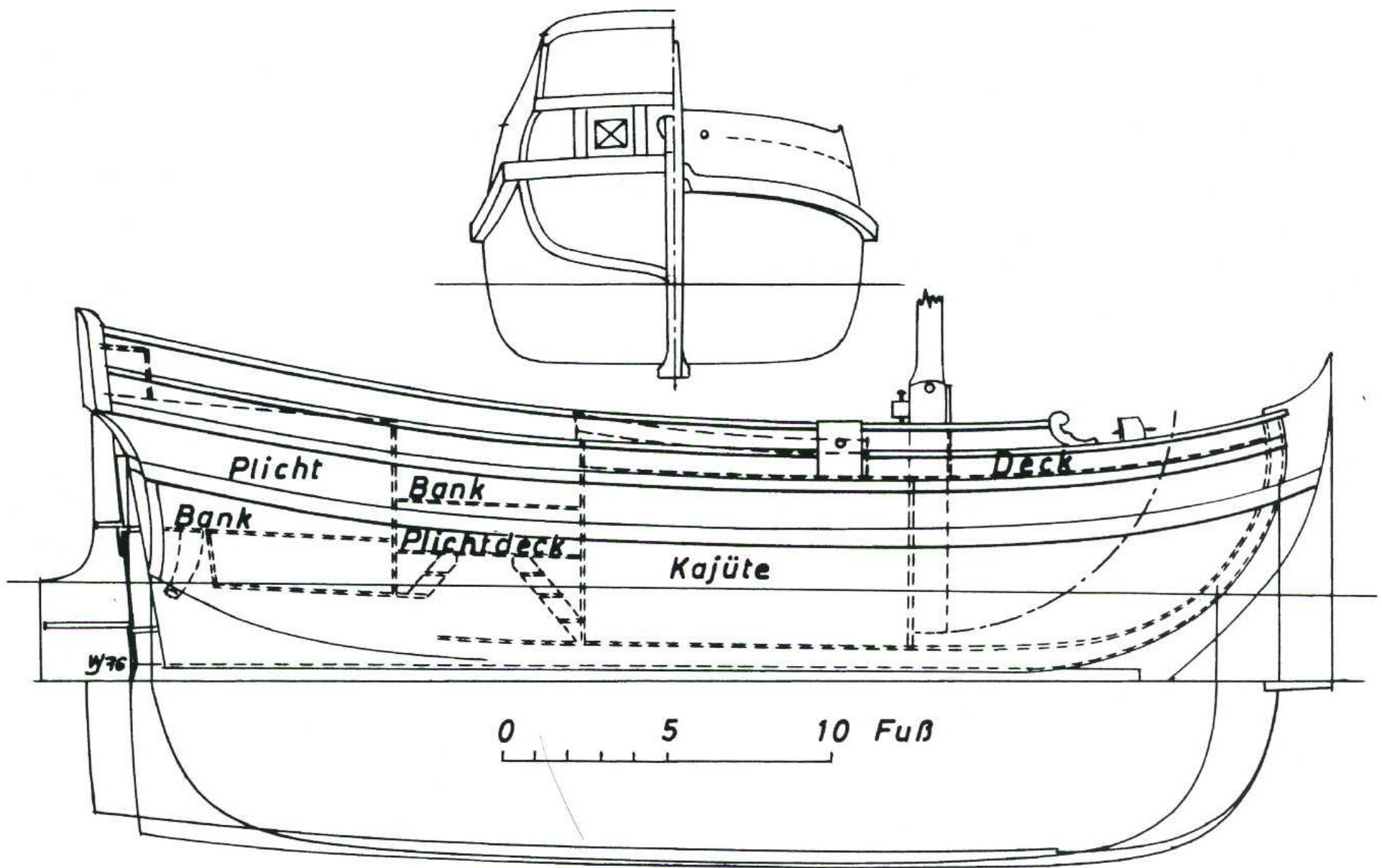


Abb. 270

Prinzipskizze einer kleinen Spiegeljacht von etwa 36 Fuß Länge über Steven und 11 Fuß Breite.

Hier sind die Treppen erkennbar, die vom Plichtdeck nach vorne in die „Kajüte“ und nach achtern in die „Plicht“ führen. Die Treppenöffnungen im Deck konnten bei Bedarf durch Deckel geschlossen werden. Die Fenster (mit Klappen verschließbar) liegen in der Gillung. In der „Plicht“ lag auch der Abort, dessen Bleirohr nach seitlich achtern führte und unter der Wasserlinie aus dem Schiffskörper trat.

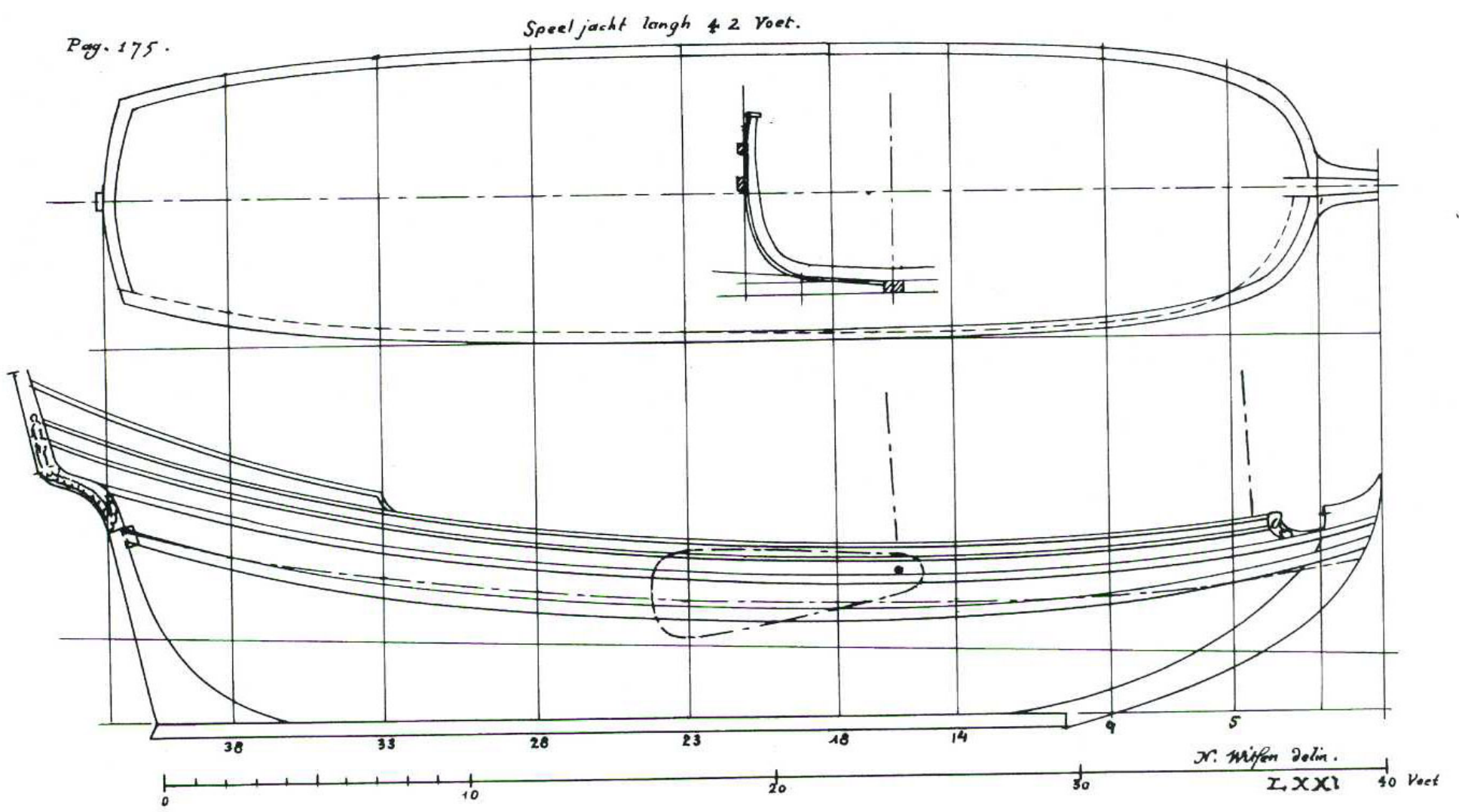


Abb. 271  
 „Speeljacht“ von 42 Fuß Länge über Steven, Zeichnung aus N. Witsen, 1671, Tafel LXXI (Vom Verfasser übertragen)

## **Witsen, Ae loude en hede daegshe Scheepsbouw en Bestier, Amsterdam 1671**

Eine kleine Jacht, 30 Fuß lang ist auf dem „hol“ von 2 Fuß 2 Zoll 6 Fuß breit. Das ganze „hol“ liegt 9 Zoll höher, also auf 3 Fuß und die Jacht ist hier auf Spant 5 Fuß 2 ½ Zoll breit. Der Boden ist 4 Fuß breit und hat eine Aufkimmung von 3 ½ Zoll. Das Heck ist 3 Fuß 3 Zoll lang. Der Achtersteven ist 4 Fuß lang, er fällt 1 Fuß 5 Zoll und ist 2 Zoll dick. Der Vorsteven ist 4 Fuß hoch, er fällt 4 Fuß. Damit das Bergholz am Vorsteven niedriger ist, wird es achtern aufgesetzt. Das Ruder ist 2 Fuß breit. Die Seitenschwerter sind 6 Fuß lang und 2 Zoll breit.

Eine andere Jacht von 30 Fuß Länge macht man 8 Fuß 9 Zoll breit. Das „hol“ auf dem Bergholz ist 4 Fuß. Der Achtersteven ist 7 Fuß hoch und fällt 3 Fuß, der Vorsteven ist 8 Fuß 4 Zoll hoch und fällt 7 ½ Fuß.

Certer einer Speel-jagt (Witsen, S. 175 I und II und Tafel LXXI)

Länge über Steven 42 Fuß, Breite auf Spant 9 Fuß 4 Zoll, Hol auf dem Bergholz 3 Fuß 8 ¼ Zoll. Der Boden ist 6 Fuß breit und kimmt 4 Zoll auf. Der Achtersteven ist senkrecht gemessen 6 Fuß 5 ½ Zoll hoch und fällt 1 Fuß 5 ½ Zoll, er ist innen 6 Zoll dick, außen 4 Zoll, oben 8 Zoll breit und unten 3 Fuß 5 Zoll. Das Heck ist 6 Fuß lang, 5 Zoll dick, 6 Zoll breit und 7 Zoll Bucht. Der Spiegel ist 3 Fuß 5 ½ Zoll tief. Die Randsomhölzer sind 7 ½ Zoll breit und 5 Zoll dick. Der Vorsteven ist an der Innenkante 6 ½ Fuß hoch, fällt 10 ½ Fuß, ist oben 2 Fuß breit, unten 1 Fuß 2 Zoll, innen 6 Zoll dick und vorne 4 Zoll. Er hat eine Bucht von 15 Zoll. Der Kiel ist 30 Fuß lang, 6 Zoll breit, achtern 5 Zoll und vorne 4 ½ Zoll hoch. Die Außenhaut ist 2 Zoll dick. Das Bergholz ist 4 Zoll dick und 5 Zoll breit. Das Boeisel (Beplankung) über dem Bergholz ist 12 Zoll breit und 1 ½ Zoll dick. Die Bauchstücke (Bodenwrangen) sind 4 ½ Zoll dick, auf dem Bergholz (die Auflanger) 3 ½ Zoll.

Das Bergholz ist an Vorkante Vorsteven 5 Fuß hoch, 5 Fuß von vorne ist es 4 Fuß 3 Zoll hoch, die Breite auf Spant ist hier 3 Fuß 6 Zoll, auf 9 Fuß von vorne ist es 3 Fuß 10 Zoll hoch, die Breite auf Spant hier 4 ½ Fuß, auf 14 Fuß, 3 Fuß 9 ½ Zoll hoch und 4 Fuß 7 ½ Zoll breit auf 18 Fuß, 3 Fuß 9 ½ Zoll hoch und 4 Fuß 7 ½ Zoll breit auf 23 Fuß, 3 Fuß 10 Zoll hoch und 4 Fuß 6 ½ Zoll breit auf 28 Fuß, 4 Fuß 3 Zoll hoch und 4 ½ Fuß breit auf 33 Fuß von vorne, 4 Fuß 8 ½ Zoll hoch, 4 ¼ Fuß breit,

auf 38 Fuß von vorne, 5 Fuß 6 Zoll hoch, 3 Fuß 7 ½ Zoll breit.

Der große Koker im Scheerstock ist 9 Zoll breit, 7 Zoll hoch, aber vorne ½ Fuß. Die Plicht ist 16 Fuß lang. Die Große „Roe“ (Rute) ist 46 Fuß lang, die Vorderrute 34 Fuß. Die Schwerter liegen auf 16 Fuß von vorne. Die „wearingh“ (Röding: Gangbord, Laufplanke, seitlich des Bordes?) ist 16 Zoll breit. Das Bergholz ist 4 Zoll breit. Das unterste boeisel breit 12 Zoll, oben 1 Fuß. Die Roefür ist 2 ¼ Fuß breit. Die Bank ist ohne Deckel 9 Zoll hoch, das Bierhäuschen in der Roef ist 4 ½ Fuß lang, die Tür 2 Fuß 2 Zoll breit. Das Hackebord über dem Bord ist von 19 Zoll und dort 35 Zoll breit.

### **Anmerkung**

Die flüchtig als Handskizze ausgeführte Zeichnung Witsens wurde unter Beibehaltung der Tendenzen des Strakes von Berg- und Raahölzern neu gezeichnet. Daneben wurden die im Besteck eingegebenen Maße kontrolliert. Als Wesentliches stellte sich heraus, dass die Maße einen anderen Verlauf des Bergholzes der Höhe nach angeben (in der Zeichnung strichpunktiert eingetragen). Die Breite auf Spant in Höhe Bergholz ist in der Draufsicht gestrichelt eingetragen. Der Unterschied der Linien lässt vermuten, dass Witsen die Linienführung des 2. Bergholzes wiedergegeben hat. Hierauf verweist auch der Einlauf der Endpunkte an den Steven in der Seitenansicht. In Vervollständigung der Witsen-Zeichnung wurden strichpunktiert die Länge der „Ruten“ (Masten) und des Schwertes (auf 16 Zoll von vorne) eingetragen. Gleichfalls eingefügt wurde ein Querschnitt im Bereich des Hauptspantes, der etwa auf 16 Zoll von vorne liegt.

Hervorragende Darstellungen von „Speeljachten“ sind u.a. erhalten in einer Federzeichnung von W. van de Velde d.Ä. (Museum Boymans - van Beuningen, Prins Hendrik Museum, Rotterdam), einer Radierung von S. Savery; einer Radierung von Visscher nach Dirk Eversz, Lons (1642) und auf einem Gemälde von A. Willarts „Reede von Batavia“, (Nederlands Scheepvaart Museum, Amsterdam). Auf letzterer ist die achtere Plicht mit einem „bogenförmigen Zelt“ überdeckt.

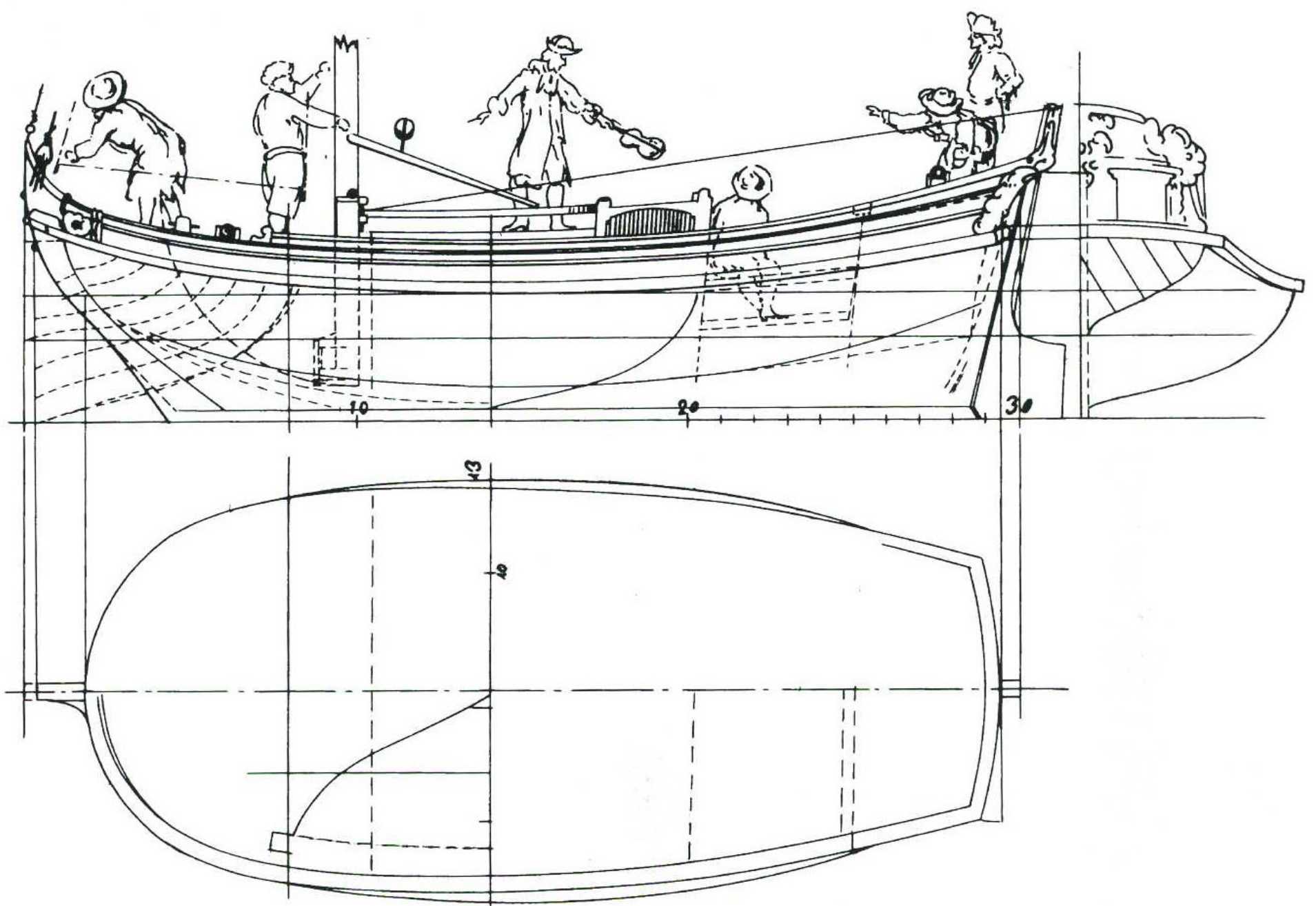


Abb. 272

„Entwurf (?) einer Jacht“ von W. van de Velde d. J. 2. Hälfte 17. Jh., I.-I.-Tusche. Rijksmuseum „Nederlands Scheepvaart Museum“, Amsterdam. Vom Verfasser unter Beibehaltung der Tendenzen aller Linien neu gezeichnet, um die Handskizze van de Velde's deutlicher wiederzugeben. Die auf dem Original ineinanderliegenden drei Ansichten wurden auseinandergezogen.

### *Anmerkung*

Die drei Ansichten sind in van de Velde's Zeichnung auf sehr engem Raum zusammengelegt. Der Übersichtlichkeit wegen hat der Verfasser sie daher auseinandergezogen. Da diese Zeichnung sicher nur als Skizze gedacht war, ist vieles nicht so exakt wiedergegeben, wie es für eine technische Zeichnung erforderlich wäre. Trotz allem besitzt die Skizze eine starke Aussagekraft. Sie vermittelt einen guten Eindruck über das Aussehen einer kleinen Jacht und gibt viele Charakteristiken der Form wieder. Zur visuellen Verdeutlichung bezüglich der Lage der Decks sind einige von van de Velde skizzierte Figuren mit in die Zeichnung übernommen worden. So kann wohl z.B. durch die vor dem Mast auf Mitte Schiff stehende Figur angenommen werden, dass Oberkante Seite Deck im Vorschiff etwa mit dem Strak von Oberkante Bergholz identisch ist. Diese Vermutung wird durch die Lage der Klüsen neben dem Vorsteven über dem Bergholz und somit über Deck erhärtet.

Das Vordeck, bis kurz hinter dem Mastkoker geschlossen, muß auf Mitte einen Schlitz für den Durchlaß des Unterteiles vom Klappmast haben. Es schließt sich eine erhöhte Kajüte an, neben der seitlich ein schmales Gangbord liegen kann. Dann folgt eine tiefer gelegene Plicht mit seitlich angeordneten Sitzbänken, von der man über einige Stufen nach unten in die relativ niedrige Kajüte gelangt. Achtern ist ein kurzes erhöhtes über die ganze Schiffsbreite reichendes Deck mit darunter liegendem Stauraum eingebaut.

Das Deck stößt gegen die Gillung. Der Achtersteven führt bis zu diesem Deck hoch, über das Deck führt eine kleine Pinne des Ruders bis zum Plichtdeck. Der Raum unter dem Vordeck ist kaum begehbar und dient wohl ausschließlich als Kabelgat und Stauraum. Nach der Zeichnung zu urteilen, wird das breit nach vorne auflaufende Vorschiff im Bereich des Unterwasserschiffes, wo der Vorsteven auf dem Kiel steht, stärker gebogene S-Spanten haben müssen.

Getakelt ist die Jacht mit einer Stagfock und einem Besan, d.h. mit kleiner Gaffel und vermutlich einem Baum. Diesen kann die vom Mast bis Oberkante Spiegel gezogene Linie darstellen. Interessant ist noch der mit Eisen beschwerte Mastfuß zum Selbstaufrichten des Mastes.

Nicht alle Linien der van de Velde-Skizze konnten einwandfrei gedeutet werden, da zum Teil die Bezugspunkte unbekannt sind und ferner nicht die erforderliche Genauigkeit vorhanden ist, um diese bestimmen zu können. So sind z.B. die Linien der Plicht hinter der Kajüte sowohl in der Seitenansicht als auch in der Draufsicht schräg zu den Basislinien gezeichnet. Ebenso verhält es sich mit der in der Draufsicht dargestellten Schiffsform. Es ist nicht klar erkennbar, wo diese Linien liegen.

Die Bedeutung und die Lage der am Vorsteven gestrichelt eingezeichneten und einer Spantform ähnelnden Linie konnte nicht ermittelt werden. Der Umriss kann im Achterschiff auf Unterkante Sprung Bergholz, im Vorschiff aber in der durch Unterkante Bergholz gezogenen Wasserlinie liegen.

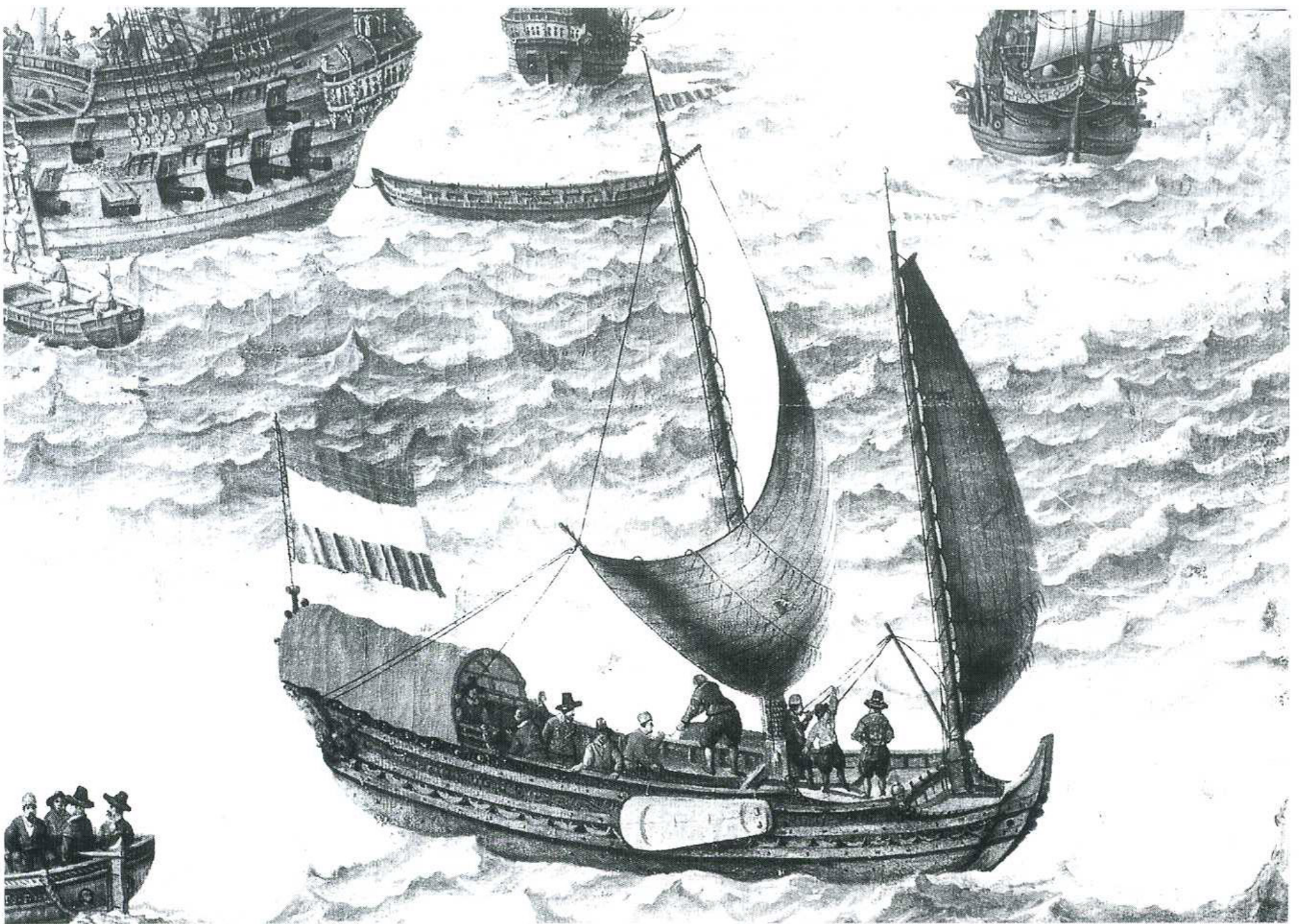


Abb. 273

„Speeljacht“, Detail aus dem Gemälde „Reede von Batavia“ von A.D. Willaerts, 1649 (Rijksmuseum „Nederlands Scheepvaart Museum“, Amsterdam). Der aus Bügeln gebildete Baldachin auf dem Achterschiff ist mit rotem Tuch abgedeckt.

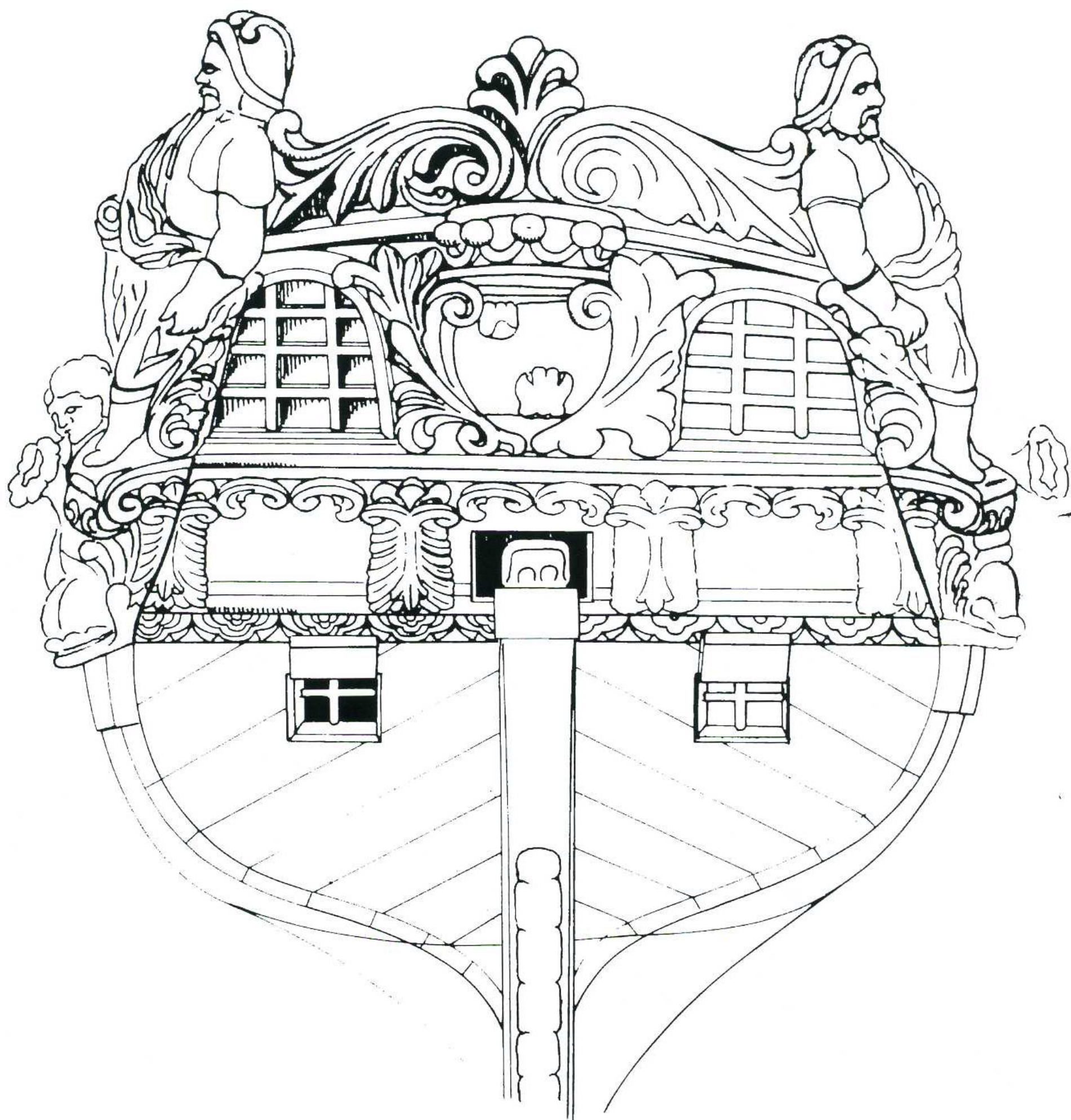


Abb. 274  
Heckspiegel, weitere Informationen fehlen vom Verfasser.



## **VII**

### ***Ausländische Jachten nach niederländischem Vorbild***



## **Kurbrandenburgische Jachten**

Obwohl bekannt ist, dass in der 2. Hälfte des 17. Jhs. in Kurbrandenburg mehrere Jachten vorhanden waren, so ist es doch heute kaum möglich, genauere Aussagen über diese Fahrzeuge zu machen. Zwar fand Verfasser einige Hinweise auf Archivmaterial, das evtl. Auskunft geben könnte, dieses ist aber nicht mehr auffindbar. Vermutlich war es auch schon vor 1939 nicht mehr vorhanden, denn weder Chr. Voigt noch P. Seidel oder H. Szymanski, Persönlichkeiten, die sich intensiv mit der Forschung auf dem Gebiete Brandenburgisch-Preussischer Schiffbaugeschichte befasst haben, nahmen jemals Bezug auf diese Quellen. Ähnlich schlecht verhält es sich mit bildlichen Darstellungen der Jachten. So werden in der neueren Literatur mehrfach Gemälde, u.a. von Michael Madderstegh, erwähnt, nach denen P. Schenk und A. Oldenbourgh Radierungen gefertigt haben sollen. Auch diese Bilder sind unauffindbar. Ob sie überhaupt existiert haben, ist allerdings unsicher, denn bislang sind alle Autoren den Beweis der ehemaligen Existenz schuldig geblieben. Noch ärger sieht es aber mit der Druckgraphik aus. Hier waren mehrere Radierungen verschiedener Künstler mit Jachtdarstellungen bekannt und vor 1939 in vielen Exemplaren in Berliner Sammlungen vorhanden. Heute sind diese Blätter unauffindbar. Hier konnte bislang leider auch kein anderes namhaftes in- oder ausländisches Institut helfend eingreifen. So muss vermutlich der Zufall mitspielen, um das eine oder andere an bislang unbekannter Stelle schlummernde Exemplar wieder an das Tageslicht zu fördern. Nach dieser traurigen Bilanz verbleibt also derzeit als einzige Quelle die Arbeit von H. Szymanski „Brandenburg-Preußen zur See, 1605 - 1815“, aus der nachfolgende Auszüge stammen, die einen ungefähren Überblick über die Kurbrandenburgischen Jachten vermitteln.

### **Kurfürst Georg Wilhelm (1620-1640)**

Im September 1640, kurz vor seinem Tod, befahl der Kurfürst den Ankauf einer bewaffneten seegehenden Jacht in Amsterdam. Diese Jacht, ursprünglich für den letzten Grafen von Schauenburg, Otto VI., erbaut, war die spätere Leibjacht des Großen Kurfürsten.

### **Kurfürst Friedrich Wilhelm von Brandenburg (1640-1688)**

Der Große Kurfürst brachte der Seefahrt und Marine große Sympathien entgegen und förderte als erster intensiv den Schiffbau im eigenen Lande.

Da eigene Seeschiffbauer nicht zur Verfügung standen, verpflichtete er während seiner ganzen Regierungszeit, ebenso wie sein Nachfolger, erfahrene holländische Schiffszimmerleute.

Der Erste war Daniel Davids aus Utrecht, der 1651 in Bötzw an der Havel, dem späteren Oranienburg, zwei kleine Jachten baute. Die eine war für den Kurfürsten, die andere für die Kurfürstin, Luise Henriette bestimmt. In Küstrin baute Davids eine weitere Jacht, die im Sommer 1653 fertiggestellt wurde und mit sechs Kanonen bewaffnet war. Die Jacht diente gleichzeitig als Wachtschiff für die Festung Küstrin.

Den größten Einfluss auf die Flottenpläne des Kurfürsten nahm der aus Middelburg stammende Reeder Benjamin Raule, der seit 1675 in den Diensten des Kurfürsten in wenigen Jahren zum Generaldirektor der Marine (1681) aufstieg. Neben dem Schiffbau im Auftrag des Kurfürsten ließ Raule auch auf eigene Rechnung Schiffe bauen, die er dann dem Kurfürsten zur Verfügung stellte. Hierdurch sind die Eigentumsverhältnisse nicht immer ganz klar ersichtlich. Raules Aktivität in Bezug auf den Schiffbau machte sich schon sehr bald bemerkbar. Seit Ende 1676 verfügte der Kurfürst mehrfach, Schiffbauholz aus den Pommerschen und Preußischen Wäldern nach Kolberg zu schaffen. So entstanden auf der Kurfürstlichen Werft in Kolberg in den Jahren 1678 bis 1680 neben mehreren größeren Schiffen auch die „Große Jacht“ und die beiden kleineren Jachten Maria Katharina und Weisser Löwe.

1682 erfolgte in der Dorotheenstadt, die 1681 in die Festung Berlin einbezogen wurde, die Gründung einer Werft, auf der 1684 die Jacht Wappen von Ostfriesland gebaut wurde.

Der Leiter des Kurbrandenburgischen Kriegsschiffbaus unter Raule war der Holländer Gillis Cornelius Peckelhering, der 1677 seine Bestallung zum Kurfürstlichen Schiffsbaumeister erhielt.

1687 ist auf Anregung Raules in Havelberg die Kurfürstliche Werft, auch Schiffbauerei oder Schiffbauhof genannt, gegründet worden. Schiffsbaumeister war hier Jost Eling (Elynck), ebenfalls, wie die meisten anderen Schiffszimmerleute, ein Holländer. Nach 1692 erfolgte die Einstellung von fünf weiteren aus Amsterdam stammenden Holländern.

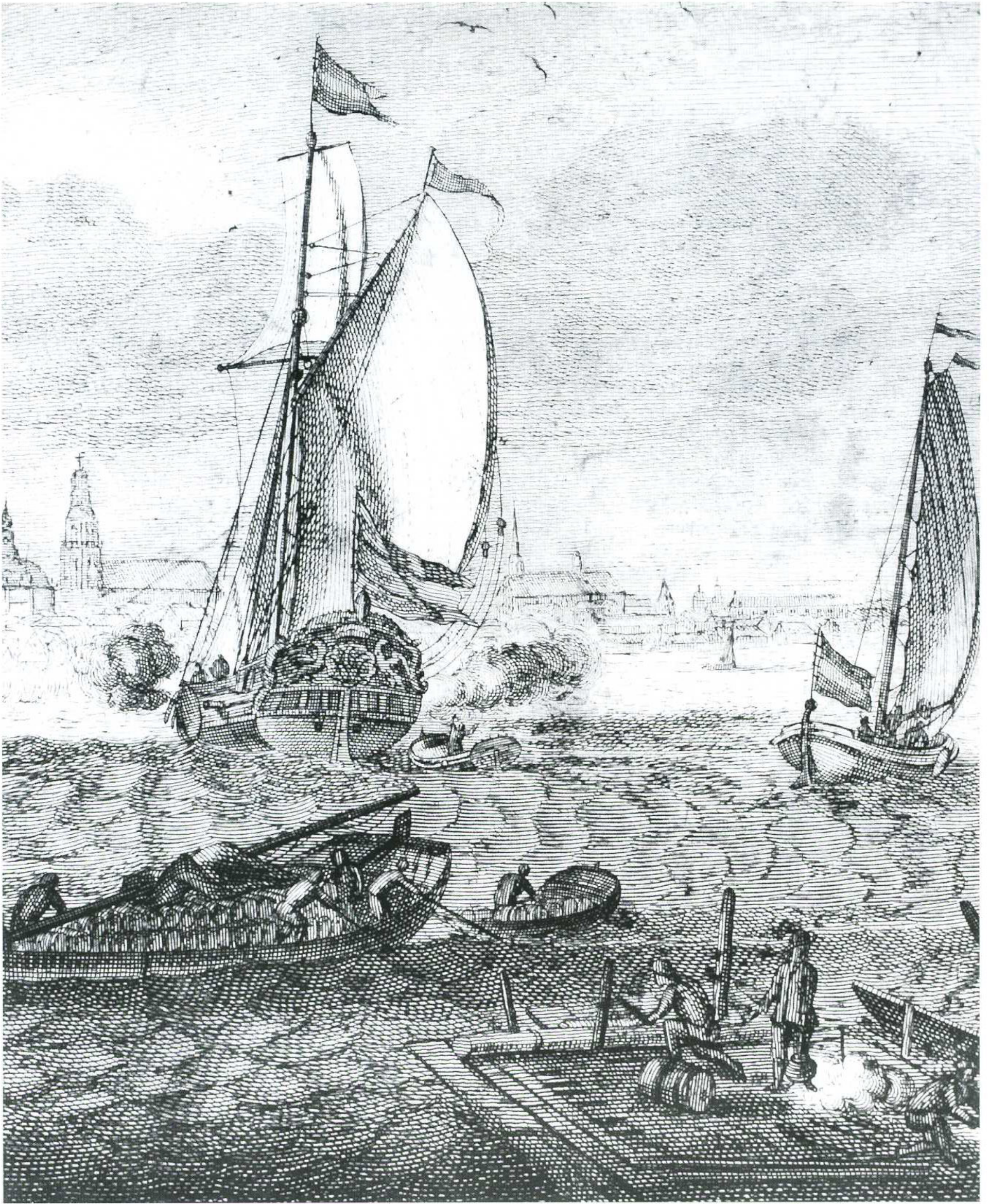


Abb. 275

Kurbrandenburgische Jacht, (Detail), Radierung von A. Oldenbourgh sculp 1699 (M. Madderstegh pinx.), „Berolinum, Residentia Electoralis Brandenburgica“ (gesamt 31 x 52 cm).

Das von Vögeln flankierte Spiegelwappen mit den Initialen (F? Friedrich) W C (Wilhelm Kurfürst) und einem darüber angeordneten Kurhut gibt leider keinen Aufschluss darüber, um welche Jacht es sich handeln könnte.

## **Kurfürst Friedrich III. von Brandenburg (1688-1700) seit 1701 (bis 1713) König Friedrich I.**

Er setzte zwar anfangs die Seebestrebungen des Großen Kurfürsten fort, musste aber bald feststellen, dass dieses Vorhaben wegen der hohen Kosten nicht lange durchzuführen war. Infolge der politischen Entwicklung bis 1697 und der damit immer schwieriger gewordenen Finanzlage erfolgten nicht nur beim Heer, sondern auch bei der Marine erhebliche Streichungen von Geldmitteln. Dieses zwang zur Aufgabe seepolitischer Interessen und neben der weitgehenden Reduzierung der Flotte auch zur Einstellung des Schiffbaues. So wurden u.a. die auf der Havelberger Werft für die Afrikanische Kompanie in Emden in Bau befindlichen Schiffe, darunter eine Jacht, wegen Geldmangels nicht mehr in Dienst gestellt. Eine etwa 1694 begonnene 56 Fuß lange Jacht befand sich seit 1696 in Hamburg. Der Verbleib oder die weitere Verwendung dieser Jacht sind unbekannt.

Aufgrund dieser Entwicklung war nun auch für den Generaldirektor der Marine, B. Raule, keine Betätigung mehr gegeben und er musste im Februar 1698 seinen Dienst quittieren.

Der Kurfürst wandte jetzt sein ganzes Streben einem schon lang gehegten Wunsche, der Gewinnung der Königskrone zu. Der mit dieser Einstellung verbundene Sinn zur Prachtentfaltung hatte zur Folge, dass Friedrich der III. im Jahre 1698 den niederländischen Künstler Michael Madderstegh als Hof-, See- und Schlachtenmaler in seine Dienste nahm. Madderstegh sollte das sich am Hofe entwickelnde prachtvolle maritime Geschehen im Bilde festhalten. Nach der Krönung des Kurfürsten Friedrich III. zum König Friedrich I. im Jahre 1701 wurde Madderstegh ferner mit der Beschaffung bzw. dem Bau von drei größeren Jachten beauftragt. Er fertigte für diese Jachten die Entwürfe (wie es vielfach in den Niederlanden der Fall war) einschließlich des künstlerischen Schmuckes. Sicher war Madderstegh aber nicht als Schiffbaumeister tätig, so wie dies vielfach in neuerer Literatur vermerkt wurde. Da die drei neuen Jachten erst nach 1700 erbaut wurden, fallen sie nicht mehr in den hier gesteckten Zeitraum.

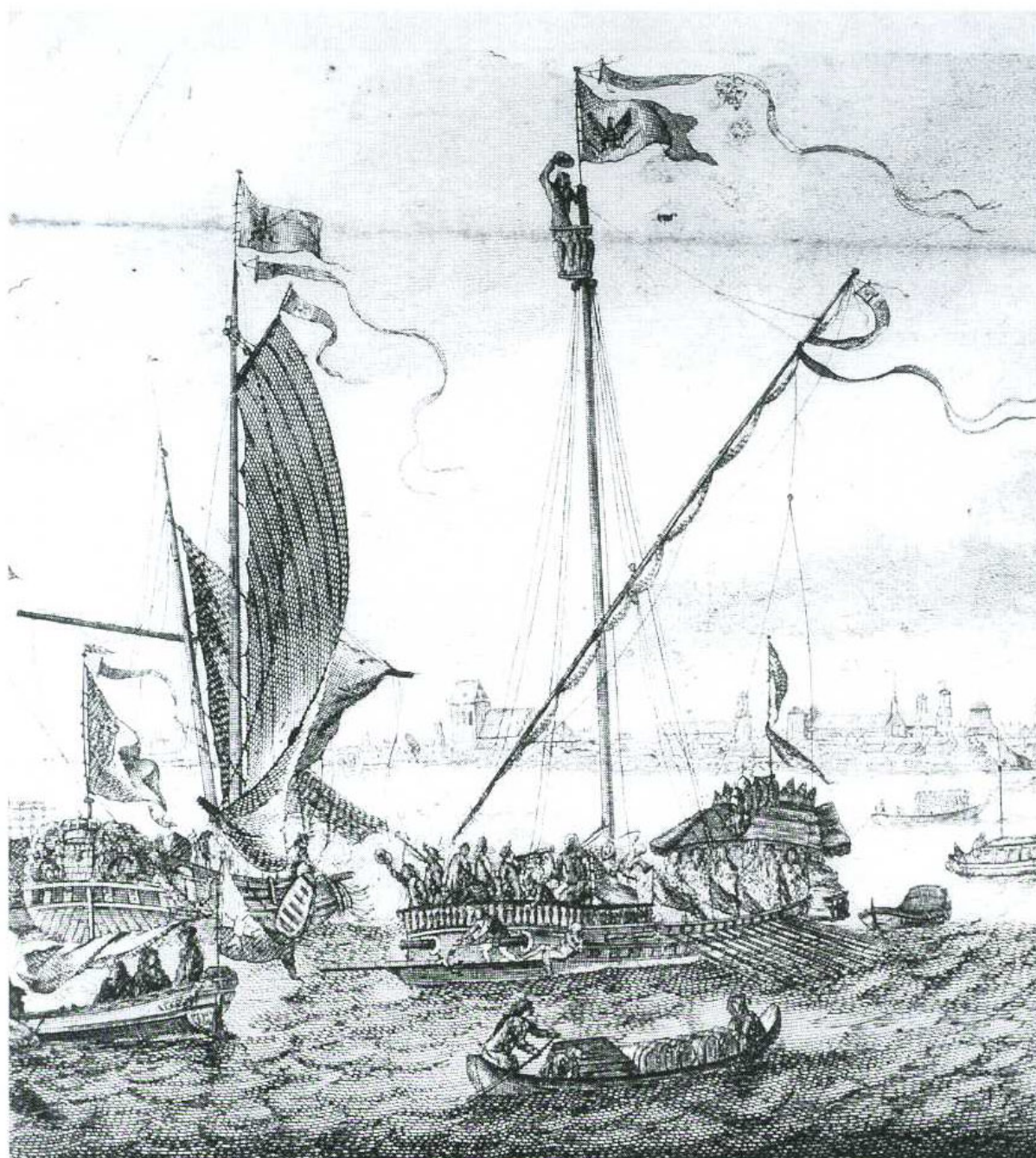


Abb. 276

Kurbrandenburg. Jacht, (Detail), Radierung von A. Oldenbourgh sculp 1699 (M. Madderstegh pinx.), „Berolinum, Residentia Electoralis Brandenburgica“. (Gesamt 31 x 52 cm)



Abb. 277

Lieve Verschuer (1630-1686)

„Kurbrandenburgische Flotte“ (Detail), 1684. Öl auf Leinwand, gesamt 164 x 244 cm (Galerie im Schloss Charlottenburg, Berlin).  
Die „Große oder Vergoldete Jacht“ steht im Mittelpunkt des großformatigen Bildes. Foto Archiv Marburg Nr.192201

## **Aufstellung der Jachten 1640 bis 1700**

### **Leibjacht (auch Leibschiff, Spieljacht, Lustjacht genannt)**

1640 im Auftrag des Kurfürsten Georg Wilhelm in Amsterdam angekauft, aber erst seit 1652 erwähnt. Abmessungen unbekannt. 10 metallene Vier- und Dreipfünder. Besatzung 1657: 21 Mann. Soll ein guter Segler gewesen sei. 1652-1553 große Reparatur in Amsterdam. Nach einer Großreparatur im Jahre 1676-1678 als Wachtschiff der Festung Pillau verwendet. Anfang 1679 abgewrackt.

Jacht der Festung Pillau: Herkunft unbekannt. Über sie wird 1657 berichtet: „... ganz verrottet und dient nicht anders als ins Feuer...“

Jacht des Kurfürsten: kleinere Jacht, 1651 in Bötzw (Oranienburg) an der Havel erbaut.

Jacht der Kurfürstin Luise Henriette: kleinere Jacht, ebenfalls 1651 in Bötzw an der Havel erbaut.

Jacht: 1653 in Küstrin erbaut, mit sechs Kanonen bestückt und gleichzeitig als Wachtschiff in Küstrin verwendet.

### **Bracke**

Raules Jacht zur Verfügung des Kurfürsten, vor 1676 in Zeeland erbaut. Länge 50 Fuß, breite 12 Fuß, Tiefgang (?) 4 Fuß, Bewaffnung 3 bis 6 Kanonen, 1676 an Bord: 2 Zweipfünder, 1 Einpfünder. Besatzung 6 bis 20 Mann. 1689 als Jacht der Brandenburgisch-Afrikanischen Compagnie umgetauft in Ostfriesland: Sommer 1689 und 1692 auf dem Niederrhein, sonst in Emden. 1708 verkauft. Das Kurfürstliche Schiffsmagazinbuch gibt 4 Kanonen und 12 Mann an.

Die Jacht Bracke ist auf dem Bild „Die Kurbrandenburgische Flotte“ von Lieve Pitersz Verschuier (1630-1686), Standort heute unbekannt, am linken Bildrand über Steuerbord Bug segelnd, von Backbord achtern gesehen, dargestellt. Nach der etwas flüchtigen Wiedergabe zu urteilen, handelt es sich um ein kleineres jachtähnliches Fahrzeug, das ein rundgat gebautes Achterschiff hat. Hierauf verweist das rund bis Achtersteven durchlaufende untere Bergholz.

(Neben vielen anderen Fehlern hat Hoeckel im „Baubrief Bracke“, der im Loeff-Verlag in den 40er Jahren herauskam, die Jacht mit einem flachen Unterspiegel versehen.)

Über einer mit Figuren gestützten Gillung ist ein flacher Oberspiegel angeordnet. Im Mittelteil des Oberspiegels liegt ein Wappenschild mit rotem Adler, der von zwei schildhaltenden Tritonen flankiert und mit einem Kurhut bekrönt ist. Seitlich neben den Schildhaltern befinden sich zwei ovale Fenster. Das Schiff hat Seitenschwerter, einen kurzen Pavillon mit zwei Fenstern und ist mit einem Besan getakelt. Inwieweit die Darstellung von Verschuier dieses Schiff ebenso wie die große Jacht richtig wiedergibt, ist unsicher, da viele Hinweise auf dem Bilde dafür vorliegen, dass Verschuier die Kurbrandenburgischen Schiffe nie gesehen hat (Jorberg).

### **Große Jacht, 1678-1679**

Auch Neue Jacht oder Verguldete Jacht genannt, in Kolberg von G.C. Peckelhering erbaut. Länge 70 Fuß (an anderer Stelle 72 Fuß), Breite 21 Fuß, Tiefgang (?) 5 ½ Fuß. 6 bis 10 Kanonen. Besatzung 12 Mann, im Kriege 50 Mann vorgesehen. Soll ein guter Segler gewesen sein. Als Vorbild soll die seegehende Jacht Wilhelm III., Prinz von Oranien, gedient haben. 1683 an Bord 6 Dreipfünder.

1693 nach Amsterdam und auf dem Niederrhein. 1694 von Emden nach London. Ende der 90er Jahre bis 1700 in Berlin. Dann wieder in Emden, hier 1721 abgewrackt.

### **Maria Catharina**

Auch Catharina oder Catharina Maria genannt.

1680 in Kolberg von G.C. Peckelhering erbaut. Länge 36 Fuß, Breite 10 Fuß, 4 Kanonen, 6 Mann.

Seit 1680 in Königsberg als Kurfürstliche Jacht. Nach 1688 umgetauft in Neu-Brandenburg. Ende 1713 „wegen ihres Alters und Undienlichkeit“ verkauft.

### **Weißer Löwe**

Erbaut 1680 in Kolberg durch G.C. Peckelhering, Länge 41 Fuß, Breite 12 Fuß, 4 Mann. Jacht des Großen Kurfürsten in Königsberg, nach 1688 umgetauft in Wappen von Brandenburg, auch Kurfürstliches Wappen genannt.

Ende 1713 „wegen ihres Alters und Undienlichkeit“ in Königsberg verkauft.

### **Wappen von Ostfriesland**

Auch „Kleine Jacht“ genannt oder „Rotes Herz“, 1684 in Berlin von G.C. Peckelhering erbaut. Abmessungen unbekannt. 4 halbpfündige Kanonen. 5 Mann. 1685 bis 1692 in Emden als Wachtschiff der Marinemiliz. Dann übernommen von der Afrikanischen Compagnie und umgetauft in Rotes Herz. 1702 zuletzt erwähnt.

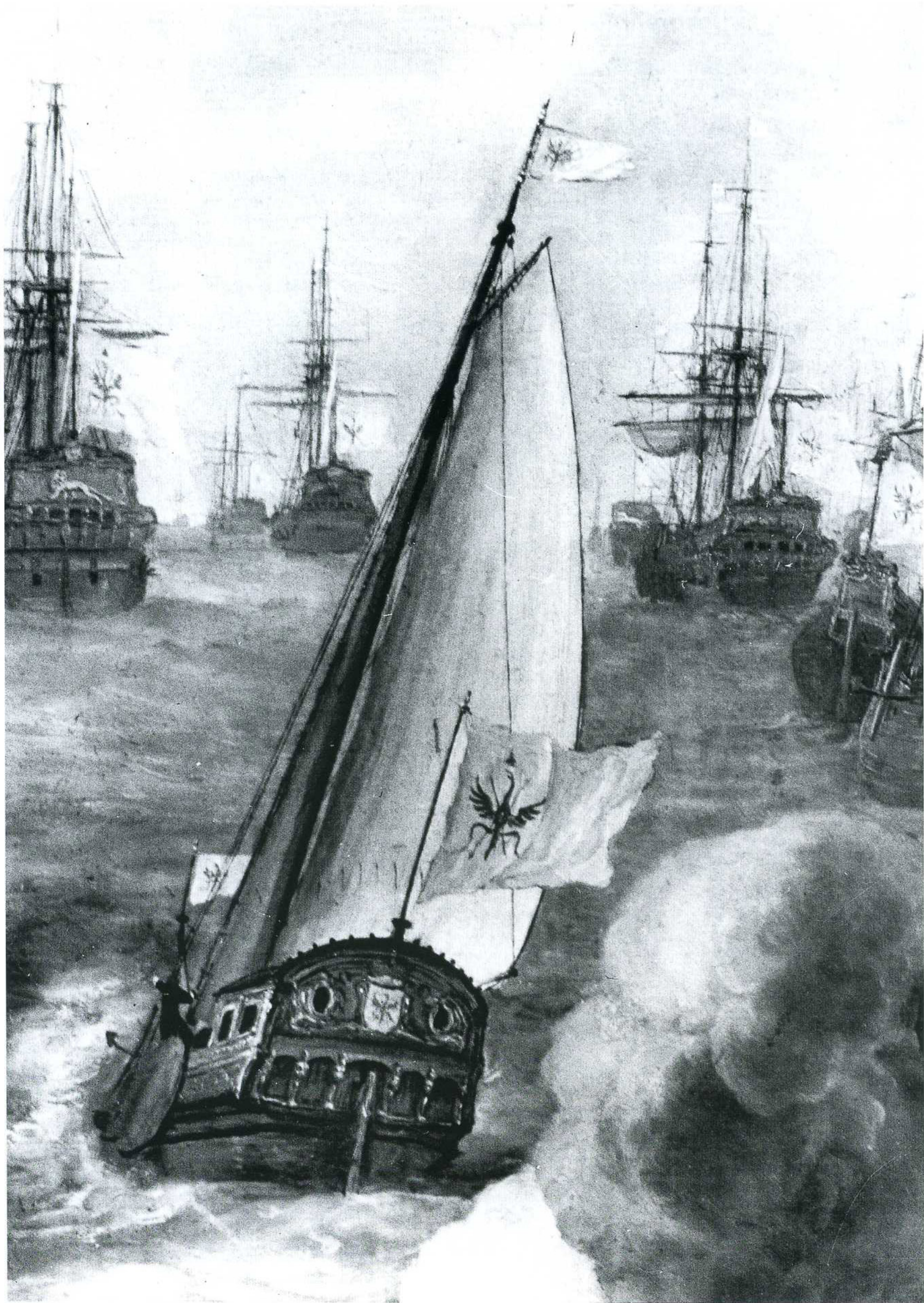


Abb. 278  
*Lieve Verschuer* (1630-1686) *Kurbrandenburgische Flotte* (Detail) Öl auf Leinwand, 165,8 x 246 cm, (Bildarchiv Marburg)

Die „Tiefgänge“ sind in der Aufstellung auf Seite 251 mit einem ? versehen. Hierdurch soll auf einen möglichen Fehler aufmerksam gemacht werden. Vermutlich ist das im 17. Jh. übliche Höhenmaß „hol“ (op uitwatering?) (Höhe von Unterkante Bodenwrange bis zu den Speigats) mißverstanden und als Tiefgang gedeutet worden. Nachzuweisen ist es allerdings nicht, da die Herkunft (Quelle) der Angaben unbekannt ist.

Im „Coervorstelijke Scheeps Magazijn Boek, Pillow 1680-1685“ (vor 1945 im Geheimen Staatsarchiv zu Berlin) ist für das Jahr 1684 unter Nr. 32 noch ein „Schmalschiff, Jacht“ eingetragen. Es wurde in Berlin erbaut und hat keinen Namen. Das 66 Fuß lange, 16 Fuß breite Schiff führte 10 Kanonen und hatte eine Besatzung von 70 Mann. Die Abmessungen sind identisch mit einem unter Nr. 30 (1680) eingetragenen „Schiff“ und unter Nr. 31 (1684) eingetragenen „Boyer, Smack“. Aufgrund dieser zusätzlichen Eintragungen erscheint es fraglich, dass es sich bei Nr. 32 um eine Jacht nach unseren heutigen Vorstellungen von diesem Schiffstyp handelt.

Ein weiterer, allerdings in seiner Richtigkeit anzuzweifelnder Bericht soll nicht unerwähnt bleiben. Vom italienischen Gesandten Bicchi Ruspoli, der im Jahre 1696 (nach anderer Quelle 1694) den Berliner Hof besucht hat, erfahren wir: „...Der Kurfürst besitzt auf diesem See vier Jachten, die in England gebaut und von Hamburg auf der Elbe und dann auf dem genannten Fluss (Havel) hergekommen sind und fünf Galeeren von je 18 Ruderbänken ...“

Es ist möglich, dass hier eine Fehlinformation des Italieners vorliegt, weil (bislang) keine weitere Quelle bekannt ist, aus der hervorgeht, dass der Kurfürst vier Jachten aus England erhalten hat. Das Vorhandensein von Galeeren, die auch als Vergnügungs- und Repräsentationsfahrzeuge eingesetzt waren, geht aber aus mehreren Radierungen der Zeit um 1700 hervor.

Da die Handwerker aller Werften Zimmerleute, Schmiede, Bildhauer, Blockmacher, Segelmacher überwiegend wie die Baumeister aus Holland stammten (Amsterdam, Saardam, aber auch Rotterdam und Utrecht), verwendeten sie auch vermutlich das in ihrer Heimat übliche Fußmaß. Es ist aber nur von einem auf der Havelberger Werft gebauten Schiff bekannt, dass es in Saardamer Fuß gemessen ist (gleicher Fuß wie in Amsterdam = 2,831 mm).

Zum Abschluss soll noch kurz auf die Kurbrandenburgische Flagge eingegangen werden, weil das Bild

Lieve Verschuiers „Die Kurbrandenburgische Flotte“, 1684, bezüglich der Flaggendarstellung einige Verwirrung gestiftet hat. Obwohl zeitgenössische Belege bislang fehlen, so ist doch mit ziemlicher Sicherheit anzunehmen, dass erst nach 1657 eine „weiße Flagge mit rotem Adler“ eingeführt wurde. Der erste Beleg stammt aber erst aus dem Jahre 1680. In einer „Meldung“ an den Kurfürsten vom 16. August heißt es: „Die Schiffe des Geschwaders von Bevern führen weiße Flaggen mit einem roten Adler“.

Zeitlich die erste bekannte bildliche Darstellung ist das Bild von L. Verschuiers aus dem Jahre 1684. Die Flaggen auf diesem Bild sind in Abbildung 278 gemalt. In einer nach den Gesetzen der Heraldik nicht statthaften Anordnung liegen hierbei Schwert und Zepter hinter dem Adler gekreuzt und der Kurhut schwebt frei über dem Kopf.

Carel Allard stellt in seinem Werk „Nieuwe Hollandse Scheepsbouw...“, Amsterdam 1695, zwar den Kurhut auch frei schwebend über dem Adler dar, gibt ihm aber Schwert und Kurzepter heraldisch einwandfrei in die Fänge. Aus der Hand M. Maddersteghs, der ja 1698 als Seemaler am Hofe Friedrich III. angestellt wurde, kennen wir einige Gemälde, die den roten Adler in den Flaggen zeigen, also vor 1701 entstanden sein müssen. Es handelt sich um Lustschiffe König Friedrich I.(?) auf der Spree bei Köpenick (seit 1945 verschollen). In einem Wimpel der rechten Jacht ist der Adler in Abbildung 276 dargestellt. Der darüber liegende Flügel zeigt ihn in besserer Form. Roter Adler mit goldenem Kurzepter auf blauem Brustschild, goldene Kleestengel, Schnabel, Fänge und Kurzepter im Fang, blaues Schwert im Fang. Ohne Kurhut.

„Kurbrandenburgische Segler vor Emden“ (früher Hohenzollern Museum). Die Topflagge der Fregatte Friedrich III. zeigt den roten Adler mit Kurzepter auf blauem Brustschild. Fänge? Über dem Adler schwebt frei ein Kurhut (falsch?) Die Heckflagge zeigt vermutlich das „große Wappen des Kurfürsten“.

Nach einer Radierung von A. Oldenburgh (gezeichnet von Madderstegh), *Berolinum Residentia* ...“ sind die Flaggen im Masttop einmal mit einem unbewehrten Adler, ein andermal mit Schwert und Kurzepter (?) in den Fängen dargestellt. Die Heckflagge der einen Jacht führt vermutlich das „große kurfürstliche Wappen“. Der schwarze Adler mit den Initialen F. R. auf der Brust wurde erst zu Beginn des Jahres 1701 kurz vor der Krönung eingeführt.

## Schwedische Jachten

Über den Ursprung, die Entwicklung und den Bau schwedischer Jachten im 17. Jh. sind ebenso wie auch schon bei anderen Ländern festgestellt, so gut wie keine konkreten Angaben bekannt.

Die einzige bislang bekannte Quelle mit einer zusammenfassenden Aufstellung über schwedische Kriegsschiffe (einschließlich Jachten) stellt die Veröffentlichung „Lists of men - of - war, 1650-1700“ aus dem Jahre 1936 dar. Der Autor H.J. Börjeson führt hier zwar eine Anzahl Jachten auf, kann aber in den meisten Fällen keine näheren Angaben, wie z.B. die Indentitätsmaße Länge und Breite, machen. Leider ist diese Arbeit auch heute nicht mehr zu überprüfen, da weder in Schweden noch in England die von Börjeson benutzten Quellen bekannt sind. Ferner ist es zu bedauern, dass man sich in Schweden auch nicht weiter mit diesem Sonderthema der Schiffbaugeschichte, dem Bau von Jachten befasst, weil allgemein das wenige bekannte Material in unterschiedlichster Weise interpretiert wird.

Als „Standard“-Abbildungen sind derzeit nur drei Darstellungen schwedischer Jachten des 17. Jahrhunderts bekannt, die dann auch immer wieder in den Publikationen auftauchen. Es handelt sich um:

1. Jacht auf einem Ölgemälde von L. Backhuysen im Statens Sjöhistoriska Museum, Stockholm (Inv. Nr. Ö 3955)
  2. Heck einer Jacht mit dem schwedischen Königswappen im Oberspiegel, Bleistiftzeichnung von W. van de Velde d.Ä. im Museum Boymans-van Beuningen, Rotterdam (Inv. Nr. MB 1866/T-316)
  3. „Hafen von Amsterdam“ mit einer schwedischen Jacht, Ölgemälde von L. Backhuysen, 1674, im Kunsthistorischen Schwedischen Museum, Wien
- ferner die Beschreibung der schwedischen Königsjacht durch Witsen.

Dass aber durchaus weiteres bislang nicht ausgewertetes Bildmaterial (und auch Archivmaterial) vorhanden ist, stellte Verfasser trotz der Schwierigkeiten, die in den letzten Jahren für Privatpersonen immer größer werden, anlässlich der für das Thema angestellten Untersuchungen fest.

So fand Verfasser u.a. beim Besuch des Schlosses Skokloster (bei Stockholm) die Zeichnung einer Jacht mit dem Wappen des Feldmarschalls Wrangel im Oberspiegel oder bei Bibliotheksbesuchen das Werk „Suecia Antiqua et Hodierna“ von E. Dahlberg, in dem auf mehreren Radierungen von W. Swidde schwedische Jachten dargestellt sind. Museen, Bibliotheken, Archive oder andere Institutionen, die entsprechendes Kulturgut ihr Eigen nennen, würden sicher bei einer gezielten Bearbeitung zeitgenössischer Quellen weiteres Material in Wort und Bild finden. Da an dieser Stelle nicht die Geschichte des schwedischen Jachtbaues beschrieben, sondern nur der Einfluss des niederländischen Schiffbaues auf die Entwicklung in Schweden betrachtet werden soll, hat Verfasser in dieser Richtung auch keine gezielte Forschung betrieben, sondern lediglich bislang publizierte Einzeldarstellungen, kritisch betrachtet, zur Bearbeitung herangezogen.

Um einen Überblick über den umfangreichen Jachtbau in Schweden zu vermitteln, sind in der nachfolgenden Aufstellung einige, und zwar nur die ihrer Verwendung nach näher bezeichneten Jachten aus der „Lists of men - of war“ herausgezogen. Es handelt sich dabei vorwiegend um „Königsjachten“.



Abb. 279

L. Backhuysen (1631-1708), „Schwedische Königsjacht“, (Detail), undatiert, Öl auf Leinwand (Statens Sjöhistoriska Museum, Stockholm. Inv. Nr. 3955). Auf dem Oberspiegel ist das von König Karl X. Gustav, von 1654-1660 verwendete Wappen abgebildet. Neuere Untersuchungen haben ergeben, dass das Bild von Backhuysen die Kopie eines Bildes von Hendrick Dubbels, 1655, ist (in schwedischer Privatsammlung). Dubbels soll die Abfahrt König Karl X. Gustav von Schweden von Dalarö in den polnischen Krieg im Jahre 1655 dargestellt haben.

Lfd Nr.	Name	Verwendet als:	Bauort	Jahr <sup>2)</sup>	Kanonen	Länge <sup>4)</sup> /Breite <sup>4)</sup>	Anmerkungen
97	Ängeln	Königliche Jacht		1650			gestrichen etwa 1677
136	Lejonet (gen. Förgylda Lejonet)	"		1657			" " 1668
219	Sparven	"		1659			noch vorhanden 1682
220	Hjorten	"		1659			
247	Mjöhunden	"		1663			gestrichen vor 1672
248	Päfågeln	"		1663			noch vorhanden 1677
276	Stenbocken	Admiralitäts Jacht		1668			noch vorhanden 1682
279	Lejonet <sup>1)</sup>	Königliche Jacht	Amsterdam	1669		59'/16'8"	gestrichen etwa 1686
291	Carolus	"		1672			gestrichen etwa 1694
292	Eleonora	"		1672			noch vorhanden 1692
(316)	Vattuman	"	Stockholm	1675 <sup>3)</sup>			
429	Hedvig Eleonora (Hedvig)	Königliche Jacht		1680			seeuntauglich 1720
485	Ulrika	"		1692	2		
(486)	Neptunus	Jacht		1692 <sup>3)</sup>	2	48'/14'	verkauft 1724
502	Carolus (gen. Prins Carl)	Königliche Jacht	Stockholm	1695 <sup>3)</sup>	8		zuletzt genannt 1720
503	Prinzessin Hedvig Sofia (gen. Sofia)	"	Karlskrona	1695 <sup>3)</sup>	8	75'/20'	See untauglich 1732

1.) Die von Witsen (Lit.) beschriebene Jacht? (siehe „Beschreibung 11“)  
2.) Jahreszahl der ersten Erwähnung (Ausnahmen unter 3).  
3.) Jahr des Stapellaufes  
4.) Länge zwischen den Steven, Breite auf Spant. Schwedischer Fuß von 297 mm.

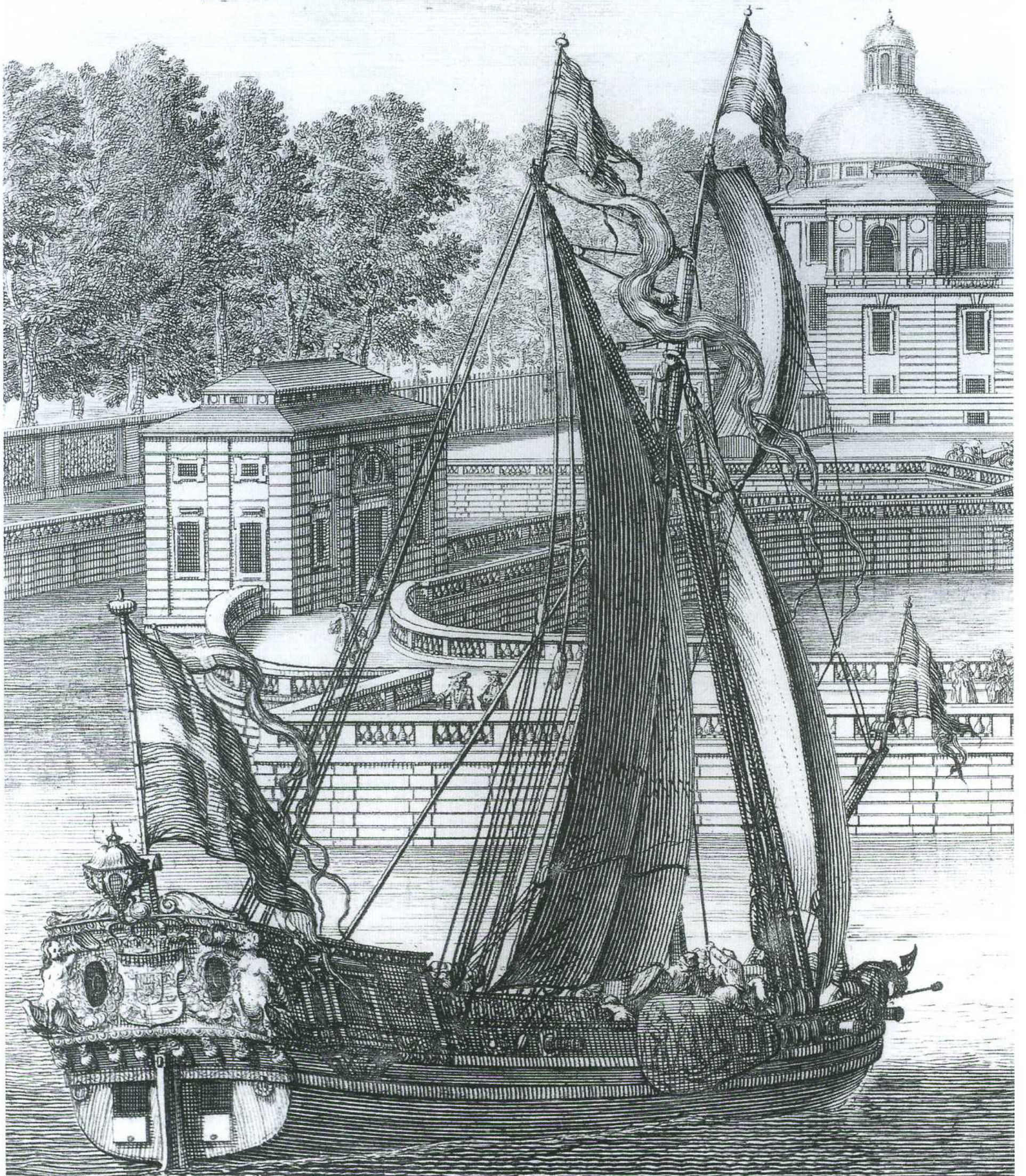


Abb. 280

W. Swidde (sculp), „Königlich schwedische Jacht vor Schloss Drottningholm bei Stockholm am Mälarsee“, Holmiae 1690. Aus: Erich von Dahlbergh, „Suecia Antiqua et Hodernia“, Tom (Band) I, Stockholm (1693). Auf der Tafel des Werkes sind zwei sehr ähnliche Jachten dargestellt; die hier wiedergegebene befindet sich am linken Bildrand. Die künstlerische Ausgestaltung des Oberspiegels ist sehr ähnlich wie die auf der Zeichnung von W. van de Velde d.Ä. im Museum Boymans-van Beuningen, Rotterdam (s. Abb. 282)

Zwischen etwa 1630 bis 1700 sind noch 26 weitere Jachten aufgeführt, bei denen aber weder Angaben über ihre Größe noch die Verwendung gemacht werden.

Obwohl in der „Lists of men - of war“ in den seltensten Fällen die Abmessungen der Jachten angegeben sind, so ist doch anzunehmen, dass auch in Schweden nicht alle Vergnügungsfahrzeuge dem Typ der „Großen Jacht“, sondern die Mehrzahl den kleineren Typen der Spiegel-, Pavillon-, Besan- oder Treckjachten angehörten. Hierfür sprechen Radierungen vom Ende des 17. Jhs., (Swidde, Abb. 280), auf denen neben jeweils ein bis zwei „großen“ Jachten mehrere der vorerwähnten Typen oder auch Treck- und Ruderjachten dargestellt sind.

Seit wann der niederländische Jachtbau in Schweden Einfluss erlangte, ist mit Sicherheit wohl nicht mehr festzustellen. Bekannt ist aber, dass der englische Schiffbau (u.a. vertreten durch Francis Sheldon), bis in die 60er Jahre des 17. Jhs. großen Einfluss auf den schwedischen Schiffbau ausgeübt hat. Diese Tatsache kann sich in der farblich angelegten Zeichnung einer Jacht für Feldmarschall Wrangel ausdrücken (Schloss Skokloster, Inv.Nr. 7135). Die Zeichnung zeigt bezüglich der Formgebung des Schiffskörpers und der Gestaltung des Vor- und Achterschiffes typisch englische Merkmale. Seitens der Schlossverwaltung wird mit Vorbehalt die Vermutung geäußert, dass die Jacht im Jahre 1665 von dem in schwedischen Diensten stehenden englischen Schiffbauer Francis Sheldon auf der alten Werft in Göteborg gebaut worden sein könnte.

Gegen den ausschließlichen Einfluss des englischen Schiffbaues spricht aber die früheste, derzeit bekannte Darstellung einer schwedischen Königsjacht durch L. Backhuysen, die einen Typ niederländischer Bauweise wiedergibt. Dieses undatierte Gemälde befindet sich im Besitz des Statens Sjöhistoriska Museum, Stockholm (Inv. Nr. Ö 3955). Die von Backhuysen dargestellte Jacht (Abb. 279) führt im Oberspiegel vermutlich das in der Zeit zwischen 1654 bis 1660 verwendete Allianzwapen Schweden-Holstein der Königin Eleonora von Schweden. Im Zusammenhang mit diesem Bild ist nun aber die Untersuchung von G. Unger interessant, in der von der Existenz eines fast gleichen Gemäldes von H. Dubbels in schwedischem Privatbesitz berichtet wird. Aufgrund der Untersuchungen wird die Datierung dieses Bildes mit 1655 festgelegt und als Folgerung hieraus das dargestellte Ereignis mit der Abfahrt König Karl X., Gustav von Schweden, von Dalarö in den polnischen Krieg im gleichen Jahr in Zusammenhang gebracht. Ferner wird das Bild von L. Backhuysen (Inv. Nr. Ö 3955) als eine Kopie nach H. Dubbels angesehen. Damit wäre auch die vielfach geäußerte Vermutung, es handele sich bei dem dargestellten Schiff um die königliche Jacht Hjorten, erbaut 1659, nicht mehr haltbar. Betrachtet man nun aber noch die schon perfekte Takelung dieser Jacht mit einer „stehenden“ Gaffel, die nach niederländischen Darstellungen in die Zeit zwischen 1660 bis 1665 zu verlegen wäre, so könnten Zweifel an der Datierung entstehen. Die erste datierte, derzeit bekannte niederländische Darstellung dieser Takelung stammt von 1660. Wäre daher die Datierung des Bildes von H.

Dubbels mit 1655 richtig angesetzt, dann läge hier die früheste Darstellung einer Jacht mit „stehender“ Gaffel vor.

Die nächste Mitteilung über eine schwedische Königsjacht erhalten wir von Witsen. Der Text von Witsen ist mit der zugehörigen Tafel unter Beschreibung 11 wiedergegeben. Um welche Jacht es sich handelt, ist quellenmäßig nicht belegt. Nach der schwedischen Aufstellung in „Lists of men - of war“ soll es sich um die 1669 in Amsterdam erbaute Jacht Lejonet handeln. Wie schon in der nach „Beschreibung 11“ vorgenommenen kritischen Betrachtung vermerkt, stellt die bei Witsen auf Tafel LXXII dargestellte Jacht in Bezug auf die Spiegeldarstellung mit Sicherheit nicht die schwedische Königsjacht dar. Beim Schiffskörper und dem äußeren Erscheinungsbild kann natürlich Übereinstimmung vorliegen, denn - so wie im Prinzip bei allen Schiffstypen üblich - wurden auch die Jachten an bestimmten Schiffbauplätzen nach ein und demselben Modell gebaut. Nachgewiesen ist wohl nur, dass Ende der 60er Jahre eine Jacht für König Karl XI, Gustav von Schweden, in Amsterdam gebaut worden ist. Neben der mutmaßlichen Beschreibung dieser Jacht durch Witsen kann auch eine von W. van de Velde d.Ä. überlieferte, leider undatierte Bleistiftzeichnung im Museum Boymans-van Beuningen, Rotterdam diese Jacht darstellen. Auf dem Oberspiegel dieser Zeichnung (Abb. 282) ist das seit 1654 (von Karl X., Gustav von Schweden) verwendete schwedische Königswappen, allerdings spiegelbildlich, wiedergegeben. Es besteht aus dem alten von Schweden und Gotland gevierten Hauptschild, das durch ein Mittelschild mit dem angeborenen Wappen von Pfalz-Zweibrücken (geviert in Bayern, Jülich, Kleve und Berg) und einem Herzschild (Pfalz) erweitert ist. Leider zeigt van de Veldes Bleistiftskizze nicht die Galionsfigur. Nach einer im Riksarkivet, Stockholm verwahrten Rechnung hat die Lejonet im Jahre 1687 neue Rundhölzer und Segel erhalten.

Eine weitere Darstellung einer schwedischen Königsjacht befindet sich im Kunsthistorischen Museum, Wien. Das von L. Backhuysen gefertigte Gemälde wird als „Hafen von Amsterdam“ bezeichnet und ist mit 1674 datiert. Die Jacht ist allerdings ohne schlüssige Beweisführung als die Carolus (1672) in die Literatur eingegangen. Der Grund für die Darstellung dieser schwedischen Königsjacht vor Amsterdam durch L. Backhuysen ist unbekannt und wohl auch von Historikern noch nicht untersucht worden. Die künstlerische Ausgestaltung des Hecks (Spiegel und Pavillonseite) ist im Prinzip gleich der von van de Velde d.Ä. gezeichneten Jacht.

Lediglich im Unterspiegel sind Abweichungen vorhanden. So fehlen bei Backhuysen die Ringe auf dem Heckbalken, dafür ist an jeder Seite neben den Pfortendeckeln jeweils eine Tauklüse gezeichnet. Außerdem öffnen die Pfortendeckel bei Backhuysen nach oben, bei van de Velde nach unten. Soweit auf einer vorliegenden Fotografie erkennbar, stimmt das Wappen weitgehend mit der Darstellung des schwedischen Königswappens von 1654-1702 überein.

Nur im oberen Feld ist anstelle der drei Kronen ein sechseckiger „Stern“ mit Punkten an den Spitzen (Lilienstäbe? = Kleve) eingefügt. Abweichend von der üblichen Gepflogenheit bei Königsjachten dieser Zeit ist bei Backhuysen ebenfalls die Galionsfigur. Sie stellt nicht den (ungekrönten) Löwen dar, sondern einen menschlichen Oberkörper mit einem zweigeteilten Fischeschwanz.

Einige weitere Jachten niederländischer Bauweise fand Verfasser in dem schwedischen Werk „Suecia Antiqua et Hodernia“ (Dahlberg). Neben mehreren Ruder-, Treck- und Besanjachten werden hier auch „große“ Jachten wiedergegeben. Auf der 1690 von W. Swidde gefertigten Radierung mit der Ansicht des Schlosses Drottningholm befinden sich zwei „große“ Jachten. Die am rechten Bildrand in Seitenansicht gezeichnete Jacht führt, soweit erkennbar, das schwedische Königswappen von 1654-1702; in der Ausgestaltung der Pavillonseite mit figürlichem Schmuck ist sie weitgehend identisch mit der von Backhuysen gemalten Jacht (Kunsthistorisches Museum, Wien). Leider ist die Galionsfigur durch den Pulverdampf abgeschossener Salutkanonen verdeckt (Abb. 42). Die auf der linken Bildhälfte wiedergegebene Jacht zeigt ebenfalls das zwischen 1654 und 1702 geführte schwedische Königswappen.

Die konstruktive Ausbildung und künstlerische Ausgestaltung des Unter- und Oberspiegels ist fast vollkommen identisch mit der von van de Velde d. Ä. gezeichneten Jachten. Lediglich der Schmuck an Pavillonseite weicht hiervon ab. Es sind nur einfache Rankenmotive dargestellt. Den diesbezüglichen gleichen Jachttyp finden wir auf einer anderen Radierung des gleichen Werkes auf dem Norr-Stömen in Stockholm vor dem Schloss wieder. Die in der Seitenansicht gezeichnete Königsjacht (mit dreigespitzter schwedischer Flagge) zeigt als Galionsfigur einen Löwen. Der Schmuck der Pavillonseite (mit Erker) ist in der Anordnung von Girlanden sehr ähnlich der der Swidde-Jacht auf Abb. 280, aber abweichend von der van de Velde- und Backhuysen-Jacht, bei denen der vordere Abschluss des Pavillons durch eine flachreliefartige Figurengruppe (zwei Figuren auf Hypokampen reitend) geschmückt wird.

Diese Impressionen über den schwedischen Jachtbau im 17. Jh. mögen genügen, um auf den Einfluss des niederländischen Jachtbaues in Schweden hinzuweisen. Da es nicht die Aufgabe war, die Geschichte des schwedischen Jachtbaues zu behandeln, konnten die Ausführungen nur einen weitläufigen Überblick verschaffen.



Abb. 281

L. Backhuysen (1631-1708), „Schwedische Königsjacht“ undatiert. Öl auf Leinwand (Statens Sjöhistoriska Museum, Stochholm. Inv. Nr. Ö 3955). Auf dem Oberspiegel ist das von König Karl X., Gustav von Schweden, 1654-1660, verwendete Wappen abgebildet

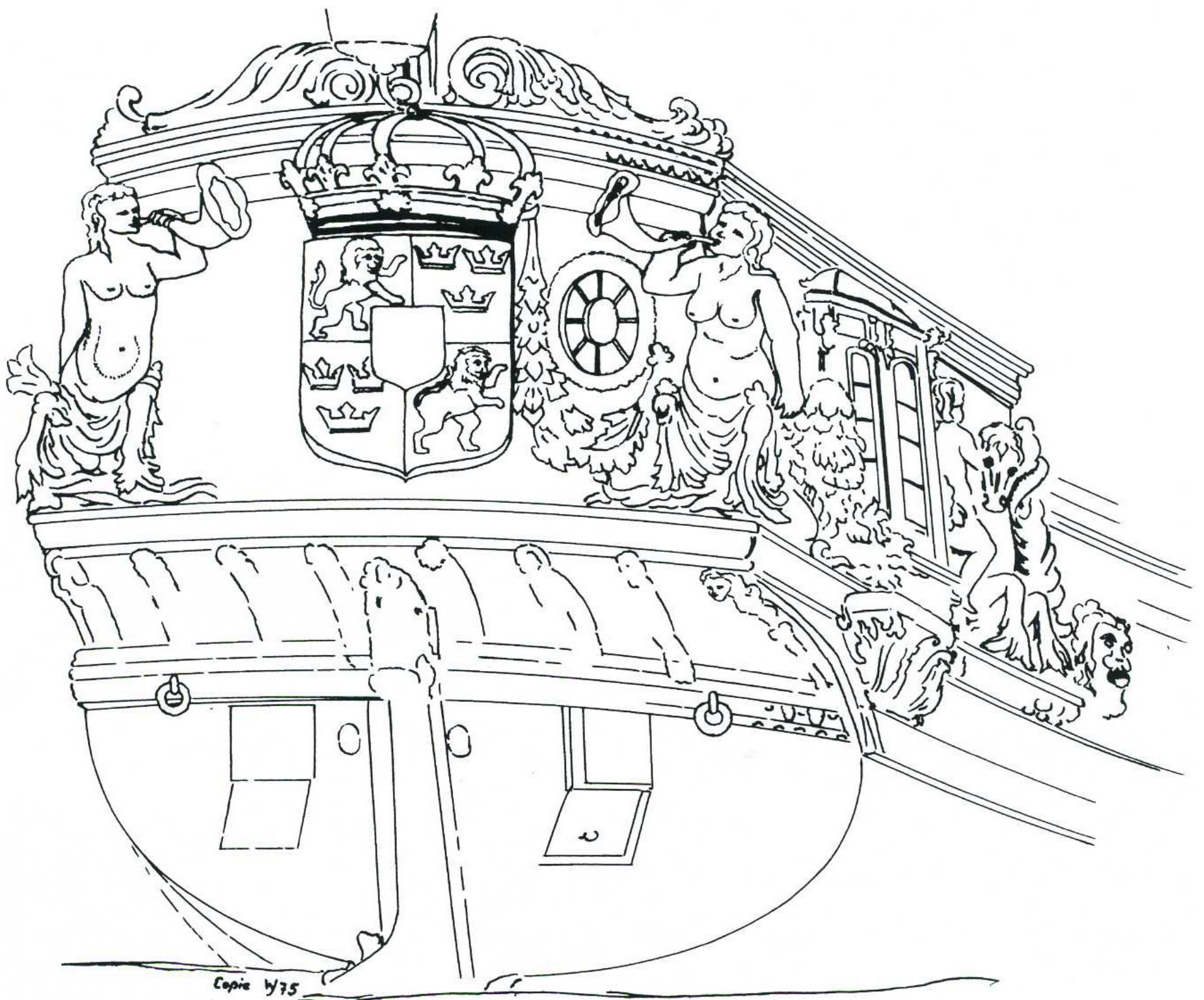


Abb. 282

Eine Jacht, die für Karl XI., König von Schweden, 1669 (?) in Amsterdam erbaut wurde. Nach einer Bleistiftskizze von W. van de Velde d. Ä. (Museum Boymans-van Beuningen, Rotterdam, Inv. Nr. MB 1866/T-316, Größe des Originals 404 x 489 mm).

Da die etwas flüchtige und nicht mit scharfem Strich gezeichnete Bleistiftskizze von van de Velde für eine Reproduktion ungeeignet ist, wurde vom Verfasser versucht, die wesentlichen Elemente des Schiffes und der Skulptur in eine klare Strichzeichnung umzusetzen. Zu beachten ist, dass van de Velde die Jacht aus unbekanntem Gründen, am Spiegelwappen erkennbar, spiegelbildlich gezeichnet hat. Vermutlich handelt es sich um die gleiche Jacht, die von L. Backhuysen auf dem Gemälde „Hafen von Amsterdam“, 1674 (Kunsthistorisches Museum, Wien) und W. Swidde auf einer Radierung, vor dem Schloss Drottningholm liegend, 1693 (Abb. 280) dargestellt ist.



Abb. 283

Lieve Verschuier (1630-1686, „Die Jachtflotte mit König Karl II. von England passiert Rotterdam, 24. Mai 1660“ (Detail). Öl auf Leinwand, 124x225 cm Rijksmuseum Amsterdam, Cat. Nr. 2530

Diese Jacht, mit König Karl II. an Bord, wird vielfach als die ehemalige, 1646/47 erbaute Jacht Wilhelm II. bezeichnet. Bei genauerem Hinsehen weist sie aber gegenüber dieser Jacht erhebliche Unterschiede auf, siehe Spiegeldarstellung auf Abb. 40.

## **Abweichende Entwicklung des Jachtbaus in England am Beispiel der Catherine (1661)**

Die Jacht Katherin (benannt nach der englischen Königin) war von Peter Pett 1661 in Deptford für König Karl II. von England, als erstes Fahrzeug dieser Art in England, erbaut worden. Da vorher der Jachtbau in England nicht üblich war, wird vermutet, dass die dem englischen König von Amsterdam zum Geschenk gemachte Jacht Mary (1660) dieser Jacht weitgehend als Vorbild gedient hat. Wie jeder Schiffbauer weiß, ist dieses aber nur bedingt möglich. So zeigen auch die überlieferten bildlichen Darstellungen der Jacht Unterschiede auf, die rein äußerlich vom charakteristischen Aussehen des niederländischen Jachttyps abweichen. Die Größe der Katherin wird durch folgende Angaben festgelegt: Kiellänge (Kiellänge ist ein Identitätsmaß der englischen Schiffsvermessung) = 49 Fuß (engl.) „Balken“ = 19 Fuß (engl.). Vermessen wurde das Schiff mit 94 tons burthen. Die Jacht soll mit 7 Fuß einen um 4 Fuß größeren Tiefgang als die Mary (Amsterdam 1660, hier Beschreibung 10) gehabt haben. Als Ballast erhielt das Schiff Bleikugeln aus dem Tower in London, die Segel waren von „holländischem Tuch“ gefertigt. Die Jacht hatte keine Seitenschwerter.

In der Schlacht bei Texel (Kijkduin) im Jahre 1673 wurde die Jacht durch die Niederländer unter Admiral de Ruyter erobert und als Prise eingebracht. Unter Amsterdamer Flagge segelnd wird sie auf einem Gemälde im Rijksmuseum „Nederlands Scheepvaart Museum“, Amsterdam dargestellt. „Katharina“ Jacht, engl., von de Ruyter bei Kijkduin aufgebracht, beschrieben in Witsen „Architectura navalis“ 1690 (Nederlands Hist. Scheepvaart Museum, Universitätsbibliothek, Amsterdam) Seite 194 unter „Een Jaght von Zijne Majesteit van Engelandt“ (Gemälde von W. van de Velde d.J. im Besitz von Bernhard Hotuhacker, Amsterdam, unter Amsterdamer Flagge) Tafel V.

Engl. Königl. Admiralitätsjachten (einige Jahre später als „Katharina“) (Teekening O.I. inkt. door W. van de Velde d.J., Fecher-Museum, Amsterdam, Jachten „Mary“ und „Charlotte“ 8.XII.1677)

Erfreulicherweise gibt es aber noch eine weitere Quelle, in der die Jacht sehr ausführlich beschrieben wird. Es ist der Amsterdamer Bürgermeister Nicolaes Witsen, der die Jacht, nach der Eroberung im Amsterdamer Hafen liegend, vermutlich selbst gesehen und in der zweiten Ausgabe seines Werkes von 1690 beschrieben hat. Da diese Ausgabe sehr selten und damit nicht jedem interessierten Leser zugänglich ist, soll die Beschreibung nachfolgend hier mit aufgenommen werden:

„Die Jacht von Seiner Majestät dem König von England“ aus N. Witsen.

„Aeloude en Hedendaaghsche Scheeps-bouw en bestier“ S. 194/195 Amsterdam 1690.

„Am 4. September 1673 war in Amsterdam vor den „palen“ eine sehr kostbare Jacht von Seiner Majestät dem König von England zu sehen. Die Jacht lag niedrig auf dem Wasser, sie führt 10 metallene Geschütze und ist so

in Form und Konstruktion, dass sie seegängig ist. Sie hat Gaffeltakelage, so wie es auch hierzulande (Niederlande) üblich ist. Der Steven steht senkrecht nach der neuen Bauart, er ist von oben bis unten aus einem starken Stück Holz gebildet. Die Jacht hat ein gefällig anzusehendes gelbes Galion, das von Seenymphen und Göttinnen getragen ist. Sie streckt die „Brust“ (vordere Schulter, das ist die starke Rundung im Vorschiff) breit aus, ist aber dabei trotzdem unten scharf und sehr geschickt gebaut, um das Wasser zu schneiden und gute Fahrt machen zu können. Im Ganzen ist sie hübsch anzusehen. Zwei Fuß unter des „Bordes-Deck“ (Reelingleiste? Raaholz?) ist sie außenbords rundherum mit kostbarem Bild- und Schnitzwerk - bestehend aus goldfarbenen bemalten allegorischen Darstellungen und Rankenwerk - verziert. Die Jacht hat keine Seitenschwerter und ist von außen auch nicht geteert - so wie man es hierzulande zu tun gewohnt ist -, was ihr ein herrliches Aussehen verleiht. So kommt das Irische Holz, aus dem sie erbaut und das von einer angenehm zu erblickenden rosa Farbe ist, umso besser zur Wirkung. Dieses Holz zu teeren, mit Farbe oder etwas anderem zu konservieren, ist nicht nötig, denn es ist das widerstandsfähigste Holz, das in Europa gefunden und von keinen Würmern oder anderem Getier angefallen wird. Wohl ist es wahr, dass dieses Holz nicht so biegsam wie das Eichenholz ist, das hierzulande im Schiffbau verwendet wird. Daher ist die Form der Jacht auch nicht von so rundem Verlauf, wie es im Jachtbau hierzulande der Fall ist; der geradere Verlauf steht ihr jedoch nicht schlecht.

Die Jacht hat nur eine niedrige Verschanzung. Der Mast ist so aufgestellt, dass man seine Lage mit Hilfe von Keilen verändern kann, um hierdurch die günstigste Segelstellung zu finden. Vom Topp des Mastes weht ein seidener Wimpel, der bei Flaute bis ins Wasser hängt, außerdem ist sie rundherum mit Flaggen stolz geschmückt.

Der Spiegel ist unten rund und nach englischer Art breit und hoch ausgesetzt. Sein Oberteil zieren 3 runde und vergoldete Laternen. Eine Jungfrau, sie scheint England darstellen zu sollen, in stattlichem Gewand, reizend geschnitzt und vergoldet, ist auf dem Oberspiegel angebracht.

In der linken Hand trägt sie ein Zepter, auf dem eine Lilie steht. Diese Hand hält (zum Zeichen der Unterwerfung) ein gebücktes Tier nieder. Die übrige Fläche des Spiegels ist unten mit Vögeln und anderem netten Schnitzwerk, alles gleichmäßig mit einer Königskrone versehen, bedeckt.

Das Deck dieser Jacht ist fast gerade. Die zwei achtersten Räume erreicht man durch Niedersteigen einiger Stufen. Der vorderste Raum ist ein schöner, geräumiger Saal, der rundherum mit Kunstwerken bemalt, vergoldet und mit Zierleisten ausgeschmückt ist. Über ein oder zwei aufwärts führende Stufen tritt man von diesem Raum in den dahinter liegenden Raum. Hier steht eine gefällige

Bettstelle, der ganze Raum ist mit goldenem Leder ausgekleidet und man sieht durch Fenster achteraus.

Über dieser zweiten Kammer, welche einige Fuß über das Deck herausragt, steht der Mann am Ruder. Der eiserne Helmstock des Ruders ist sehr hübsch so am Ende gebogen, dass er von einem aufrechtstehenden Mann bedient werden kann.

Der achterste Teil dieses Decks, unter dem die achterste Kammer liegt, ist zur Erreichung größerer Bequemlichkeit im Raum höher als der vordere Teil.

Unter diesen zwei Räumen sind auf dem Schiffsboden „verlorene“ Ecken. Hier werden Ausrüstungsteile und Geräte verstaut.

Im vorderen Saal ist eine Treppe und eine Tür, durch die man in eine Kammer eintritt, deren Fußboden der Schiffsboden ist. Durch diese Kammer geht man in eine andere und durch letztere gelangt man in die Kombüse,

die vorne im Schiff liegt. Diese Kammern haben rundum durch Verschlüge abgetrennte Bettstellen und sind mit des Königs Wappen bemalt und vergoldet.

Die zwei achteren Galerien stehen nicht so hoch, wie man sie oftmals hierzulande auf Jachten anordnet. Es liegt wohl daran, dass man mit diesen Jachten mehr auf See geht als man es mit den unsrigen zu tun gewohnt ist.

Auf dem Deck stehen Laternen, die der Beleuchtung der unteren Räume dienen. Achtern, auf dem höchsten Deck, wie auch auf dem Deck sind hier und dort Kästen an der Bordwand, die mit vergoldeten Türen verschlossen sind.

Die Länge und Breite dieser Jacht sind um einige Fuß größer als die der beschriebenen „Schwedischen Jacht“.

Die Jacht kann über Wasser mit Luken und Deckeln gut dicht abgeschlossen werden, damit kein Seewasser in die Räume eindringen kann.“



Abb. 284

Modell einer Englischen Statensjacht, 2. Hälfte 17. Jh., im Nederlands Scheepvaart Museum, Amsterdam



Inventar	Übergabe an Zar Peter, desgl. Heft XX der Schriften für die Geschichte Berlins, 1882 S. 122
Köhne von, Dr. Freiherr B.	Berlin - Moskau - St. Petersburg, 1649-1763 Berlin 1882, in Schriften des Vereins für die Geschichte der Stadt Berlin Heft XX
Köster:	altes und neues Berlin 3. Abt. S. 161 Modelle alter Segelschiffe - Tafel 5, 6, 18, 19, 22, 23
Ledeburg, Karl Freiherr von: M.M.	König Friedrich I. von Preußen, Leipzig 1878, S. 13  XXIV Nr. 2 April 1938! S. 240, 351/355 Ketsch Jacht - Histoire de la Marine - S. 544  Mitteilungen des Vereins für die Geschichte Berlins 1886, S. 70 Mitteilungen des Vereins für die Geschichte Berlins 1896, S. 132 Mitteilungen des Vereins für die Geschichte Berlins 1911, S. 55
Nicolai:	Beschreibung der königl. Residenzstädte Berlin und Potsdam 1786 - 3. Band Anhang S. 98
Rehberg, Max:	Zur Geschichte der Dampfschiffahrt auf den märkischen Gewässern Schiffbau: 1941 Heft 22 S. 371 1942 Heft 4 S. 86, 421
Schenk, Peter	Conspectus Berolini pp. um 1700 Ansichten: Schloss Caputh mit Lustjacht Schloss Oranienburg mit Booten Schloss Köpenik mit Lustfahrzeugen
Seidel, Paul Geheimrat Prof. Dr.	Lustschiffe Friedrich I. auf Spree und Havel Hohenzollernjahrbuch 1902 - S. 255
Szymanski:	Brandenburg Preußen zur See
Voigt, Chr.:	Lustschiffe König Friedrich I Wassersport 27.08.1911 Lustjachten Friedrich I Schiffbau Heft 2 v. 15.10.1911 Die Jacht vom 10.04.1924, Heft 15 Lustschiffe König Friedrichs I (1688/1713) Festschrift zum 50jähr. Jubiläum des Vereins der Geschichte Berlins 1917, S. 521/547 Lustjacht des großen Kurfürsten, Die Yacht, Heft 42 vom 15.10.1932 Lustschiffe König Friedrichs I. Heft 50 (Jubiläumsheft) Verein für die Geschichte Berlins 1915 Monatshefte der Brandenburgia - Juni 1912, XXI. Jahrg. 1912/13 Prunkschiffe König Friedrich I. Zeitschr. Verein f.d. Geschichte Berlins Heft 1/1934

**VIII**

***Schmuck und Zier***



## Schmuck und Zier

### Anmerkung Redakteur

Text und Zeichnungen zu Schmuck und Zier waren von Werner Jaeger noch nicht fertig ausgearbeitet.

Einen breiten Raum nimmt natürlich die künstlerische Ausgestaltung ein, da sie in Farbe und Bildhauerarbeit wesentlich das Äußere der Jachten bestimmt.

Auf zeitgenössischen bildlichen Darstellungen ist immer wieder festzustellen, dass vorwiegend eine naturalistische Bemalung erfolgte und vom Blattgold nur spärlich Gebrauch gemacht wurde. Anders dagegen bei den überlieferten Modellen. Hier wurde wesentlich mehr vergoldet. Dieses kann einmal daran liegen, dass Modelle als Schmuckstücke dienen sollten, zum anderen kann auch im Verlauf der Jahrhunderte durch Restaurierungsarbeiten mehr Gold aufgebracht worden sein, als ursprünglich vorhanden war. Dieses ist gelegentlich daran zu erkennen, dass Schmuckelemente nicht ganz, sondern nur an hervorstehenden Flächen vergoldet sind.

### Allgemeines über Schnitzarbeiten und Farbgebung von alten Modellen

Es ist festzustellen, dass der Stil des Schiffsschmuckes etwas dem allgemeinen zeitlichen Ablauf nachhinkt.

Fast immer sind die Feinheiten der Figuren und Ornamente sehr schwer zu erkennen, zu deuten und abzunehmen, da die Schnitte und Vertiefungen meistens sehr von Farbe oder Malgrund zugesetzt sind. Die Modelle sind in der farblichen Ausgestaltung prächtiger angelegt als die Jachten auf den Gemälden.

Obwohl die Modelle van Beuningen, Amsterdam und Rotterdam im Großen und Ganzen sehr sorgfältig ausgeführte Schnitzarbeiten aufweisen, so sind doch an manchen Stellen unverständlicherweise grobe Schnitte, die nicht immer eindeutig die Konturen erkennen lassen. Dieses wirkt sich beim Versuch, die Schnitzarbeiten in Strichzeichnungen zu übertragen, oft sehr negativ aus, da der Verlauf beabsichtigter Konturen nicht immer klar erkennbar ist. Hinzu kommt noch die Tatsache, dass anscheinend bei den alten Modellen ein dickerer weißer oder roter Malgrund aufgetragen wurde, der vielfach die Vertiefungen ausfüllt und Konturen verschmiert hat.

Ähnliche Schwierigkeiten treten bei der Bestimmung der Farben auf. So sind die Farben der alten Modelle (van Beuningen und Prins Hendrik) nicht nur sehr gealtert, sondern auch sehr nachgedunkelt. Hierdurch haben sie eine Patina angesetzt, die die Farbbestimmung oft sehr fragwürdig macht. Das Gleiche gilt für die Gold- (und Silber-?)Auflage. In den unzugänglichen Vertiefungen sind die Goldauflagen durch Alterung schwärzlich angelaufen, während die erhabenen Stellen durch die Oberflächenreinigung glänzend erhalten geblieben sind. Durch besonders starkes „Staubwischen“ konnte nun andererseits die sehr dünne Goldauflage so stark abgerieben werden, (möglicherweise im Laufe der Zeit), dass die Grundierung z.B. Rot durchkam und ein weiteres Verwischen der Farben die Folge war.

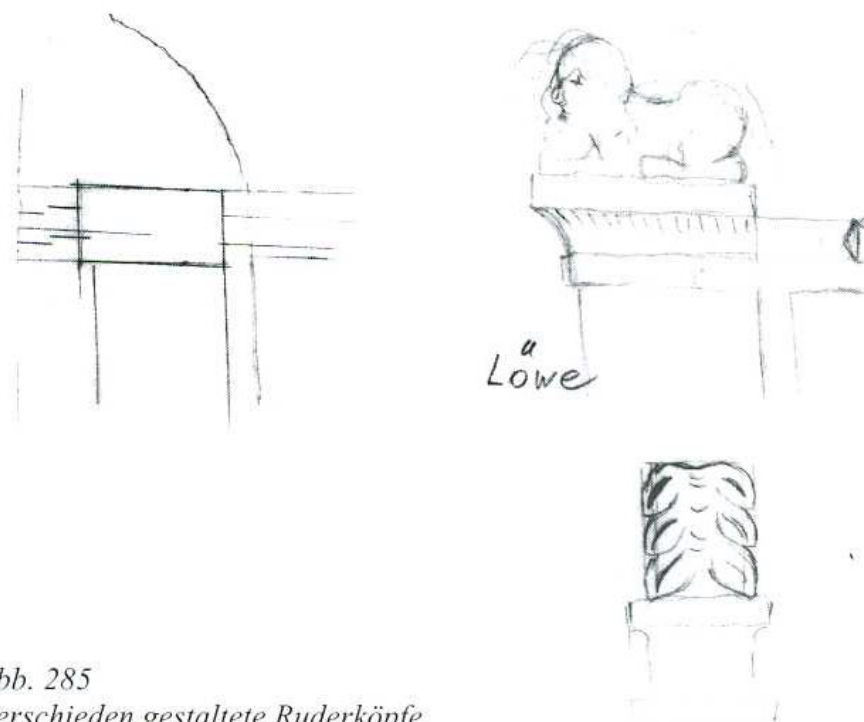
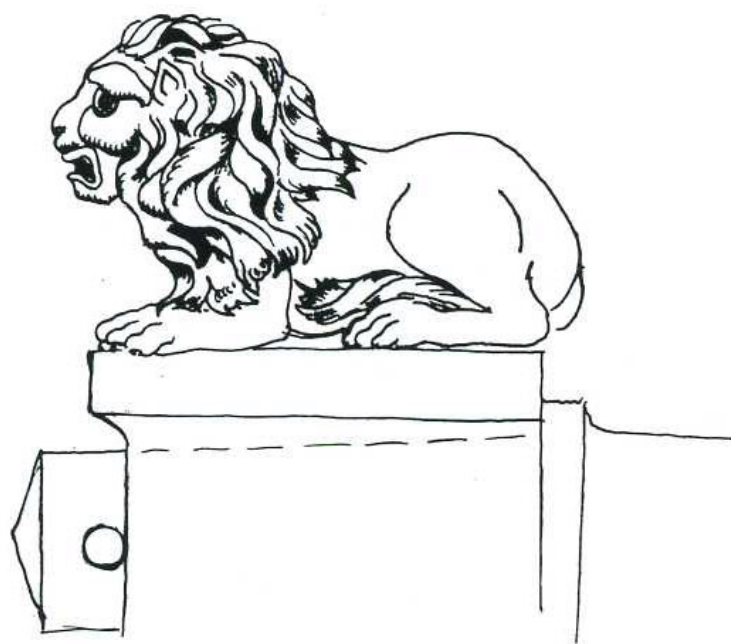


Abb. 285  
Verschieden gestaltete Ruderköpfe

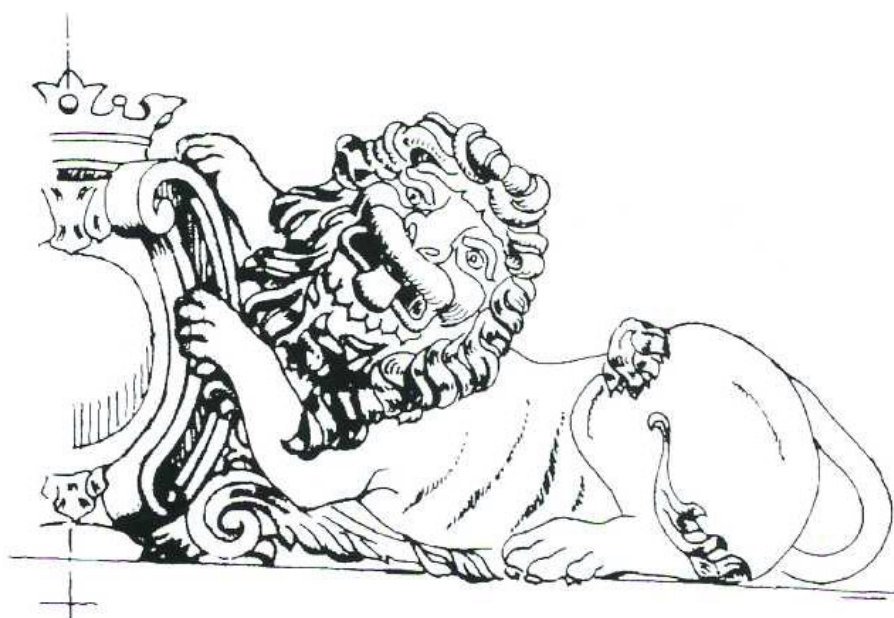


Abb. 286  
Löwe als Wappenschildhalter am Spiegel

Beim Prins Hendrik-Modell erwecken einige vergoldete Stellen den Eindruck, als seien nur Goldtupfer aufgelegt, um Betonungen durch Lichtreflexe hervorzurufen.

Ganz anders erscheint die Farbgebung des Amsterdamer Modells. Hier sind die Farben größtenteils so hell, klar, leuchtend und glänzend, als sei in den letzten Jahrzehnten eine (nicht mehr bekannte) Restaurierung mit neuer Farbgebung und Vergoldung durchgeführt.

Auf Gemälden ist das Ausmaß der Vergoldung weitaus geringer, als es bei Modellen festzustellen ist.

Allerdings ist die Vergoldung auch schwer festzulegen, da gelb nichts über die Vergoldung aussagt. Lediglich bei einigen guten Künstlern lassen vielleicht weißlich-gelbe Lichttupfer auf das Glänzen des Goldes im Licht auf die Verwendung von Gold schließen.

Das Blau-Grün des Unterwasserschiffes bei dem Modell van Beuningen ist ein bei vielen Modellen von Binnenschiffen verwendeter Farbton. Ob dieser Ton schon im 17. Jahrhundert gebräuchlich war, steht nicht fest, da der Nachweis bislang nur für das späte 18. und das 19. Jahrhundert erbracht werden konnte. So kann das Unterwasserschiff auch ursprünglich schmutzig-weiß gewesen sein, eine Farbe, die an vielen abgeschauerten Stellen des Modells sichtbar ist. Ob der blau-grünen Farbe eine besondere Bedeutung zukam, konnte Verfasser nicht klären, da selbst alte Farbenfabriken hierüber keine Auskunft mehr geben können. Es kann daher nur vermutet werden, dass der Grundfarbe neben anderen Pigmenten auch eine giftige Kupferverbindung hinzugegeben wurde, die den Holzschutz bewirken sollte und auch den bläulich-grünen Farbton hervorrief.

Die Felder des Wulfs zwischen den Konsolen sind dunkelblau bemalt und mit einem einfachen Blumenmotiv in rot und weiß (niederländische Farben) verziert.

Der runde Verwulf oder die große Heckgillung wird durch Konsolen abgestützt. Diese Konsolen sind beim Modell als Männerköpfe ausgebildet. Die Köpfe sind mit einer roten Mütze (oder einem Tuch) bedeckt. Hierauf liegt eine kleine viereckige Platte, auf der dann die große untere Abschlussleiste des Oberspiegels ruht.

Der Galionslöwe des Modells hat einen roten Körper und Kopf und eine goldene Mähne; Ranken (seitlich am Pavillon und Oberlicht) und Girlanden (seitlich unter dem Pavillonfenster und Oberspiegel):

grüne Blätter, rote Beeren (auch Schleife), weiße Blüten.

Auch die Leisten gehören mehr oder weniger zum figuralen Schmuck.

### **Pavillon-Karyatiden**

Mitte des 17. Jahrhunderts waren die Karyatiden als vollständige Figuren (Krieger, Frauen, Mohren) ausgebildet, die auf Podesten etwa in Höhe des von vorne bis achtern durchlaufenden Raaholzes standen. Zu Beginn der 70er Jahre waren es dann meistens Frauenbüsten, die auf unterschiedlich gestalteten Podesten ruhten und gegen Ende des Jahrhunderts wurden diese, auch hier dem jeweiligen Stil unterworfen, durch einfache Blattornamente mit Schleifen und Beeren ersetzt.

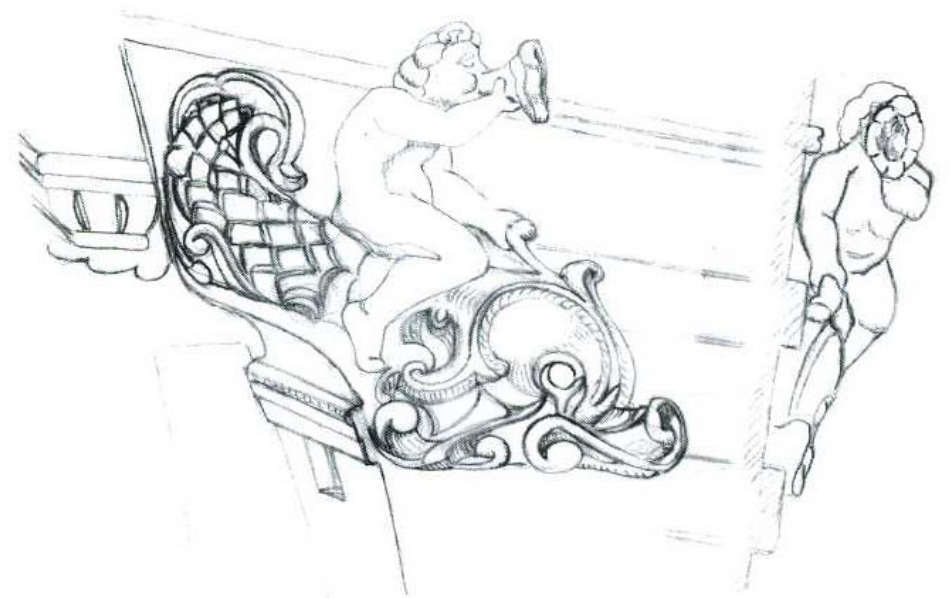


Abb. 287  
Eckfigur Steuerbord

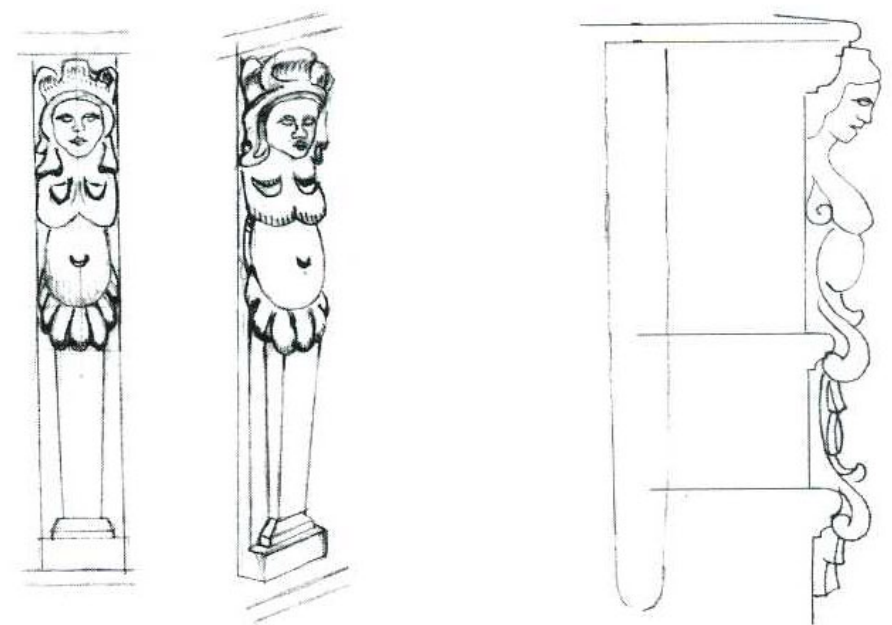


Abb. 288  
Pavillonschott

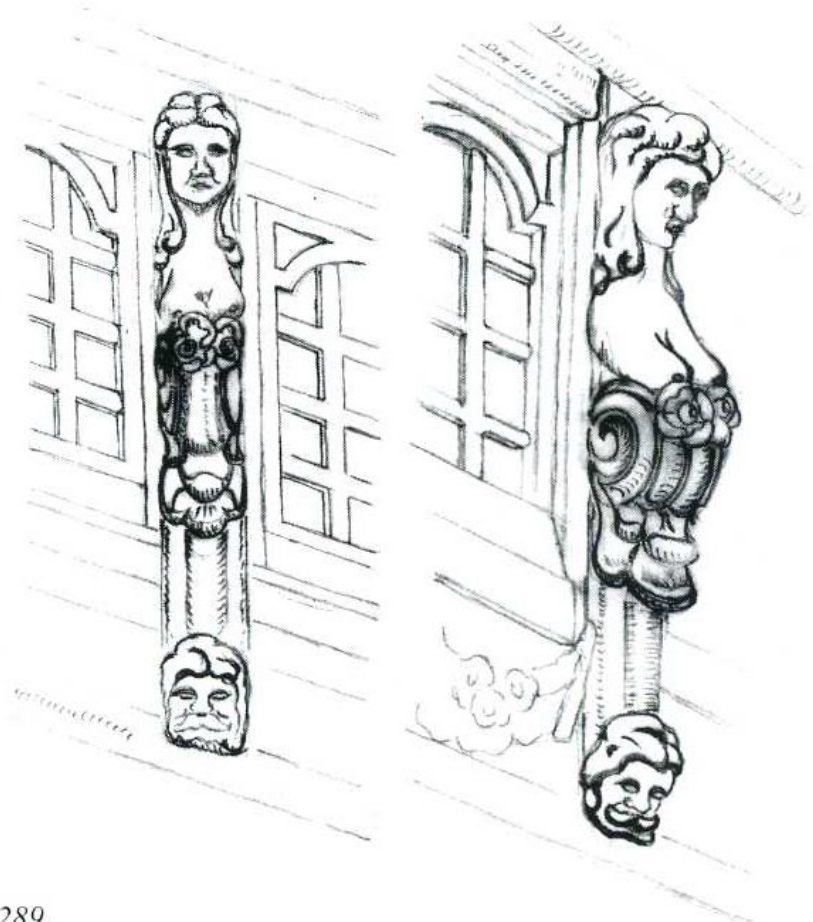


Abb. 289  
Pavillon Karyatiden Steuerbord

## Galionsfigur

Seit den 40er Jahren hatten Jachten, die in Staatsdiensten fuhren, einen ungekrönten klimmenden Löwen, andere Jachten Greife, Seepferde mit blasenden Tritonen, Einhorn usw. Es kam aber auch vor, dass letztere Löwen als Galionsfiguren führten, vor allem dann, wenn z.B. Prinzenjachten oder Admiralitätsjachten an Collegien der Indischen Companie abgetreten wurden.

## Ruderköpfe

Ruderköpfe konnten sehr einfach nur als gerader oder leicht gebogener Abschluss des Ruderschaftes hergestellt oder mit kleinen Skulpturen, wie vergoldeten Löwen, Delphin o.ä. versehen sein.

## Pfortenkränze

Auf fürstlichen Jachten und Modellen meistens vergoldet, aber auch natürliche Farbgebung möglich: grüne Blätter, rote Beeren, weiße Blüten, rote und weiße Schleifen. Ende des Jahrhunderts: oliv-grüne Lorbeerblätter mit weißlich-gelben Schleifen und Bändern.

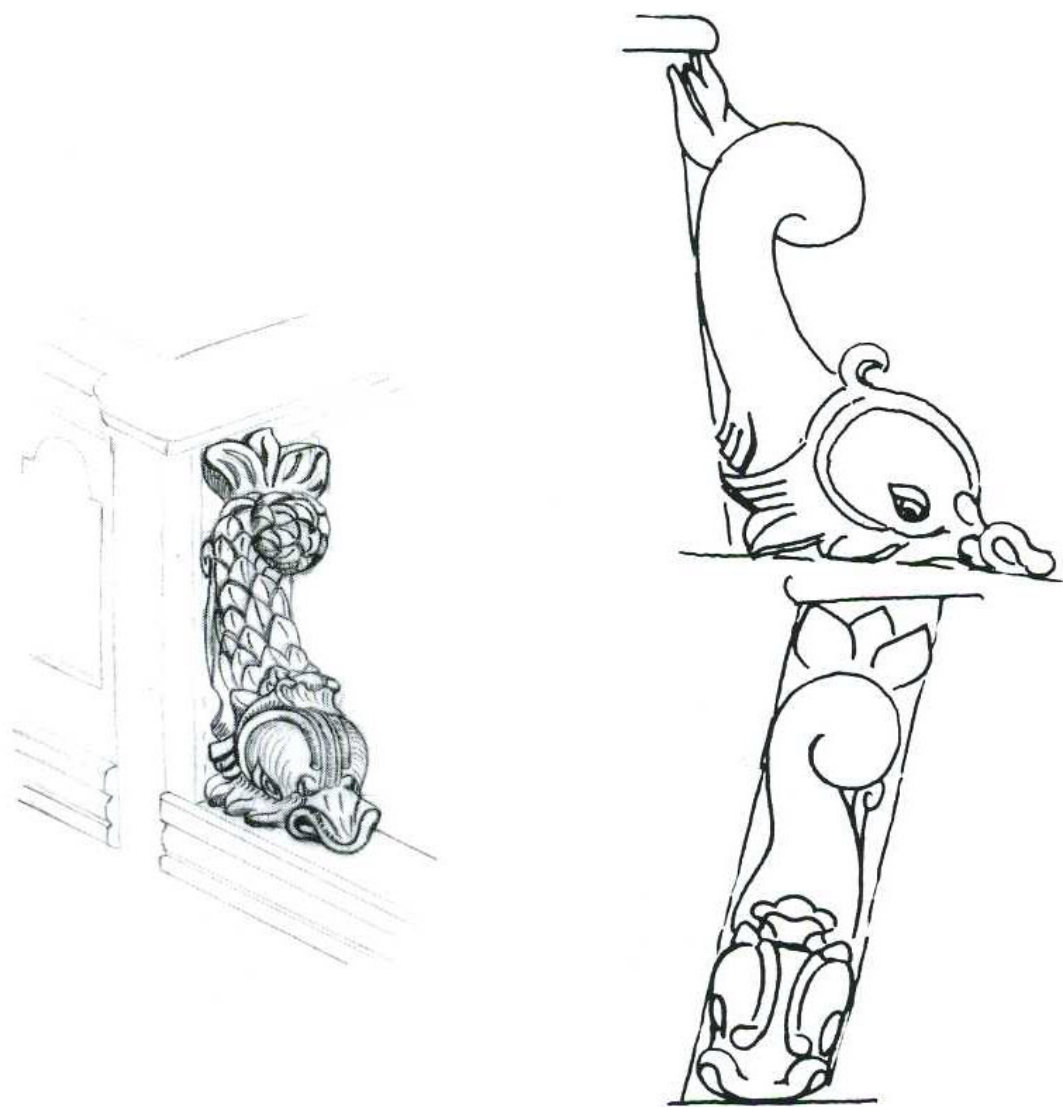


Abb. 290  
Figuren am Pavillonschott

Abb. 291  
Seitenpforte

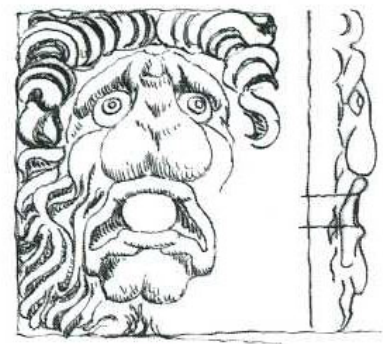


Abb. 292  
Geerden/Klüsplatte

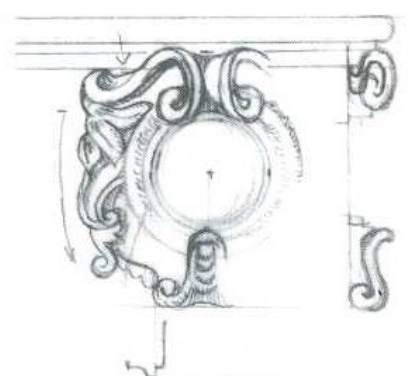


Abb. 293  
Geschützpfortenkränze

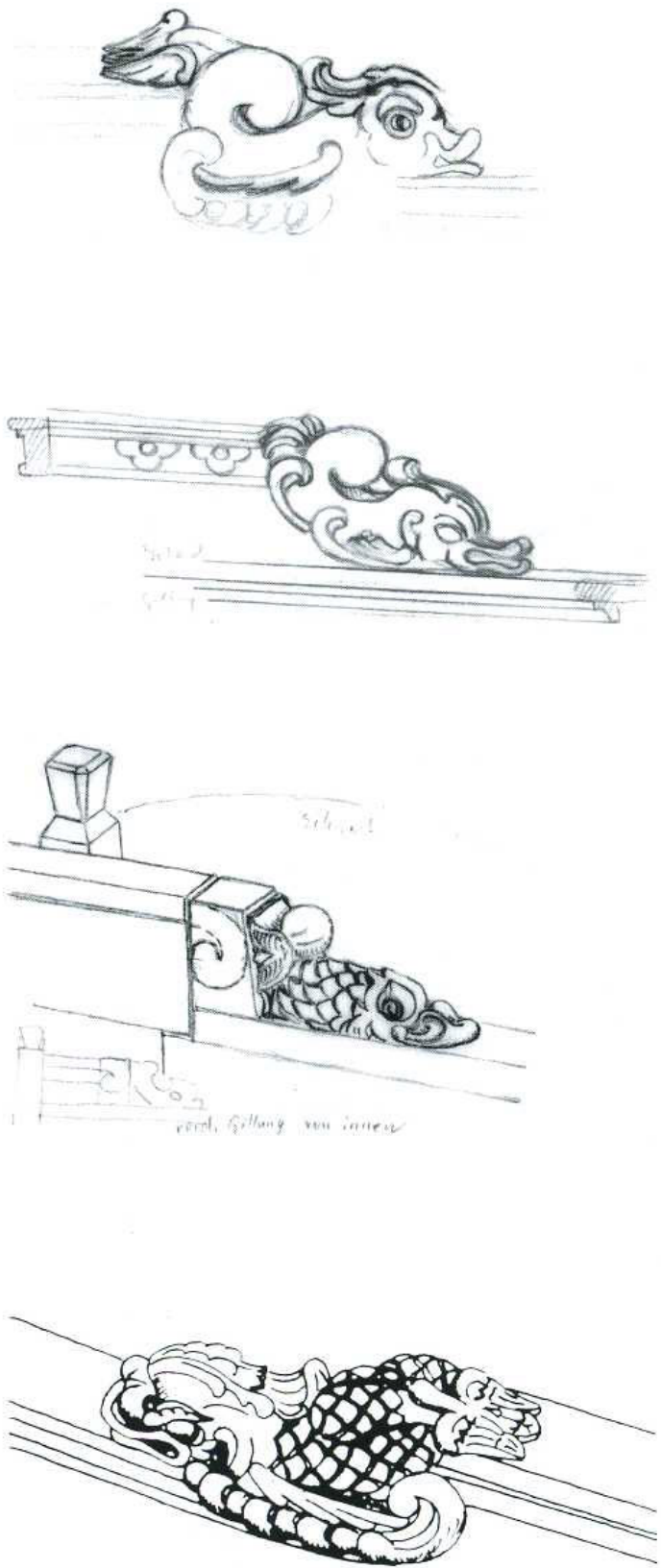


Abb. 294  
Figuren am Setzgang

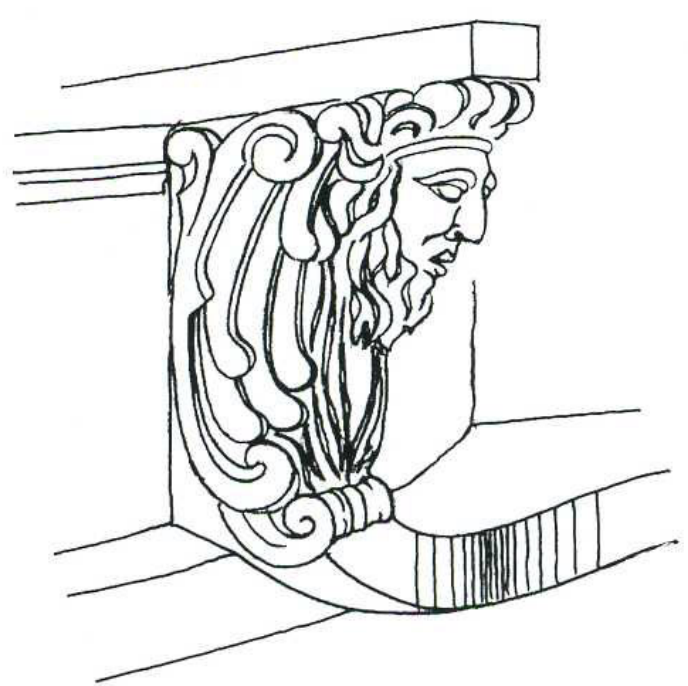


Abb. 295  
Drücker unter dem Kranbalken

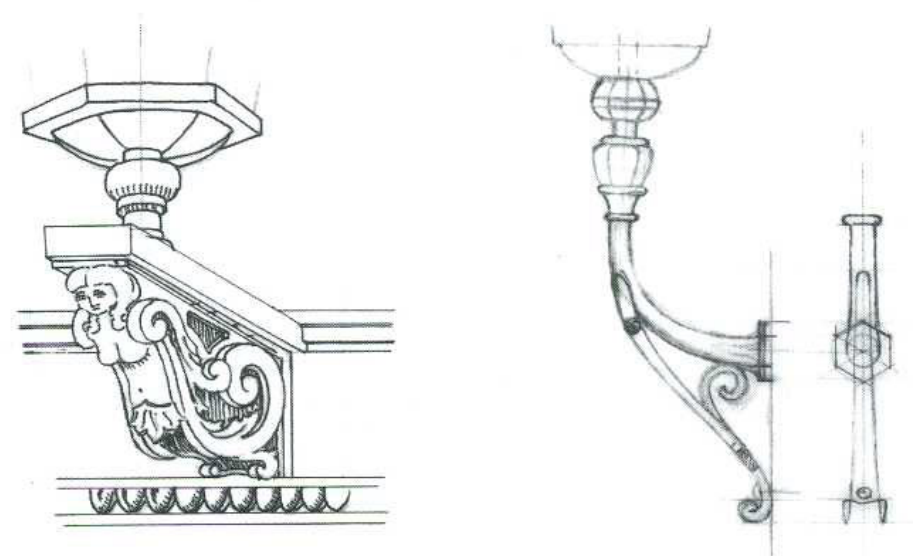
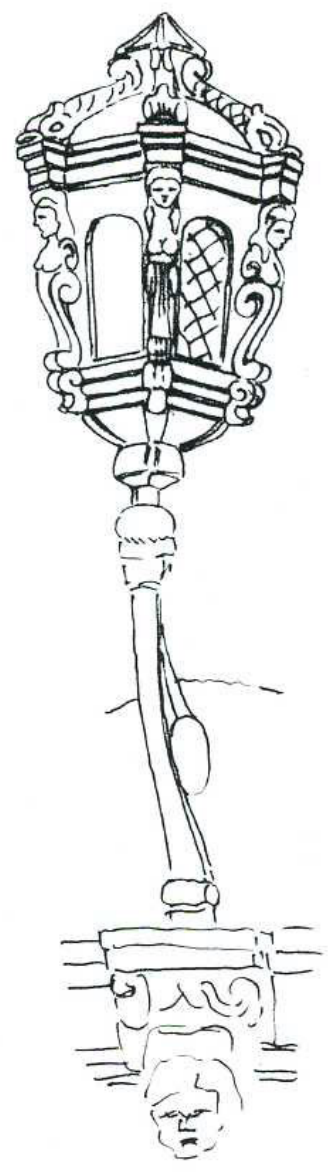


Abb. 296  
Laterne mit Podest und Halter

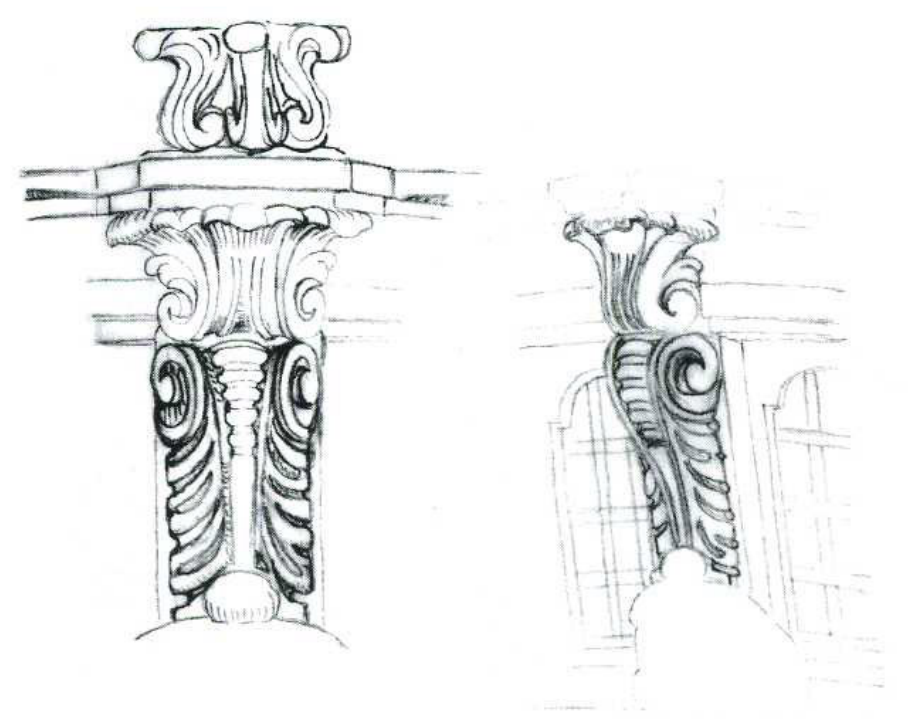




Abb. 297  
Figuren an einem Modell (Amsterdam)

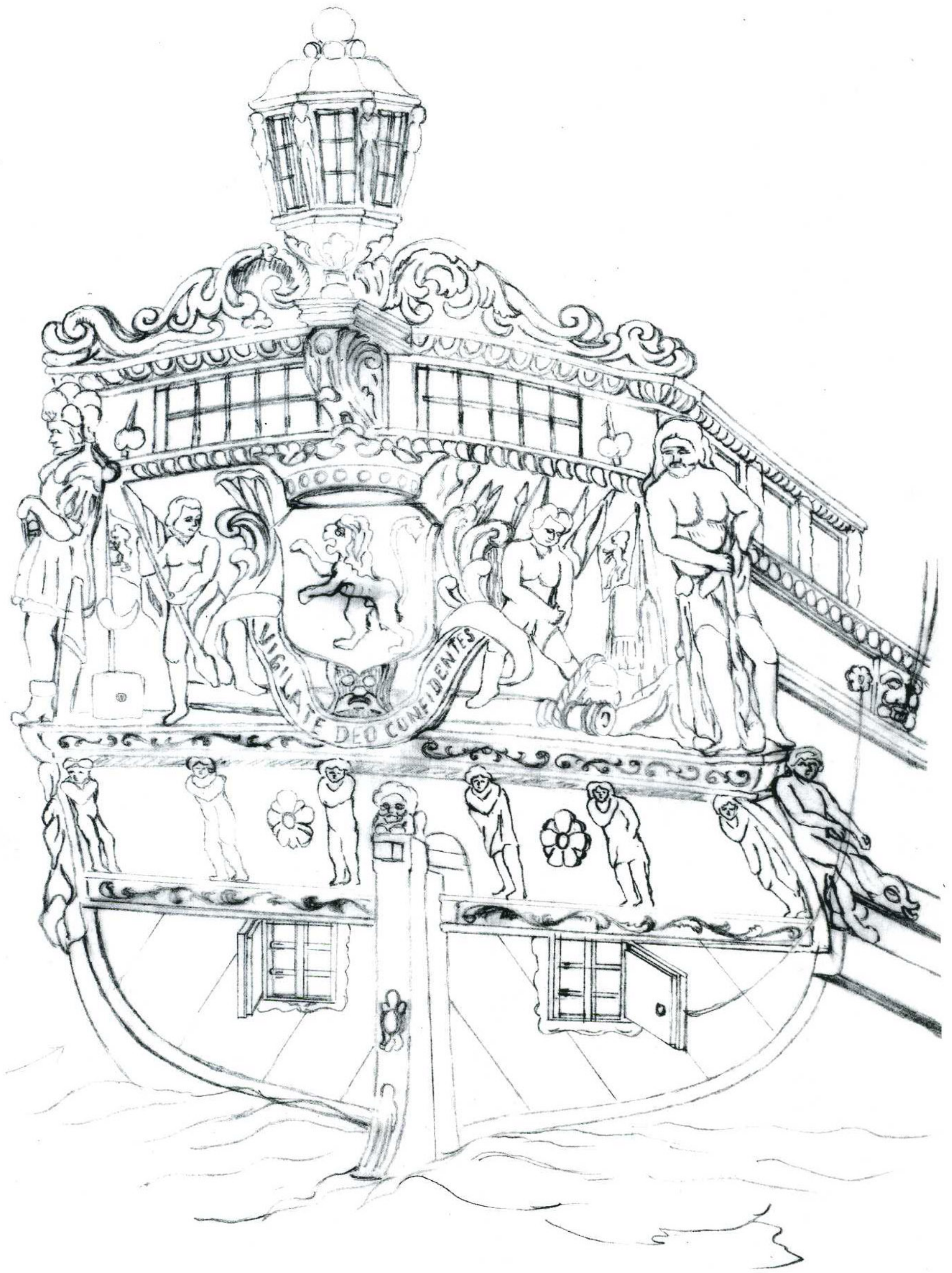


Abb. 298  
Spiegelzeichnung nach W. van de Velde d.J.

***IX***

***Rekonstruktion  
Die „Große Jacht“ 1678***



## Die „Große Jacht“ von 1678

Auf den folgenden Seiten wird der Leser Zeichnungen finden, zu denen ich in den Archivalien von Werner Jaeger keinen Text gefunden habe.

Der einzige Anhaltspunkt ist ein kleiner Vermerk auf einer Zeichnung „Die Große Jacht von 1678“. Von dieser Jahreszahl ausgehend, wird die Grundlage dieser Rekonstruktionszeichnung die Zeichnung von Jacobus Storck gewesen sein (Abb. 46). Auch die Zeichnung von Witsen wird in diese Rekonstruktion eingeflossen sein (Abb. 44).

In der Aufstellung der Jachten von 1640 bis 1700 auf der Seite 251 ist die „Große Jacht“ in Kolberg, 1678, von G. C. Peckelhering erbaut, erwähnt. Auf der Seite 250 (Abb. 277) ist das Gemälde von L. Verschuier abgebildet. Dieses Gemälde wird Werner Jaeger auch als Vorbild für sein Modell genommen haben.

Die Zeichnungen auf den Seiten 276, 277, 279, 280 und 282 waren in einer Rolle. In einer zweiten Rolle fand ich die Zeichnungen auf den Seiten 284, 285, 286, 288, 289 und 290. Bei dem Vergleich der Zeichnungen stellten sich nur geringfügige Abweichungen heraus, so dass ich davon ausgehe, dass diese Zeichnungen in verschiedenen Arbeitsphasen vom Zeichenbrett genommen wurden.

Zeichnungen in dieser Qualität und mit dem Hinweis, aus welcher Quelle sie stammen, sind auf dem vorbildgetreuen Modellbausektor eine Rarität. In meiner

langjährigen Modellbauzeit wäre ich froh gewesen, solch hervorragende Zeichnungen als Vorlage zu haben. So halte ich es auf jeden Fall für gerechtfertigt, diese Zeichnungen mit zu veröffentlichen. Werner Jaeger war für mich nicht nur der Historiker, der akribisch seine Forschungen betrieb, er imponierte mir auch dadurch, dass er seine Zeichnungen durch den Bau von Schiffsmodellen kontrollierte.

Die Qualität der Zeichnungen ist dermaßen gut, dass es in Verbindung mit den anderen Detailzeichnungen in diesem Buch durchaus möglich wäre, eine Jacht 1:1 zu bauen.

Der Maßstab dieser Zeichnungen ist mit 1:50 anzunehmen; es gibt auf all diesen Zeichnungen von Werner Jaeger keine Maßstabsangabe.

Nach diesen Plänen hat Werner Jaeger das hier wiedergegebene Modell mit gebauten Spanten und vorbildgetreuer Deckbalkenkonstruktion erstellt. Die Fotos haben genug Aussagekraft, so dass sich eine weitere Beschreibung des Modells erübrigt.

*Werner Quurck*



Abb. 299 Werner Jaeger mit seinem Jacht-Modell

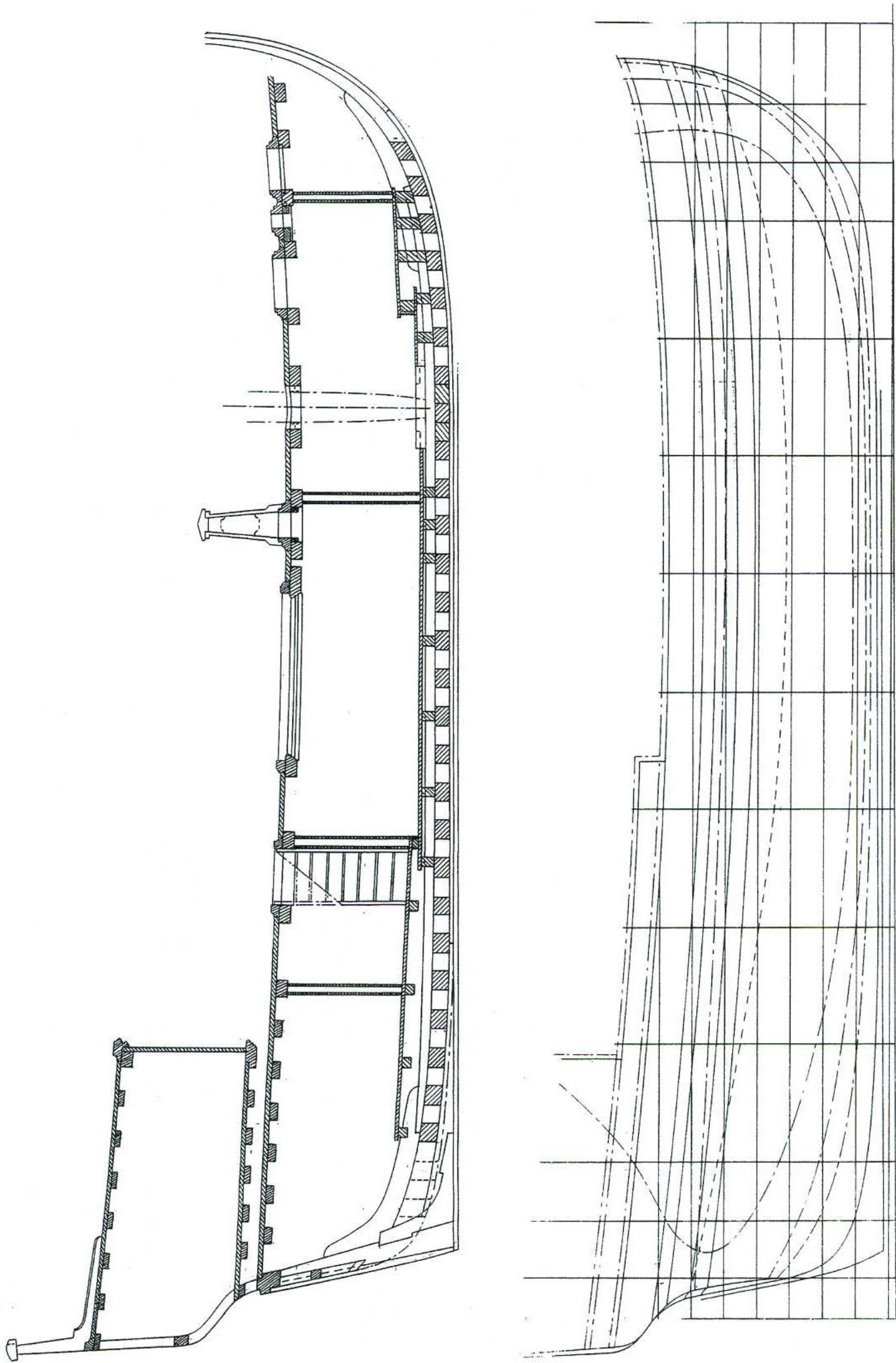


Abb. 300  
Schnitt und Linienriss

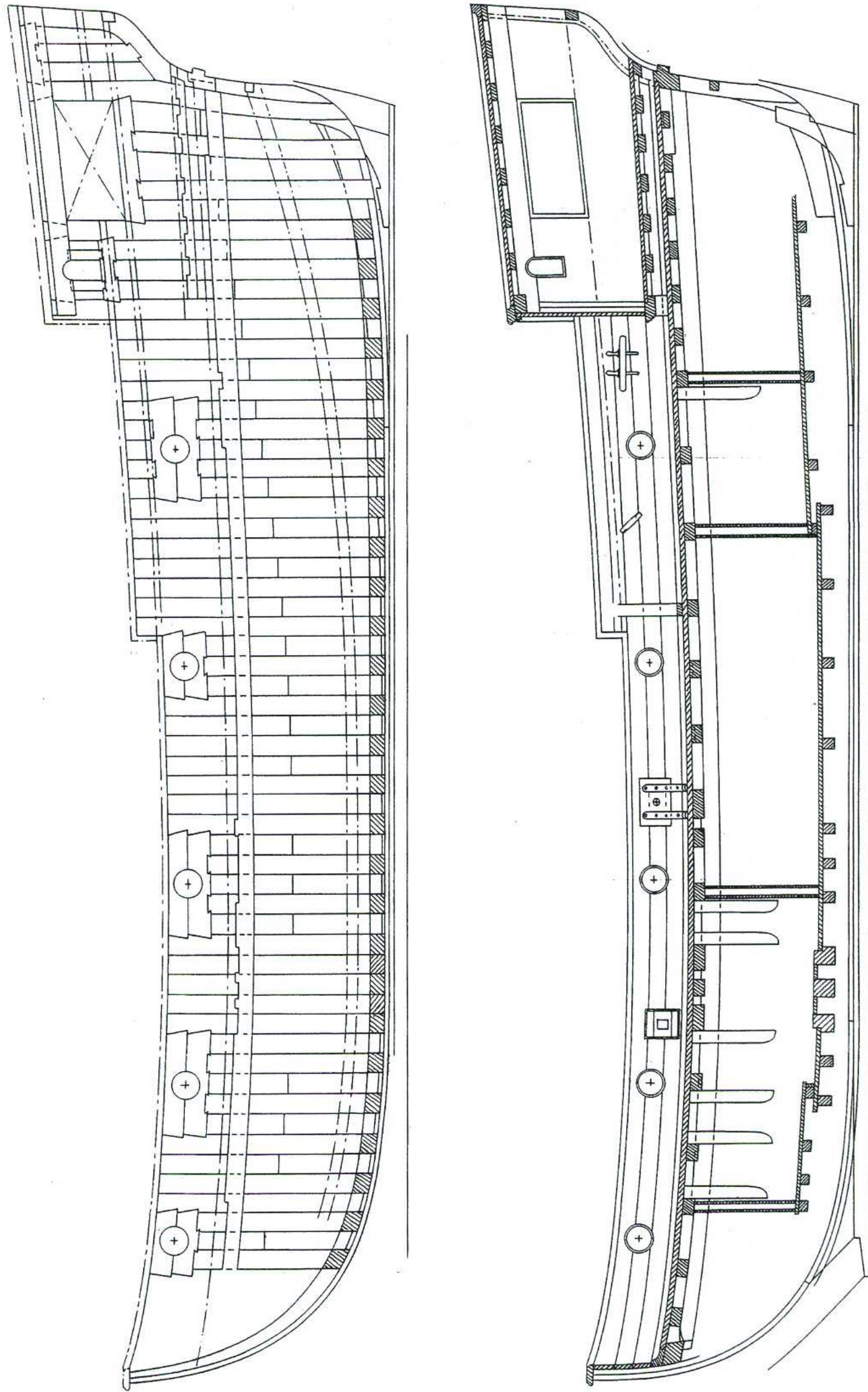
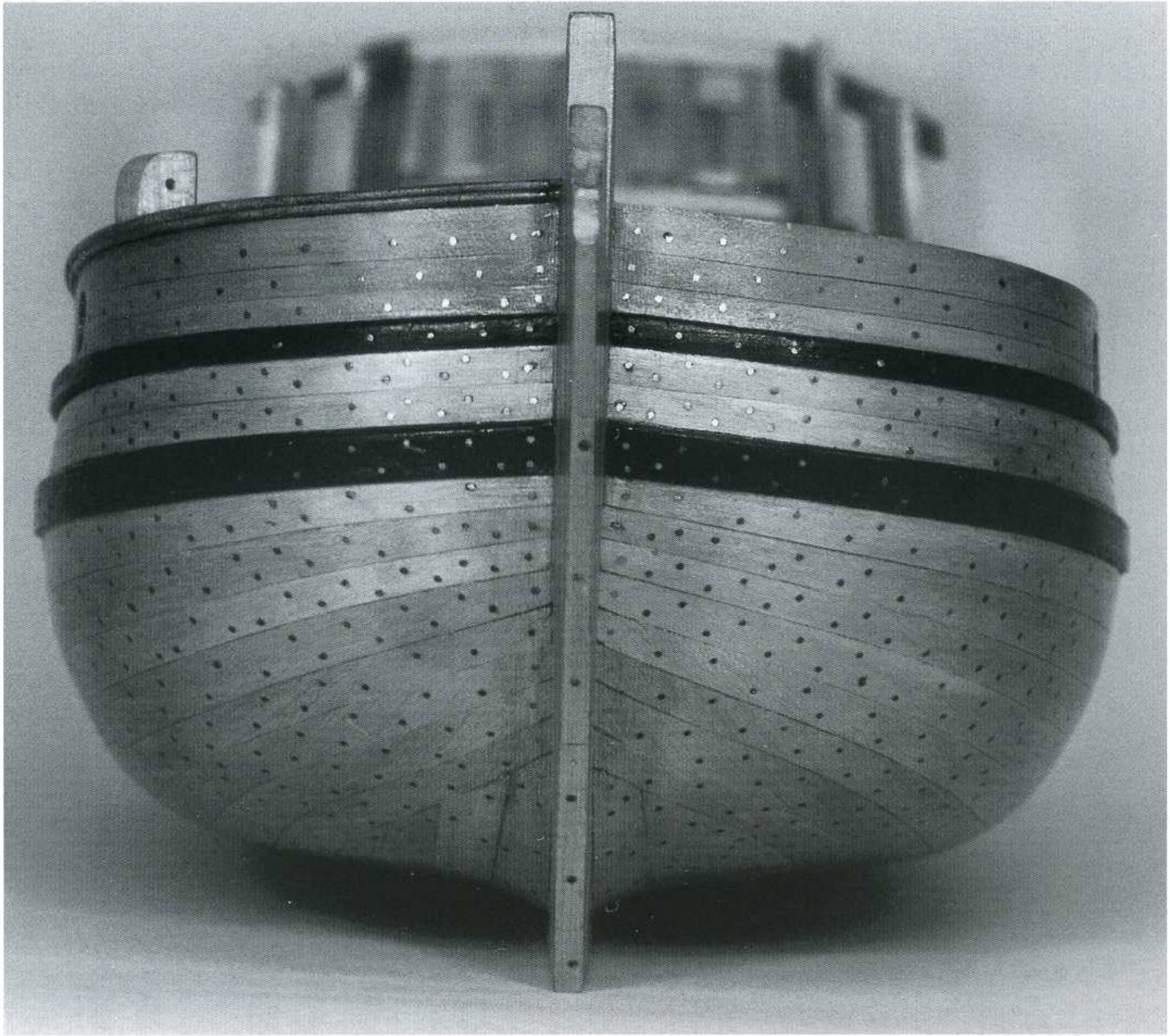
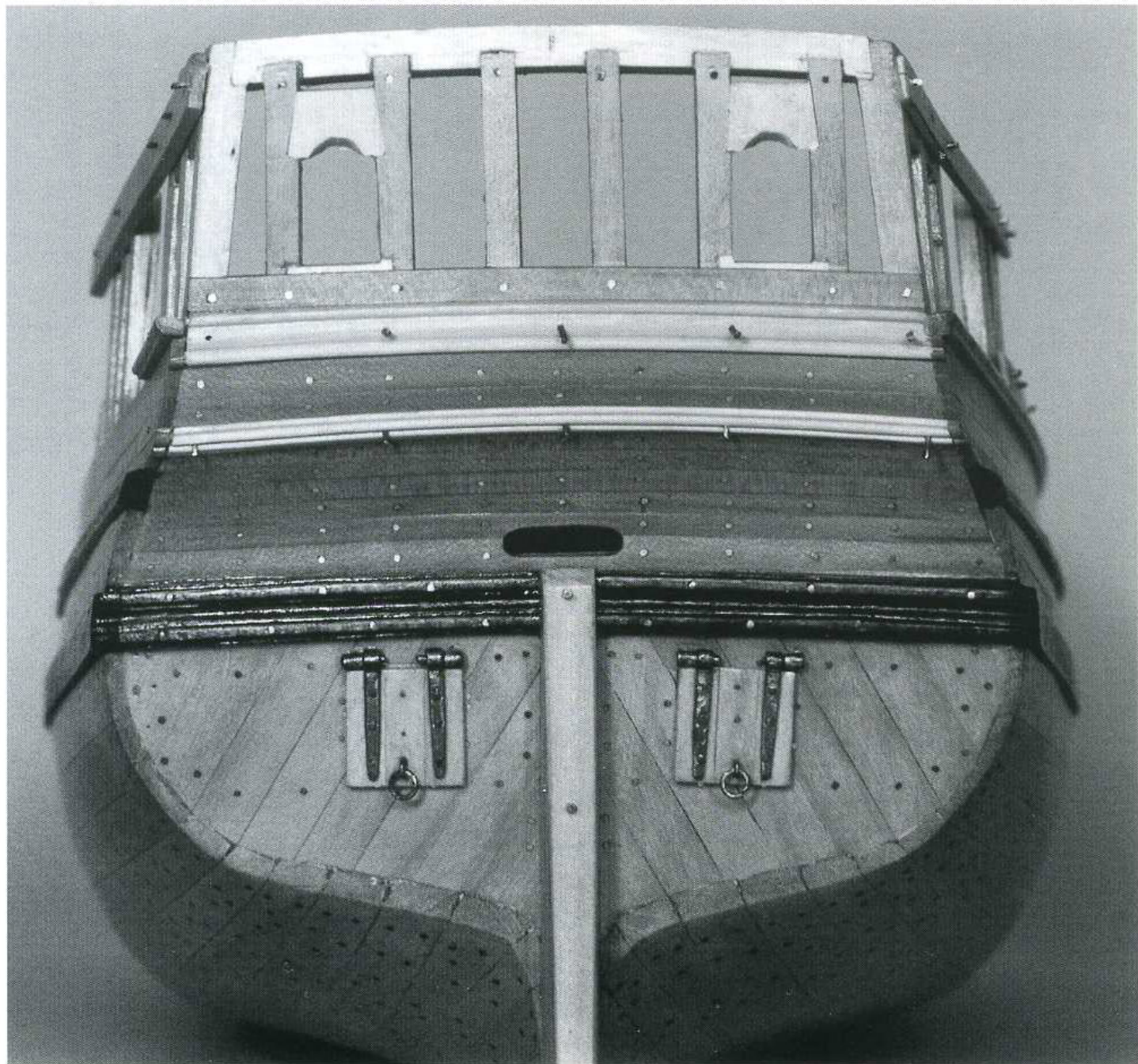


Abb. 301  
Schnitt gegen Steuerbord



*Abb. 302*  
*Bugansicht*



*Abb. 303*  
*Heckansicht*

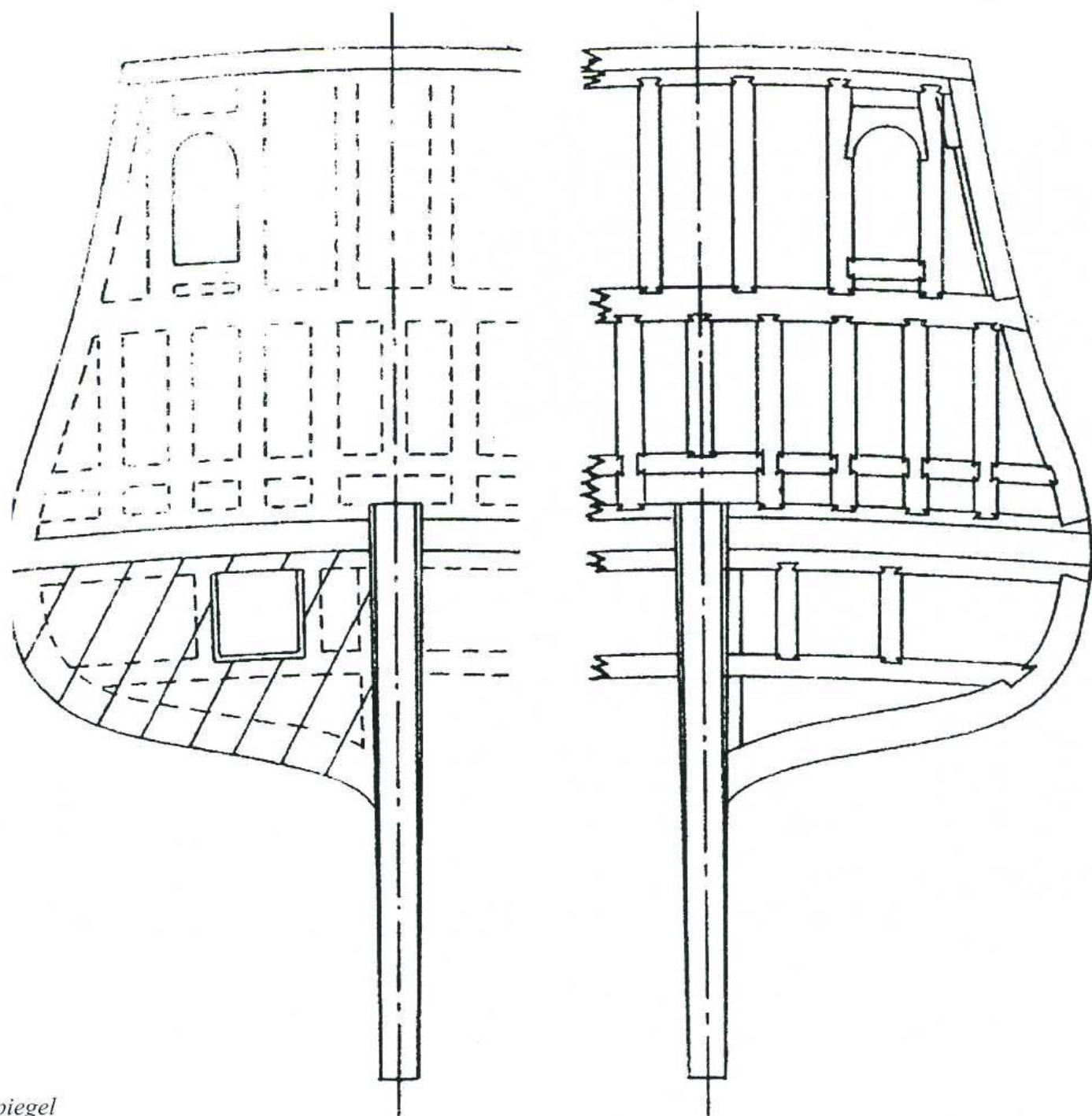


Abb. 304  
Konstruktion Heckspiegel

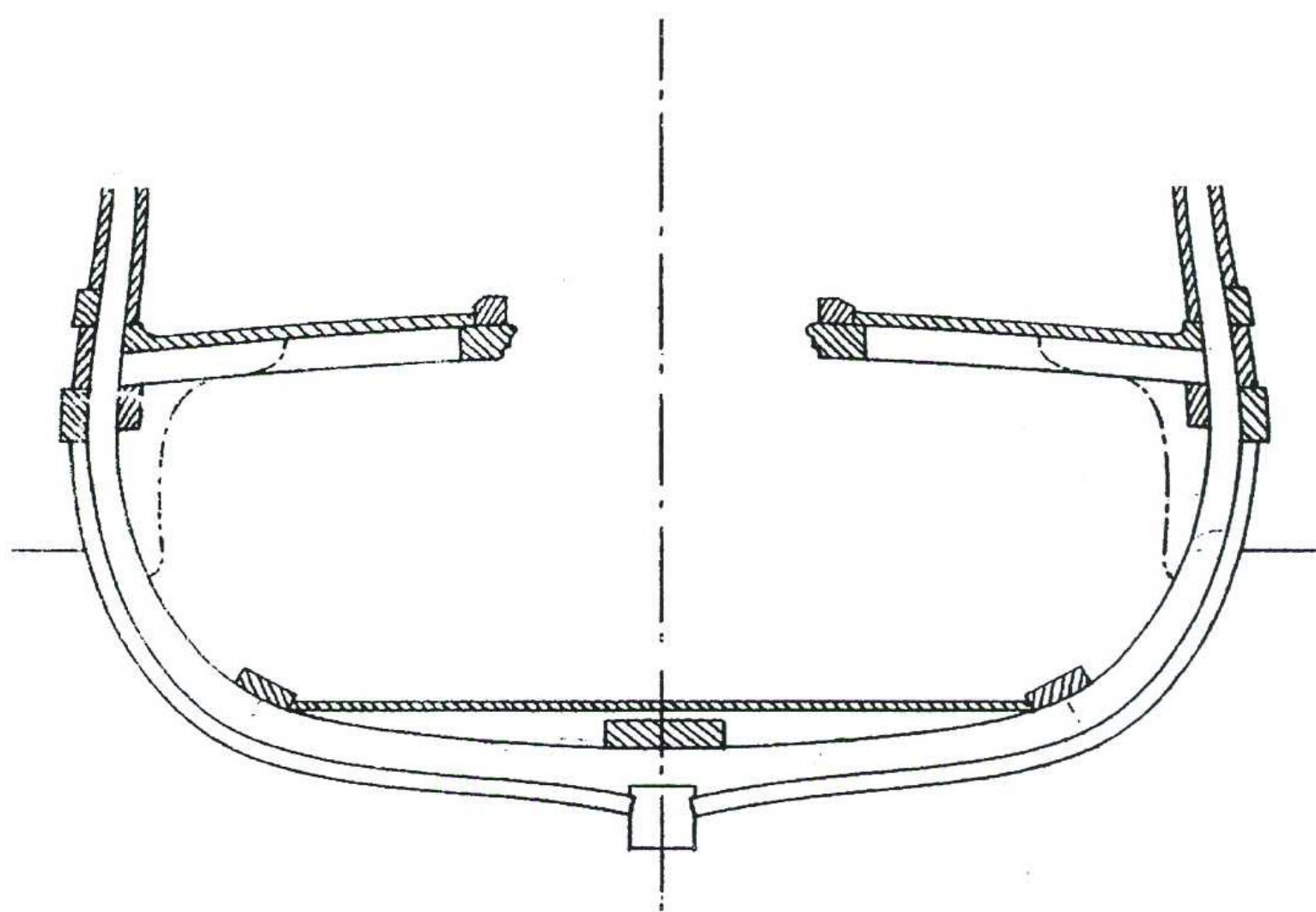


Abb. 305  
Hauptspant

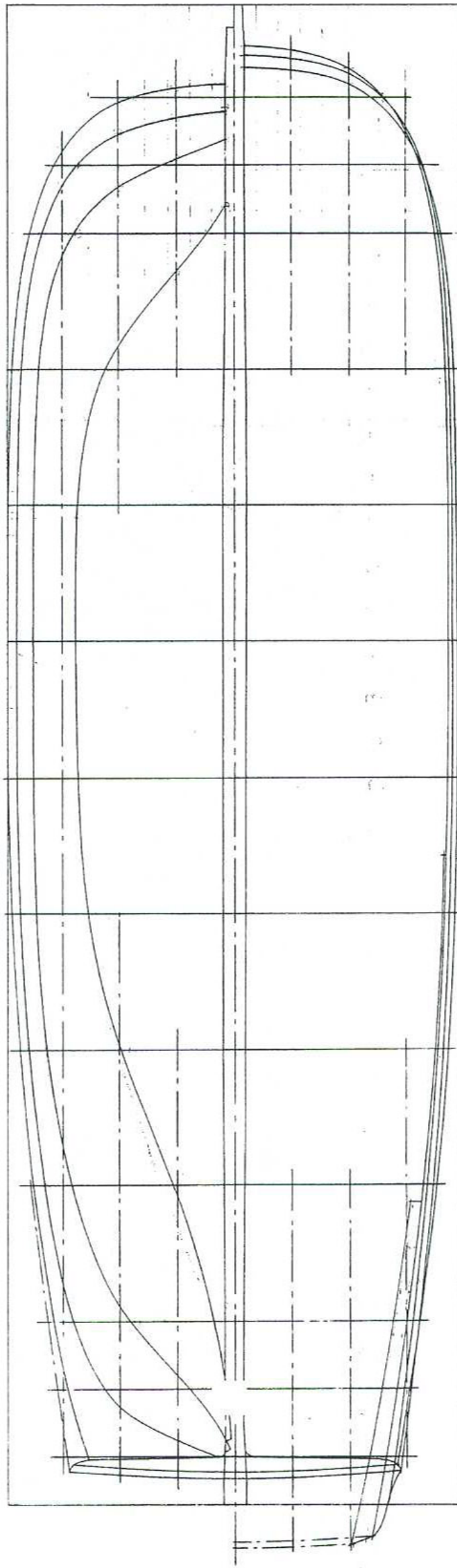


Abb. 306  
Wasserlinienriss

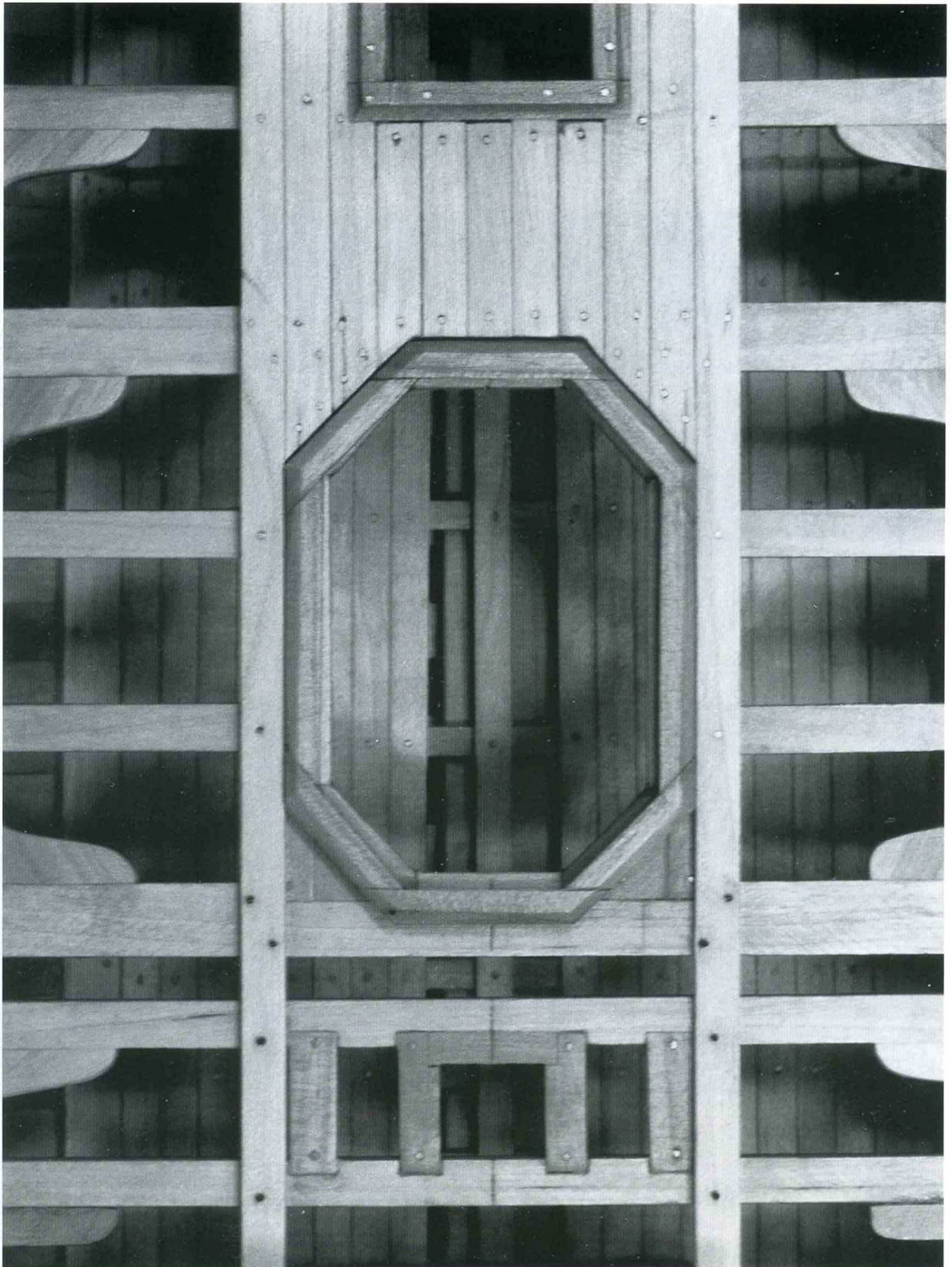


Abb. 307  
Draufsicht im Bereich der Decksöffnung für das Oberlicht  
(siehe auch Abb. 96)

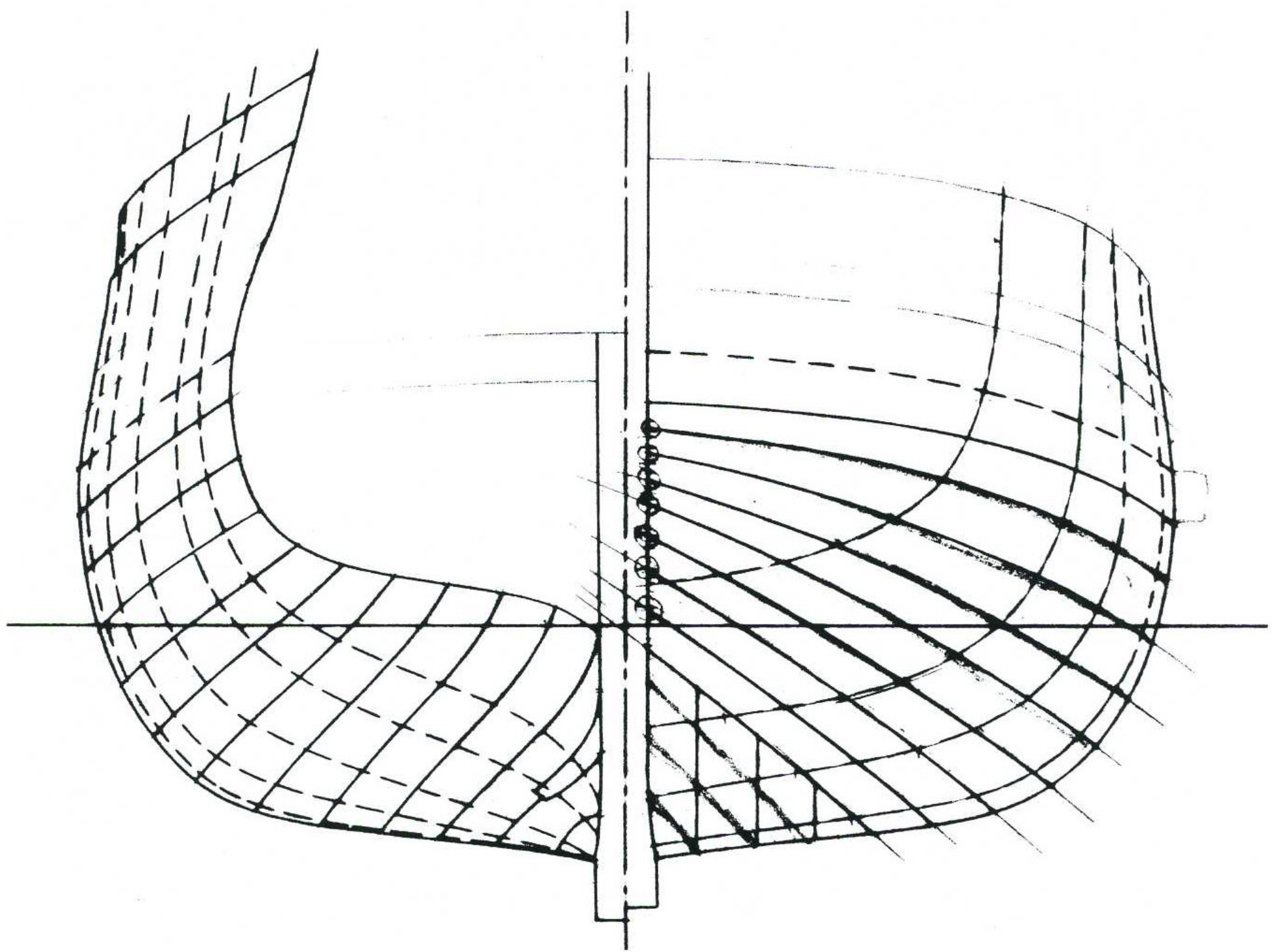


Abb. 308  
Spantenriss

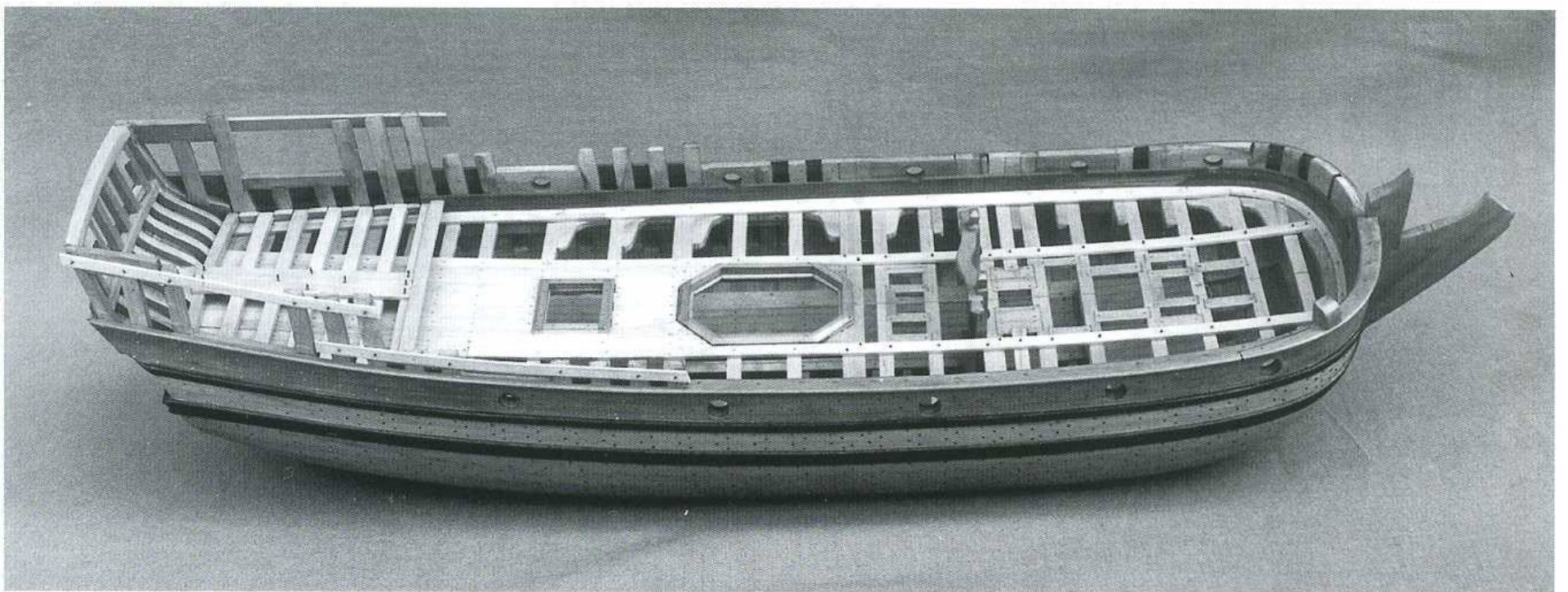
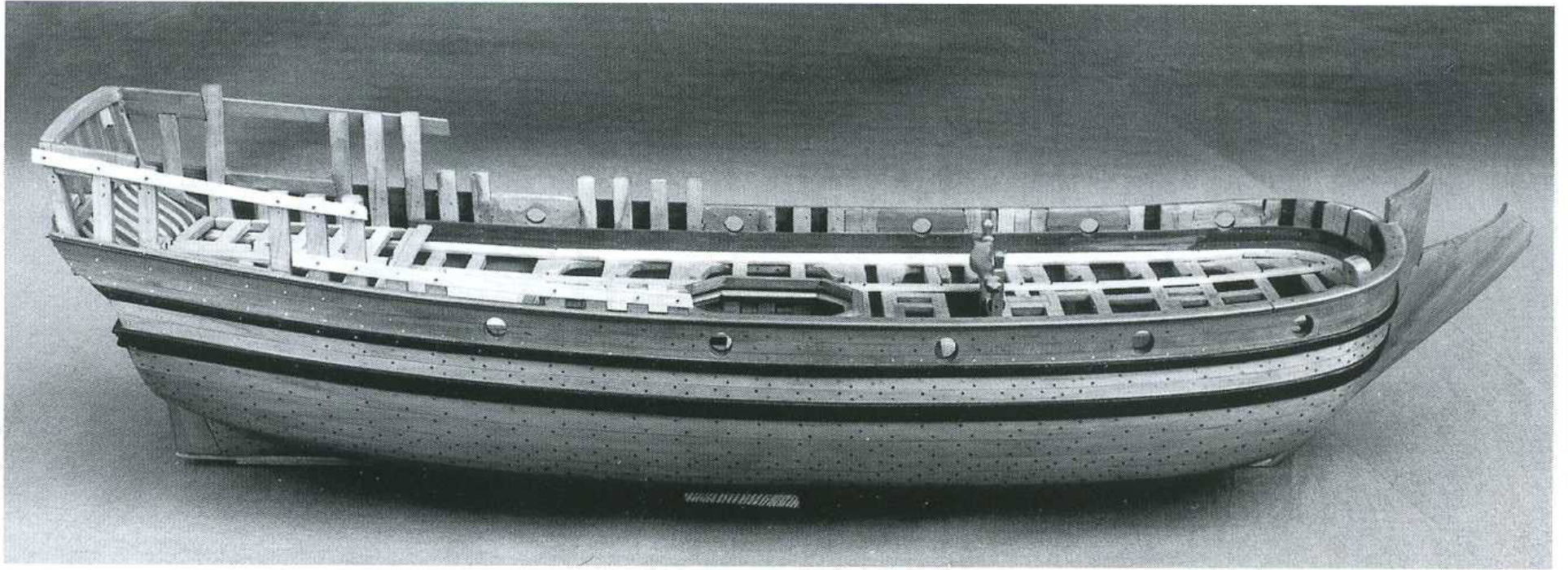


Abb. 309  
Fotos vom "Jaeger-Modell"

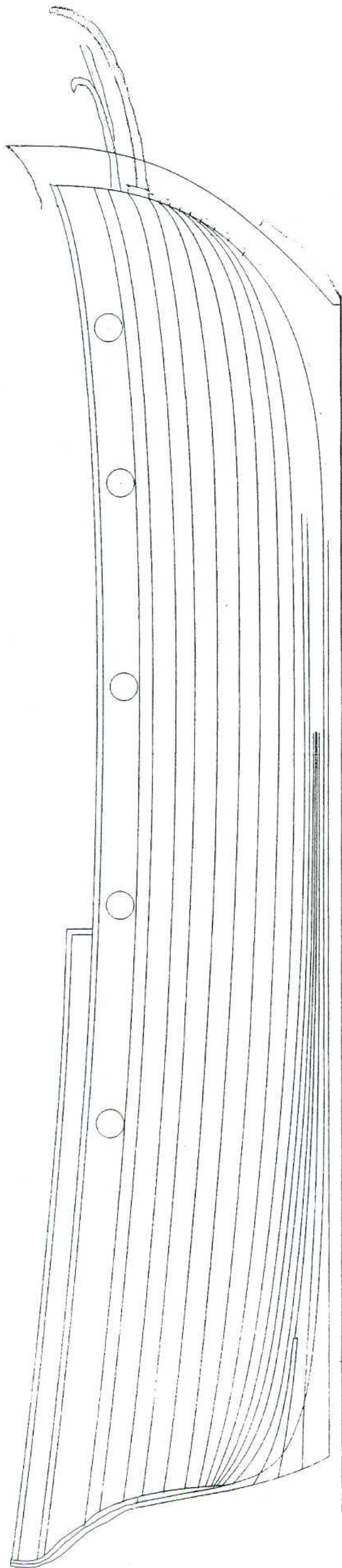


Abb. 310  
Seitenansicht

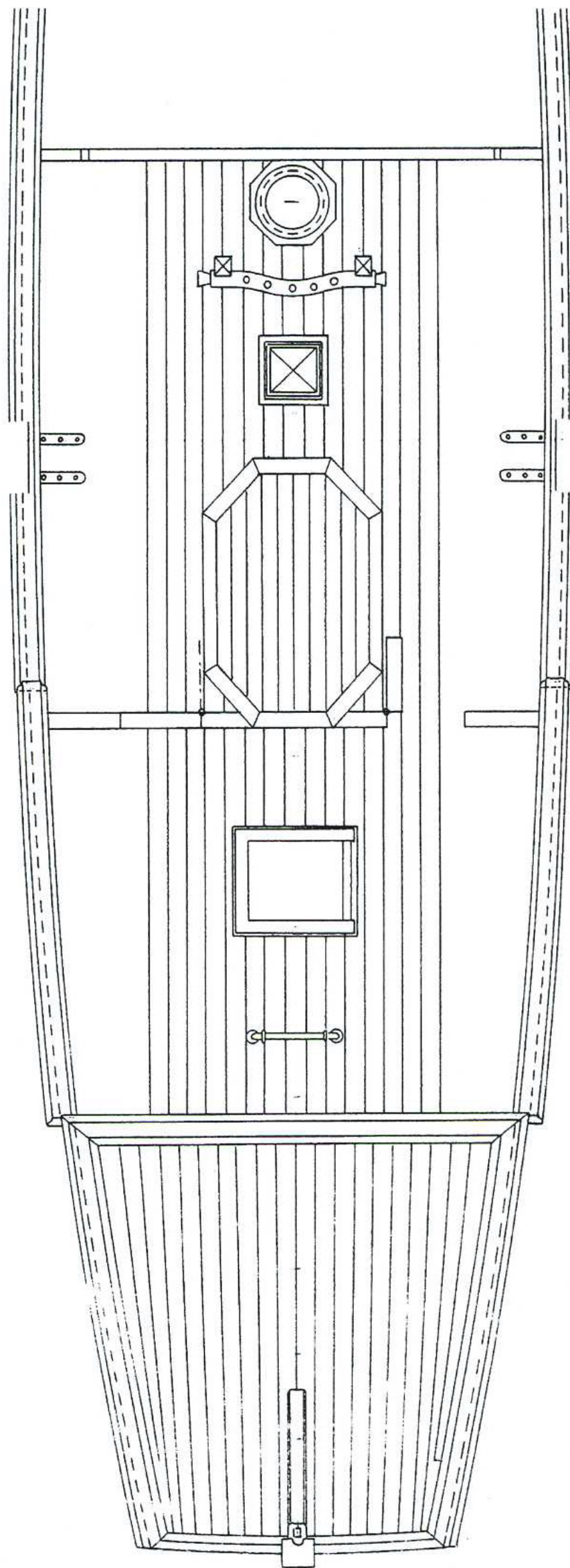


Abb. 311  
Draufsicht

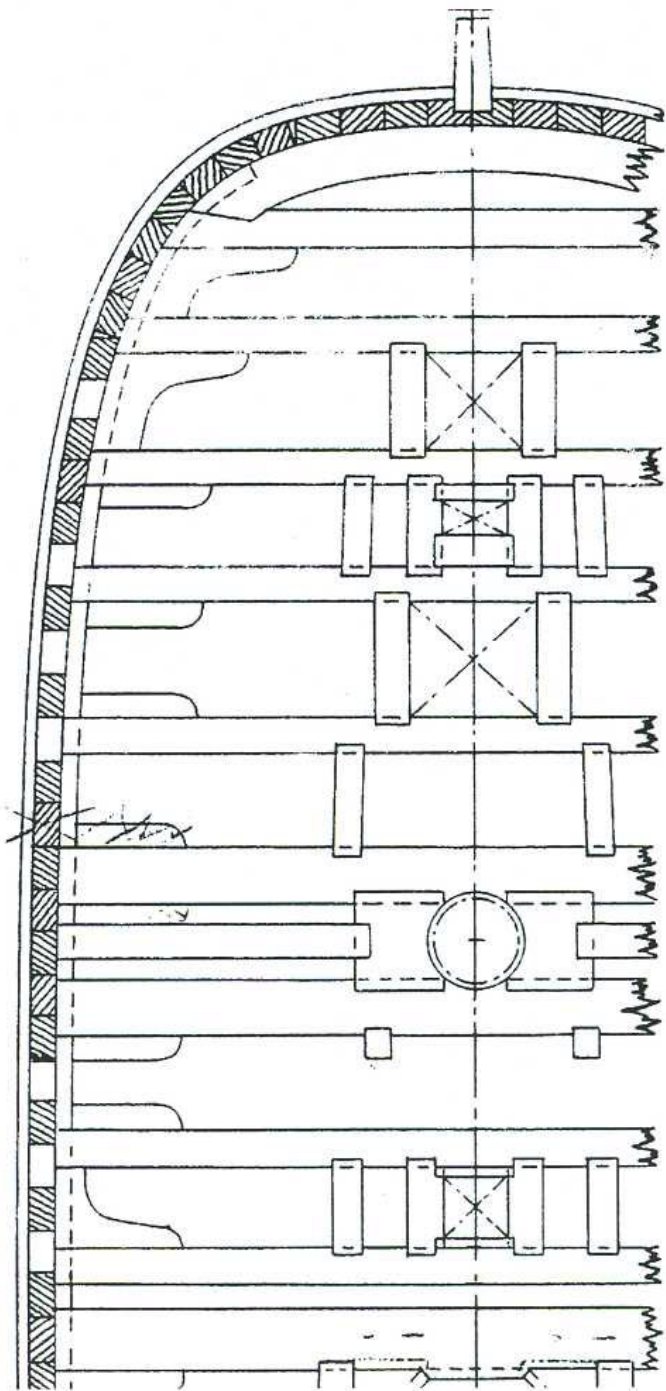


Abb. 312  
Draufsicht Vorschiff

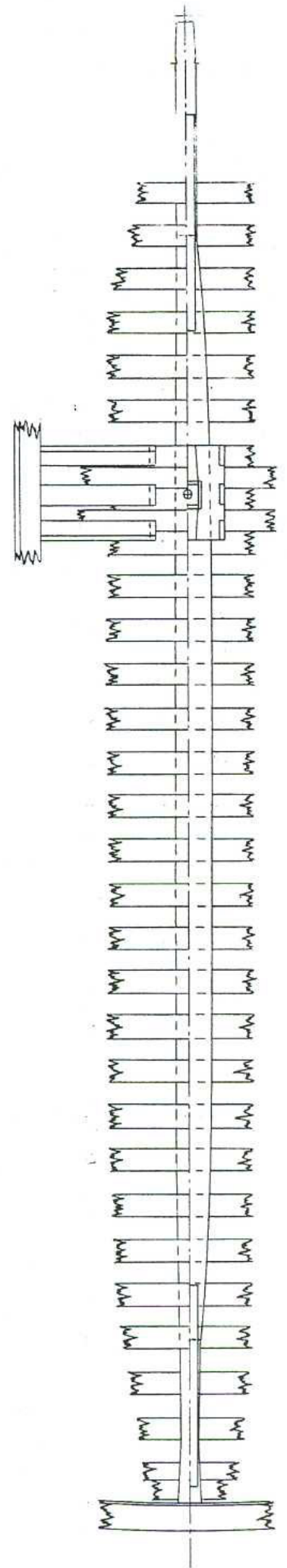
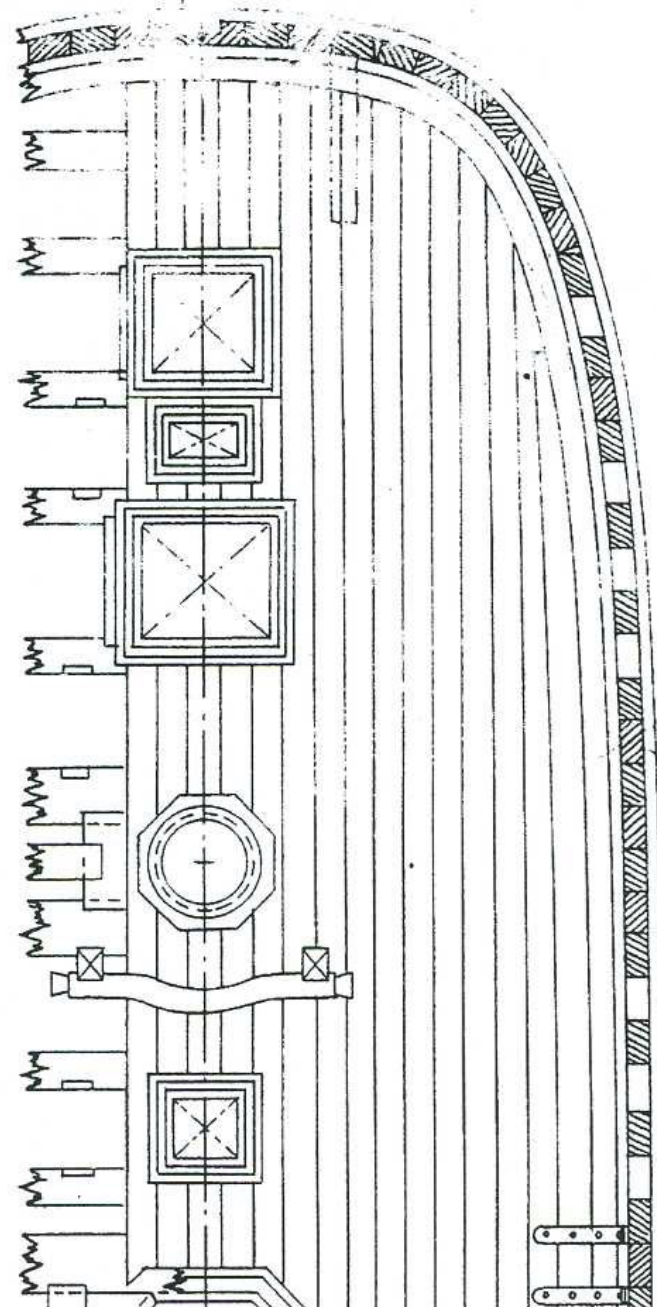


Abb. 313  
Kiel

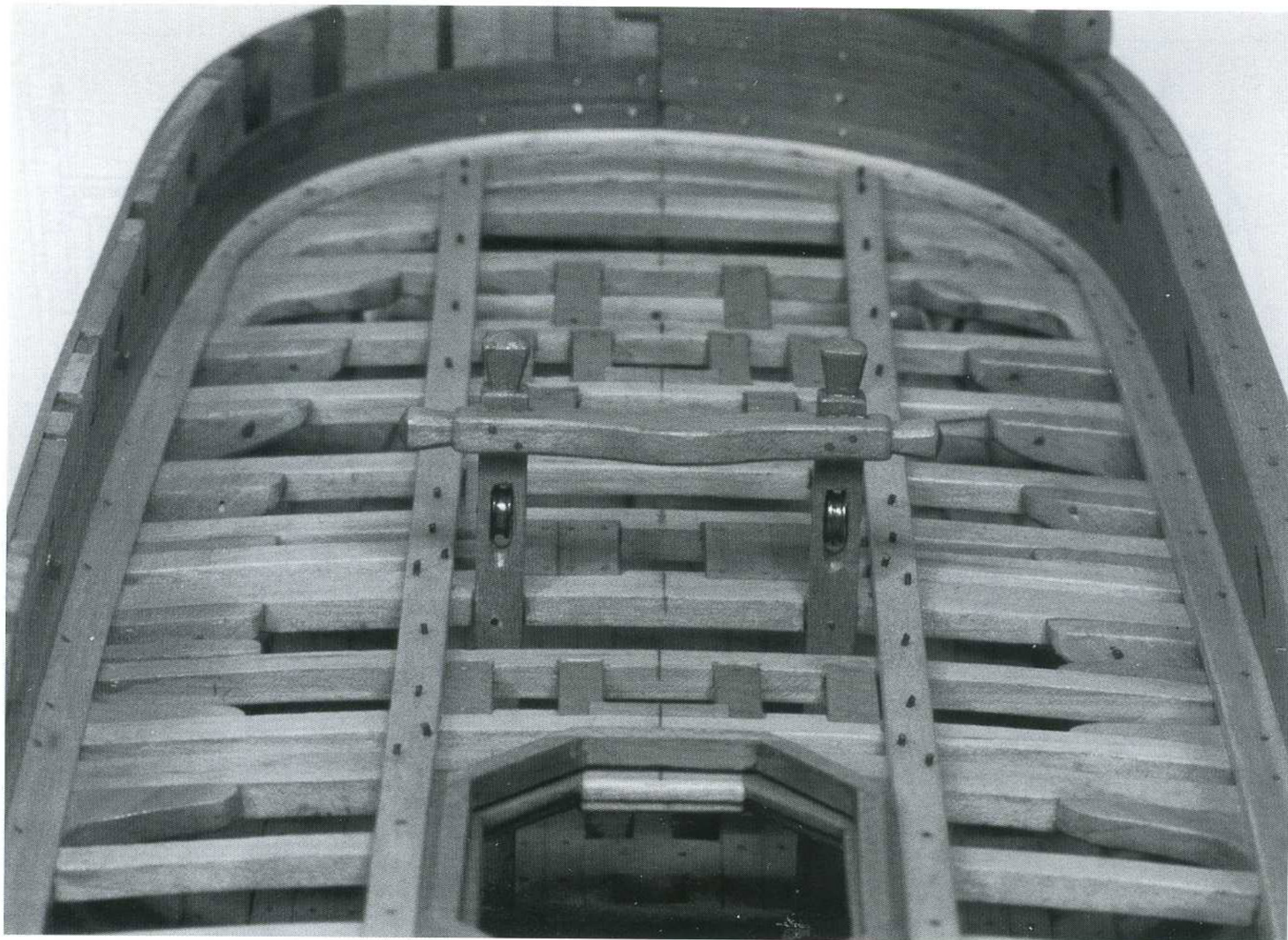


Abb. 314  
Blick in Richtung Vorsteven mit Kreuzbeting, wie Abb. 219

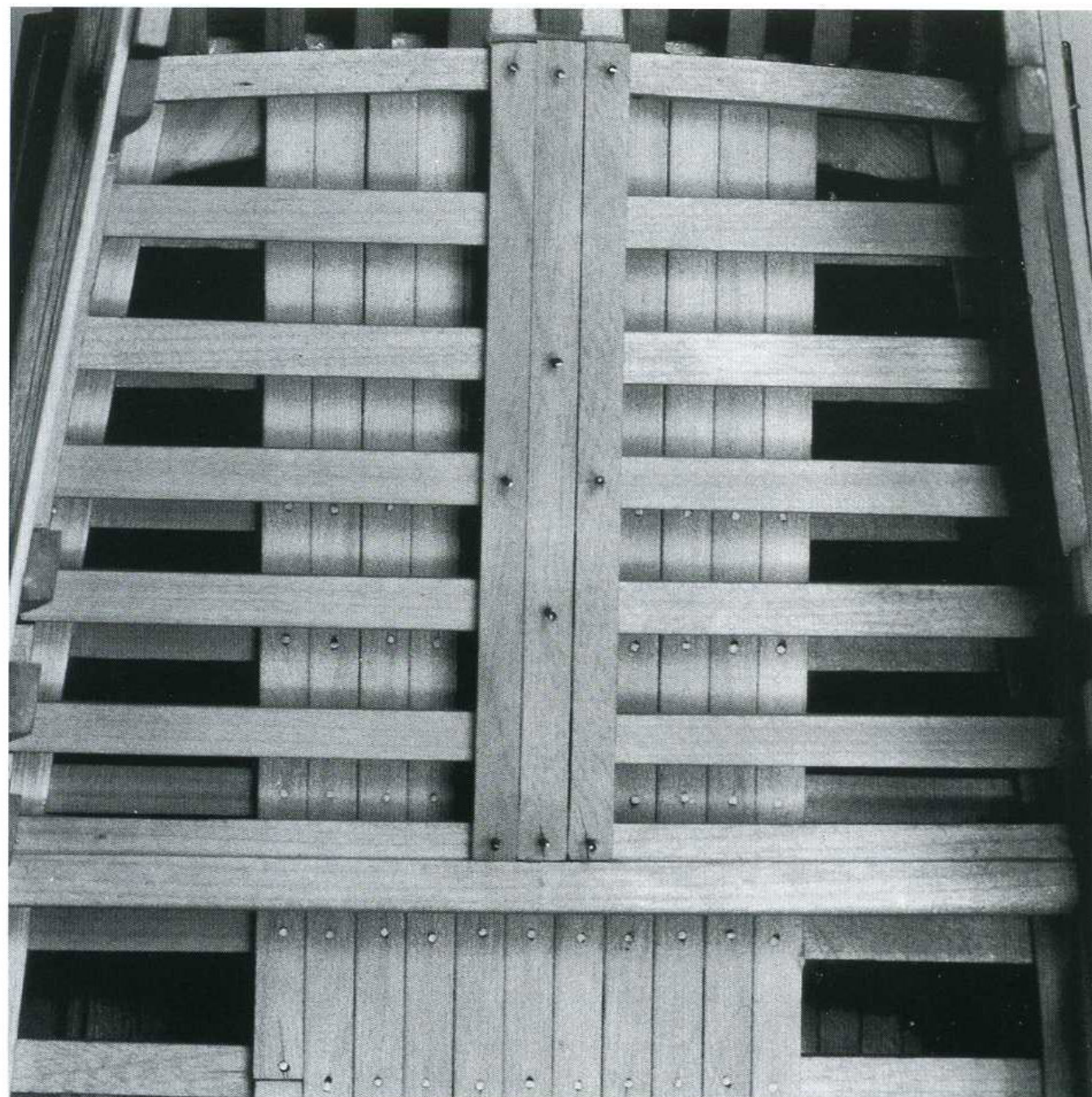


Abb. 315  
Pavillondeck

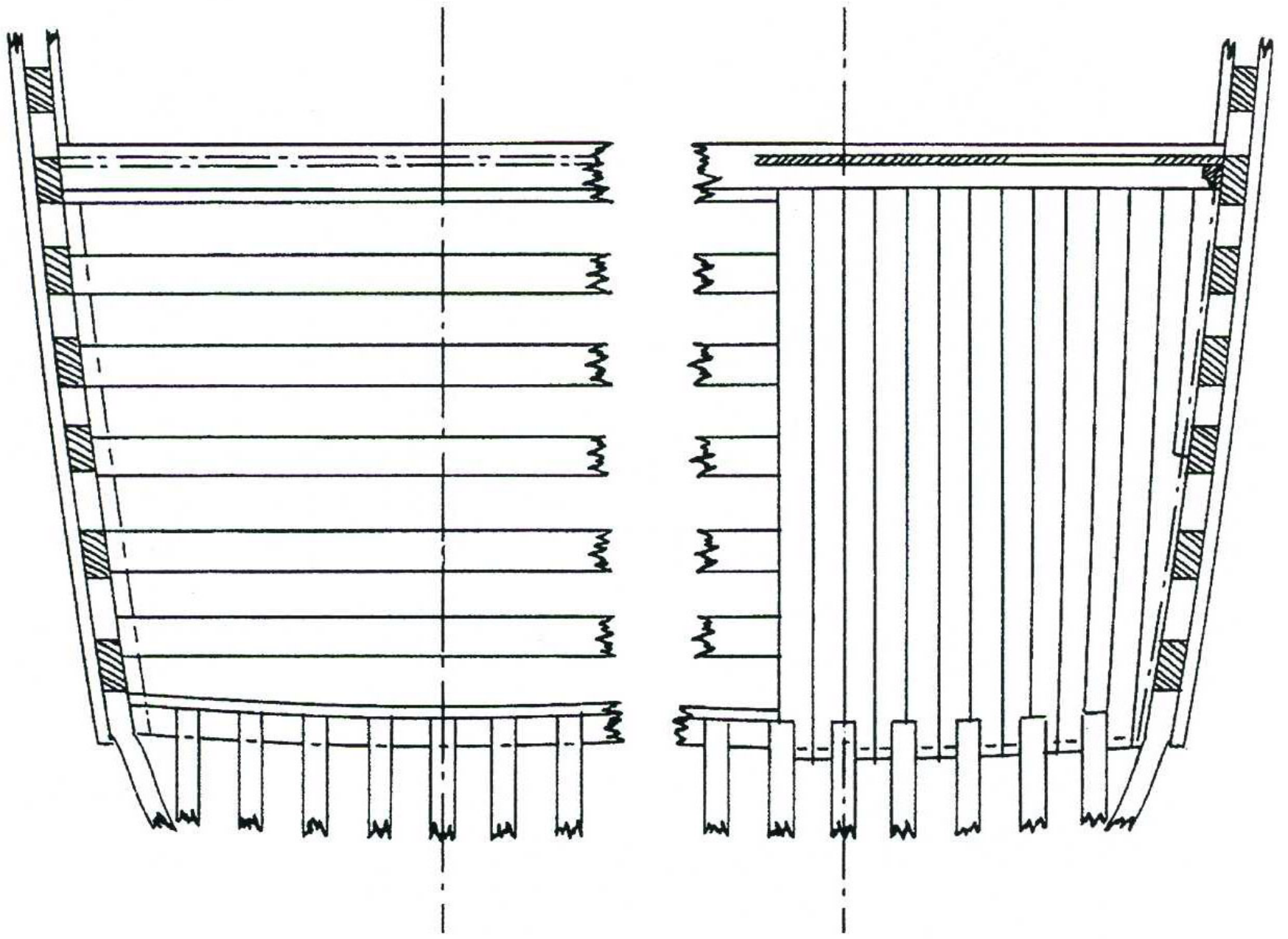


Abb. 316  
Pavillon-Fußboden

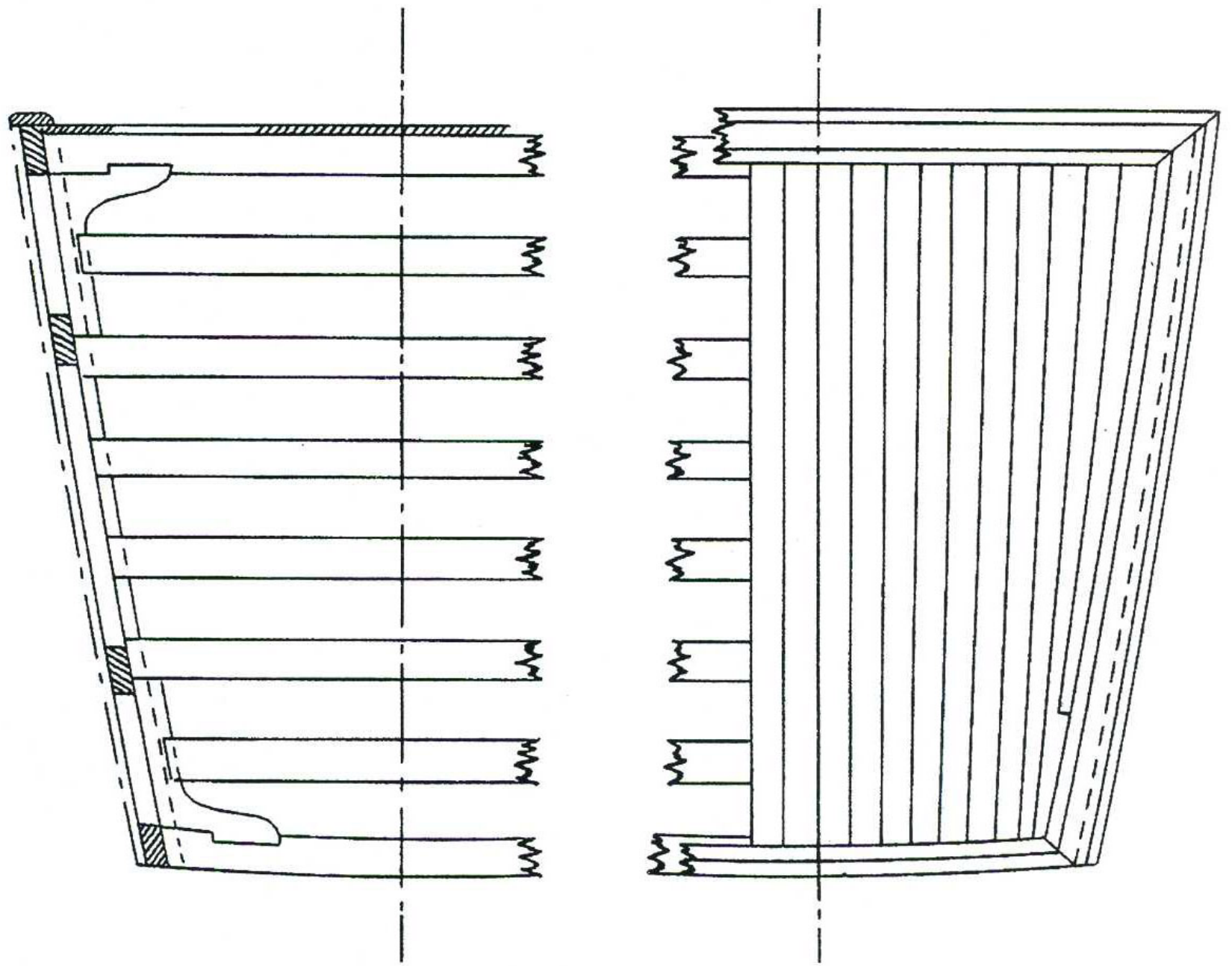


Abb. 317  
Pavillon-Dach



Abb. 318  
Linien senkrecht

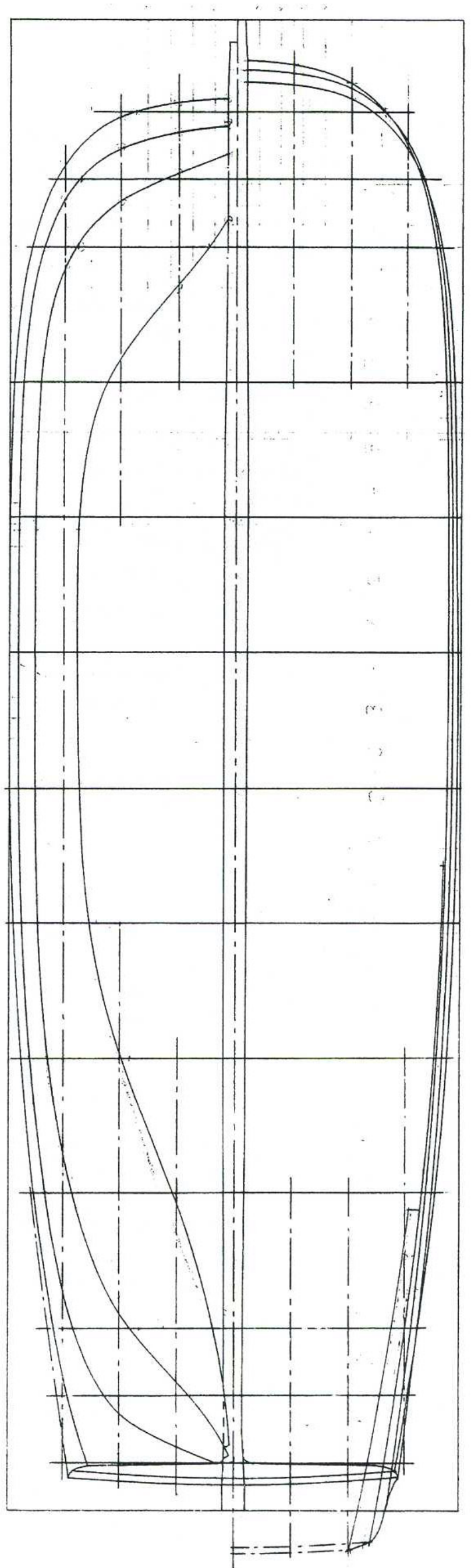


Abb. 319  
Linien waagrecht

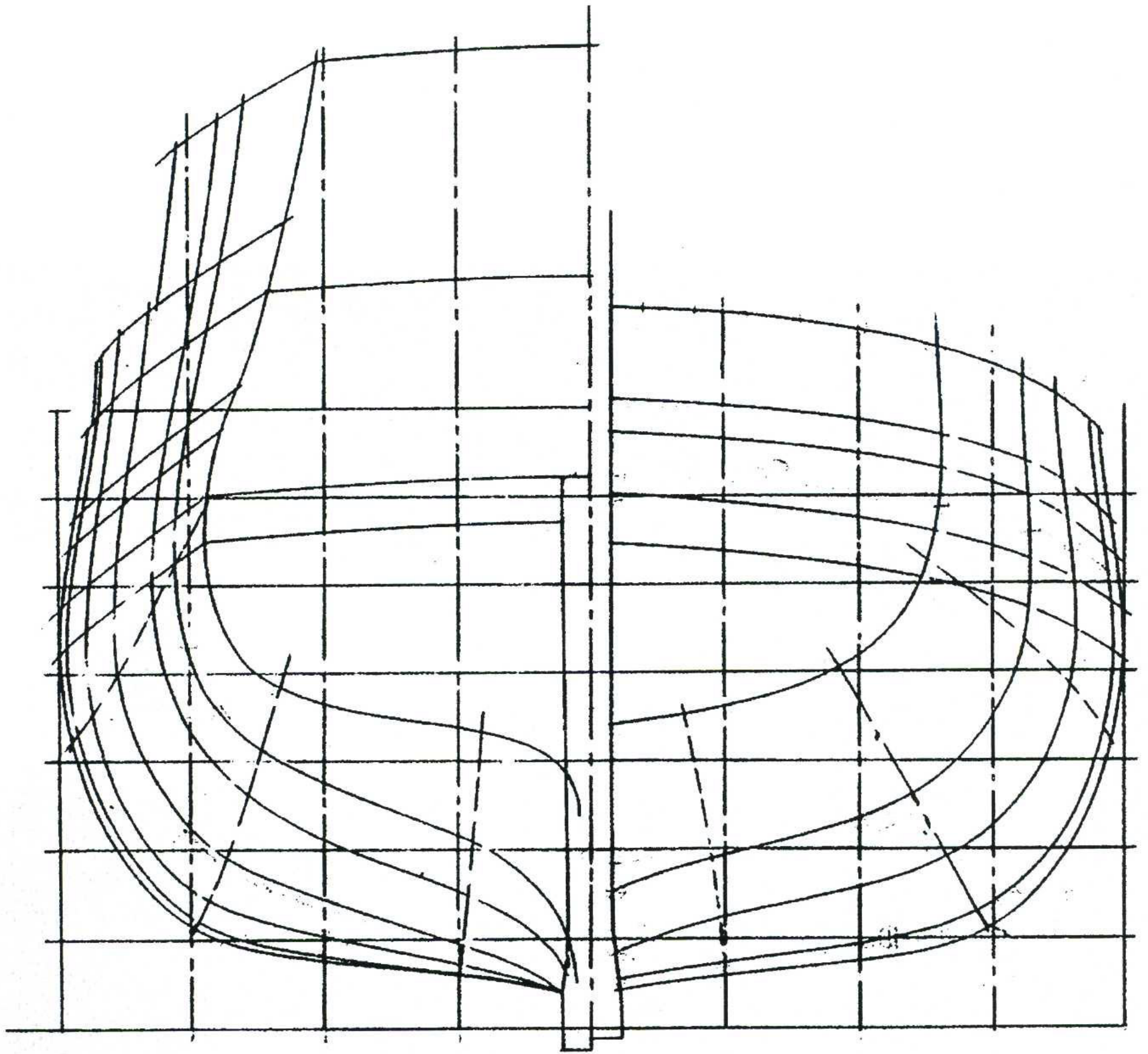


Abb. 320  
Spantlinien

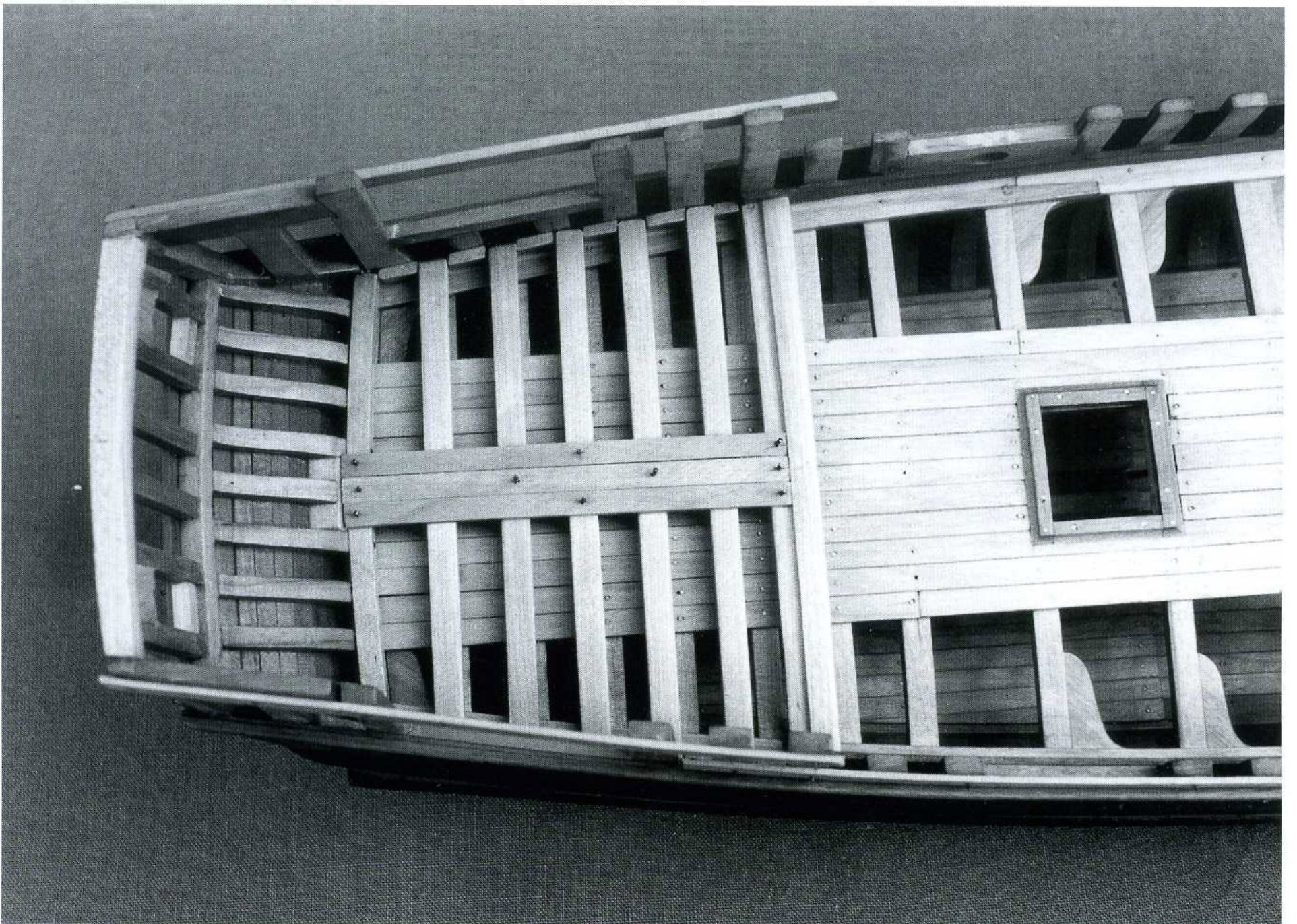


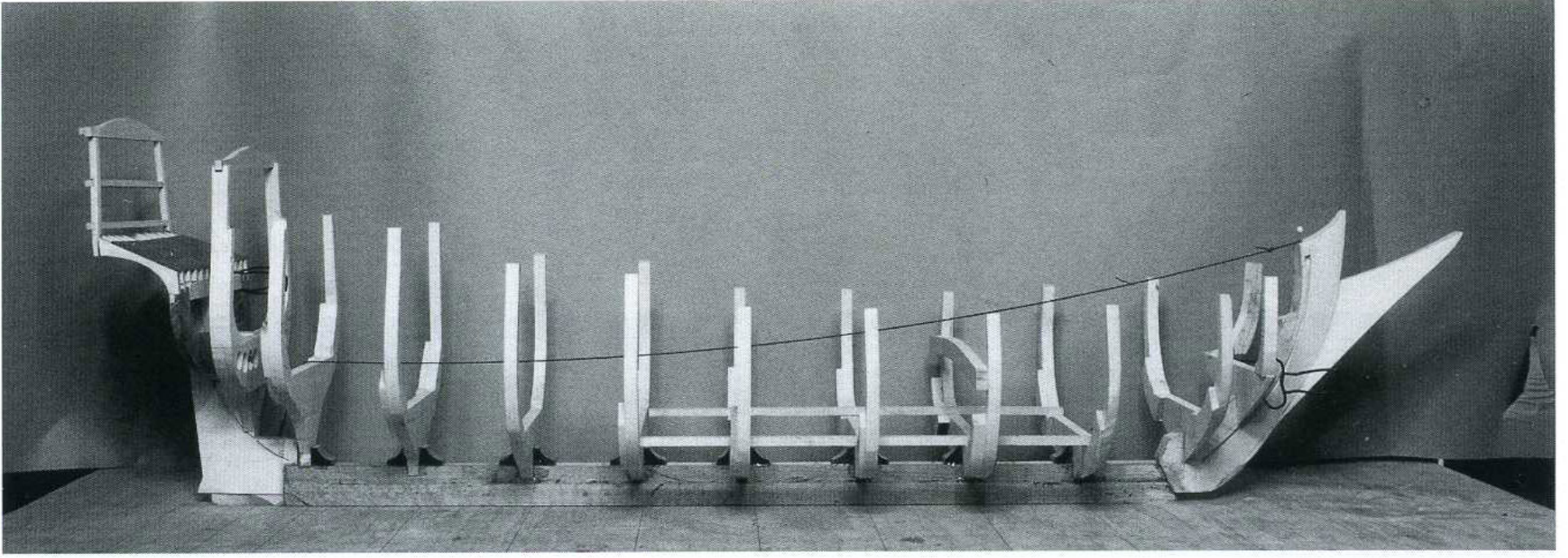
Abb. 321  
*Blick in die Heckkonstruktion*



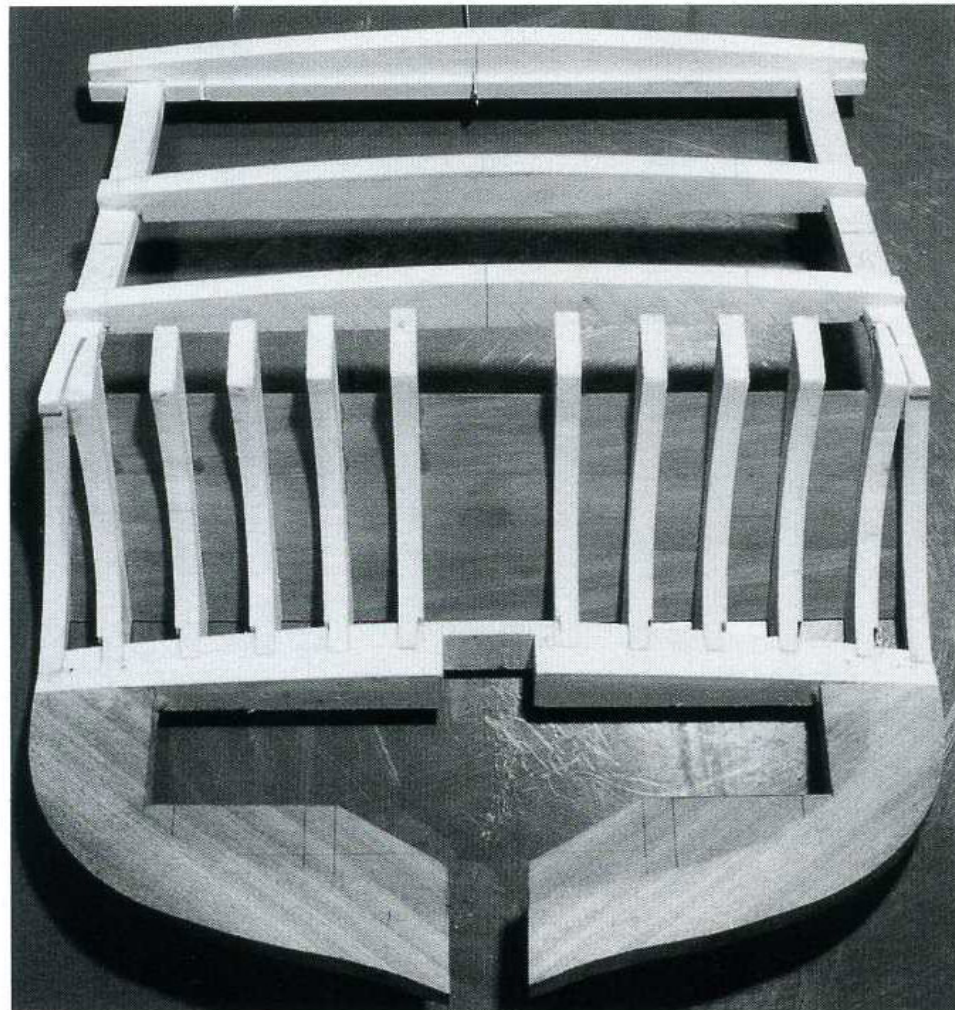
## Modell des Redakteurs



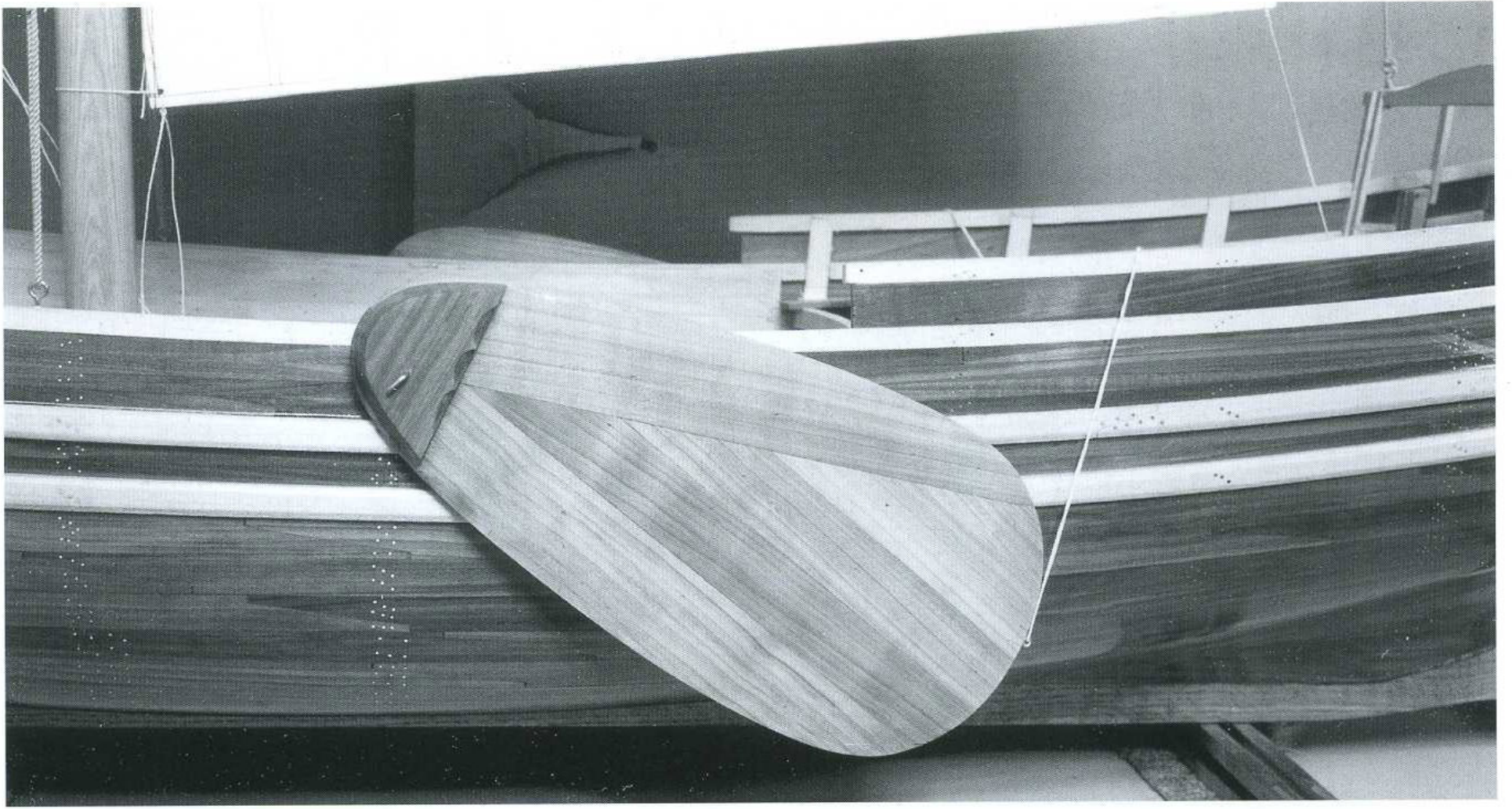
*Im Maßstab 1 : 15 entsteht z.Zt. auf meiner Modellwerft eine Statensjacht nach diesem Buch. Das Modell wird mit all seinen notwendigen Segelverstellungen ferngesteuert segeln.  
Die Aufnahme zeigt die Seitenansicht mit Schablonen für die Herstellung der Segel.*



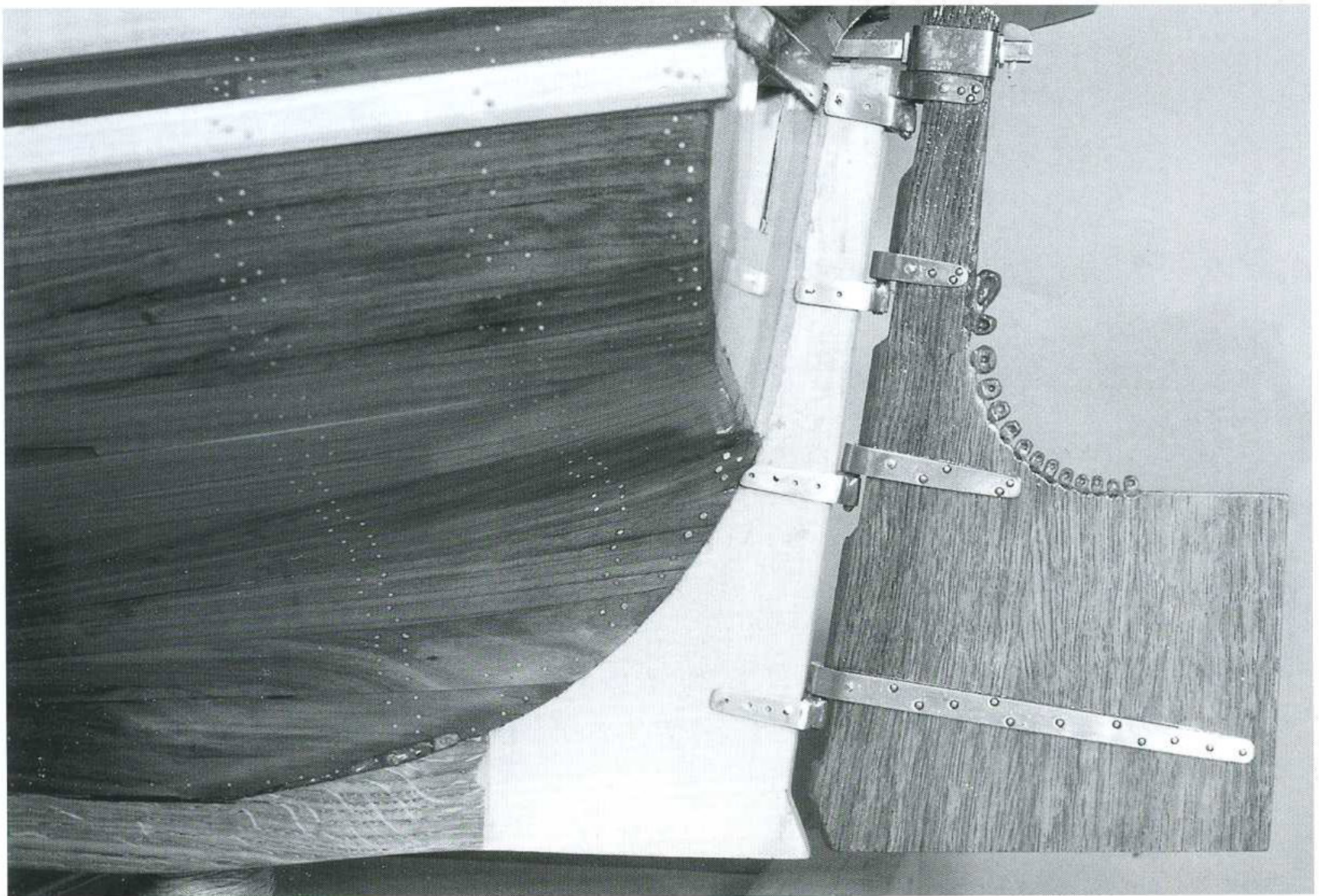
*Kiel mit aufgesetzten Spanten*



*Heckkonstruktion*



*Detail mit Seitenschwert*



*Achtersteven mit Ruder*



*Gaffel-Klaufall mit gebautem Hummer*



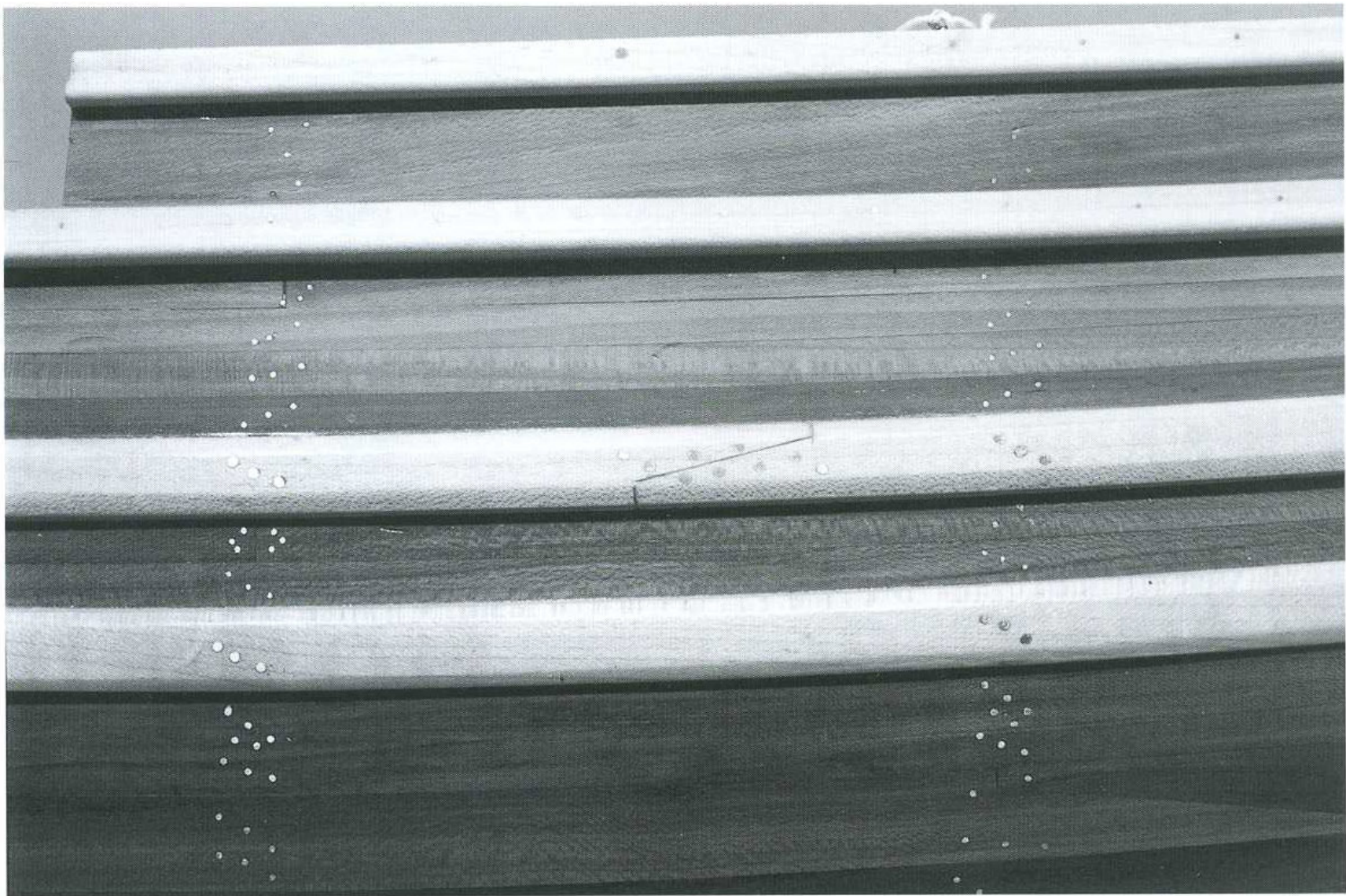
*Blockwerk in Bearbeitung*



*Lenzpumpe*



*Plankenlaschen*



*Bergholzlasche*

*X*

*Literaturauswahl*

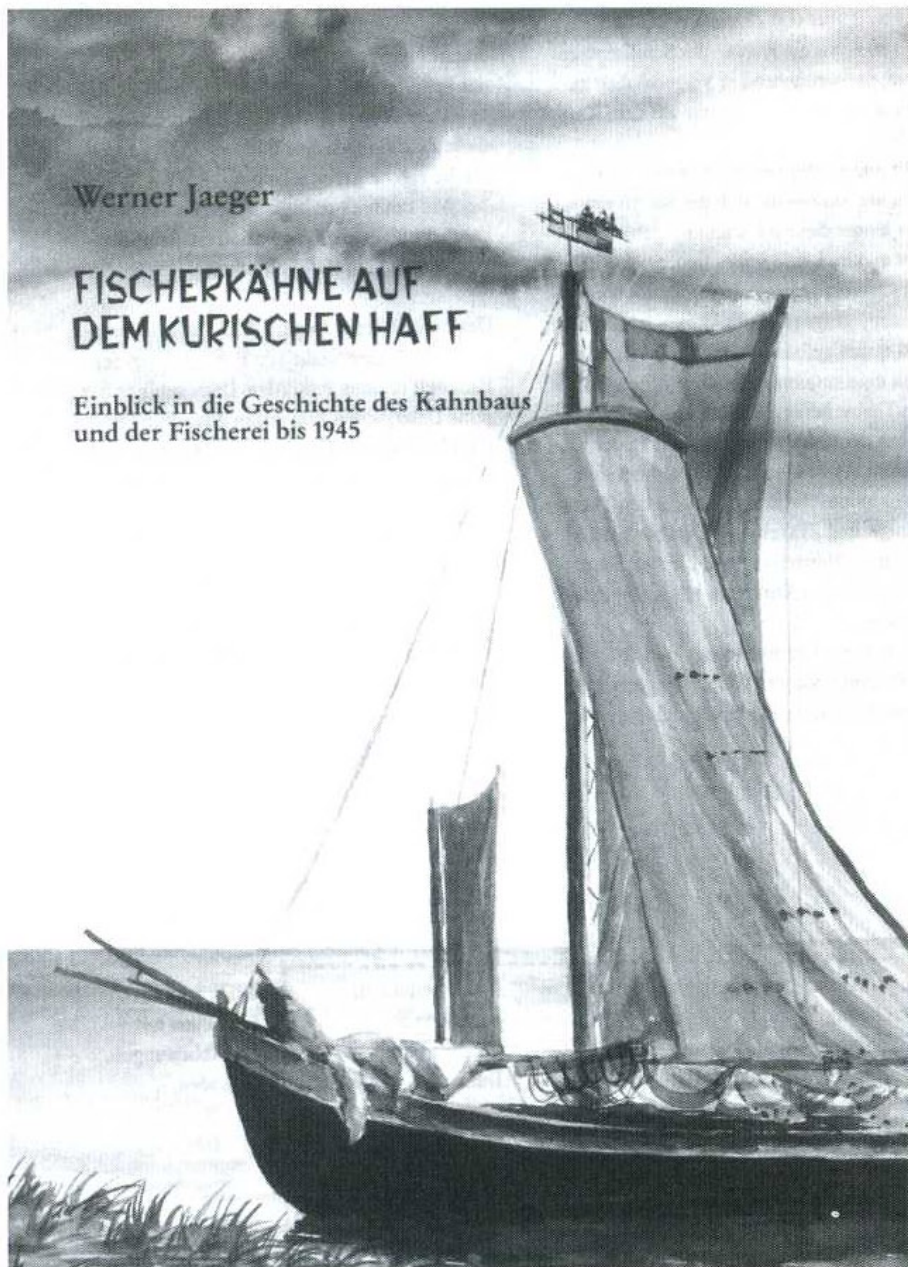


## Literaturverzeichnis

- |                         |  |
|-------------------------|--|
| Bakhuysen, Ludolf       | D'Y Stroom en Zeegezichten, Amsterdam 1701   |
| Bol, Laurens            | Die holländische Marinemalerei des 17. Jhs., Braunschweig, 1973  |
| Börjeson, H.J.          | List of men of war, 1650-1700, Teil III, schwedisch, dänisch-norwegisch, deutsche, London 1936, Herausgeber „Society for nautical Research...“, Heft Nr. 5 |
| Crone, G.C.E.           | Onze Schepen in de gouden Eeuw, Amsterdam 1939   |
| Crone, G.C.E.           | Nederlandsche Jachten, Binnenschepen, Visschersvaartuigen en daarmee verwante kleine zeeschepen 1650-1900, Amsterdam 1926                                  |
| Crone, G.C.E.           | De Jachten der Oranjes, Amsterdam 1937   |
| Elias, I.E.             | De vlootbouw in Nederland in de eerste helft der 17e eeuw, 1596-1655, Amsterdam 1933   |
| Francois, Valentijn     | Oud en nieuw Oost-Indien, Abbildungen von Jachten der V.O.C., Dordrecht 1760-1767, IV.-V.  |
| Fries Scheepvaartmuseum | „De inventaris van het Friese admiralitätsjacht in 1725-1727“ in Jaarsverslag Fries Scheepvaartmuseum en oudheidkamer 1962                                 |
| Grigsby, I.E.           | „Annals of our Royal Yachts, 1604-1953“, Dorchester (Great Britain) 1953   |
| Jaeger, Werner          | „Jollen, Takel und Taljen“ im „Logbuch“ I/71 (7. Jahrgang), Wiesbaden 1971   |
| Joberg, Friedrich       | (8. „Die Churfürstlich-Brandenburgische Marine 1684“, ein Gemälde des niederl. Malers L. Verschuiers in Medelingen, N. 12, Jan. 1966                       |
| Keikes, W.H.            | „De friesche Stadhoudelijke of Statenjachten“ im Historia (Maandschrift voor Geschiedenis en Kunstgeschiedenis) Nr. 4 1944/45, Jahrg. 10                   |
| Laars, T.v.d.           | Wapens, Vlaggen en Zegels van Nederland, Amsterdam 1913  |
| Martier, P.             | Plan de plusieurs bâtimens de mer, Amsterdam 1701  |
| Merian, M. d..Ä.        | Topographia Germaniae<br>Faks. Ausgabe des Gesamtwerkes (Frankfurt 1647-1675)<br>Neuausgabe 1960-1968  |
| Müllenmeister, K. J     | Meere und Land im Lichte des 17. Jahrhunderts , Bremen 1972  |
| Müllermeister, K.J.     | Meer und Land im Licht des 17. Jahrhunderts, Bd. 1, Seestücke und Flußlandschaften niederl. Maler des 17. Jahrh. in privaten Sammlungen, Bremen 1973       |
| Naish, G.P.B.           | „Royal Yachts“, Publikation des National Maritime  |

Museum, Greenwich, 1953

- 't Hooft, C.G. The first English Yacht in: M.M. 1919, vl. 6, Nr. 4, S. 108-123
- 't Hooft, C.G. Een geschenk van Amsterdam aan Karel II van England in 1660. In: 19e Jaarboek Amstelodamum (S. 1-13), Amsterdam 1921
- 't Hooft, C.G. Een Jacht van Karel II van England. In: Jaarverslag N.H.S.M., 1923, S. 79-83
- 't Hooft, C.G. Het oudste model van een Engels Koningsjacht. In: 10. Jaarverslag, N.H.S.M. 1926, S. 90-100
- Unger, G. Vilken marint ...  
Sjöhistorisk Arsbok, Stockholm 1950  
(Schiffahrtsmuseum, Stockholm)
- Voorbeite/ Cannenburg, W. Een 17e-eeuws Engels Koningsjacht onder Amsterdamse vlag. In: Jaarverslag N.H.S.M., 1939-1940, S. 45-50
- Witsen, Nicolaes Aelonde en heden daegsche Scheepsbouw en Bestier, Amsterdam 1671
- Witsen, Nicolaes Architectura Navalis et Regimen Nauticum (S. 194), Amsterdam 1690



Dieses Buch dokumentiert mit seinen weit über 600 Zeichnungen und mehr als 80 Fotos ein Kapitel der Schifffahrtsgeschichte, das weitgehend in Vergessenheit zu geraten droht: die Fischerkähne auf dem Kurischen Haff.

Mit unermüdlichem Einsatz und wissenschaftlicher Akribie hat sich der Schiffshistoriker Werner Jaeger diesem Forschungsgebiet gewidmet und im Laufe seines Lebens eine nahezu unüberschaubare Menge an Informationen zusammengetragen. Dieses Wissen ist für dieses Buch sorgsam aufbereitet worden, so daß nun erstmals eine zusammenfassende Monografie zu diesem Thema herausgegeben werden kann.

Neben der technischen Darstellung der Kähne nach ihrem Verwendungszweck widmet sich der Autor in ausführlichen Kapiteln den Themen „Kahnbau“ und „Takelung“. Darüber hinaus wird auch die Herstellung und die Anwendung der Fanggeräte des Kurischen Haffs eingehend beschrieben.

Wichtigster Teil des Buches sind aber die vielen Zeichnungen, die Werner Jaeger nach Vorgaben der Fischer erarbeitet und immer wieder modifiziert und verbessert hat. Diese Zeichnungen ermöglichen es dem interessierten Leser, einen eingehenden Einblick in dieses Kapitel der Schifffahrtsgeschichte zu erhalten.

Interessenten des Modellbaus werden durch diese Zeichnungen eine Fülle von Anregungen für die eigene Arbeit erhalten.

Mit zahlreichen historischen Fotos wird darüber hinaus auch die Sozialgeschichte der Bevölkerung am Haff beleuchtet.

430 Seiten mit 770 Abbildungen, gebunden, 21 x 30 cm  
ISBN 3-89534-160-6

Wenn auch der Holzschiffbau eine abgeschlossene Epoche der Geschichte darstellt, sollte das Wissen darüber jedoch nicht der Nachwelt verschlossen sein. Den Menschen, die daran mitgewirkt haben, soll hiermit eine kleine Würdigung ihrer Fähigkeiten, Künste und Mühen beim Bau von Kähnen zuteil werden.

Allerdings sollte auch ein zweiter Aspekt nicht zu kurz kommen. Die Kenntnis der Lebens- und Arbeitsbedingungen sowie des sozialen Umfelds von Kahnbauern und -schiffen hilft, geschichtliche Prozesse besser einordnen und damit werten zu können. Eine derartige Beschäftigung mit historischen Inhalten setzt uns in die Lage, nicht nur über die Kunstfertigkeit zu staunen, sondern auch aus der Geschichte zu lernen.

Der Holzschiffbau Ostpreußens stellt allerdings über das bisher Gesagte hinaus insofern noch eine weitere Besonderheit dar, als nicht nur die Technologie vergangen ist, sondern auch diese Provinz.

Durch die Dokumentation des Kahns „Maria“, der als eines der wenigen Zeugnisse dieser vergangenen Epoche so lange erhalten blieb, bis er eingehend erforscht war, wird eine Spur in die Vergangenheit gelegt, um das Dunkel der Geschichte zumindest in einigen Punkten zu erhellen.

Daher ist der Verdienst Werner Jaegers umso höher zu bewerten, als durch seine Arbeit ein Stück Kulturgeschichte vor dem Vergessen bewahrt werden konnte.

400 Seiten mit 600 Abbildungen, gebunden, 21 x 30 cm  
ISBN 3-89534-161-4



**In diesem Buch wird der Bau der Statenjachten  
im 17. Jahrhundert mit weit über  
400 Zeichnungen und 40 Fotos dokumentiert.**

**ISBN 3-89534-415-X**