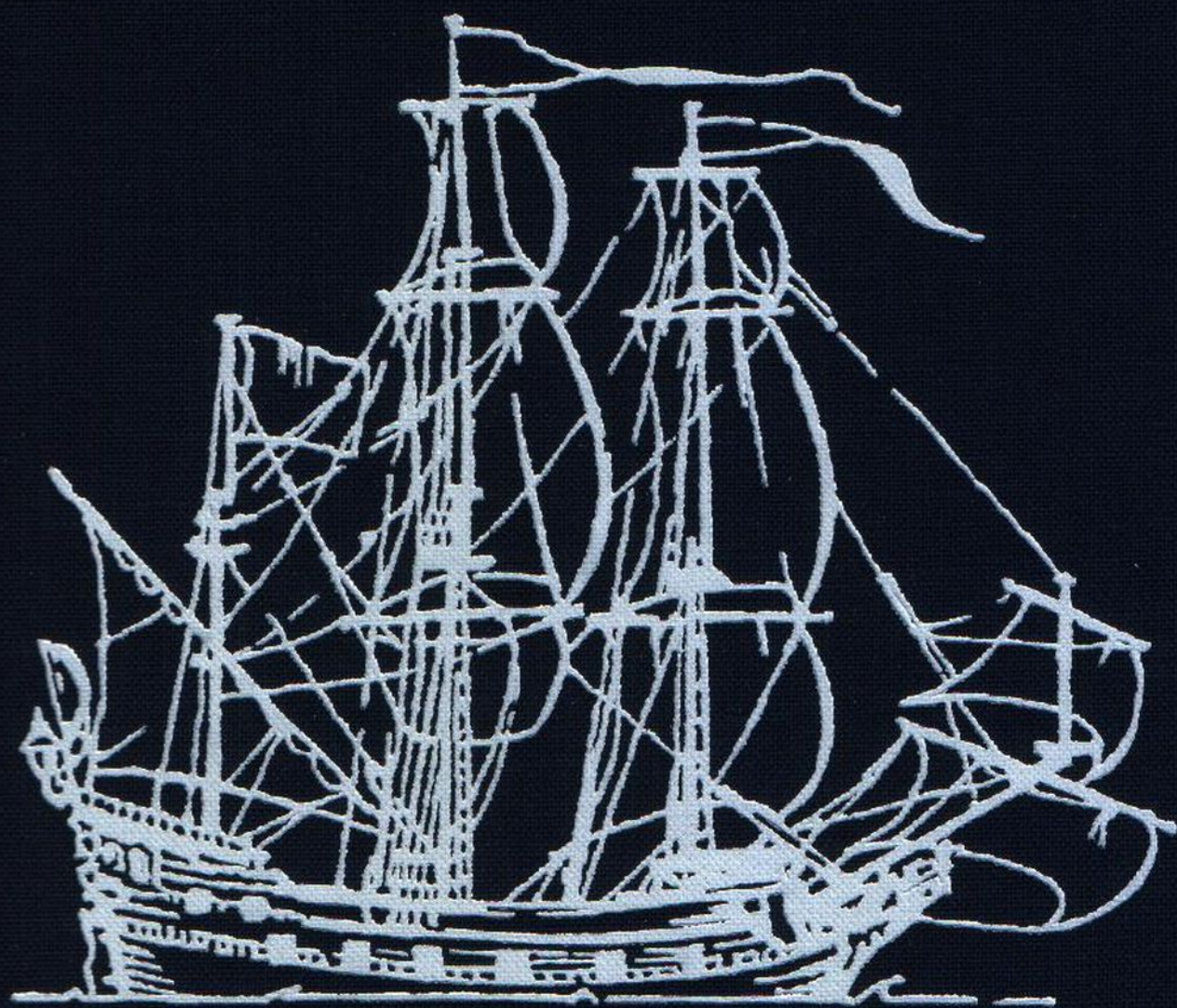


Günther Schmidt

Schiffe unterm Roten Adler



Hinstorff



Günther Schmidt · Schiffe unterm Roten Adler

Günther Schmidt

Schiffe unterm Roten Adler

Mit Rissen und Zeichnungen des Autors

VEB Hinstorff Verlag Rostock 1986

Schmidt, Günther:

Schiffe unterm Roten Adler: mit Rissen u. Zeichn.
d. Autors / Günther Schmidt. - 1. Aufl. - Rostock :
Hinstorff Verl., 1986. - 84 S. : zahlr. Ill.

ISBN 3-356-00045-4

©VEB Hinstorff Verlag Rostock 1986
1. Aufl. 1986. Lizenz-Nr. 391/240/33/86
Printed in the German Democratic Republic
Buchgestaltung: Heinz Holzgräbe
Herstellung: Offizin Andersen Nexö,
Graphischer Großbetrieb Leipzig III/18/38
Bestell-Nr. 5227989

02400

Inhaltsverzeichnis

Vorwort	7
Marinepolitik im Kurfürstentum Brandenburg	9
Die Havelberger Werft	27
Das Werftgeschehen von 1688 bis 1702	33
Die Schiffbauten auf der Werft in Havelberg	43
Schlußbemerkungen	73
Literaturverzeichnis	75
Quellennachweis	76
Abbildungen	77
Anlage: 3 Tafeln mit 12 Rissen	

Vorwort

Aus dem Dunkel der Vergangenheit wird immer wieder einmal Unbekanntes, für uns Neues ans Tageslicht gezogen. Dies trifft auch auf den Schiffbau und seine Geschichte zu. Die Analyse bekannter Abläufe und technischer Entwicklungen im Schiffbau früherer Zeiten fördert nicht selten neue Erkenntnisse und verlangt, bisher Festgeschriebenes zu überdenken und gegebenenfalls neu einzuordnen. Selbst unwesentlich erscheinende Hinweise können nach eingehender Prüfung oftmals recht beachtenswerte Ergebnisse haben. Diese Erfahrung konnte der Autor machen, als er mehr oder weniger zufällig auf den Schiffbau in Havelberg stieß. Er ging bekannten Überlieferungen nach und geriet dabei an einen interessanten Abschnitt der Schiffbaugeschichte unserer Heimat, nämlich des Schiffbaus in der Mark Brandenburg. Zwischen 1688 und 1702 wurden in Havelberg, mitten im Binnenland und weitab von der See, 15 Hochseeschiffe gebaut.

Was hat den damaligen Hohenzollernherrscher Kurfürst Friedrich Wilhelm I. von Brandenburg bewogen, gerade dort Schiffe bauen zu lassen? Was wurden für Schiffe gebaut und wer erbaute sie?

Diesen Fragen ist der Autor nachgegangen, und er hofft, akzeptable Antworten gefunden zu haben.

Unter Zuhilfenahme verfügbarer Quellen rekonstruierte er das Aussehen und die Lage der Werft, beschrieb den organisatorischen Aufbau und stellte die schönen Werke der Schiffbauer vor. Soweit es

möglich war, wurden diese Bauten beschrieben und ihre technischen Angaben vorgestellt. Drei der schönsten Schiffe, die Brigantine CASTELL FRIEDRICHSBURG, die STAATSJACHT und die GALEERE FÜR BERLIN sollen besonders herausgestellt werden, für sie wurden Modellbaupläne anfertigt.

Die in jener Zeit in das Kurfürstentum Brandenburg geholten niederländischen Schiffbauer haben gerade bei diesen Schiffen ihre ganze Meisterschaft zeigen können. Wir erleben so unverfälschte niederländische Schiffbautradition.

Wenn auch der brandenburgische Schiffbau, verglichen mit dem in den Niederlanden, nicht sehr produktiv war, so ist er dennoch reizvoll wegen des ungewöhnlichen Bauortes mitten im Lande und interessant wegen der dort gebauten Fregatten, Barken, Brigantinen und Schnauen. Allerdings blieb er aber nur eine Episode in der Schiffbaugeschichte. Von einer historischen Dimension kurfürstlichen Schiffbaus konnte zu keiner Zeit die Rede sein.

In diesem Zusammenhang dürfte es von Interesse sein, daran zu erinnern, ab wann sich die Geschichtsschreibung der Hohenzollern diesen brandenburgischen Marineversuchen widmete. Vor 1871 wurden die maritimen Bemühungen des Kurfürsten Friedrich Wilhelm I., wurden die Niederlassungen an der westafrikanischen Küste, wurde Benjamin Raule wenig oder überhaupt nicht erwähnt. Es liegt nahe, zu vermuten, daß erst mit der Kolonial- und Flottenpolitik des kaiserlichen Deutsch-

lands eine Marinekontinuität gesucht und gefunden wurde.

Der Autor möchte sich an dieser Stelle für die großzügige Unterstützung, welche ihm durch viele Institutionen und Einzelpersonen zuteil wurde, ganz herzlich bedanken. Dieser Dank gilt besonders dem Staatsarchiv der DDR in Merseburg, dem

Direktor des Prignitz-Museums in Havelberg, Herrn Henschel, dem Staatsarchiv in Emden, dem Museum für Hamburgische Geschichte und dem Staatsarchiv in Hamburg.

Magdeburg, im April 1986

Der Autor

Marinepolitik im Kurfürstentum Brandenburg

Als 1640 der junge Friedrich Wilhelm nach dem Tode seines Vaters die Regierungsgeschäfte im Kurfürstentum Brandenburg übernahm, lag die Kurmark am Boden. Der Dreißigjährige Krieg hatte das Land verwüstet. Schwedische und kaiserliche Söldnerhaufen zogen abwechselnd durch die Provinzen; sie plünderten, raubten, mordeten, brandschatzten und vergewaltigten.

Die Mark war verödet, Städte und Dörfer zerstört, und die zum Kurfürstentum gehörenden geographisch weit auseinanderliegenden und nicht zusammenhängenden Landesteile reichten von den Niederlanden bis weit hinauf zum Kurischen Haff. Ökonomisch und politisch, wie auch militärisch spielte die Kurmark in Deutschland keine Rolle mehr. Vor dem gerade zwanzigjährigen Kurfürsten lagen viele zu lösende Probleme, um das Land aus dieser Zerrüttung herauszuführen.

Der Westfälische Frieden von 1648 brachte für den Kurfürsten Friedrich Wilhelm einen nicht unerheblichen Landgewinn. Das hatte allerdings nicht an der Tüchtigkeit brandenburgischer Politik, als vielmehr am französischen Streben, die deutschen Geschicke zu beeinflussen, gelegen. Ludwig XIV. von Frankreich wollte Brandenburg stark machen, weil er sich davon ein Gegengewicht zu den Habsburgern versprach.

Zu den Ländereien, die Brandenburg erhielt, gehörte auch Hinterpommern. Eigentlich wollte der Kurfürst das ganze Pommern, also auch Vorpommern, haben.

Diese Bestrebungen stießen jedoch auf den Widerstand der Schweden. Und so kam es, daß sich Friedrich Wilhelm mit der hafearmen Küste Hinterpommerns begnügen mußte. Hafenstädte wie Stettin, befanden sich in schwedischen Händen.

Vorbild einer großen europäischen Handelsmacht waren für ihn Zeit seines Lebens die Niederlande, die sich auf koloniale Besitzungen stützen konnten und einen regen Überseehandel betrieben.

Die Niederlande waren ein reiches Land, und der Brandenburger sah für seine Krone in dem Überseehandel eine Möglichkeit, ebenfalls zu Reichtum zu kommen. In Brandenburg herrschte nämlich eine permanente Geldknappheit. Was lag also näher, als nach guten Häfen zu streben und Schiffahrt zu betreiben? Auf diese Weise wollte der Kurfürst u. a. ökonomisch vorankommen und sein Land zu einer Seemacht entwickeln.

Beeinflußt durch Reisen nach Stettin und in die Niederlande in jungen Jahren, träumte er vom Zugang zum Meer, von einer starken Flotte und von Kolonien, wie sie die Niederlande besaßen. Unbedingt wollte Friedrich Wilhelm Stettin in seinen Besitz bekommen, um von dort aus die mittlere Ostsee zu beherrschen, als Ausgangsbasis gewissermaßen für seine überseeischen Absichten.

Diese Pläne blieben jedoch Träume. Und so mußte sich der ehrgeizige brandenburgische Kurfürst Friedrich Wilhelm nach anderen Möglichkeiten, das Meer zu erreichen, umsehen, auch wenn er das

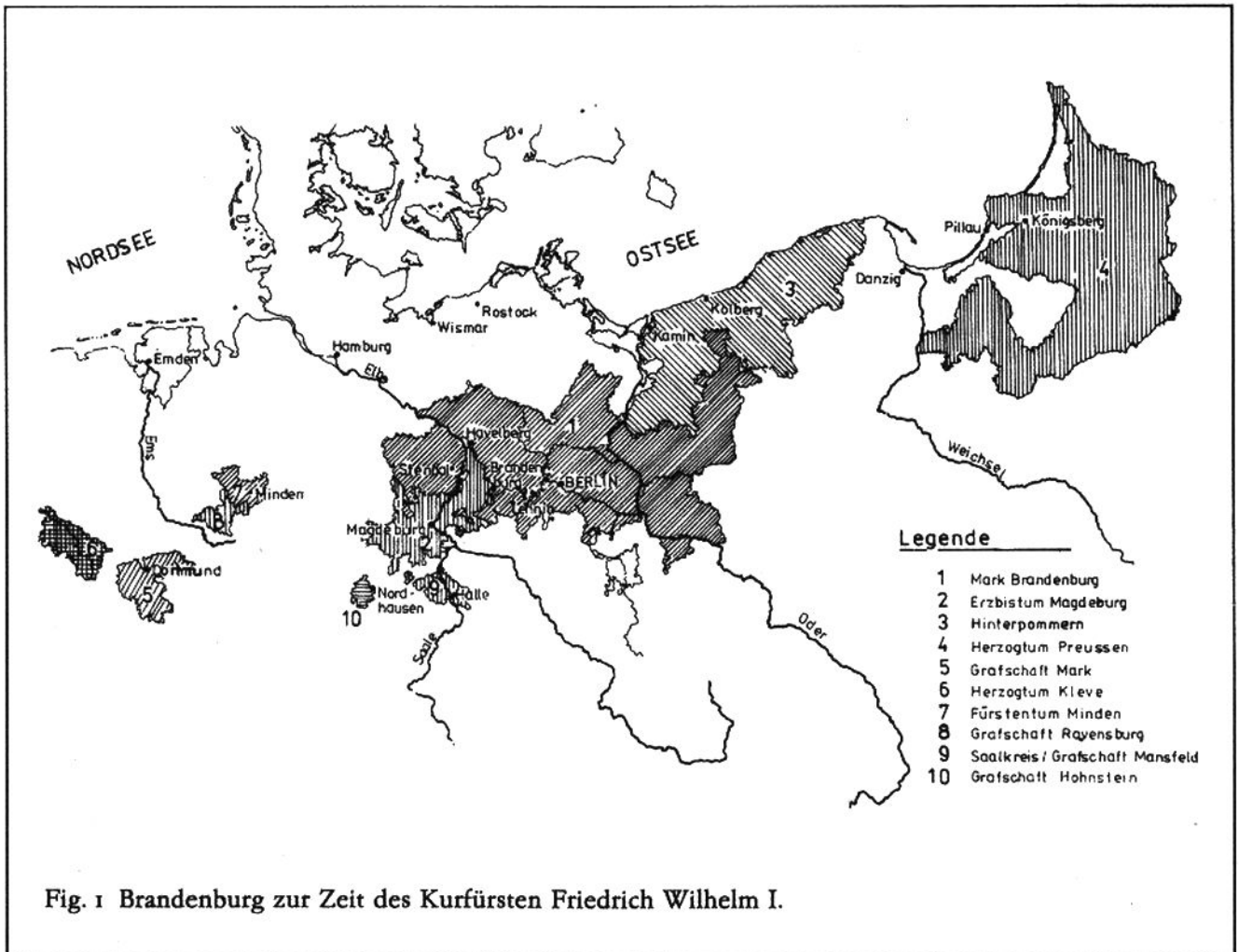


Fig. 1 Brandenburg zur Zeit des Kurfürsten Friedrich Wilhelm I.

Stettiner Tor zur Welt nie aus den Augen verlor.

1647 beauftragte er den ehemaligen holländischen Admiral Gijssels van Lier, ein erfahrener Kolonialoffizier und Sachverständiger in Seesachen, mit der Ausarbeitung einer Deutschrift über den Aufbau einer Schifffahrt nach Ostindien.

Van Lier, der in den Niederlanden wenig Anerkennung gefunden hatte, verwendete sich bereitwillig für die Pläne des Kurfürsten. Er schlug die Gründung einer Brandenburgisch-Ostindischen Handelskompanie vor. Auch an einen Hafen dachte er. Dort sollte u. a. eine leistungsfähige Schiffswerft entstehen. Da die Brandenburger keine Auswahl hatten, wurde dafür der kleine Hafen Pillau, im Herzogtum Preußen gelegen, ins Auge gefaßt. Als Startkapital sollten eine Million Reichsta-

ler bereitgestellt werden. Später wurde man bescheidener und setzte diesen Betrag auf 300000 Reichstaler herab. Die Kompanie sollte zahlreiche Privilegien erhalten und das alleinige Recht haben, mit Ostindien zu handeln; sie durfte eigenständige Ländereien erwerben und Kauf- und Handelsverträge mit Bürgern und Gewalthabern abschließen. Auch billigte man ihr zu, Befestigungen anzulegen und Repressalien bei möglicher feindlicher Einwirkung anzuwenden.

Nun verlangt solch ein weitgreifender Plan enorme Mittel, die waren aber nicht vorhanden. Der Kurfürst versuchte, Geldgeber für seine Pläne zu gewinnen und Erleichterungen für die geplante Seehandlung zu erreichen. Aber die Erfolge blieben bescheiden.

Wenn auch das Kurfürstentum Bran-

denburg durch den Westfälischen Frieden Hinterpommern erhalten hatte, so fehlte dennoch ein wirklich freier Zugang zum Meer – ein geeigneter Hafen.

Friedrich Wilhelm blieb nur der Weg über die Elbe zur Nordsee. Damit berührte er jedoch die Interessen der alten Hansestadt Hamburg. Um das Hamburger Stapelrecht zu umgehen, versuchte er, Harburg, im Stromspaltungsgebiet der Süderelbe gelegen, als Konkurrenzhafen auszubauen. Diese Bestrebungen riefen aber den energischen Widerstand der Hansestadt hervor. So ließ der Brandenburger den Plan recht bald wieder fallen. Er mußte schließlich Rücksichten nehmen. Die Hamburger Kaufleute sollten die Geldgeber werden, die er für seine Seefahrtsunternehmen gewinnen wollte. Friedrich Wilhelm mußte demzufolge darauf bedacht sein, mit der Hansestadt in einem guten Einvernehmen zu leben.

So war der Kurfürst darauf aus, handelspolitische Vorteile in Hamburg zu erlangen. Brandenburg half dann auch, den Hamburgern ihre Reichsfreiheit zu erhalten und verteidigte die Stadt mehrfach gegen ausländische Interventionen, insbesondere aus dänischer Richtung. Damit sicherte es sich für lange Zeit Hamburg als Zugang zur Nordsee. Die Unterhaltung einer Faktorei, die einer ständigen Vertretung Brandenburgs in der Hansestadt gleichkam, wirkte sich in der Folgezeit positiv auf die beiderseitigen Beziehungen aus.

Inzwischen war der Marineberater des Kurfürsten ganz nach Brandenburg übersiedelt. Gijssels van Lier wurde auch sogleich zum Geheimen Rat ernannt und erhielt als ständigen Wohnsitz die Burg Lenzen an der Elbe in der westlichen Prignitzniederung. Burg und Umland waren ein Geschenk Friedrich Wilhelms für die Verdienste des Niederländers. Van Lier

schaltete sich aktiv, unter Mithilfe des Geheimen Kammersekretärs Johann Friedrich Schlezer, bei der Verwirklichung des Planes zur Gründung einer Handelskompanie ein. Doch nach wie vor gab es Probleme bei der Finanzierung. Diesbezügliche Verhandlungen mit den Hansestädten Hamburg, Lübeck und Bremen blieben ohne Erfolg.

Eine günstige Möglichkeit für eine Seehandlung ergab sich durch das Angebot des dänischen Königs Friedrich III., die Dänisch-Ostindische Kompanie verkaufen zu wollen. Eile war geboten. Die Niederlande, England, ja selbst genuesische Kaufleute interessierten sich für das dänische Handelsunternehmen. Brandenburg konnte den Dänenkönig für sich gewinnen.

Die Übernahme der dänischen Handelskompanie durch das Kurfürstentum Brandenburg lag ganz im Interesse Hamburgs, denn Hamburger Kaufleute sollten die führenden Stellen in der Leitung übernehmen. Als Standort für Kontor und Stapel war Glückstadt vorgesehen. Die Seiten einigten sich auf der Basis eines Vorschlags Gijssels van Liers, der Präsident der Kompanie werden sollte, in einer Urkunde über weitere Modalitäten, so über die Verwaltungsart der Kompanie, über die Rechte und Pflichten, über die Flaggenführung, über die Vorrechte des Kurfürsten und über eine weitere Geschäftsbeteiligung des Dänenkönigs. Geregelt wurde weiterhin die Übernahme der Festung Dansburg durch Brandenburg. Auch wurde über die Beibehaltung der dem König Christian IV. 1647 durch Schlezer abgerungenen Zollprivilegien beraten. Schlezer, der die Verhandlungen selbst in Dänemark führte, konnte ein Vertragswerk paraphieren, welches nunmehr von beiden Seiten hätte unterzeichnet werden müssen. Schlezer sagte alsbaldige Erledi-

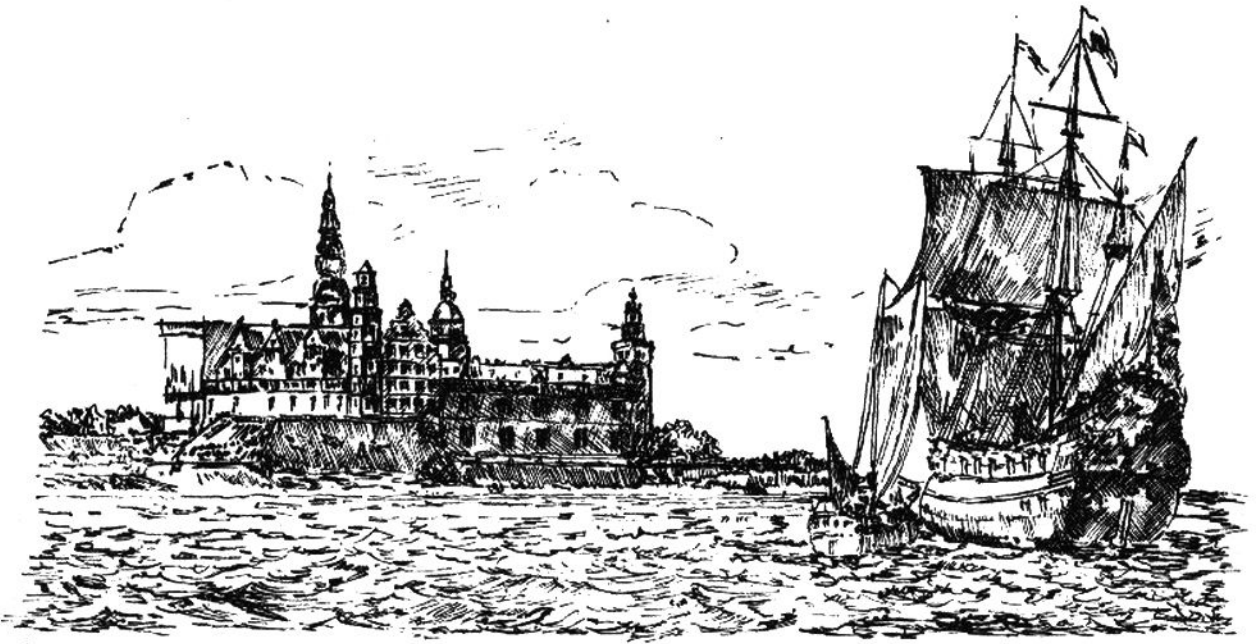


Fig. 2 Ein brandenburgisches Schiff im Sund. Im Hintergrund Schloß Kronborg

gung zu. Leider hatte Gijssels van Lier in Hamburg und auch an anderen Orten nicht den erhofften Erfolg. Es ließen sich keine Geldgeber finden. Selbst als man den Hamburgern recht widerwillig ein bedeutendes Zugeständnis machte – das Kurfürstentum sicherte die Errichtung des Kontors der Handelskompanie in der Hansestadt zu – zogen sich die Verhandlungen dennoch in die Länge. Ein vom Kurfürsten geführter Krieg (der sogenannte Jüliche Krieg, 1651) verschlang enorme finanzielle Mittel, so daß die Gründung der Kompanie immer mehr in weite Ferne rückte. 1653 teilte der dänische König Friedrich III. dem Kurfürsten mit, daß er sich nunmehr anders entschieden habe. Die Unterzeichnung des Vertrages dauerte ihm zu lange.

Damit war vorerst der Traum einer brandenburgischen Seehandlung ausgeümt. Es sollten über zehn Jahre vergehen, ehe man sich wieder intensiv mit der Schaffung einer Flotte beschäftigte. In die-

ser Zeit wurde im Brandenburgischen intensiv an der Verbesserung der Verkehrsverhältnisse gearbeitet. Die Straßen- und Wegebauarbeiten, der Brücken- und Kanalbau wurden beschleunigt. Außerdem wurde 1668 der Bau eines Kanals zwischen Oder und Spree beendet. Mit diesem „Neuen Graben“ wurde eine durchgehende Wasserstraße von Hamburg bis nach Breslau geschaffen; sie hatte wesentlichen Anteil an der Belebung des Handels. Neben der großen ökonomischen Bedeutung war dieser Wasserweg auch für die strategischen Ziele Brandenburgs von Nutzen. Wenn auch die ökonomischen Probleme den Kurfürsten Friedrich Wilhelm sehr beschäftigten, so verseumte er nicht, mit anderen Herrschern zu paktieren, zu taktieren und kriegerische Auseinandersetzungen zu führen. Er verfolgte mit großer Energie die „Zusammenführung“ der verstreut liegenden Landesteile. Alle seine Bemühungen dienten nur einem Ziel: das Kurfürstentum militärisch

zu stärken. Er wollte jederzeit in der Lage sein, zu seinem Vorteil in irgendwelche Auseinandersetzungen einzugreifen. Dafür hatte er ein ungewöhnliches Gefühl und auch Geschick entwickelt. Er hatte es erreicht, daß Brandenburg in reichlich dreißig Jahren militärisch eines der stärksten Länder im losen Staatenverband des Deutschen Reiches wurde.

1674 marschierten die Schweden ins Brandenburgische ein, weil der Kurfürst das „Reich“ bei einer kriegerischen Auseinandersetzung gegen Frankreich unterstützte und damit auch schwedische Interessen berührte. Die Schweden wollten mit ihrem Eingreifen den Kurfürsten zum Rücktritt vom ausgerufenen „Reichskrieg“ zwingen. Doch Friedrich Wilhelm schlug kräftig zurück. Am 28. Juni 1675 besiegte er die Schweden bei Fehrbellin.

Um sie auch zur See anzugreifen, wurde im selben Jahr eine kleine Flotte aufgestellt.

Woher aber bekam der Kurfürst so schnell Kriegsschiffe?

Wir stoßen hier das erste Mal auf den Namen Benjamin Raule.

Da für einen Kauf in der brandenburgischen Kasse kein Geld aufzutreiben war, mietete der Kurfürst eben von diesem Raule eine Reihe von Schiffen.

Benjamin Raule, zu diesem Zeitpunkt etwa vierzig Jahre alt, war ein holländischer Kaufmann und Reeder. Fehlkalkulationen, Spekulationen und Unredlichkeiten hatten ihn dem Ruin nahegebracht. Die Gläubiger klopfen schon an seine Tür. Er mußte schleunigst sein Land verlassen, was einer Flucht gleichkam. Schon zu Beginn des Schwedenkrieges wirkte Raule für den Kurfürsten von Brandenburg. Er führte mit dessen Wissen 1672/73 einen Kaperkrieg gegen schwedische Schiffe in der Ostsee, erhoffte sich selbst dabei einigen Gewinn zur Abfindung sei-

ner Gläubiger. Seine Beute war nicht unerheblich, 21 Schiffe fielen in seine Hand. Da diese aber nirgendwo als Prisen anerkannt wurden, mußten sie an Schweden zurückgegeben werden. Da auch die Niederländer ihr Geld in schwedischen Schiffen investiert hatten, machte Raule sich mit diesem Kaperunternehmen auch seine eigenen Landsleute zu Feinden. In den Niederlanden galt er nun als Hochverräter.

Der Kurfürst Friedrich Wilhelm hatte an dem Draufgänger aus den Niederlanden Gefallen gefunden. Er nahm Benjamin Raule nunmehr ganz in seine Dienste.

Der erste Abschnitt der brandenburgischen Unternehmungen zur See – bis zur Anstellung von Benjamin Raule 1675 – war bei einer kritischen Betrachtung wenig erfolgreich. Die Binnenlage Brandenburgs, die negative ökonomische Bilanz und die fehlende Infrastruktur waren dafür wohl die wichtigsten Gründe. Hinterpommern hatte zwar eine über 200 Kilometer lange Küste, einen weiteren Küstenteil hatten die Brandenburger im Herzogtum Preußen, jedoch einen leistungsfähigen Hafen besaßen sie nicht. Kolberg, Pillau und Königsberg konnten ohne Ausbau kaum als Basis für eine Handels- und Kriegsmarine genutzt werden. Auch die Schiffswerften an diesen Standorten entsprachen nicht den Anforderungen. Selbst in Königsberg wurde nur in geringem Umfang Schiffbau betrieben. Des weiteren waren diese Häfen nicht an das Binnenwasserstraßennetz angeschlossen. Aufwendige Transporte auf dem Landwege wären notwendig gewesen.

Hamburg und Stettin, beide an großen Strömen liegend, befanden sich nicht im Einflußbereich des Kurfürstentums.

Seit dem Niedergang der Hanse hat es in Deutschland nicht an Versuchen ge-

fehlt, die Schifffahrt aufs neue zu entwickeln. Aber es blieben eben nur Versuche. Schiffbau und Schifffahrt waren in Deutschland zur Bedeutungslosigkeit herabgesunken. Anders in den Niederlanden, England, Frankreich und Spanien. Der Kurfürst Friedrich Wilhelm hatte zwar versucht, den Seehandel wieder zu beleben, aber die diesbezüglichen Resultate sollten mager bleiben.

Das, was der Kurfürst gegen den Willen seiner Minister und des Kaisers durchsetzte, verdient dennoch Beachtung. Nicht zuletzt bietet dieses Stück deutscher Geschichte einen wertvollen Einblick in die Probleme der Wirtschafts- und Militärpolitik sowie in die eigenwillige Marinepolitik eines spätfeudalistischen Kleinstaates.

Wenden wir uns nunmehr dem zweiten Abschnitt der brandenburgisch-preußischen Marinegeschichte zu, der gekennzeichnet ist durch das Expansionsstreben des Kurfürsten Friedrich Wilhelm.

Beeinflußt war diese Etappe vom Wirken Benjamin Raules, der zu einer Zeit, als er noch nicht fest in brandenburgischen Diensten stand, schon zum Kurfürstlichen Rat ernannt worden war. Während seiner gesamten brandenburgischen Zeit blieb er immer der private Unternehmer, Kaufmann und Reeder. Daneben fungierte er als besoldeter Beamter mit den unterschiedlichsten Titeln. So war er mit dem 14. 05. 1675 bestallter „Marinerath“, ab 1676 „Schiffsdirecteur“. Eine Urkunde nennt ihn mit dem 17. 08. 1677 „Oberdirecteur unserer Seesachen“, und am 20. 02. 1681 ist er „Generaldirecteur de Marine“ mit Obristenrang.

Das Verhältnis zwischen dem Kurfürsten und Raule war stets freundlich und gelockert. Friedrich Wilhelm sah ihm manches nach und tolerierte seine privaten Interessen. In der Literatur wurde

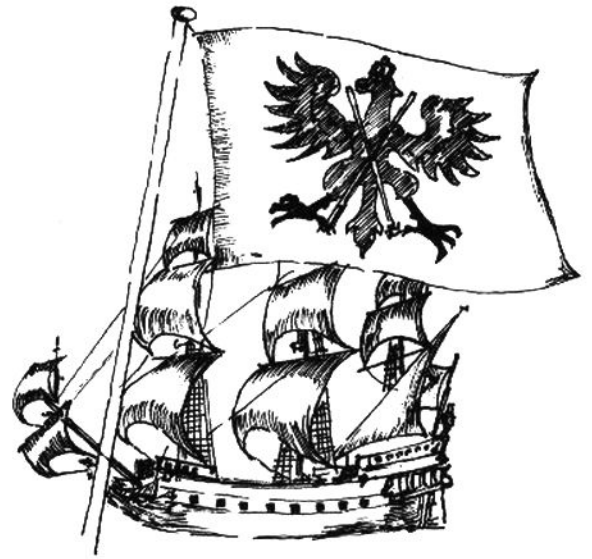


Fig. 3 Die Flagge des Kurfürstentums Brandenburg

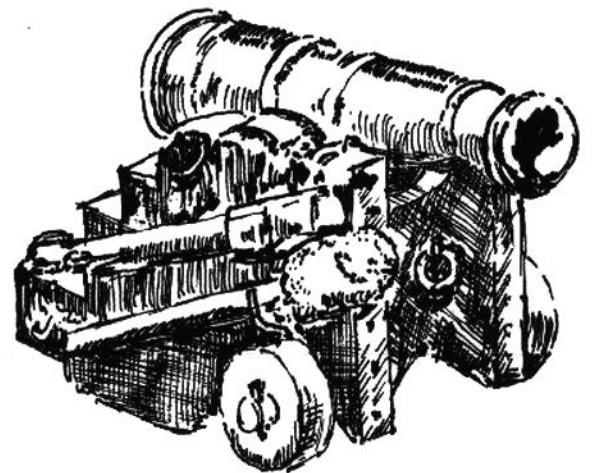


Fig. 4 Ein Schiffsgeschütz um 1650

Raule oft des „Kurfürsten Admiral“ genannt, das war er jedoch nie.

Raule stieg mit beiden Beinen in das brandenburgische Unternehmen ein und vermietete Schiffe an den Brandenburger. Am 15. 01. 1675 hatten die Vertreter Brandenburgs in den Niederlanden, Romswinkel und Blasspeil, bei Raule vorgesprochen, um ihn zur Bereitstellung von Schiffen zu bewegen, die Brandenburg dringend für die Auseinandersetzung mit den Schweden benötigte. Raule sagte die Beschaffung zu. Es kam zum Vertrag über die Gestellung von insgesamt zehn Schiffen:

vier Schiffe, Fregatten von 14 Stücken (Kanonen);
zwei Schiffe, Fregatten von 10 Stücken;
vier Schiffe kleineren Typs wie Schnauen oder Schaluppen von 5 Stücken.

Ausdrücklich legte der Vertrag fest, daß fünf der Schiffe schon im Februar bereitzustellen seien. Sie waren allesamt namentlich aufgeführt, und zwar

„de JONGE MARIE, en Fregat
de REVENGE, en Fregat
SWARTE BRIELL, en Fregat
COURIER DE DOUNGUERECKE, en Snauw
de BILLE, en Snauw“.

Die anderen, nicht genannten Schiffe sollten im März bereitgestellt werden. Der Vertrag liegt noch heute im Original vor und wurde am 20./30. 01. 1675 ausgefertigt und am 15./25. 02. 1675 unterzeichnet.

Mit den fünf namentlich benannten Schiffen führte Raule mit Wissen des Kurfürsten Friedrich Wilhelm einen Kaperkrieg gegen die Schweden.

Inzwischen war Gijssels van Lier gestorben (1676). Der Kurfürst verlor mit ihm

seinen ersten Marineberater, bei dem er sich oft Rat geholt hatte. Der Kurfürst empfand den Tod dieses Mannes als eine Herausforderung, in den Seeangelegenheiten nicht nachzulassen. Er beauftragte auch alsbald Benjamin Raule mit der Anfertigung eines neuen Planes für die Gründung einer Handelskompanie und die Beschaffung der notwendigen Schiffe. Doch noch dauerte der Krieg gegen Frankreich und Schweden an. Raules Schiffe wurden immer wieder für kriegerische Zwecke eingesetzt. Für den friedlichen Handel blieb keine Zeit.

Durch Leihverträge, zeitlich begrenzt und ohne Angabe von Schiffsnamen, war der Kurfürst zu einigen Schiffen gekommen. Sie wurden den jeweiligen militärischen Anforderungen entsprechend zusammengestellt. Diese Schiffe – von einer Flotte kann man da nicht reden – hatten Anteil an der Eroberung des schwedischen Vorpommern. Im Zusammenwirken mit niederländischen und dänischen Schiffen – der holländische Admiral van Tromp hatte die Gesamtführung – kam es am 1. Juli 1676 zu einem Seegefecht vor Bornholm. Das gemischte Geschwader siegte über die schwedischen Schiffe und eroberte die schwedische Fregatte MOHRAN. Besonders tat sich der in brandenburgischen Diensten stehende Kapitän Claus van Bevern (Cornelis Claes van Beveren), ebenfalls ein Holländer, hervor.

Die militärischen Erfolge des Kurfürsten waren nicht unerheblich; er hatte die Schweden aus mehreren Teilen Vorpommerns verdrängt. Rügen, Stettin, Stralsund und Greifswald waren in seinen Händen. Er schöpfte Hoffnung, nunmehr mit einer völlig anderen Ausgangsbasis, eine Flotte gründen zu können und den Seehandel in größerem Ausmaß aufzunehmen. Doch es sollte ganz anders kommen.

In Nymwegen wurden 1679 Friedensbe-

dingungen ausgehandelt, Brandenburg sollte die eroberten Landesteile an Schweden zurückgeben. Unter Druck mußte der brandenburgische Gesandte in St. Germain diesen Vertrag unterschreiben.

Trotz seiner Verbitterung über diese Entwicklung war der Kurbrandenburger nicht untätig. Raule hatte Anfang 1679 einen kleinen Schiffsverband zusammengestellt. Dieser bestand aus acht Schiffen mit einer Gesamtbewaffnung von 172 Kanonen. Ziel war die Gründung einer brandenburgischen Handelskompanie. Dem Kurfürsten legte er dazu einen entsprechenden Plan vor.

Im „Contract“ wurden genannt:

FRIEDRICH WILHELM

mit 40 Kanonen, eine Fregatte;

DOROTHEA

mit 30 Kanonen, eine Fregatte;

CHUR PRINZ

mit 24 Kanonen, eine Fregatte;

LEOPARD

mit 34 Kanonen, eine Fregatte;

ROTHER LÖWE

mit 20 Kanonen, eine Fregatte;

BERLIN

mit 16 Kanonen, eine Fregatte;

SALAMANDER

mit 4 Kanonen, eine Schaluppe;

Schiffsname unbekannt

mit 4 Kanonen.

Die Leihfrist für diese Schiffe sollte sechs Jahre betragen. Der vorangegangene Krieg hatte Unsummen Geldes geschluckt, und eine Übernahme der Schiffe in brandenburgisches Eigentum war nicht möglich. Trotzdem ging der Aufbau der Marine weiter. Zur Hebung der gesamten Seeinteressen gründete man in Berlin ein General-Kommerz-Kollegium. In Pillau wurden die Schiffe stationiert und Hafen und Werft ausgebaut. Etwa zur selben Zeit be-



Fig. 5 Dienst an Bord eines brandenburgischen Schiffes – Signalsetzen

fanden sich sieben Schiffe in Hamburg, wo sie ausgerüstet wurden. Es waren DOROTHEA, BERLIN, ROTHER LÖWE, LEOPARD, PRINZESS MARIE, PRINZ LUDWIG und WASSERHUND.

Die Vorbereitung dieser Schiffe zum Auslaufen hatte einen ganz bestimmten Grund. Spanien schuldete dem Kurfürstentum 800000 Taler Subsidien (Hilfsgelder), an anderer Stelle werden sogar 1800000 Taler genannt, die Spanien zahlen sollte. Die spanische Krone schuldete diese Summe den Brandenburgern, weil die die Spanier im Krieg gegen Frankreich unterstützt hatten. Aber Spanien dachte nicht an eine Begleichung.

Der Kurfürst benötigte das Geld, und da er es nicht bekam, entschied er sich für den Kaperkrieg gegen Spanien.

Mitte 1680 wurden die brandenburgischen Schiffe – es werden mit großer Wahrscheinlichkeit die vorgenannten ge-

wesen sein – unter Führung Cornelis Claes van Beveren in amerikanische und spanische Gewässer gesandt. Vor der Küste Amerikas lauerte man der spanischen Silberflotte auf und kaperte zwei Schiffe, welche in Jamaika günstig verkauft werden konnten. Am Cap Vincente lieferte van Beveren den Spaniern ein Gefecht und erbeutete vor Ostende das stolze spanische Schiff CAROLUS SECUNDUS, das später als MARKGRAF VON BRANDENBURG in die brandenburgische Marine übernommen wurde.

Das Unternehmen brachte jedoch nicht den erwarteten Erfolg. Die Brandenburger mußten sich vor der spanischen Übermacht zurückziehen. Der Aufwand hatte nicht den erhofften Nutzen gebracht.

Zu Beginn des Jahres 1681 rüstete Raule zwei Schiffe aus, die WAPPEN VON BRANDENBURG und die MOHRAN. Sie wurden unter Führung des in brandenburgischen Diensten stehenden Kapitäns Philipp Pietersen Blonck nach Westafrika geschickt, um die Lage an Ort und Stelle zu erkunden. Die Schiffe erreichten im Mai die Guineaküste – die man auch Goldküste nannte. Blonck konnte ohne Schwierigkeiten eine „Vereinbarung“ mit den dort ansässigen Stammesfürsten über den Handel mit brandenburgischen Schiffen und die Errichtung von Befestigungen (Fortresse) schließen. Raffiniert geführte Tauschgeschäfte füllten die Laderäume beider Schiffe mit Elfenbein und Gold. Man konnte eigentlich, recht zufrieden mit dem Ergebnis dieser Expedition, wieder nach dem heimatlichen Pillau zurücksegeln. Doch die Holländer – im Besitz des Handelsmonopols – duldeten keine Konkurrenz. Sie kaperten die WAPPEN VON BRANDENBURG. Die MOHRAN mit einer Ladung von geringerem Wert (etwa 100 000 Taler) erreichte aber unbeschadet Pillau, wo sie gefeiert wurde.

Die WAPPEN VON BRANDENBURG wurde erst einige Monate später, ohne Ladung, an den Kurfürsten zurückgegeben. Langwierige Verhandlungen des brandenburgischen Gesandten in Den Haag waren dazu notwendig gewesen.

Zwischenzeitlich war ein Leitorgan für die Unternehmungen zur See gebildet worden. Am 12. April 1681 gründete der Kurfürst das „Collegii de Marine“ in Pillau. Den Vorsitz übernahm Benjamin Raule, der „General-Directeur de Marine“.

Obgleich das erste Guineaunternehmen ohne sichtbaren Erfolg geblieben war, arbeitete man intensiv an dem Ausbau der Seehandlung weiter. Das vordem in Berlin gegründete General-Kommerz-Kollegium erhielt auf Anordnung des Kurfürsten Friedrich Wilhelm die Bezeichnung Admiralität. Wenn auch in diesem Gremium der Rat Raules gefordert war, so trennte der Kurfürst recht klar die militärischen von den handelspolitischen Aufgaben. Er wies damit Benjamin Raule den ihm gebührenden Platz zu. „Er solle sich mehr um die Oeconomie und die Seehandlung kümmern!“, was Raule in der Zukunft auch beherzigte.

Am 7. März 1682 gründete man in Berlin die erste Brandenburgische-Afrikanische Handelskompanie. Das Dokument trägt den Titel „Edict wegen Octroyierung der aufzurichtenden Handelscompagnie auf denen Küsten von Guinea“.

Noch im selben Jahr segelten die Fregatten CHUR PRINZ und MOHRAN unter Leitung des brandenburgischen Gesandten Major von der Groeben zu eben dieser Guineaküste. Er hatte den Auftrag, das einmal begonnene Werk zu manifestieren. Ende Dezember erreichten die beiden Schiffe ihr Ziel. Genau zum Jahreswechsel hißte man auf afrikanischem Boden die brandenburgische Flagge. Der Chronist berichtet über das Ereignis wie folgt:



Fig. 6 Das Aufziehen der brandenburgischen Flagge an der guinesischen Küste am 01.01. 1683

„Der Churfuerst lies auf einem erkauf-
ten Plazze auf der Küste von Guinea,
nahe bei Capo tres Puntas, die Vestung
Friedrichsburg erbauen. Die Landesein-
wohner machten sich anheischig, selbige
zu beschuetzen zu helfen, und nur da-
selbst zu handeln. Nach der Zeit unter-
warfen sich auch die Einwohner der Orte
Accada und Taccary und die ganze
Landschaft dieser Vestung.“

Nun war das sicherlich stark überzogen.
Vorerst sollte es erst einmal beim Aufzie-
hen der Flagge und dem Errichten weni-
ger Hütten auf dem Berg Manfro, den man
nun den Großen Friedrichsberg nannte,
bleiben.

Nach der Erneuerung des Vertrages mit
den Stammesfürsten und einer weiteren
„Spezifizierung“ am 5. Januar 1683 verlie-
ßen die Schiffe Afrika. MOHRIAN segelte
nach Pillau zurück. Die CHUR PRINZ
brachte eine „Ladung Sklaven“ nach Ame-
rika. Der Kurfürst war damit auch aktiv in
den gewinnbringenden Sklavenhandel
eingestiegen.

In der Folge ließ Friedrich Wilhelm ne-
ben dem Fort Groß Friedrichsburg noch
weitere drei Stützpunkte errichten. Dies
waren ein kleines Fort nahe Taccary im
Land Anta, die Schanze Sophie Louise in
der Landschaft Taccarama sowie das Fort
Dorothea bei Accada, das lange Zeit Raule
gehörte, der diesen Bau finanziert hatte.
Später kam noch das Fort Arguin (Ar-
guyn) in der Nähe der Gambia-Mündung
hinzu.

Zu dieser expansiven Politik des Kur-
brandenburgers paßte auch die Gründung
einer Faktorei auf der damals Dänemark
gehörenden Antilleninsel St. Thomas.
Durch einen Mietvertrag sicherte sich
Brandenburg den Betrieb dieser Nieder-
lassung, zugleich auch als notwendige
Zwischenstation für den Sklavenhandel.

Auseinandersetzungen zwischen den

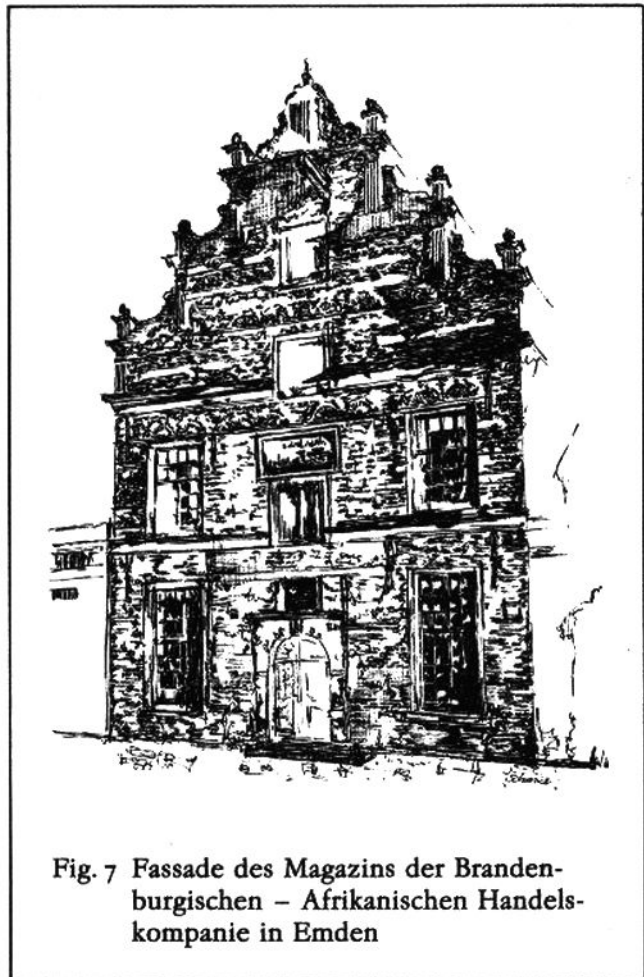


Fig. 7 Fassade des Magazins der Branden-
burgischen – Afrikanischen Handels-
kompanie in Emden

Fürsten und den Ständen in Ostfriesland,
verstand Friedrich Wilhelm für sich zu
nutzen. Einem Wunsch der Stände fol-
gend, beorderte er eine Besatzung von
1683 Mann nach Gretsiel und erhielt dafür
das Recht, den Hafen Emden zu nutzen.
Damit war er seinem Ziel, einen Zugang
zur Nordsee zu erhalten, ein bedeutendes
Stück näher gekommen. Raule verlegte
auch sofort den Sitz des Kontors der Han-
delskompanie nach Emden und gründete
dort sogar noch eine Werft. Das Material
für die Werft ließ er aus Pillau herbei-
schaffen. Das Admiralitätshaus und die
Holzkirche der Bauleute wurde demon-
tiert und an die Nordsee gebracht.

Die Zunahme der Handelstätigkeit über
See verlangte immer dringender die Be-
reitstellung von geeignetem Schiffsraum.
Doch der Kurfürst von Brandenburg be-
saß keine eigenen Schiffe, die er hinaus in

die Welt senden konnte. Der zuletzt mit Raule vereinbarte Mietvertrag (17. Juli 1682) verschlang immerhin 3200 Taler pro Monat. Die von Raule eingerichteten Werften in Kolberg (1676) und in Pillau (1679) florierten nicht. Es ging nicht voran. Der Bau größerer Einheiten war dort nicht möglich, da die Zufahrten zu flach waren. Emdens Werft entwickelte sich wegen der Mißhelligkeiten im Territorium auch nicht so recht. Hier sollten nur Reparaturarbeiten ausgeführt werden, weil für den Bau größerer Schiffe, wie sie Benjamin Raule vorschwebten, die politischen Verhältnisse und die unmittelbare Nachbarschaft der Niederlande nicht sehr günstig waren. Auch Berlin stand als Bauort zur Debatte. Die dort befindliche Werft war aber nur für den Bau kleinerer Schiffe – vorwiegend Binnenschiffe – eingerichtet und wie sollten die dort gebauten Schiffe in die Nordsee gelangen? Der Transport über Spree-Havel-Elbe war nahezu unmöglich. Pläne in dieser Richtung mußten also aufgegeben werden. Da der Kurfürst auf eine schnelle Lösung drängte, kam vorerst nur der Ankauf von Schiffen in Frage.

Durch den Vertrag vom 1. Oktober 1684 wurde der Kurfürst Eigentümer von neuen Schiffen. Mit der MARKGRAF VON BRANDENBURG ex CAROLUS SECUNDUS waren es zehn Schiffe, über die er verfügen konnte, und zwar

FRIEDRICH WILHELM ZU PFERDE

50 Kanonen;

DOROTHEA

40 Kanonen;

CHUR PRINZ

36 Kanonen;

FUCHS

20 Kanonen;

FRIEDE

10 Kanonen;

VOGEL GREYF

8 Kanonen;

RUMMELPOT

8 Kanonen;

PRINZ PHILIP

10 Kanonen;

MARIE

4 Kanonen;

MARKGRAF VON BRANDENBURG

50 Kanonen.

Für diese Schiffe mußte der Kurfürst 109340 Taler zahlen. Für die Begleichung wurde eine Ratenzahlung vereinbart.

Mit der Übernahme der Schiffe erhielt dieser Schiffsverband den Status einer Kurfürstlichen Marine. In alten Chroniken, die nur wenig später geschrieben wurden, wurde diese kleine Schiffsformation als Marine angesprochen. Sie wurde von einem Staat und nicht von einem privaten Reeder unterhalten und sollte auch die entsprechende Beachtung durch die Generalstaaten finden, denn der „Rote Adler“ wurde vielfach angegriffen, was auch zu Schiffsverlusten führte. In einem Bericht über die Lage der Handelskompanie schlug Raule seinem Herrn vor, alle Jahre etliche große und kleine Schiffe zu bauen, weil die, die man habe, mit der Zeit verloren gingen oder anderweitig abhanden kämen. Er war auch mit dem sogenannten Kollegialsystem wegen der Vielfalt der Meinungen unzufrieden. Es dauerte ihm zu lange, bis Entschlüsse gefaßt wurden. Wetter, Winde, Ebbe und Flut, so meinte er, würden nicht warten, die Menschen müßten sich nach ihnen richten. Seesachen sollten also schnell entschieden werden, aber die meisten Marineangelegenheiten begriffen die Geheimen Räte nicht.

Der Bericht hatte auf den Kurfürsten einen großen Eindruck gemacht. Raule erhielt nun in allen Marine- und Kompanie-

angelegenheiten freie Hand. Im Lehniner Erlaß vom 9. Mai 1687 wurde Raule erlaubt, beschädigte Schiffe ausbessern zu lassen, Verluste zu ersetzen und soviel Schiffe zu bauen, wie er benötigte.

Raule ging an die Verwirklichung des von ihm schon immer angestrebten „capitalen“ Schiffbaus. Die Werft in Havelberg wurde gegründet.

Auf dieser Werft wurden 15 hochseegehende Schiffe gebaut. Was waren aber 15 Schiffe gegen die vielen der Niederlande? Dort baute man zum Anfang des 17. Jahrhunderts jährlich 1000 Schiffe! 1670 zählte die Handelsflotte der Niederlande 3510 Schiffe!

Die Leitung auf der Havelberger Werft lag in den Händen holländischer Schiffbaumeister. Havelberg, welches Raule schon Jahre zuvor als Holzstapelplatz für seinen privaten (!) Holzhandel genutzt hatte, erschien ihm geeignet für den Schiffbau. Hier konnte er die Interessen der Handelskompanie mit seinen eigenen verbinden. Seine eigennützig und privaten Unternehmungen waren es, die ihm später zum Verhängnis werden sollten.

Der „Große Kurfürst“ Friedrich Wilhelm I. von Brandenburg sollte die Entwicklung der Havelberger Werft, deren Aufbau er noch lebhaft unterstützt hatte, nicht mehr erleben. Am 8. Mai 1688 starb er an den Folgen der ihn schon recht lange plagenden Gicht und der Wassersucht, kurz nach der Kiellegung der Fregatte Friedrich III.

Sein Sohn und Nachfolger, Kurfürst Friedrich III., war zwar bestrebt, das zu erhalten und auszubauen, was sein Vater in maritimer Beziehung geschaffen hatte, aber bei bestem Willen fehlte es ihm jedoch an dem nötigen Können. Der neue Kurfürst wollte zwar eine Kriegsmarine, aber möglichst ohne großen Aufwand, sie sollte nur wenig kosten. Für die Handels-

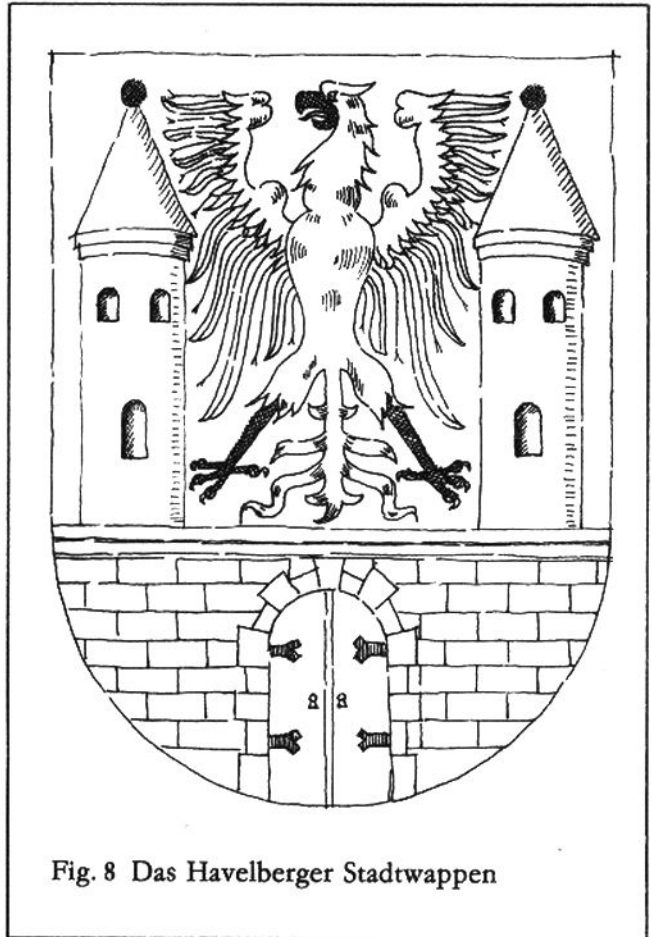


Fig. 8 Das Havelberger Stadtwappen

schiffahrt zeigte er überhaupt kein Interesse. Das war Wasser auf die Mühlen der Marinegegner am Hofe des Kurfürsten. Der neue Minister und frühere Erzieher des Kurfürsten, Eberhard von Dankelmann, hatte ein offenes Ohr für die Stimmen, die sich gegen Raule erhoben. Man sprach von Mißwirtschaft, Übervorteilung zu Lasten der kurfürstlichen Kasse, schlechter Führung der Kompanie und der Werften. Gegen Ende des Jahres 1688 verlor Benjamin Raule die Oberaufsicht über die Marine und zugleich auch den Vorsitz der Handelkompanie. Der Kurfürst Friedrich III. ernannte seinen ehemaligen Erzieher und neuen Minister Eberhard von Dankelmann zum Vorsitzenden der gerade geschaffenen Oberadmiralität in Berlin. Ihm zur Seite stellte man den Freiherrn von Knyphausen. Damit schuf man erstmals eine zentrale Leitung aller Marinesachen. Der Oberadmiralität waren

je ein Kollegium für die Marine und für die Afrikanische Kompanie strukturell untergeordnet.

Eberhard von Dankelmann legte die Führung beider Gremien in die Hände seines Bruders Johann von Dankelmann. Raule wurde geschäftsführender Direktor. Man wollte nicht auf seine Sachkenntnis und was eigentlich das Wichtigste war, nicht auf seinen Kredit verzichten. Die Havelberger Werft, deren Tätigkeit am Hofe so oft kritisiert wurde, existierte nur durch die Vorschüsse Benjamin Raules. Er hatte es verstanden, Johann von Dankelmann auf seine Seite zu ziehen. Johann von Dankelmann kümmerte sich nicht sonderlich um die Geschicke der Marine und überließ Raule die Führung. Es war daher auch nicht verwunderlich, daß man Raule 1690 die Oberaufsicht über die Marine zurückgab. Dankelmann blieb zwar Präsident, Raule führte aber das Regiment.

In der Handelskompanie jedoch sollte keine Ruhe eintreten. Schiffsverluste bedrohten ihre Existenz. Wie so oft sprang Raule mit eigenen Schiffen ein, beschaffte Leihschiffe und verhinderte so den drohenden Niedergang. Auch größere Konvoifahrten wurden wieder durchgeführt. Im Sommer 1692 lief ein Konvoi aus, zu dem die folgenden Schiffe gehörten:

FRIEDRICH WILHELM;
SALAMANDER;
CHURPRINZ;
AFRICAAN (wahrscheinlich Raules Schiff);
GROSS FRIEDRICHSBURG (ein Havelberger Bau).

Ziel dieses Konvois war die Guineaküste. Ein anderes Schiff, NORDSEELÖWE, ging nach St. Thomas. Wenig später gelang es, einen zweiten Konvoi auszurüsten (September 1692). Archivunterlagen sagen aus,

daß Pedy, ein einflußreiches Mitglied des Kompanievorstandes, diese Ausrüstung allein finanzierte. Das notwendige Geld schaffte er aus Holland herbei. Die Kompanie lebte also auch von dem Gelde holländischer Geschäftsunternehmen.

Dem Konvoi gehörten an:

FRIEDRICH III. (Havelberger Bau);
FLIEGENDER DRACHE (Havelberger Bau);
SIEBEN PROVINZEN;
ST. JACOB.

Hier wird deutlich, wie sehr man sich bemühte, einer an sich dem Untergang geweihten Handelskompanie immer wieder Leben einzuhauchen.

Raule war es, der anregte, die Kompanie neu zu gründen. Mit der Aussendung des zweiten Konvois fiel die Bewilligung des Kurfürsten Friedrich III. vom 14. September 1692 zusammen, eine neue Handelskompanie zu gründen. Sie erhielt nun den Namen Brandenburgisch-Africani-sche-Americanische-Compagnie.

Die Zeit um 1692 war die erfolgreichste für die Havelberger Werft, es waren Jahre intensivster Bautätigkeit. Trotzdem wurde vom Kollegium der Handelskompanie, den Bewindhebern, der Beschluß gefaßt, den Schiffbau in Havelberg einzustellen. Auch in der Oberadmiralität fanden sich dafür zahlreiche Stimmen.

Zur Einstellung des Baugeschehens kam es aber vorerst doch noch nicht. Die Brandenburger betrieben die Schifffahrt also weiter, auch wenn sie von den Generalstaaten dabei arg bedrängt wurden. Den Schiffen unter dem Roten Adler wollten die Niederländer den Zutritt zum Meer verwehren. Sie versenkten oder kaperten brandenburgische Schiffe, was die Brandenburger aber nicht davon abhielt, sich auf den einträglichen Sklavenhandel zu spezialisieren. Hierfür wurde die große Fregatte FRIEDRICH III. eingesetzt.



Fig. 9 Fregatte FFRIEDRICH III. (1690)

Bereits im Jahr ihrer Indienststellung (1693) beförderte sie von der Guineaküste nach St. Thomas 800 Sklaven. Auf der Überfahrt kamen über 100 dieser bedauernden Menschen ums Leben.

Eine Liste informiert darüber, welche Ladung von der Fleute SIEBEN PROVINZEN im September 1693 nach Emden gebracht wurde. Es ist eine der wenigen überlieferten Listen, aus der hervorgeht, welche Handelsgüter von Westafrika nach Emden verschifft wurden. Sie enthält folgende Posten:

600 Faß Zucker;
125 Ballen Baumwolle;
45 Faß Sirup;
5 Faß Kakao;
2 Fäßchen Indigo;
einen kleinen Posten Carret (Rückenpanzer der Carretschildkröte).

Die gesamte Schiffsladung hatte einen Wert von 33283 Reichstalern.

Im August 1694 fand eine Generalversammlung der Handelskompanie statt, die sich offen gegen Raules „Mißwirtschaft“ aussprach. Was schon lange im Brandenburgischen hinter vorgehaltener Hand geflüstert wurde, kam nun auf den Beratungstisch. Kritisiert wurde der ruinöse Schiffbau in Havelberg, der umfangreiche eigenmächtige Holzhandel Raules und seine mangelhafte Buchführung.

Die Generalversammlung legte Maßnahmen fest, die seine Bewegungsfreiheiten einschränkten. Doch irgendwie gelang es dem Präsidenten Johann Danckelmann und auch Raule selbst, die Wogen der Kritik zu glätten. Der Schiffbau auf der Havelberger Werft ging weiter, allerdings mit einem Aufseher.

Nach Lage der Dinge mutet es widersinnig, daß die Bewindhebber sogar beschlossen, in Havelberg Schiffe für den

Verkauf zu bauen. Vielleicht erhoffte man sich damit schnelle und große Einnahmen. Doch ab 1695 wurden in Havelberg keine neuen Schiffe mehr aufgelegt. Im Rechenschaftsbericht der Kompanie für das Jahr 1696 erschienen nur noch 10 Schiffseinheiten. Die Schiffsverluste wurden mit 144000 Reichstalern beziffert, eine für damalige Verhältnisse ungeheure Summe. Im August 1697 beschlossen die Bewindhebber, den Schiffbau in Havelberg gänzlich einzustellen und die Werft zu verkaufen.

Am Hofe des Kurfürsten Friedrich III. hatten sich marinefeindliche Kreise, deren Hauptwortführer der General von Barfuß, der im auswärtigen Dienst tätige Rüdiger von Ilgen und der Graf von Schmettau waren, stark gemacht. Diesen ständigen Einflüssen entzog sich auch der Kurfürst nun nicht mehr. Vom Charakter her eitel, schenkte er Rang- und Protokollfragen seine besondere Aufmerksamkeit. Er legte großen Wert auf Formen und neigte stark zur Prunksucht. Politisch war er von geringer Bedeutung. Er richtete sein ganzes Streben vorzugsweise auf die Erhöhung seines eigenen Ansehens. Sein oberster Minister Eberhard von Danckelmann, immer noch bestrebt, das Erbe des Kurfürsten Friedrich Wilhelm zu erhalten, geriet in zunehmendem Maße in Widerspruch zum Herrscher. Gleichsam hatte er sich durch Exaktheit, Stehvermögen und eine ihm anhaftende Schroffheit viele Feinde am Hofe gemacht. Er stellte sich offen gegen die Pläne des Kurfürsten, die Königswürde zu erlangen. Der Minister setzte diesem Bestreben berechtigte Bedenken entgegen. Er sah die wirtschaftlichen Möglichkeiten des kleinen Landes und fürchtete die ungeheuren Belastungen. Dem Kurfürsten paßte diese Bevormundung nicht. Er setzte den „treuen Diener“ Brandenburgs kurzerhand im Dezember

1697 ab und schickte ihn unter Angabe fadenscheiniger Gründe bis an sein Lebensende in die Festung Spandau. Auch der Bruder, der Präsident der Kompanie und Marine, Johann von Danckelmann, wurde in diesem Zusammenhang verdächtigt. Es begann sich ein Ungewitter am brandenburgischen Himmel zusammenzubrauen. Eine Kommission zur Untersuchung der mißlichen Zustände in der Marine wurde eingesetzt. Zwei Kommissare, Kornmesser und Clefmann, begannen Anfang 1698 mit den Untersuchungen. Sie stellten eine erhebliche Verschuldung der Brandenburgisch-Africanischen-Americanischen-Compagnie fest.

Der Schiffsbestand war inzwischen weiter zusammengeschrumpft. Man zählte nur noch sieben Schiffseinheiten, die in Hamburg liegenden, noch nicht ausgerüsteten sieben Havelberger Schiffsbauten, nicht mitgerechnet. Es handelte sich um folgende Schiffe:

FRIEDRICH III.;
SIEBEN PROVINZEN;
SOPHIE LOUISE;
CHARLOTTE LOUISE;
ST. MARTIN;
zwei Jachten.

Die Schiffsverluste in den Jahren von 1692 bis 1698 repräsentierten die ungeheure Summe von 600000 holländischen Gulden. Die Handelskompanie war gezwungen, Schiffe, vor allem von holländischen Eignern, anzumieten. In Havelberg gab es keinen Schiffbau mehr. Der Vorstand der Kompanie hatte 1698 beschlossen, dort keine Schiffe mehr bauen zu lassen.

Nunmehr ereilte auch Raule das Schicksal. Am 12. Dezember 1698 verfügte der Kurfürst die Inhaftierung seines „Marinechefs“. Die kurfürstliche Bemerkung, dieser Raule habe ihm viel Verdruß in der Marine und wegen des Holzhandels zuge-

fügt, spricht für sich. Raule wurde der Vorwurf gemacht, er habe unterschlagen, zu seinem Vorteile betrogen und den Zoll hintergangen.

Er wurde in der Festung Spandau eingekerkert. Einen ordentlichen Prozeß erhielt er nie. Mit ihm wurden auch das Kollegium der Kompanie und sein Präsident Johann von Danckelmann festgesetzt. Alle Verhafteten verloren ihre Ämter.

Am 7. Dezember 1699 sollte die Havelberger Werft, durch Anschlag bekanntgegeben, verkauft werden. Es war aber gar nicht so einfach, einen Käufer zu finden.

„Zucht und Ordnung in der Kompanie“ gab es zu dieser Zeit kaum noch. Einige Kapitäne betrieben die Schifffahrt auf eigene Faust. Andere brannten mit Schiff und Ladung durch. Zum Schluß verfügte die Kompanie nur noch über fünf eigene Schiffe. In Hamburg lagen die sieben nicht fertiggestellten Havelberger Schiffsbauten und faulten vor sich hin. Versuche, diese auszurüsten, schlugen wegen akuten Geldmangels im Kurfürstentum fehl. Auch als man die Bewindheber und ihren Präsidenten Johann von Danckelmann wieder in ihre alten Ämter einsetzte, änderte dies nichts daran, daß das Ende einer an so große Hoffnungen geknüpften Seehandlung bevorstand.

Am 18. Januar 1701 setzte sich der Kurfürst Friedrich III. in Königsberg die Königskrone auf und nannte sich König von Preußen.




Fig. 10 Die Unterschrift Benjamin Raules



Fig. 11 Die verfallene Festung Groß Friedrichsburg (nach einem alten Stich)

Benjamin Raule wurde ebenfalls aus der Haft entlassen. Sein Vermögen blieb jedoch eingezogen. Raule hatte sich der Gnade des nunmehrigen Königs Friedrich I. von Preußen unterworfen. Zur Beratung in der Handelskompanie reiste er am 16. Mai 1702 nach Emden. Aber auch er konnte die Lage nicht ändern.

Am 15. August 1702 wurde die Havelberger Werft für ganze 600 Taler an das Domstift in Havelberg verkauft.

Benjamin Raule, der in Emden auf einem faulenden Schiff hauste, bat, nach Hamburg übersiedeln zu dürfen. Diese Bitte wurde ihm 1705 gewährt. Aber er lebte nicht mehr lange. Nach schwerer Krankheit starb er vereinsamt am 17. Mai 1707.

Einer der letzten Havelberger Schiffsbauten wurde am 27. September 1706 in Hamburg verkauft. Er brachte 1450 hamburgische Mark ein.

1711 entzog der preußische König der jetzt Königlichen-Preussischen-Africatischen-Compagnie die Bewilligung. Das gesamte Vermögen wurde eingezogen.

Der junge König brauchte Geld für seine Hofhaltung.

Der brandenburgisch-preußische Adler über stolzen Schiffen war damit von den Meeren verschwunden. Die seewärtigen Ambitionen des Kurfürsten Friedrich Wilhelm I. waren trotz zahlreicher Anstrengungen niemals zu verwirklichen gewesen, wie es auch niemals möglich war, das niederländische Vorbild auf Brandenburg zu übertragen.

Brandenburg war nicht mit den Niederlanden zu vergleichen. Die sozialökonomische Struktur des absolutistischen Kurfürstentums Brandenburg war eine andere als die der Niederlande. Es fehlte ein freies, weltoffenes Bürgertum, welches risikofreudig Kapital in gewinnbringende Unternehmen investierte, zum Beispiel in den Überseehandel.

Diese Lage und die damit verbundene chronische Geldknappheit Friedrich Wilhelms und seines Nachfolgers sind die Ursachen dafür, daß seine Vision von einer brandenburgischen Flotte nicht Wirklichkeit werden konnte.

Die Havelberger Werft

Der Besucher Havelbergs, der aus Richtung Sandau kommt, wird schon von weitem durch die eindrucksvolle Silhouette des mittelalterlichen Domes begrüßt.

Bereits im Mittelalter kreuzten sich hier bedeutende Handelswege. Auch die Lage an der Havel und unweit der Elbe brachte für Havelberg viele Vorteile. Die Stadt entwickelte sich zu einem Ort des Handels, der Fischerei, des Schiffbaus und der Schifffahrt. Ein nicht unerheblicher wirtschaftlicher Aufschwung kennzeichnete diese Etappe in der Geschichte Havelbergs eingangs des 14. Jahrhunderts. Schon früh verband sich die Stadt mit der Hanse, 1319 wurde sie Mitglied dieses Städtebundes. Ein jähes Ende fand diese Entwicklung bei Ausbruch des Dreißigjährigen Krieges. Durch Havelberg zogen brennend und mordend abwechselnd die schwedischen und kaiserlichen Heerschaaren. Sie hinterließen blutige Spuren. Havelberg wurde zerstört. Nur drei Häuser blieben nach dem Krieg übrig. Viele der Einwohner lebten nicht mehr. Handel und Wandel lagen am Boden.

Nach dem Westfälischen Frieden (1648) erholte sich die Stadt relativ schnell. Die günstige Lage und der Fleiß ihrer Bürger hatten daran einen wesentlichen Anteil.

Nachdem der Kurfürst Friedrich Wilhelm beschlossen hatte, den Schiffbau im eigenen Lande zu entwickeln, kam man recht schnell darauf, daß Havelberg der rechte Ort für die Errichtung einer Werft sei, war es doch möglich, für den Schiffbau den vorhandenen Holzreichtum zu

nutzen. Wesentlich für die Wahl Havelbergs war auch die unmittelbare Nähe einer großen Binnenwasserstraße, der Elbe. Die Schiffskörper konnten ohne große Schwierigkeiten über das kurze Stück der Havel direkt zur Elbe und weiter nach Hamburg transportiert werden. Vorteilhaft war auch, daß sich die Schiffbaustätte in der Nähe des kurfürstlichen Hofes befand und somit ständig kontrolliert werden konnte.

Die Bemühungen Brandenburgs zur See hin blieben von den traditionellen Schifffahrtsländern nicht unbeachtet.

Der Kurfürst fürchtete Repressalien gegen seine Flotte und ihre Stützpunkte, und das nicht ohne Grund. In Emden wurde er der ständigen Querelen kaum Herr; außerdem wurden brandenburgische Schiffe vielfach von den Franzosen und Engländern aufgebracht. Es schien daher günstig zu sein, die Werft nicht an der Küste aufzubauen. Den Transportweg jedoch mußte man wohl oder übel in Kauf nehmen.

Es soll nicht unerwähnt bleiben, daß es Raule war, der den Vorschlag gemacht hatte, die Werft in Havelberg zu gründen. Hier konnte er sich des bestehenden Holzstapels für seinen privaten Holzhandel bedienen. Außerdem konnte er auf der Werft auch Schiffe auf eigene Rechnung bauen lassen.

Von der Werft, für die vor 300 Jahren der Grundstein gelegt wurde, ist kaum noch etwas vorhanden. Doch die ehemalige Lage läßt sich relativ genau bestim-

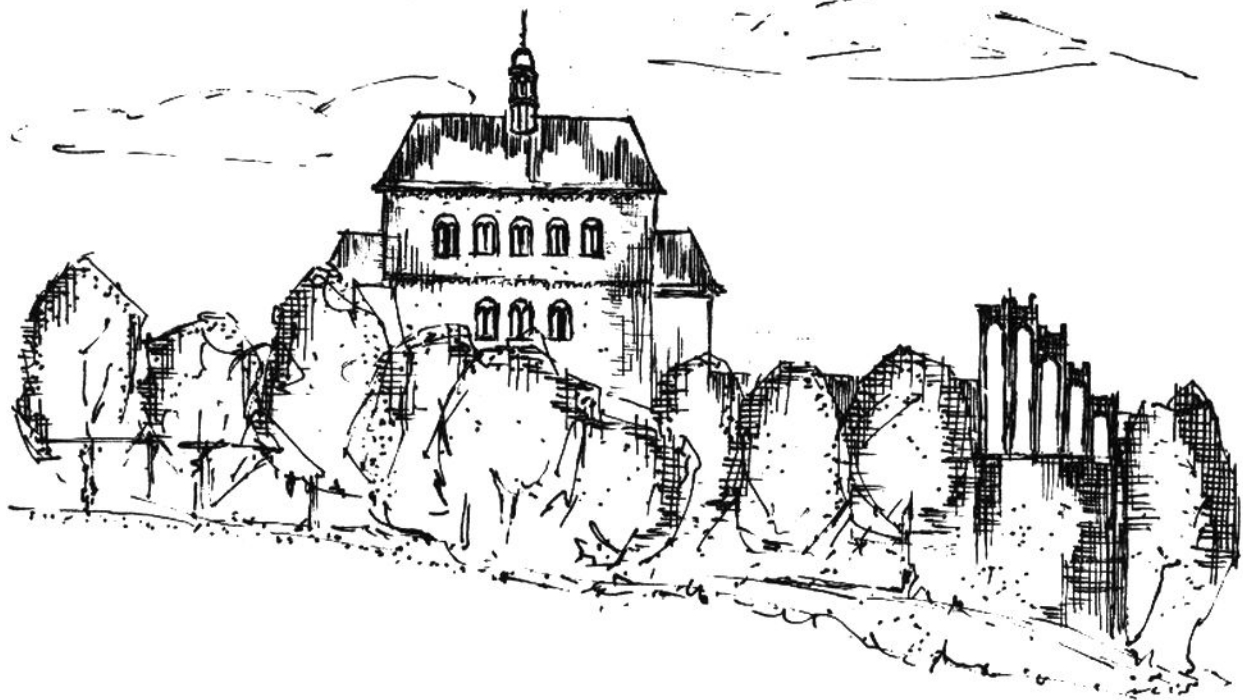


Fig. 12 Der Domberg in Havelberg

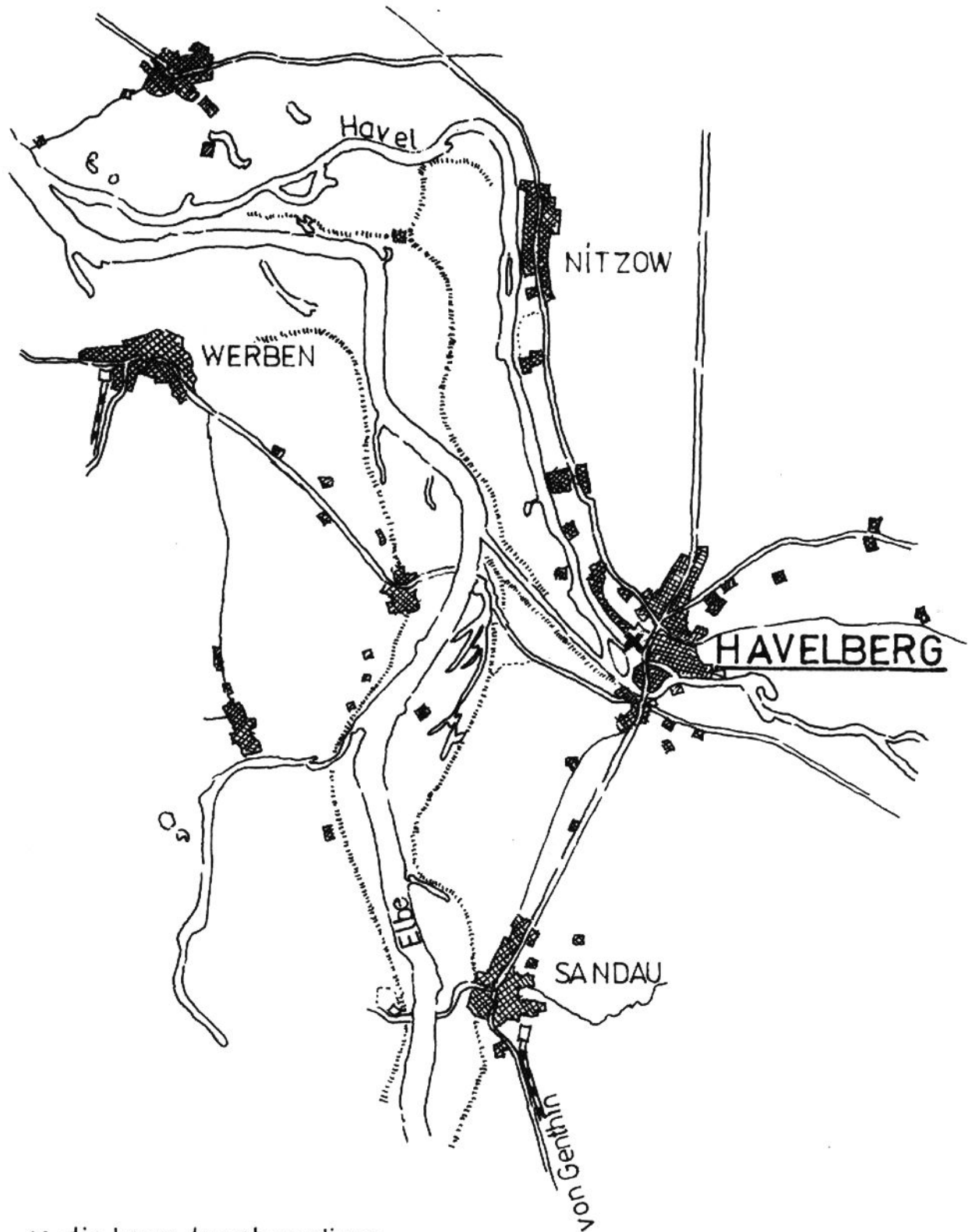
men, auch wenn ein archäologischer Aufschluß nicht möglich ist und alte Stadtpläne, Flurkarten, Lagepläne aus der Zeit der Werft nicht mehr vorhanden sind. Es müssen also andere Quellen herangezogen werden.

Im Auftrage des Kurfürsten fertigte sein Hofmaler Madderstegh um 1692 einen Stich an, auf dem die kurfürstliche Schiffbauwerft in Havelberg dargestellt ist. Sein Bild strahlt exakte schiffbautechnische Kenntnisse aus. Gerade weil er mit dem Schiffbau so eng vertraut war, hat dieser Stich einen enormen schiffbaugeschichtlichen Wert und eine nicht zu unterschätzende Bedeutung für die Lokalisierung des Schiffbauplatzes am Ufer der Havel. Leider ist dieser schöne Stich verschollen. Es existiert aber eine ebenso gute Kopie dieser historischen Werftansicht von dem Maler Oldenburgh. Unter Einbeziehung der schriftlichen Überliefe-

rungen in den Kirchenbüchern der Stadtgemeinde konnte ermittelt werden, daß die Werft unterhalb des Weinbergs, vom Domberg aus gesehen, hinter dem früher noch größeren Sperlingsberg stadtauswärts lag. Heute befindet sich auf diesem Gelände der ehemalige Bahnhof Havelbergs.

Auf dem Oldenburghischen Stich sind hinter der ersten Helling – durch den Mast der im Vordergrund liegenden Jacht verdeckt – die Dächer zweier Gebäude zu erkennen. Sie gehörten zur Werft und wurden die „langen Häuser“ genannt. Die Fachwerkgebäude waren tatsächlich für damalige Verhältnisse sehr lang. Das erste Gebäude maß 130 Fuß (36,80 m), das andere 122 Fuß (34,50 m).

Interessant ist auch die Nutzung der Bauwerke. Das 130 Fuß lange Haus beherbergte zehn Einraumwohnungen. Der Schiffbaumeister und der Schmied wohn-



× die Lage der ehemaligen
Werft um 1688

Fig. 13 Havelberg und Umgebung

ten in dem anderen Haus, in dem sich auch der Bauhofkrug – die Gaststätte der Werftarbeiter – befand. Beide Gebäude wurden in den Jahren 1687/1688 errichtet. Das Wohnhaus der Schiffbauer, jetzt Havelstraße 34 bis 41, hat die Zeiten überdauert. Von den ehemals zehn Wohnungen sind noch acht erhalten. Das 300jährige Gebäude ist baufällig und leider nicht mehr zu retten. Es soll daher abgebrochen werden. Damit verschwindet einer der letzten Sachzeugen der ehemaligen Werft.

Vor diesen Gebäuden befand sich havelwärts die Werft. In den überlieferten Schriften werden für die Länge der Werft 280 Fuß (79,27 m) angegeben. Im Oldenburghschen Stich sind, von links nach rechts gesehen, ein Bootsbauplatz, ein gedeckter Arbeitsplatz zur Holzverformung, eine Helling mit einem in Arbeit befindlichen Schiff, eine Helling mit einem gerade sich vollziehenden Stapellauf und zwei Schiffsliegeplätze zur Fertigstellung der Schiffe auszumachen. Die im Vordergrund aufgeslippte Jacht liegt auf einer Landzunge – ein weiterer Reparaturplatz, der aber auf die Länge des Bauplatzes keinen Einfluß hatte. Trägt man diese Fertigungsstätten maßstabgerecht auf ein Blatt Papier, so kommt eine wesentlich größere Länge der Werft heraus! Um all' das, was auf dem Stich zu sehen ist, unterzubringen, müßte der Platz zirka 170 Meter lang sein. Vielleicht hat hier der Chronist übertrieben. Die 280 Fuß sind nicht korrekt beziehungsweise betreffen niemals das gesamte Werftgelände. Nun gibt es aber noch eine andere Begründung für die Maßüberschreitung auf dem Stich. Solche Werftansichten waren fast immer Auftragswerke. Der Auftraggeber wollte Macht und Größe demonstrieren und beeinflusste in einem bestimmten Maße, was auf den Bildern dargestellt werden sollte. Bezeichnend dafür ist die Abbildung von

Schiffen mit kompletter Takelage und Tuch auf dem Oldenburghstich. Wie wir wissen, wurden in Havelberg aber nur die Schiffsrümpfe angefertigt, und wie man annehmen kann, auch Masten und Rahen. Nur wurden sie nicht montiert. Die Ausrüstung und Fertigstellung der Schiffe erfolgte in Hamburg. Der Stich zeigt also eine Situation, die es so nicht gegeben haben kann. Es sollte ein schönes Bild sein, Masten und Segel gehörten ganz einfach zum Schiff, und so zeichnete der Maler Dinge, welche hier nicht hingehörten. Vielleicht läßt sich so auch die Übertreibung in Hinblick auf die Länge des Werftplatzes erklären. Nun muß natürlich auch berücksichtigt werden, daß sich das Gelände bis zum heutigen Tag stark verändert hat. Das betrifft insbesondere das Geländeprofil und den Havelverlauf. Um dem Kenner Havelbergs die Möglichkeit zur Orientierung zu geben, ist in der Abbildung die Führung der Bahnhofstraße und die derzeitige Uferlage der Havel in diesem Bereich als gestrichelte Linie sichtbar. Es ist daraus zu ersehen, daß die Havel früher recht nah an die jetzige Bahnhofstraße heranreichte. Zahlreiche Auffüllungen, Geländeabtragungen und die Regulierung des Flußlaufes haben das Panorama ganz erheblich verändert. Die ersten Auffüllungen in dem Gelände reichen bis auf die Werftgründung (1687) zurück. Das stark hügelige Bodenrelief mußte planiert, die Schiffbauplätze aufgefüllt und das Gelände zum Ufer ablaufend gestaltet werden. Arbeiten, die noch heute nachweisbar sind. Später, als es zum Bau der Eisenbahnlinie und damit zum Bau des Bahnhofs kam, wurden weitere Geländeregulierungen vorgenommen. Kai und Ufermauern und deren Hinterfüllungen veränderten auch die damalige Uferlinie vollkommen. Wenn man heute das Gelände abschreitet, so gehört schon ein gro-

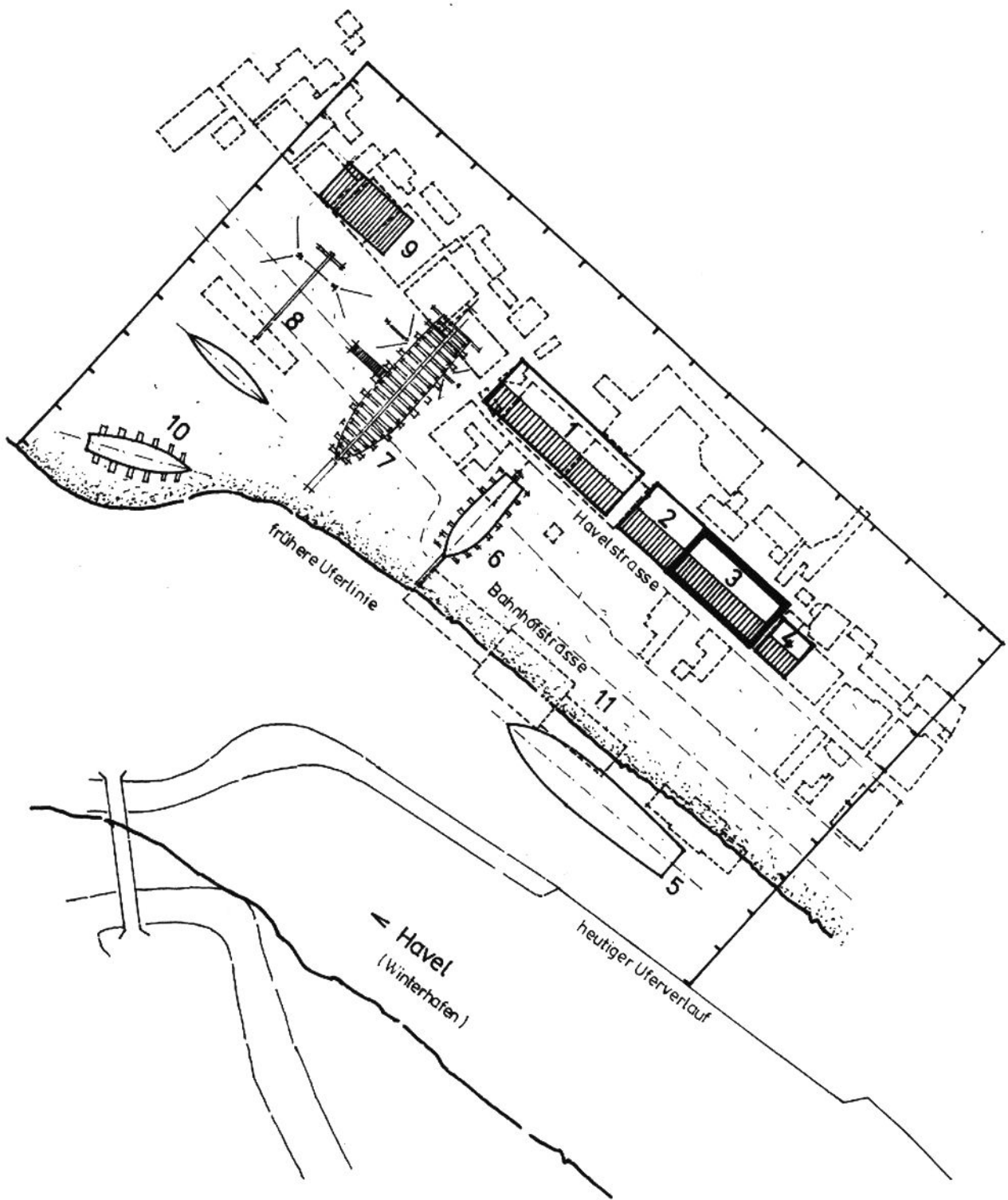


Fig. 14 Die Lage der Werft in Havelberg um 1690

- | | |
|--|------------------------------------|
| 1 - langes Haus (122 Fuß) mit Bauhofkrug; | 5 - Ausrüstungskai; |
| 2 - langes Haus (130 Fuß); | 6,7,8 - Schiffbauplätze 1,2 und 3; |
| 3 - noch vorhandener Teil des Hauses; | 9 - Schutzdach; |
| 4 - Haus Nr. 31, gehörte vermutlich zur Werft; | 10 - Reparaturplatz; |
| | 11 - Bahnhof; heutige Bebauung |

ßes Vorstellungsvermögen dazu, die Lage der damaligen Werft richtig ins Bild zu bringen. Um sich das Aussehen der Werft zur Zeit des Großen Kurfürsten vorstellen zu können, muß man wieder auf den Oldenburghstich zurückgreifen. Andere Dokumente gibt es nicht. Die Unterkünfte der Werftleute befanden sich unmittelbar neben ihrem Arbeitsplatz. In ihren Häusern sollen auch Werkstätten gewesen sein. Für den Werftschmied ist es verbürgt, daß sich seine Werkstatt in seinem Wohnhaus befand. Größere Werkstätten gab es auf dem Werftgelände nicht. Auf dem Stich sind nur zwei Wetterdächer zu erkennen. Unter dem einen wird scheinbar Holz unter Wärmeeinwirkung verformt. Undeutlich nur sind aufsteigende Dämpfe oder Qualmwolken zu sehen. Es könnte unter diesem Dach auch der Köhler arbeiten, der auf der Werft angestellt war. Für die Schmiedefeuer, die Holzverformung und das Betreiben der Teer- und Pechkocher wurde dringend Holzkohle gebraucht. Um Kosten zu sparen, lag es nahe, sie direkt auf der Werft herzustellen.

Unter dem zweiten Dach sind Bootsbauer beschäftigt, ein Beiboot anzufertigen. Man arbeitete also auf der gesamten Werft direkt im Freien. Die auf dem Stich dargestellten zwei Hellen waren sicher, so wie sie der Maler erfaßt hat, auch vorhanden. Die Werft zu Havelberg macht eigentlich einen recht einfachen Eindruck. Wenn man bedenkt, daß auf dieser Schiffbaustätte schwere Fregatten mit einer Länge von über 50 Metern gebaut worden sind, erwartet man, etwas mehr zu sehen. Es fehlen Gerüste, ein Platz für die Zurichtung des Holzes, der Schnürboden, Halte- und Aufzugsvorrichtungen für schwere Konstruktionsteile, ein Holzlager und vieles andere mehr. Der Maler hat nur das für eine Werft Wesentliche erfaßt. Gerüste und anderes hätten diese Komposition nur gestört. Und sicher fehlen aus diesem Grunde die für den Bau von Schiffen so wichtigen Dinge.

Machen wir dem Maler deshalb keinen Vorwurf; er hat vor 300 Jahren ein Bild geschaffen, das trotzdem noch sehr viel Information enthält.

Das Werftgeschehen von 1688 bis 1702

Benjamin Raule, der vom Kurfürsten freie Hand zum Aufbau der Werft bekommen hatte, ging sofort daran, neben den notwendigen Bauarbeiten, die entsprechenden Fachkräfte zur Leitung der Werft und die Handwerker zu beschaffen. Als im Frühjahr 1688 die Bautätigkeit auf der neuen Werft aufgenommen wurde, war alles vorbereitet. Ein Teil der Werftgebäude war errichtet, die Schiffbauplätze waren vorhanden, und auch das notwendige Werkzeug war aus Holland beschafft worden. Doch nicht nur das Werkzeug wurde aus dem führenden Land des Schiffbaus herangeholt, auch die Schiffbauer hatte man dort angeworben. Raule hatte also vor, in Havelberg Schiffe nach holländischem Vorbild bauen zu lassen.

In der Handelsschifffahrt hatte sich nahezu bei allen seefahrenden Nationen die 1595 erstmals in Hoorn/Niederlande gebaute Fleute durchgesetzt. Ein Dreimaster mit einem hohen Leistungsvermögen, der in Europa revolutionierend im Schiffbau wirkte. Aus der Fleute wurde das Pinaßschiff (Pinaß oder Pinasse) entwickelt. Aus diesem Schiffstyp ging später die Fregatte hervor. Ähnlich wie die Fleute gebaut, unterschied sie sich vom Pinaßschiff nur durch das glatte Spiegelheck. Die Fleute hatte dagegen ein rundes Heck, das ihr mit dem hoch ansteigenden Deck das charakteristische Aussehen gab. Außerdem waren die Holländer auch für den Bau kleinerer „Transportgefäße“ berühmt. Die Schnauen, Galioten, Brigantinen, Barken und Jachten waren gut gezimmerte

Schiffe, die manch fremder Reeder in Holland bauen ließ. Doch Raule holte sich die Schiffbauer, die so etwas konnten, ins Land. Das war auf alle Fälle billiger, und er hatte trotzdem die Garantie, Qualitätsschiffe zu erhalten.

In den Gebrüdern Jost und Cornelius Elynck fand er hervorragende Schiffbaumeister. Ihnen wurde die technische Leitung der Werft übertragen. Der erste Mann – nach holländischem Vorbild Baas genannt – war Jost Elynck.

Die Kurfürstliche Admiralität hatte immer ein Auge auf die sich in Havelberg entwickelnden Verhältnisse. Sie sah die Werftgründung auch unter einem strategischen Gesichtspunkt. Die dort zu bauenden Schiffe sollten nicht allein als Transportfahrzeuge dienen, sondern auch als Kriegsschiffe einsetzbar sein. Wenn auch in der damaligen Zeit die Handelsschiffe zumeist relativ stark armiert waren, so genügte das der Admiralität nicht. Der Kurfürst selbst wünschte für seine Handelsniederlassungen repräsentative, große Schiffe. Wen wundert es dann, wenn in Havelberg auch Fregatten aufgelegt wurden? Zur Überwachung beorderte die Admiralität, deren Sitz in Berlin war, eine Art „Aufseher“ nach Havelberg. Am 20.05.1688 nahm Kapitän Johann Lacher als „militärischer Kommandant“ seine Kontrolltätigkeit in der Werft auf. Vielleicht ließe sich seine Arbeit mit der eines heutigen Werftkapitäns vergleichen. Er hatte die Aufsicht beim Bau militärischer Einheiten zu führen und auch für Ruhe und Ordnung zu

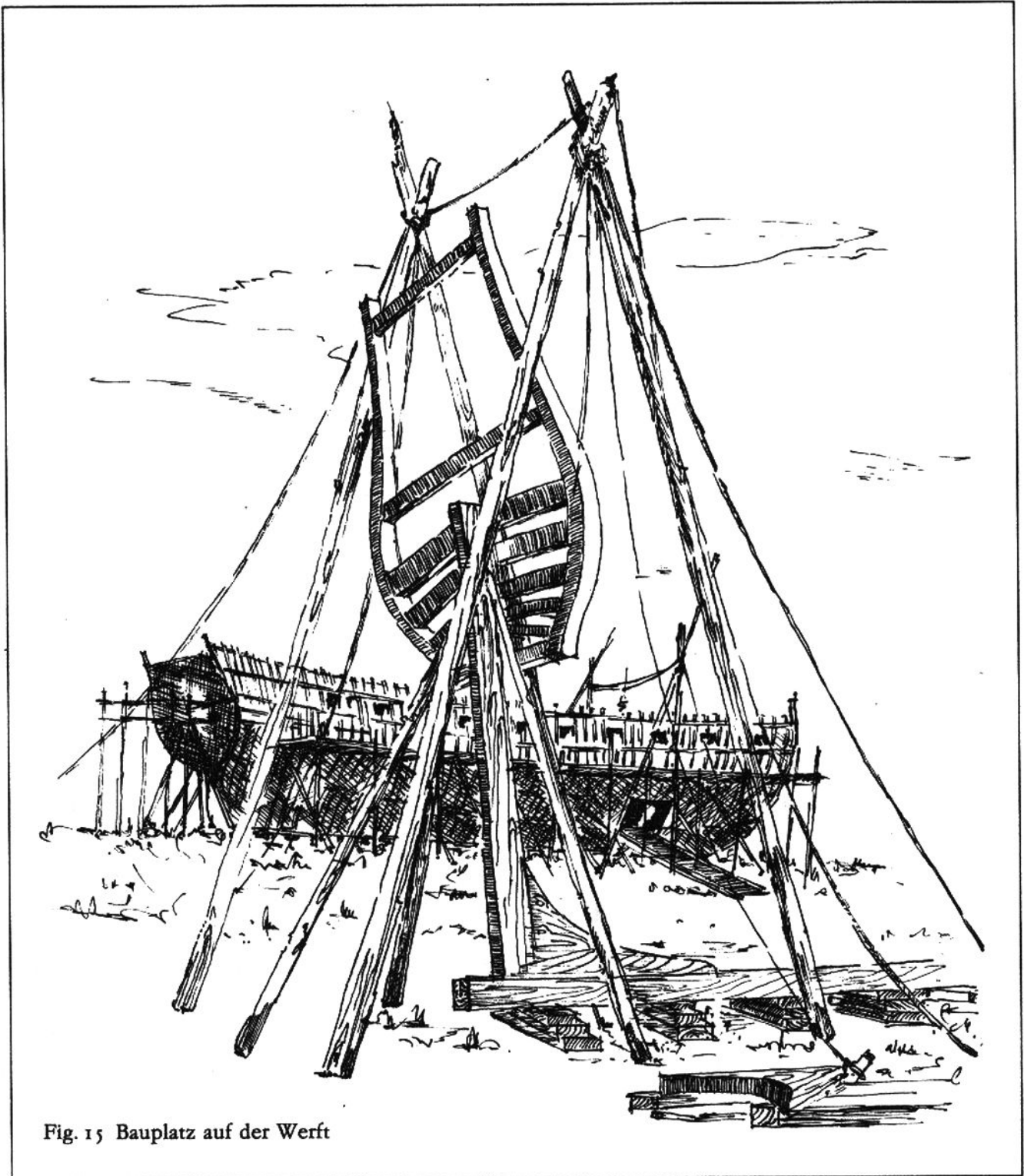


Fig. 15 Bauplatz auf der Werft

sorgen. Neben Raule, der an sich immer der oberste Leiter der Werft war, setzte man 1689 einen zweiten Verantwortlichen ein. Es war der im Range eines Marine-Rates stehende Pierre Paul, ein enger Vertrauter Raules. Dieser wirkte in Havelberg, obgleich in Berlin wohnhaft, ganz in dessem Sinne, auch wenn er ihn zu kon-

trollieren hatte. Das Werftpersonal, die Schiffbauleute, war ein bunt zusammengewürfelter Haufen. Neben Holländern arbeiteten Hugenotten und Deutsche auf der Schiffbaustelle. Zunächst wurden im Frühjahr 1688 drei Schiffe von der Admiralität in Berlin, welche diese ersten Bauten auch finanzierte, in Auftrag gegeben. Die

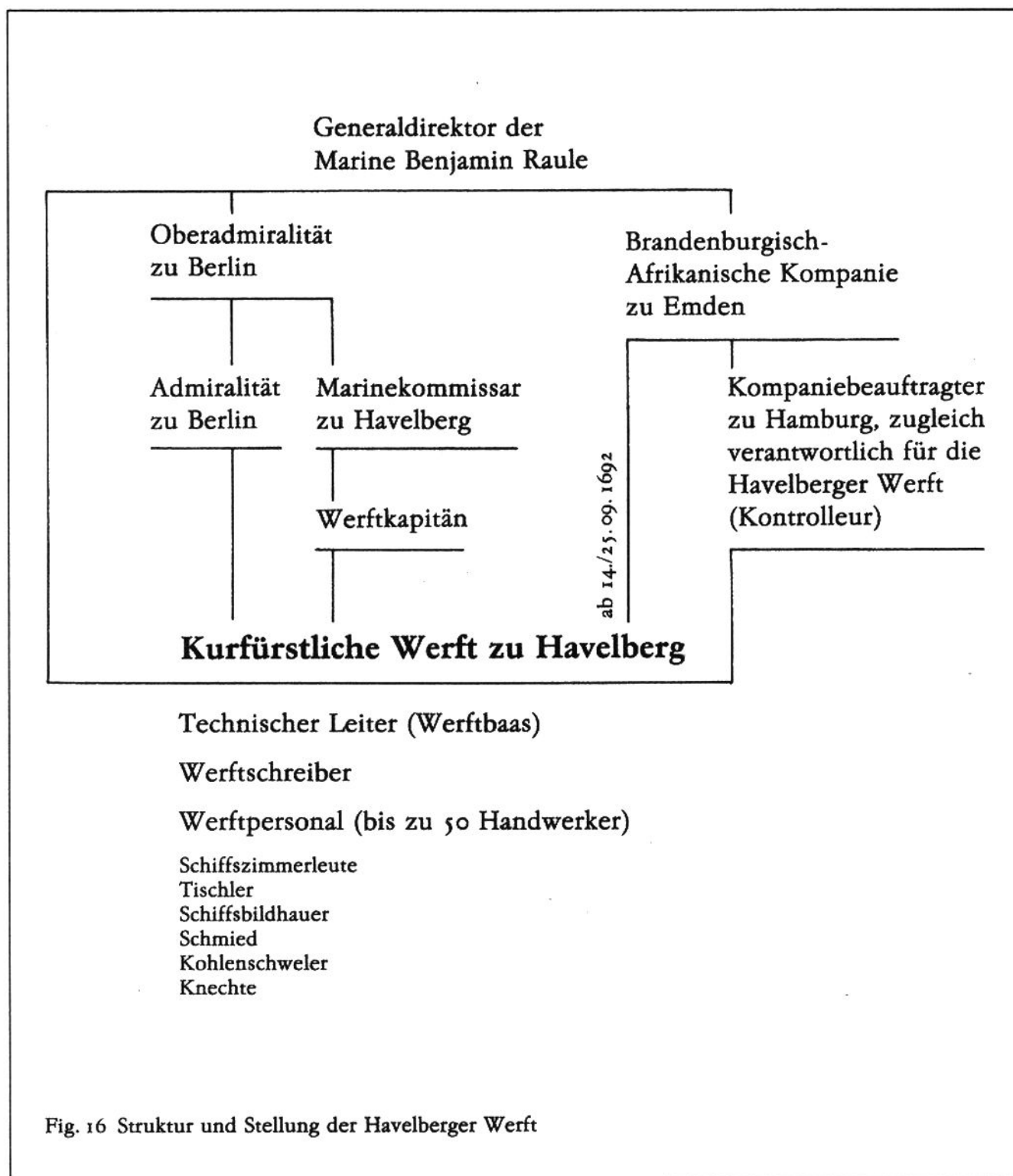


Fig. 16 Struktur und Stellung der Havelberger Werft

Reihenfolge läßt sich leider nicht exakt rekonstruieren. Vermutlich wurde die Brigantine CASTELL FRIEDRICHSBURG als erstes Schiff auf Kiel gelegt. Danach folgten noch im selben Jahr die Galiote MARGARETE, die auch MAKARELE genannt wurde. Ein großes Kriegsschiff, vorläufig noch ohne Namen, ist scheinbar der letzte im

Jahre 1688 begonnene Bau. Die Recherchen haben jedoch ergeben, daß wahrscheinlich noch ein viertes Schiff aufgelegt worden ist. Welches Schiff das war, läßt sich heute nicht mehr nachweisen. In den überlieferten Unterlagen findet sich nur der Hinweis auf ein Pinaß. Es ist aber möglich, daß es sich hier um die kleinere

Ausrüstung der
Havelberger Schiffsbauten

Holland

Tauwerk
Handwerkzeug
Eisen
Bauleute

Hamburg

Eisen
Schiffszubehör

Wismar

Eisen
Pech
Teer



Kleve

Eisen

Schiffswerft zu Havelberg

Mark Brandenburg

Bauholz

Oberschlesien

Steinkohle

Fig. 17 Zulieferer der Werft

Fregatte FLIEGENDER DRACHE handelt. Bekannt ist jedoch, daß Raule eine Anzahl Schiffe auf eigene Rechnung hat bauen lassen. Diese Bauten hat er allerdings sehr geschickt dem direkten Nachweis entzogen. Es sind also sicher mehr Schiffe in Havelberg gebaut worden, als allgemein bekannt ist. Eine ordentliche Buchfüh-

rung war nicht gefragt in Raules Umfeld.

Die Rümpfe der Schiffe CASTELL FRIEDRICHSBURG und MARGARETE wurden nach Hamburg transportiert; dort wurden die Schiffe fertiggestellt. Das große Kriegsschiff konnte nicht zu Ende gebaut werden. Es wird sicher wieder am fehlenden Geld gelegen haben. Raule mußte dem

Kurfürsten zum wiederholten Male unter die Arme greifen und nutzte natürlich diese Abhängigkeit zu seinem persönlichen Vorteil. Er betrieb in Havelberg einen schwunghaften Holzhandel. Nach der anfänglichen Hochstimmung kehrte recht bald die Ernüchterung in Brandenburgs Gefilden ein. Die oberste Marineleitung verlor das Interesse am Schiffbau in Havelberg und gab vorerst keine weiteren Aufträge dorthin.

Im Jahre 1689 wurden die beiden Neubauten von Hamburg zur Marinebasis nach Emden verlegt; sie waren somit einsatzfähig.

Das noch nicht fertiggestellte Kriegsschiff FRIEDRICH III. sollte soweit gebracht werden, daß es nach Hamburg zur Ausrüstung transportiert werden konnte. Sicher durch Raules belebendes „Eingreifen“ konnte noch mit dem Bau eines weiteren Schiffes, FLIEGENDER DRACHE, begonnen werden. Diesen Namen erhielt die Fregatte aber erst, als sie zur Ausrüstung um 1691/92 in Hamburg lag. Im März des Jahres 1690 war Jost Elynck, der Baas, gestorben. Der Bruder Cornelius übernahm kurz darauf seine Stelle. Die Kompanie gewann in Havelberg immer mehr an Einfluß, sie übernahm die Werft. Die Trennung zwischen Kompanie und Admiralität, die eigentlich nie so recht bestanden hatte, wurde nun gänzlich aufgehoben. Die nun folgenden Jahre sollten die aktivsten in der Geschichte der Werft werden. Für die geplanten umfangreichen Aufgaben wurden noch mehrere Schiffbauleute angeworben. Der Chronist berichtet von vielen Holländern, die nach Havelberg kamen.

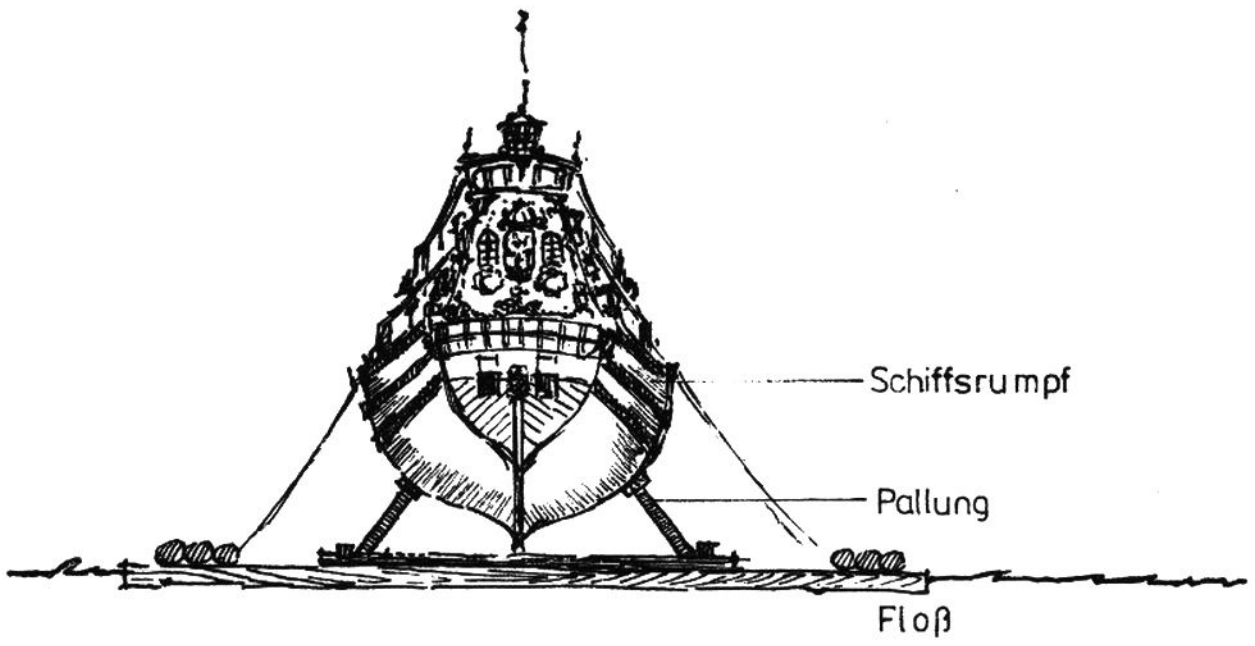
1692 wurde eine schwere „Kriegsfregatte“, die den Namen SCHLOSS ORANIENBURG erhalten sollte, aufgelegt; außerdem begannen die Arbeiten an einer Staatsgaleere. Es ist verbürgt, daß 1693 ein Schiffs-

bildhauer an dieser Staatsgaleere tätig war. Erstmals wurde auch ein neuer Schiffstyp auf Kiel gelegt. Es hatte sich herausgestellt, daß für den Handel auch kleinere und schnelle Schiffseinheiten geeignet waren. So beschloß man, mehrere Barken zu bauen. Das erste Schiff dieses Typs war die CHARLOTTE LOUISE. Anfang des Jahres 1693 lief die Bark in Havelberg vom Stapel und wurde umgehend nach Hamburg gebracht. Im August desselben Jahres wurde sie bereits in Dienst gestellt. Auch SCHLOSS ORANIENBURG wurde nach Hamburg gebracht. Es wurden auch noch ein Heckboot, eine Abart der berühmten Fleute, sowie zwei weitere Barken auf Kiel gelegt. Die Barken, POSTILLION und JÄGER genannt, lagen Ende 1693 schon in Hamburg. Raules Neffe wirkte in Hamburg und beaufsichtigte diese Arbeiten im Auftrage der Kompanie.

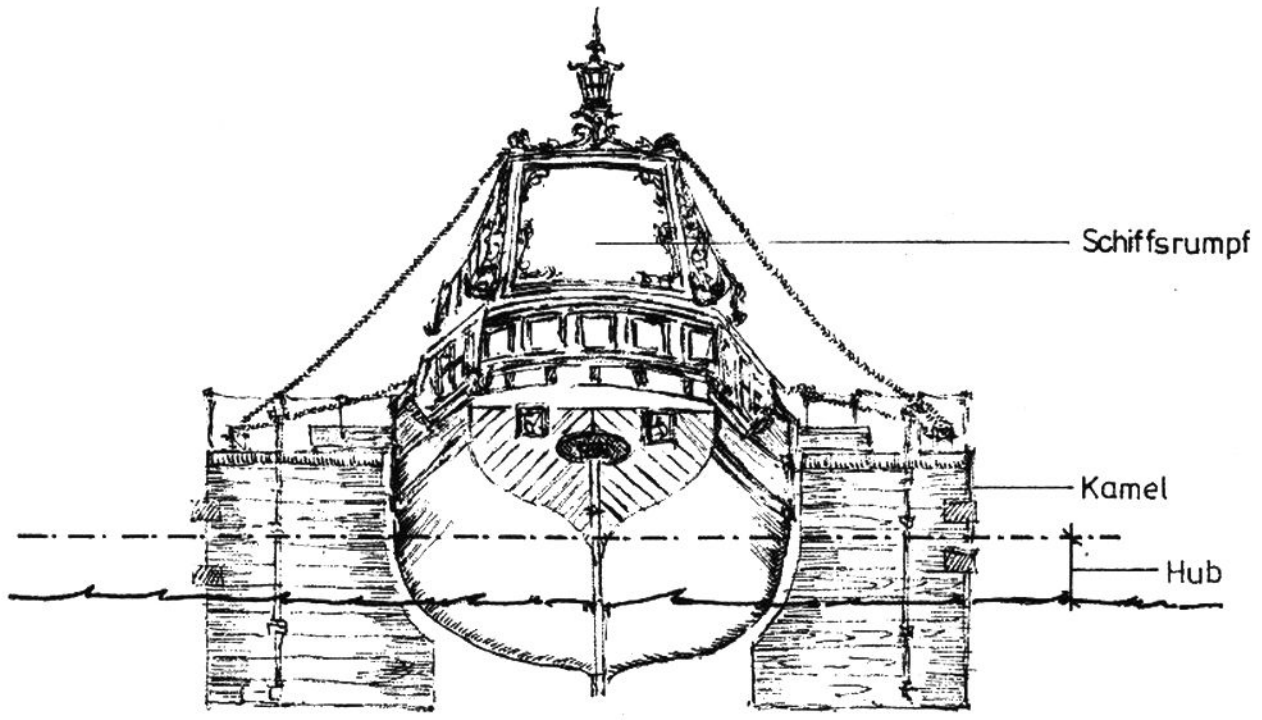
Immer wieder wurde versucht, den Schiffbau in Havelberg zu unterbinden. Hierbei taten sich insbesondere die holländischen Vertreter in der Kompanie hervor. Eine Begründung dafür waren die hohen Kosten für den Schiffstransport von Havelberg nach Hamburg.

Der Transport der Schiffe von Havelberg nach Hamburg war damals nicht ohne Probleme. Leider ist darüber aus der Literatur wenig zu erfahren. Die Elbe war zwar schiffbar, die geringe Tiefe der Fahrrinne ermöglichte aber keinesfalls eine ungehinderte Talfahrt relativ großer Schiffe, wie es zum Beispiel die Fregatte FRIEDRICH III. war, bis nach Hamburg. Bei einem Tiefgang von ungefähr fünf Metern war die Fahrt auf eigenem Kiel kaum möglich. Sandbänke, Untiefen und andere Wasserhindernisse erschwerten die Fahrt. Die zu dieser Zeit unregulierte Elbe hatte eine Tauchtiefe kaum über zwei Meter.

In Holland war seit Ende des 17. Jahrhunderts eine Technologie bekannt, die es



Variante A



Variante B

Fig. 18 Transport der Schiffsrümpfe von Havelberg nach Hamburg
 Variante A: mit Floß
 Variante B: mit Kamel

ermöglichte, auch relativ tiefgehende Schiffe über Flachwasserzonen hinwegzuschaffen. Es handelte sich um die auch heute noch gebräuchlichen „Kamele“, pontonähnliche Schwimmkörper, welche zu beiden Seiten des Schiffes angebracht wurden. Nach dem Fluten der „Kamele“ mußten Balken durch die Kanonenpforten gesteckt werden; diese lagen auf den Decks der „Kamele“ auf, hielten das Schiff auf Position, d. h. auf Höhe. Das konnte auch durch straffes Festmachen mit starkem Tauwerk erreicht werden. Die Auftriebskörper („Kamele“) wurden gelenzt, und mit ihnen hob sich auch das Schiff. Ein relativ einfaches Verfahren, dem Schiff mehr Wasserfreiheit unter dem Kiel zu geben. Da die Leitung der Werft in holländischen Händen lag, ist es wahrscheinlich, daß die Schiffe von Havelberg nach Hamburg auf solchen „Kamelen“ transportiert wurden. Der in älteren Dokumenten angenommene Transport der Schiffe auf Flößen scheidet für die größeren Einheiten aus. Für den Transport der Schiffe von Havelberg nach Hamburg mußten 40300 Reichstaler gezahlt werden. Die in dem 1696 aufgestellten Verzeichnis enthaltene Summe führt nicht detailliert auf, welche bzw. wieviel Schiffe da transportiert wurden. Es ist aber anzunehmen, daß dieser Betrag die Kosten ausweist, die für den Transport der Schiffe vom Anfang der Schiffbautätigkeit bis 1696 entstanden waren. Fürwahr ein stattlicher Betrag, wenn man dagegenhält, daß die Fregatte FRIEDRICH III. 13000 Reichstaler gekostet hat. Raule wurde mehrfach aufgefordert, die Rentabilität der Werft nachzuweisen und dem Kollegium Baulisten und Ausgabenrechnungen vorzulegen. Dieser Forderung kam er nur zögernd und mit unvollständigen Angaben nach. Er verstand es dennoch immer wieder, Ruhe zu stiften, die Wogen zu glätten. Was wollten die

Herren auch? Mußten sie doch ganz zufrieden sein, wenn Raule sein Geld in den Schiffbau steckte und immer wieder vorfinanzierte. 1694 wurden in Havelberg zwei Fregatten, WINDHUND und KURFÜRST, gebaut. Die Arbeiten an einer Galeere wurden abgeschlossen und dieselbe an den Kurfürsten ausgeliefert, sie gehörte nicht der Kompanie. Die Fregatten mit je einer Länge von 75 Fuß gelangten im nächsten Jahr nach Hamburg zur Ausrüstung. Doch dort schien es nicht so recht weiterzugehen. In Hamburg lagen 1695 noch nicht fertiggestellt: die schwere Fregatte SCHLOSS ORANIENBURG, die Barken POSTILLION und JÄGER sowie die beiden Fregatten WINDHUND und KURFÜRST, also fünf gute Schiffe. In den Folgejahren wurde noch eine Jacht fertiggestellt, und die Arbeiten am Heckboot wurden beendet. Die Jacht gelangte 1696 nach Hamburg, das Heckboot erst 1698.

Ab 1695 wurde in Havelberg kein Neubau mehr aufgelegt. Inzwischen war auch der letzte Werftbaas Cornelius Elynck gestorben. Die Werft wurde 1702 aufgegeben. Die Schuld ist nicht bei Raule zu suchen. Die Gründe liegen woanders. Sicher, man fand damals in Raule einen Sündenbock für das Ausbleiben der großen Erfolge. Aber ein wesentlicher Faktor für den Mißerfolg waren die Grenzen zur Unterhaltung einer brandenburgischen Seehandlung überhaupt.

Trotz allem, der Kurfürst hatte volles Vertrauen zu seinem „Berater in Seesachen“, und bei aller Kritik an der Handlungsweise Raules brachte dieser vieles zustande. So ist auch die Gründung der Werft in Havelberg sein Werk. Er steckte sein Geld in den Aufbau und finanzierte sogar die Ausstattung. Auf seine Veranlassung hin wurde das schiffbautechnische Personal in Holland angeworben, und die da kamen, waren hervorragende Fach-

Scheepen a Harelberg gebout sedert
 off met den aenrang van de nieuwe Comp.
 Maedrick de B^e gedabbelt met yfen
 & Spijdenes Gulind G^d 13000. -
 Branjenburg getoecert als d^e: 15000. -
 Charlotte Louyse van 66½ een
 the get - - - - - // 2000. -
 vliegende Maack 72 voet. + 2000. -
 2 Maawer a Hambourg Eggende 4000. -
 Voor planten van Warkam Schoep 1000. -
 Voor een Galij van J. C. V. J. ontkryp 2000. -
 G^d 37000. -

Zynde Hollans 42 St - 77733. -
 Transport van Hon. H. G. H. 20000. -
 126000. -

Aan den Harelbergs ge.
 Youngheer, tot den aenbouw
 van Scheepen tot ult^e Juni
 1694 - G^d 37732. 19
 is nog te betalen 2000. -
 G^d 39732. 19
 a 42 St is Hollans 103407. 0
 Dien volgende is by den
 aenbouw gearanfheert 42563. -
 126000. -

682 B 2

358 74

Saxatil

Van dunn ~~Kavel~~ ~~Baugen~~ Schep. Bouw met alle
 Sijn appensidentien en Dependencien
 Welcke volgens Documenten van Conr. Eling
 inden voorgaanden Staat is gebaagt voor 12653.27.
 Waan, van nu aff brenge voor Des twee, frege
 tijt van daer, ~~Steden~~ na Hamb: ger
 sonden 24749.

No 10183.18

Brenge daer weder by wat Den Bouw
 Sedert die tijd heeft gekost, kaon de
 op 1 Comp. boeken, volgens tek. van
 Conr. Eling. geachtant, voor . . . 3699.9.

No 13882.27

Emden ^{den} 6 April. 1696.

(was geacht)

Conr. Eling

Fig. 19 Liste der Havelberger Bauten des Cornelius Gysel, Emden 06. 04. 1696
 (Nachzeichnung des Originals)

leute. Man könnte meinen, daß doch eigentlich gute Voraussetzungen zum Bau von Schiffen in Havelberg gegeben waren. Anfänglich ließ sich die Sache auch gut an. Dennoch, zunehmend wirkte sich der akute Geldmangel auch auf das Werftgeschehen aus. Der Baas Cornelius Elynck zum Beispiel mußte monatelang auf seinen Lohn warten.

Mit der Verhaftung von Benjamin Raule

fehlte ein fähiger Kopf in der Marine, und da die Werft mit ihren ewigen Geldausgaben dem Kurfürsten nicht mehr paßte – er hatte ja andere Pläne – mußte sie zwangsläufig 1702 ganz aufgegeben werden. Dieser Entscheidung lagen sowohl ökonomische als auch politische Überlegungen zugrunde, nicht schiffbautechnische, denn in Havelberg wurden gute Schiffe gebaut.

Die Schiffbauten auf der Werft in Havelberg

Die Order zum Bau der Schiffe, die Raule im Auftrag der Kompanie der Marineleitung und damit auch im Sinne des Kurfürsten an den Baas Zimmermann Jost, später an Cornelius Elynck, erteilte, entsprach den brandenburgischen Verhältnissen und Möglichkeiten. Man brauchte größere Schiffe für die Fahrt zu den „Besitzungen“ in Afrika und Schiffe für die kleine Fahrt. Neben den Fregatten wurden daher mittlere und kleine Schiffe in Havelberg gebaut.

Da die See so sicher nicht war und Angriffe von Freibeutern zum seemännischen Alltag gehörten, mußten sich die Schiffe selbst verteidigen oder im Konvoi fahrend, Verteidigungsaufgaben übernehmen können. Die Handelsschiffe mußten also auch mit den Aufgaben von Kriegsschiffen betraut werden. Die holländischen Schiffbaumeister besaßen für den Bau solcher Schiffe die notwendigen Erfahrungen. Ihr Wissen und Können stellten sie in den Dienst der kurfürstlichen Werft in Havelberg.

Daß in Havelberg gute und zweckmäßige Schiffe gebaut wurden, bescheinigte ein holländischer Schiffer, als er 1693 eine Barke aus dieser Werft besichtigte.

Von 1688 bis 1698, also in zehn(!) Jahren, wurden in Havelberg 15(!) Schiffe für die kurbrandenburgische Flotte gebaut.

Eigentlich müßten auch die Schiffe, welche Raule in Havelberg auf eigene Rechnung hat bauen lassen, mit in Ansatz gebracht werden. Leider fehlt für diese Einheiten der exakte Nachweis. Angaben

zur Anzahl und zu den Typen fehlen. Bleiben wir also bei den bekannten 15 Schiffen. Es handelt sich dabei um folgende Typen:

- 2 schwere Fregatten;
- 4 leichte Fregatten;
- 1 Heckboot (Fleute);
- 3 Barken;
- 1 Brigantine;
- 1 Galiote;
- 1 Jacht;
- 1 Galeere;
- 1 Schaluppe.

Ein Schwerpunkt waren die Fregatten. Es wurden immerhin sechs dieser Schiffe gebaut. Rein zahlenmäßig, ohne auf die Wertigkeit einzugehen, folgen die Barken und dann alle anderen Schiffstypen. Eine gute Übersicht bietet die Bauliste, die den detaillierten Schiffsbeschreibungen vorangestellt wurde.

Auf Grund mangelnder Informationen mußten einige Werte neu errechnet werden. Die Schiffsbeschreibungen erfolgten in der Reihenfolge der vom Autor festgelegten Baunummern. Die Angaben der Schiffe, für die Modellbaupläne angefertigt wurden, sind besonders hervorgehoben.

Das größte und zugleich bedeutendste Schiff, das auf der Havelberger Werft gebaut wurde, war der als schwere Kriegsfregatte bezeichnete FRIEDRICH III. Seine Länge über alles betrug 45 Meter. Dieser Fregatte folgten die nicht wesentlich kleineren Schiffe SIEBEN GEBRÜDER, ein

Die Havelberger Schiffsneubauten 1688 bis 1702

Schiffsname/Typ	Bau-Nr.	L B	T	tdw	Anzahl der Masten	Anzahl der Decks	Kanonen	Seeleute	Soldaten	Kiellegung	in D.	Kapitän
<u>CASTELL</u>		21,00										
<u>FRIEDRICHSBURG</u> Brigantine	01	6,00	2,10	100	2	1	6	15	50-60	1688	1689	Willem Adrieans
MARGARETE Galiote	02	15,85 3,80	1,90	80	2	1	8	15-18	-	1686	1689	-
FRIEDRICH III. Fregatte	03	45,00 L. ü. A. 10,50 B. ü. A.	5,00	1050	3	2	50 (56)	45-50	150	1688	1689	Cornelis Reers
FLIEGENDER DRACHE Fregatte	04	20,31 5,60	2,55	-	3	1½	16	30-35	40	1689	1692	Jan de Ruyter
SCHLOSS ORANIENBURG Fregatte	05	37,67 8,70	4,52	850	3	2	40 (26)	40	150	1692	- Verk	Jacob Lambrecht
<u>STAATS- GALEERE</u> (ohne Namen)	06	20,00 4,50	1,80	-	1	1	4-6	15	-	1692	1692	-
CHARLOTTE- LOUISE Barke	07	18,68 5,00	2,55	120	2	1	12	20	-	1692	1693	Erasmus Hendrick
SIEBEN GEBRÜDER Heckboot (Fleute)	08	36,80 10,37 (9,48)	4,50	340	3	2	16-18	36	-	1693	- Verk	-
POSTILLION, JÄGER Barke	09 10	17,00 4,60	1,70	100	2	1	10-12	18	-	1693	- Verk	V. de Clerk P. van Beek
CHURPRINZ, WINDHUND Fregatte	11 12	21,23 5,80	2,00 -2,10	-	3	2	18-20	30	50	1694	- Verk	-
SCHALUPPE (ohne Namen)	13	11,32 3,20	1,20	50	1 (2)	1	-	4-5	-	1694	- Verk	-
FREGATTE (ohne Namen)	14	17,00 4,75	2,00	90	3	2	18-20	25-30	50	1694	- Verk	-
<u>JACHT</u> (ohne Namen)	15	15,85 4,75	1,56	-	1	1	6	10	-	1694	1696 Verk	-

schwer armiertes Heckboot, und die Fregatte SCHLOSS ORANIENBURG. Sie waren von höchster Qualität und bestens gezimmert. FRIEDRICH III. war fast 35 Jahre in Dienst und erfüllte technisch alle Erwartungen. Seine Kapitäne, insbesondere der holländische Kapitän Conelis Reers, lobten das Schiff ob seiner guten Seetüchtigkeit über alle Maßen. Es war schon so, alle in Havelberg gebauten Schiffe waren ihren Aufgaben vorzüglich angepaßt. Sie hatten eben holländischen Zuschnitt.

Ein exzellentes, wenn auch kleines Schiff, war die auf der Werft gebaute Jacht. Der Autor hebt dieses Schiff besonders hervor, da es durch sein reich verziertes Heck auffällt. Mit großer Wahrscheinlichkeit ist es das auf dem Oldenburgh-Stich im Vordergrund aufgeslippt liegende Schiff.

Bemerkenswert waren auch die Barken, von denen drei, CHARLOTTE LOUISE, POSTILLION und JÄGER, aufgelegt wurden. Die CHARLOTTE LOUISE wurde auch als Jamaikabark und Schnau bezeichnet. An anderer Stelle ist sie unter der Typenbezeichnung Fregatte zu finden. Grundsätzlich ist gegenüber den Typenbezeichnungen, die der älteren Literatur entnommen sind, eine gewisse Vorsicht angebracht. Die alten Aufzeichnungen wurden oftmals von schiffbaulich Unkundigen vorgenommen und enthalten demzufolge auch zahlreiche Unstimmigkeiten.

Es ist bekannt, daß in Brandenburg auch rank gebaute Fregatten als Schnauen bezeichnet wurden. W. Voigt schreibt dazu: „Die Schiffsbezeichnung Schnau, Snau, auch Seneau, bedeutet lange Barke (franz. *barque longue*). In der Marine des Kurfürsten wurden kleine schnelle Fregatten auch Schnauen genannt.“

So ist es zu erklären, daß die Schiffe POSTILLION und JÄGER einmal als Barken und ein anderes Mal als Schnauen bezeichnet

wurden. Auch mit dem Begriff Fregatte wurde damals nicht sehr sorgfältig umgegangen. Vielleicht war man sich nicht immer so ganz sicher.

Eine Parallelentwicklung der Fleuten war das Pinaßschiff. Ähnlich gebaut wie die Fleute, unterschied es sich von dieser durch das glatte Spiegelheck und hatte, im Querschnitt gesehen, eine weniger nach oben eingezogene Bordwand. Die Fleute war ein ausgesprochenes Handelsschiff, das Pinaßschiff ein Kriegsschiff. Auf Grund seiner vielfältigen Möglichkeiten drängte es die Fleute bald zurück. Während der Zeit der großen Ostindienfahrten hatte es seine höchste Blüte. Das Pinaßschiff war nicht nur das Kriegsschiff schlechthin, sondern im erheblichen Umfang auch Transportschiff.

Viele seefahrende Länder reihten diesen Schiffstyp in ihre Flotten ein. Er war fortan überall auf den Weltmeeren zu sehen.

Die Auseinandersetzungen um die Vorherrschaft auf den Weltmeeren verlangten immer bessere, immer stärker armierte Schiffe.

Ausgehend von England und Frankreich, wurde das mit seinen hervorragenden Eigenschaften versehene Pinaßschiff weiterentwickelt. Entsprechend den taktischen Anforderungen bildeten sich zwei Linien heraus. Einmal wurden schnell operierende, leichtere Schiffe benötigt, das waren die Fregatten, zum anderen mußte ein Schiffstyp entwickelt werden, der schwerbewaffnet in der Fahrsituation (in Linie) die volle Breitseite abgeben konnte. Schiffe, die diese Gefechtsaufgabe erfüllten, wurden Linienschiffe genannt. Für sie wurde entsprechend ihrer Größe eine Rangordnung gefunden, die im wesentlichen ihrer Bewaffnung entsprach.

Doch zurück zu den Fregatten.

Erste Schiffe dieses Typs tauchten zu

Die englische Rangordnung von Kriegsschiffen, die in Linie fuhren (ships in the line).
(Aufgestellt um 1700)

rate (Rang)	guns (Kanonen)	tonnage (Tragfähigkeit in t)	men (Mannschaft)
(1) First-rate	100	1.700–2.000	850
(2) Second-rate	90	1.400–1.600	750
(3) Third-rate	80	1.100–1.400	600
	70		480
(4) Fourth-rate	60	600–1.000	400
	50		100
(5) Fifth-rate	40	500– 600	bis 250

Beginn des 17. Jahrhunderts in Holland auf. Dort nannte man diesen Schiffstyp de nieuwe Fregatten (die neue Fregatte) oder auch weiterhin Pinaßschiff.

In der Havelberger Werft war der erste Fregattenbau das Schiff FRIEDRICH III.

Der Autor möchte mit diesen Beispielen darauf hinweisen, wie kompliziert oft-

mals die Einstufung und Beurteilung der in Havelberg gebauten Schiffe waren. Es ist schon ein Unterschied, ob die CHARLOTTE LOUISE eine Bark oder eine Schnaue war. Vor allem gab es bei der Takelage Unterschiede.

Auf den folgenden Seiten werden die auf der kurbrandenburgischen Werft zu Havelberg gebauten Schiffe beschrieben.

CASTELL FRIEDRICHSBURG

Die Brigantine CASTELL FRIEDRICHSBURG hat in der Bauliste die Nummer Eins, und anscheinend ist sie auch das erste Schiff, das auf der Havelberger Werft auf Kiel gelegt wurde (1688). Es war ein gut „gezimmerter Bau“, so kann es den Archivmaterialien entnommen werden, den der Werftbaas Jost Elynck mit seinen Schiffsbauleitern als Einstand geschaffen hatte.

Die CASTELL FRIEDRICHSBURG war relativ klein. Rückschlüsse auf ihre Größe sind nur auf Grund der Angaben über ihre Bewaffnung und Besatzung möglich. Außer der Länge, deren 75 Fuß noch nicht einmal gesichert sind, gibt es leider keine weitergehenden technischen Angaben. Da die CASTELL FRIEDRICHSBURG das einzige Schiff dieses Typs ist, das auf der Havelberger Werft gebaut wurde, entschloß sich der Autor unter Benutzung anderer Quellen, das schöne Schiff dennoch in einem Schiffsriß vorzustellen. Er ist sich des Wagnisses dabei durchaus bewußt.

CASTELL FRIEDRICHSBURG wurde erstmals als Havelberger Bau in einer Denkschrift Raules (1689) erwähnt. Zu diesem Zeitpunkt lag das Schiff bereits in Emden.

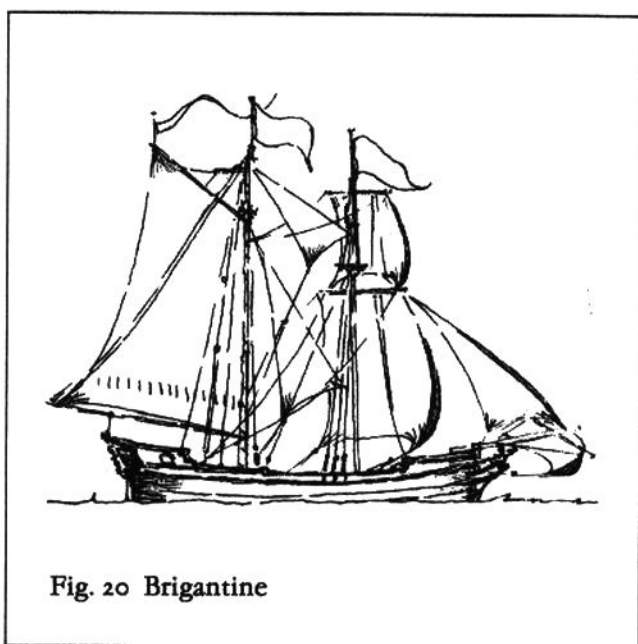


Fig. 20 Brigantine

Es ist dennoch im Jahre 1688 fertiggestellt worden. Die kleine Brigantine wurde also recht zügig erbaut. Der Preis des Schiffes, einschließlich der notwendigen Ausrüstung, wurde mit 2647 Reichstalern festgelegt. Es war mit sechs Kanonen ausgerüstet und hatte eine Besatzung von 15 Seeleuten. Sein Kapitän war der Holländer Willem Adriaens, der schon eine längere Zeit in brandenburgischen Diensten stand.

Vorgesehen war das Schiff für die Afrikaroute, sollte also im Interesse der Handelskompanie eingesetzt werden. In den Archivalien wird das Schiff auch NORDSEELÖWE, LÖWE oder GROSS FRIEDRICHSBURG genannt. Solche Mehrfachbezeichnungen kamen aus taktischen Gründen im Brandenburgischen öfter vor. Da der Name CASTELL FRIEDRICHSBURG am häufigsten in der Literatur erscheint, entschloß sich der Autor, das Schiff auch so zu benennen.

Zu seiner großen Fahrt lief das Schiff im Juli 1692 aus. Es segelte voll ausgerüstet im Konvoi zur Küste Afrikas. Die Festung Groß Friedrichsburg, deren Namen das Schiff trug, war sein Ziel. Ein langes Leben war dieser Brigantine nicht beschieden. Ihr Verlust wurde im Jahre 1694 vermerkt.

CASTELL FRIEDRICHSBURG war eine zweimastige Brigantine. Dieser Schiffstyp kam Ende des 17. Jahrhunderts im nordeuropäischen Raum auf. Vermutlich stammte er, wie es bei vielen Schiffstypen dieser Zeit der Fall war, aus Holland. Auch die anderen Marinen fuhren diesen unkomplizierten Segler. Sein Ursprung ist im Schoner zu suchen, diesem ähnlich, wurde die Brigantine später auch Briggschoner oder auch Schonerbrigg genannt. Der Fockmast hatte zwei Rahsegel. Der Besan war mit einem Gaffelsegel ausgestattet. Vor dem Fockmast wurden ein Stag-Focksegel und

ein Sprietsegel geführt. Zwischen beiden Masten war das Setzen von Stagesegeln möglich, bei der Größe des Schiffes sind zwei davon angemessen. Der Besanmast war ein wenig höher als der Fockmast. Bei den frühen Formen der Brigantine finden wir oft noch am Sprietbaum ein Blindenrahsegel. Zur Zeit des Havelberger Baus war dieses Segel nicht mehr üblich. Über dem Gaffelsegel konnte jedoch noch ein Gaffeltopsegel gesetzt werden.

Die Schiffslänge wird 21 Meter nur wenig überschritten haben. Die Breite betrug bei einem Länge-Breite-Verhältnis von 3,5:1 ungefähr sechs Meter. Der Tiefgang, so wird in der Literatur angegeben, soll etwa zwei Meter betragen haben. Dabei wird der Name des Schiffes nicht direkt genannt, so daß diese Angabe mit Vorsicht zu behandeln ist. Achtern befand sich eine kleine Kajüte. Das Heck hatte wenig Schmuckelemente und war auch im Gegensatz zu den kleinen Fregatten nicht sehr hoch. Im Bereich des Hecks befand sich der nach vorn offene Ruderstand. Das Ruder wurde mit Hilfe eines Kolderstokes bedient. Der relativ lange Spritbaum war auf den Steven mittig aufgesetzt und rückwärtig im Vorschiff verankert. Ein Stevenknie trug eine galionsfigurähnliche Verzierung.

Im Querschnitt war das Schiff relativ füllig. Seine Tragfähigkeit wird aber 100 Tonnen kaum überschritten haben.

Die Brigantinen waren recht wendige und schnelle Schiffe und erfreuten sich bei den seefahrenden Ländern großer Beliebtheit. Wen sollte es daher wundern, wenn in Havelberg als erstes Schiff eine Brigantine auf Kiel gelegt wurde? Mit diesem Schiff segelte man nach Afrika. Ein Beweis für seine schiffbauliche Güte und seine sichere seemännische Führung.

Der Anker hing im Bereich des Vorschiffs außenbords; ein Kranbalken erleichterte sein Ausbringen. Die Kanonen befanden sich im vorderen Teil des Schiffes und standen an Deck. Ihre Rohre durchbrachen das Schanzkleid; die Stückpforten waren verschließbar. Die Stückpfortendeckel trugen zur Zier Löwenmaskaronen.

Der Schiffsrumpf war dunkelbraun, und die Berghölzer waren schwarz abgesetzt. Die Flanken dazwischen hatten einen bräunlich-grünen Anstrich. Das Schanzkleid bzw. die Reling war auch dunkelbraun geteert. Den Aufbauten hatte man einen helleren Braunton gegeben. Das Deck blieb naturfarben. Auch das stehende Gut sowie die Masten waren durch den Teeranstrich (Holzkohlenteer) fast dunkelbraun gefärbt. Die Segel waren leicht bräunlich gelobt, während das laufende Gut die Farbe des Hanfes hatte. An der Heckpartie herrschten die dafür traditionellen Farben Rot, Blau und Gelb vor.

Da die Brandenburger auf See nicht gern gesehen waren, wurden viele ihrer Schiffe Opfer von gedungenen Seeräubern oder anderweitig aufgebracht. Es ist verbürgt, daß auch die CASTELL FRIEDRICHSBURG dieses Schicksal erlitt.

Grundlage für die Rißkonstruktion waren die wenigen überlieferten Angaben sowie einige zeitgenössische Stiche, vorwiegend holländischer Brigantinen. Eine wertvolle Hilfe waren die von Chapman gezeichneten Brigantinen. Auch wenn sie aus etwas späterer Zeit stammen, so sind sie doch ein eindrucksvolles Zeugnis dieses Schiffstyps. Von der Grundkonstruktion her war dieser Typ bei den schiffahrt-treibenden Ländern Nordeuropas kaum großen Änderungen unterworfen.

MARGARETE

Die Galiote MARGARETE wurde 1688, kurz nach der Gründung der Werft, auf Kiel gelegt und Anfang 1689 nach Hamburg gebracht. Der Schiffbaumeister für dieses Objekt war Jost Elynck. Das Schiff wurde in einer relativ kurzen Zeit in Hamburg ausgerüstet. Seine Indienststellung soll schon im Juni desselben Jahres stattgefunden haben. Da in der Literatur dieses Schiff nicht weiter erwähnt ist, ist anzunehmen, daß Raule die Galiote an die Holländer verkauft hat. Diese Vermutung wird von einigen Autoren geäußert.

Das Schiff war 15,85 Meter lang. Es war eine relativ kleine Galiote. Die Breite betrug etwa 3,80 Meter, ihr Tiefgang 1,90 Meter. Die Besatzung bestand aus 15 bis 18 Seeleuten. Die Galiote muß bewaffnet gewesen sein, da für sie Kanonen beschafft wurden. Mehr als 8 Kanonen hatten diese kleinen Schiffe jedoch nie. Die Armierung war kleinkalibrig und überschritt keinesfalls drei Pfund je Rohr. Die Galiote (auch: das Galiot) war mit zwei Masten versehen und bestand aus dem Großmast und einem wesentlich kleineren Besan. Es wird hier auch von Eineinhalbmastigkeit gesprochen. Jeder Mast trug ein

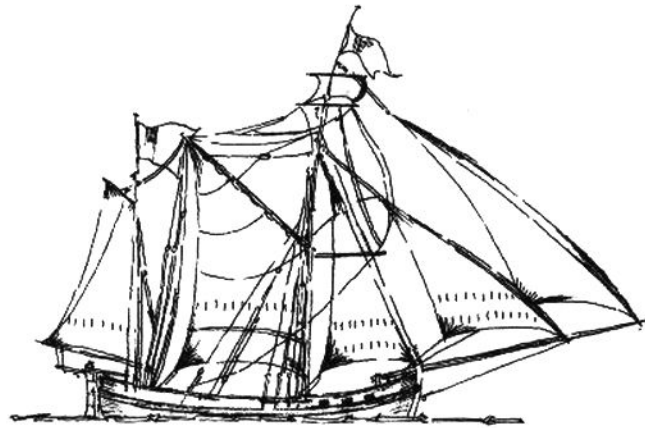


Fig. 21 Galiot

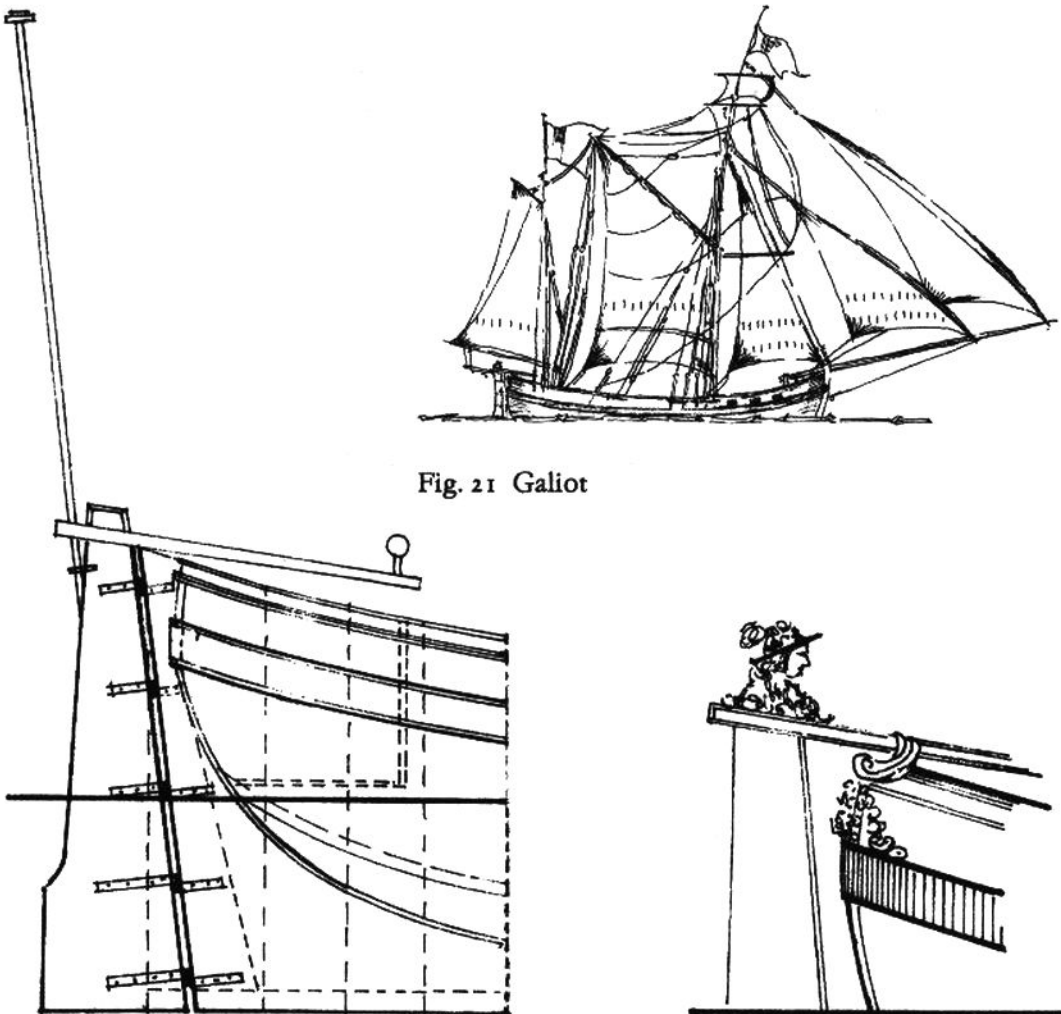


Fig. 22 Heck- und Ruderkopfverzierung einer 60-Fuß-Galiote

Gaffelsegel. Der Großmast hatte über dem Gaffelsegel noch ein bis zwei Rahsegel. Größere Galioten konnten bis zu drei Rahsegel führen. Außerdem waren noch vor dem Großmast ein Stagfocksegel und an dem ungewöhnlich langen Bugspriet bis zu drei Vorstagsegel vorhanden. Die MARGARETE dürfte nur zwei davon geführt haben. Der Bugspriet wurde ungeteilt eingebaut. Seine Länge konnte bis zu zwei Drittel der Schiffslänge betragen. Die erheblichen Kräfte, die auf den Sprietmast wirkten, konnten bei den frühen Formen dieses Typs nicht in den Vordersteven abgeleitet werden. Unter dem Sprietmast gab es damals kein Krummholz oder Scheg. Am steil aufgeführten Achtersteven befand sich das relativ schmale Ruder, das mit Hilfe einer Pinne bedient wurde. Am oberen Abschluß des Ruderblattes, dort, wo die Pinne eingreift, konnte ein Zierat in Form eines bundbemalten Ritterkopfes sitzen.

Oftmals wurden die Galioten auch Bojer genannt, sie hatten eine gewisse Ähnlichkeit mit dem damals weit verbreiteten Schiffstyp. Es kamen aber auch Verwechslungen mit dem Hucker vor, mit dem sie die Takelage gemeinsam hatten. Der Rumpf der Galiote war von rundlicher

Form, hatte aber ein scharf geschnittenes Unterwasserschiff.

Die Tragfähigkeit der MARGARETE dürfte 40 Lasten (ca. 80 t) nicht überschritten haben.

Eine Hütte befand sich sicherlich wie üblich zwischen den Masten. Sie konnte aber auch bis in den Bereich des Besanmastes reichen, ja ihn sogar umfassen. Die größere Hütte war auf Galioten für die größere Fahrt gedacht. Es kam durchaus vor, daß diese universellen Schiffe auch nach Afrika segelten. Zur Verbesserung der Fahrteigenschaften wurden teilweise Seitenschwerter gefahren.

Dieser Schiffstyp wurde Mitte des 17. Jahrhunderts in Holland für die Küstenfahrt, für die Handelsfahrten im Nordseebereich entwickelt. Aber auch schwerbewaffnete Kriegsgalioten waren damals keine Seltenheit.

Der Name Galiote kommt aus dem romanischen Sprachkreis. Aus ihr sollte sich der Schoner zu Beginn des 18. Jahrhunderts entwickeln. Die Brandenburger griffen recht gern auf diesen Typ zurück, da sie mit ihm den Verkehr zwischen Emden, dem Basishafen der Afrikanischen Kompanie, und Hamburg abwickeln konnten.

FRIEDRICH III.

Sicherlich war die Fregatte FRIEDRICH III. der bedeutendste Havelberger Bau überhaupt. Es beeindruckt die Größe des Schiffes, das auf dieser binnenwärts liegenden Werft gezimmert wurde. Außerdem gehörte es zu den wenigen Schiffen, die am längsten in brandenburgischen Diensten die Meere befahren haben. Von dem Schiff existieren noch relativ viele technische Angaben, und es gibt einen, wenn auch undeutlichen, so doch brauchbaren Bildbeleg. Der Bau erfolgte zu einer Zeit, als die Fregatte im Begriff war, zum führenden Schiffstyp in Nordeuropa zu werden.

FRIEDRICH III. muß gegen Ende des Jahres 1688, also im Gründungsjahr der Havelberger Werft, auf Kiel gelegt worden sein. Ob nun nach CASTELL FRIEDRICHSBURG und der Galiote MARGARETE oder mit beiden gemeinsam, läßt sich heute nicht mehr feststellen. Sicher ist, daß der Bau dieser drei Schiffe 1688 begonnen wurde. In der Bauliste erhielt die Fregatte die Bau-Nr. 3. Der Bau des großen Schiffes lag in den Händen des ersten Werftleiters Jost Elynck. Vermutlich wurde dieser Bau durch Raule vorfinanziert. Die Fertigstellung des Schiffsrumpfes, nur dieser wurde in Havelberg gebaut, sollte über zwei Jahre dauern. Anfang 1690, nach dem Eisgang auf der Elbe, wurde der Rumpf nach Hamburg transportiert. Nach dem Endausbau soll der Tiefgang 5,0 Meter betragen haben. Selbst der nichtausgebaute Schiffsrumpf wird einen Tiefgang von über 3,0 Metern gehabt haben.

Bei der geringen Wassertiefe der Elbe wird es trotz der verwendeten Kamele einige Zeit gedauert haben, bis das große Schiff in Hamburg angelangt war.

Erst mit dem 24. 08. 1692 wird das Schiff als zu Hamburg liegend in einem Bericht

erwähnt. Zu diesem Zeitpunkt erhielt es auch den Namen FRIEDRICH III., also den Namen des regierenden Kurfürsten von Brandenburg-Preußen.

Die Baukosten, so kann einer Bauliste der in Havelberg gebauten Schiffe entnommen werden, sollen 13000 Reichstaler betragen haben. Die gesamte Bauzeit betrug knapp vier Jahre, wobei sicherlich ein Jahr für den notwendigen Transport beansprucht wurde. Als Kapitän wurde der wohl erfahrenste Seemann der Handelskompanie, Cornelis Reers, auch ein Holländer, eingesetzt. Aus der Literatur ist zu entnehmen, daß FRIEDRICH III. bei seiner ersten Ausfahrt in einen schweren Sturm geriet und mit eingeschlagenem „Heckgewölbe“ gerade noch den Hafen Texel erreichte. Nach der Reparatur setzte das Schiff Anfang 1693 seine Reise nach Afrika fort und gelangte dort auch wohlbehalten an. Mit einer „Ladung“ Sklaven segelte es nach der Insel St. Thomas weiter, wo es im August 1693 mit 707 Sklaven eintraf; 93 Menschen waren auf der Überfahrt nach Amerika in den engen, dunklen und stickigen Laderäumen umgekommen. In den Geschäftspapieren der Kompanie wurde von einem großartigen Erfolg gesprochen. FRIEDRICH III. kehrte nach einunddreivierteljähriger Fahrt nach Emden zurück und brachte einen Reingewinn von 60000 Reichstalern mit. Auf der Fahrt in die Heimat starben der Kapitän Cornelis Reers und dessen Sohn. Des Unglücks nicht genug, fand auch des Kapitäns Nachfolger ein nasses Grab. So ganz am Rande wird vermerkt, daß gut ein Drittel der Mannschaft auf dieser Fahrt „verloren ging“. Über das Leid und die Grausamkeiten einer solchen Überfahrt geben die Zahlen wenig Auskunft. Es zählte bei diesen Unternehmungen nur der Profit.

Die Fregatte FRIEDRICH III. war ein vorzügliches Schiff, seetüchtig, schnell und

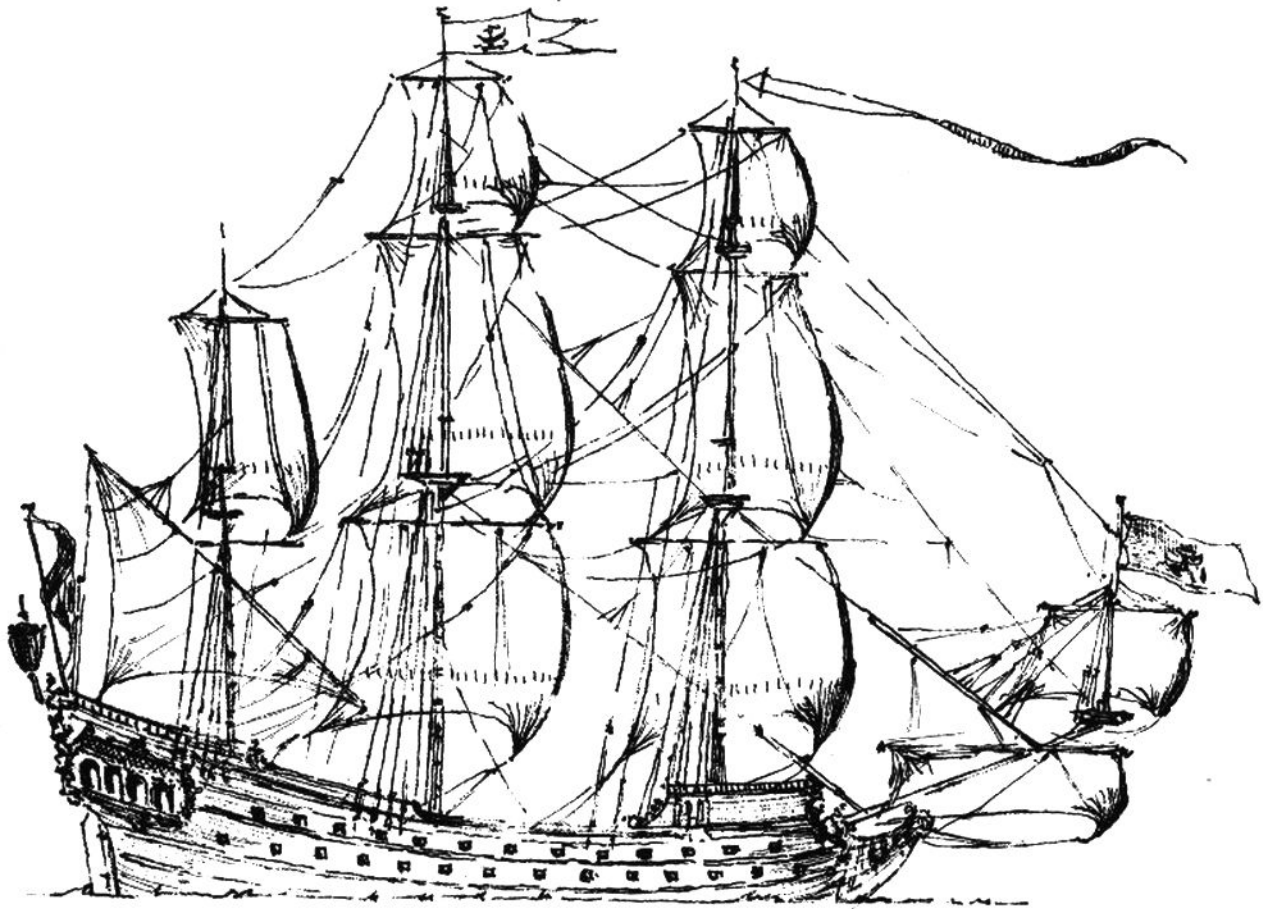


Fig. 23 „Schwere Fregatte“

schwer bewaffnet. Sie wurde im Verlaufe ihrer Dienstzeit nie von anderen Schiffen angegriffen. Sie war vornehmlich für den Sklaventransport von Afrika nach Amerika eingesetzt.

1698 wurde ihr Wert immer noch mit 13716 Reichstalern beziffert, sie befand sich also immer noch in einem bemerkenswert guten Zustand. Nachdem der Preußenkönig Friedrich Wilhelm I. 1711 die Handelskompanie aufgelöst hatte, lag die Fregatte im Hamburger Hafen und wurde 1725 unter ihrem Wert versteigert.

Die Fregatte maß in der Länge 36,24 Meter und in der Breite 9,48 Meter. Die Länge wurde von der Spitze des Gallions bis zum überragenden Heck gemessen.

Die Breite ermittelte man durch Messen des „größten Bauches“ des Hauptspants. Es kamen bei der Länge noch der Sprietbaum und die Laterne, welche das Heck überragte, hinzu. So betrug die Länge über alles 45 Meter. Bei der Breite kamen die Dicke der Planken und Berghölzer hinzu, woraus sich 10,50 Meter ergaben. Der Tiefgang des Schiffes wird mit 5,00 Metern angegeben. Das Displacement betrug etwa 1050 Tonnen.

Die WASA z. B. war über alles 61 Meter lang und hatte ein Displacement von 1200 Tonnen. FRIEDRICH III. war demzufolge kein kleines Schiff.

Die Fregatte rechnete als Zweidecker und hatte drei Masten. Fock- und Groß-

mast waren rahgetakelt, je Mast drei Rahen. Der Besan war traditionsgemäß mit einem Lateinersegel und nur einem Rahsegel (Rahmarssegel) ausgestattet. Der Sprietbaum führte eine Blinde, eine Bowenblinde und ein Sprietsegel an einem kleinen Sprietmast.

Die Segelfläche der Fregatte betrug annähernd 1000 Quadratmeter. Der sparsam geschmückte Spiegel hatte eine Höhe von 14 Metern, gemessen bis zum Helm der Laterne. Optisch gut gestaltet wurde der hohe Spiegel durch die Gillung und die stark gegliederte Fensterreihe. Der Bau mußte bei sparsamster Verwendung der Mittel errichtet werden und trug deshalb relativ wenig figürlichen Schmuck. Dennoch macht das Schiff einen wohlgefälligen Eindruck. Die kräftigen Stockanker lagen auf starken Konsolen, gestützt durch die Rüsteisen der Püttings für die Fockmastwanten. Das Galion unter dem Bugspriet trug, wie es vielfach üblich war, einen Löwen.

Die Pinne des mit einem behelmtten Ritterkopf geschmückten Ruders ging durch die Gillung hindurch und wurde mit dem Kolderstock vom überdeckten Ruderstand in der Kampagne aus bedient. Das Schiff konnte 50 Kanonen, an anderer Stelle wurden auch 56 genannt, aufnehmen. Eine Inventarliste von 1702 führte jedoch nur 32 Geschütze auf, und zwar

„10 Stück à 8 Pfund;
10 Stück à 6 Pfund;
8 Stück Bassen;
4 Stück à 3 Pfund“.

Es fehlen sicherlich die Zwölfpfünder, die man aus irgendwelchen Gründen unterschlug. Zehn bis zwölf dieser schweren Geschütze befanden sich bestimmt an Bord. Die Geschütze belasteten das Schiff erheblich, denn die Einzelgewichte betragen für die Zwölfpfünder 3220 Pfund, für

die Achtpfünder 2100 Pfund, für die Sechspfünder 1602 Pfund und für die Dreipfünder 780 bis 795 Pfund. Das war ein Gesamtgewicht von rund 44 Tonnen. Dazu rechnete natürlich auch das Gewicht der Bassen mit ungefähr 4800 Kilogramm.

Die Geschütze waren verteilt über das Geschützdeck und das Oberdeck, wobei das Gewicht der aufgestellten Geschütze nach oben hin abnahm. Auf der Kampagne und der Back standen die Sechspfünder. Auf dem Dach der Heckhütte waren die leichten Dreipfünder untergebracht, je Seite zwei Stück. Zwischen Back und Kampagne, in der Kuhl, war das Boot abgelegt.

Die Heckgalerien nahmen die Toiletten und andere untergeordnete Räume auf. Während z. B. die WASA prächtig ausbaute und geschmückte Galerien besaß, nehmen sich die der FRIEDRICH III. recht unscheinbar aus.

Auch die Kanonenpforten waren nicht verziert. Innen waren sie lediglich rot angestrichen. Die Farbgebung war auch recht einfach gehalten. Warme Brauntöne und Schwarz herrschten vor. Die Beplankung der Kampagne, der Hütte und der Back waren olivgrün gestrichen, das Schanzkleid in mattem Braun, Figuren und Rankwerk, Voluten und Teile der Laterne waren teilweise vergoldet, so auch der Löwe am Galion. Das Heck war eigentlich das Teil mit der auffälligsten Farbgebung. Das große Medaillon mit dem Wappen Kurbrandenburgs war blau gestrichen, und der rote Adler prangte auf weißem Grund. Die großen Heckfiguren waren in den Farben Blau, Gelb und Rot bemalt, die Gesichter hatten ihre natürliche Farbe. Die Decks waren naturfarben, lediglich die mit Pech und Werg verstemten Stöße hoben sich ab und gaben den Decks etwas Struktur. Ansonsten waren der Farbenvielfalt keine Grenzen ge-

setzt, wobei die sogenannten Standardfarben vorherrschten.

Für den Unterwasseranstrich des Schiffkörpers benutzte man Holzkohlenteer, was einen nahezu schwarzen Farbton ergab. Da die Kanonen aus Eisen waren, ist der Farbton der Rohre schwarz, und genauso waren die Anker und alle anderen eisernen Beschläge am Schiff gestrichen.

Im Heckspiegel der meisten Schiffe des Kurfürstentums prangte das Wappen des Kleinstaates. Es zeigte den Roten Adler auf weißem Grund. Seine Fänge waren in Schwarz gehalten und hielten ein vergol-

detes, teilweise auch silbernes Schwert und ein Zepter. Das Brustschild war blau und trug in der Mitte ein goldenes Zepter. Über dem Aar schwebte der Kurhut. Schwert und Zepter kamen auch in gekreuzter Form vor.

Daß die Handelskompanie eine andere Flagge geführt haben soll, es wird berichtet, daß sich unter dem Adler noch zwei gekreuzte Anker befunden haben sollen, ist eine Annahme. Lediglich das Siegel der Kompanie zeigte diese Insignien. Eine Flagge dieser Art führten die Kompanieschiffe zu keiner Zeit.

FLIEGENDER DRACHE

Noch während man an der großen Fregatte FRIEDRICH III. „zimmerte“, wurde durch Raule der Auftrag erteilt, in Havelberg eine leichte Fregatte auf Kiel zu legen. Jost Elynck begann im Sommer 1689 mit dem Bau des anfänglich als Pinaß bezeichneten Schiffes.

Es sollte bis 1692 vorläufig der einzige Neubau sein. Es war aber auch das erste Schiff dieses Typs, das auf der Werft gebaut wurde. Mit einer Länge von knapp 22 Metern war es eine recht kleine Fregatte. Ihr Bau dauerte bis 1691. Wegen des Eisgangs auf der Elbe kam das Schiff erst im Frühjahr 1692 nach Hamburg. Die Ausrüstung sollte im Oktober abgeschlossen sein. Bis zu diesem Zeitpunkt hatte das Schiff noch keinen Namen. Nach seiner Galionsfigur, es war ein geflügelter Drache, wurde die Fregatte später FLIEGENDER DRACHE genannt. (Es gab in dem Schiffsbestand des Kurfürstentums bereits ein Schiff gleichen Namens, das war aber eine Schnau.) Als Kapitän wurde der Ga-

liotenkapitän Jan de Ruyter, ein gebürtiger Holländer, verpflichtet.

Im Dezember 1692 begann gemeinsam mit dem inzwischen fertiggestellten FRIEDRICH III. die überstürzte Reise des FLIEGENDEN DRACHENS nach Afrika. Die Schiffe gerieten in einen starken Sturm und wurden arg beschädigt. Die kleine Fregatte FLIEGENDER DRACHE hatte schwer zu kämpfen; die Mannschaft mußte einen Mast kappen. Das Schiff konnte seine Fahrt nicht fortsetzen und lief Emden an, um auf der dortigen Werft die Schäden beheben zu lassen. Es erhielt ein neues Halbdeck, die Takelage wurde erneuert und die Berghölzer verstärkt. Anfang 1693 konnte der FLIEGENDE DRACHE seine Fahrt fortsetzen. 1694 starb Kapitän de Ruyter.

In der Schiffsliste von 1698 wurde das Schiff nicht mehr geführt, sein Schicksal ist unbekannt. Es ist zu vermuten, daß es Seeräubern in die Hände gefallen ist.

Der FLIEGENDE DRACHE muß ein zuverlässiges Schiff gewesen sein. Es wurde als schneidiges Fahrzeug und ganz besonders

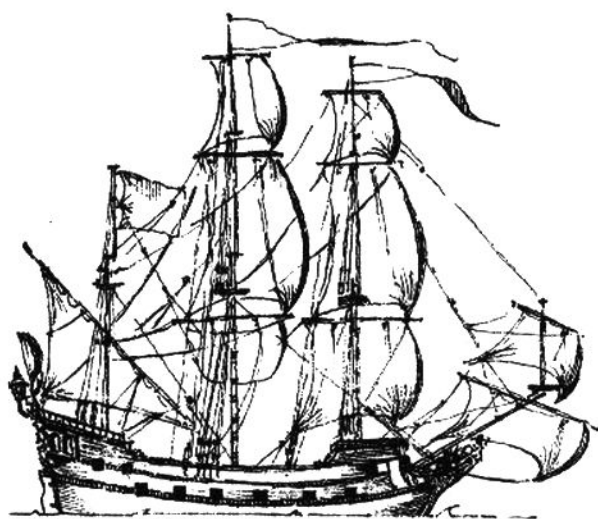


Fig. 24 Fregatte

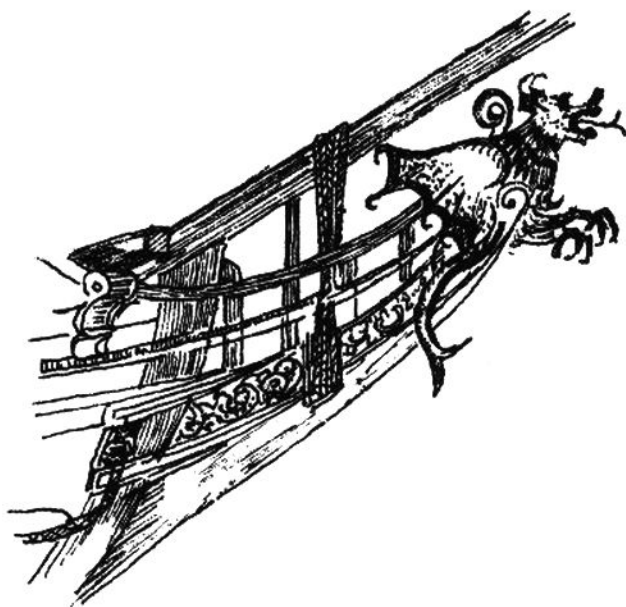


Fig. 25 Galion des FLIEGENDEN DRACHENS

als Havelberger Bau hervorgehoben. Bei 22 Metern Länge und etwa 5,60 Metern Breite hatte es einen Tiefgang von 2,55 Metern. Die Fregatte hatte drei Masten, allerdings ist diese Angabe nicht sicher. Zur Erhöhung der Manövrierfähigkeit und der Schnelligkeit war diese Takelage jedoch allgemein üblich. Nahezu alle kleineren Fregatten, so die später folgenden CHURPRINZ und WINDHUND hatten drei Masten. (Die von Hoeckel beschriebene Fregatte BERLIN, 1674, nicht wesentlich größer als der FLIEGENDE DRACHE, war dreimastig.) Fock- und Großmast führten je drei Rahsegel. Der Besan hatte ein Lateinsegel. Unter dem Bugspriet wurde ein weiteres Rahsegel, die Blinde, gefahren. Der Sprietmast trug ein trapezförmiges Rahsegel, das sogenannte Sprietsegel. Eine durchaus beachtliche Segelfläche für dieses kleine Schiff. Die Bewaffnung bestand aus 16 Kanonen, davon waren zwei Sechspfünder. Zusätzlich gab es noch drei Bas-

sen. Zur Bedienung des Schiffes werden 30 bis 35 Seeleute notwendig gewesen sein. Das stark hochgezogene Heck bot achtern die Möglichkeit, ein zweites halbes Deck einzubauen. Obwohl das Schiff eigentlich ein Eindecker war, muß man es deshalb gerechterweise als Anderthalbdecker ansprechen. Die Heckkajüte war abgedeckt. Auch das Vorschiff war in ähnlicher Weise gedeckt, so daß sich eine nach hinten offene Back ergab. Das Heck war im oberen Teil leicht überbaut, der verzierte Spiegel wurde durch Konsolen abgestützt. Im unteren Teil durchbrachen zwei Kanonenporten und das Rudergatt den Spiegel. Das massive Ruder wurde über Pinne und Kolderstock bedient. Der Rudergänger stand auf dem Halbdeck und hatte so freie Sicht nach voraus. Die Ausschmückung der Fregatte war nicht so reich wie bei den Prunkschiffen des Kurfürsten, entsprach aber dem damaligen Zeitgeschmack.

SCHLOSS ORANIENBURG

1692 wurde in großer Eile mit dem Bau einer Fregatte in Havelberg begonnen. In den Archivalien wurde sie anfänglich als „großes Schiff“ von 118 Fuß (36 m) Länge bezeichnet (siehe Fig. 23). Es sollte ein wohlgefälliges Schiff werden. Von der Marineleitung und den Bewindhebern war die „schwere Fregatte“ für die Fahrten nach Westafrika und Westindien vorgesehen. Man wollte mit ihr den lukrativen Sklavenhandel betreiben. Das Schiff lief 1693 vom Stapel. Es war verübelt und verkleidet und bereit zum Transport nach Hamburg. Und tatsächlich wurde es noch im gleichen Jahr nach dort gebracht und erhielt den Namen SCHLOSS ORANIENBURG. Die Baukosten betragen 15000 Taler. Vorbereitet war es für 40 Kanonen. Tatsächlich kamen aber nur 18 Kanonen und acht Bassen an Bord. Das schwerste Kaliber betrug acht Pfund.

Die Fregatte SCHLOSS ORANIENBURG sollte das Schicksal der zu diesem Zeitpunkt in Hamburg liegenden Brandenburger Schiffe teilen, sie wurde auch nicht fertig. Aus Geldmangel wurde sie später verpfändet und nach 1711 schließlich

für einen lächerlichen Preis versteigert.

In der Liste der Werftbauten von 1694 wurde sie als schwere Kriegsfregatte mit 120 Fuß (36,6 m) Länge geführt. Sie hatte zwei durchlaufende Decks und eine Breite von 30,5 Fuß (9,3 m). Das entspricht einem Länge-Breite-Verhältnis von 3,9:1. Fast alle brandenburgischen Fregatten entsprachen weitgehend diesem Maßverhältnis, FRIEDRICH WILHELM ZU PFERDE mit 3,9:1 und FRIEDRICH III. mit 3,78:1. Der Tiefgang der Fregatte SCHLOSS ORANIENBURG wurde mit 16 Fuß (4,88 m) angegeben. Sie war ein Dreimaster. Fock- und Hauptmast trugen je drei Rahsegel. Außerdem wurde am Bugspriet ein Rahsegel, die Unterblinde und am Sprietmast die Bowenblinde gefahren. Der Besan hatte über dem Lateinsegel noch ein Rahsegel. Über die Ausschmückung des Hecks ist nichts bekannt.

Der Wert der SCHLOSS ORANIENBURG sank während der Liegezeit in Hamburg. Immerhin lag das Schiff 18 Jahre, von 1693 bis 1711 dort, entsprechend war ihr Zustand. Im Baujahr 1693 noch mit 15000 Talern bewertet, sank ihr Wert bis 1695 auf 13000 Taler. 1700 erwartete man für den Verkauf der noch in Hamburg liegenden drei Schiffe ganze 4000 Taler.

KURFÜRSTLICHE GALEERE

Im Herbst des Jahres 1692 wurde der Werft in Havelberg der Auftrag erteilt, eine Galeere zu bauen. Sie war als Prunkschiff für Berlin gedacht. Vorbild waren die prächtigen, auf holländischen Werften gebauten Staatsgaleeren. Für die künstlerische Gestaltung der KURFÜRSTLICHEN GALEERE wurde sogar ein Schiffsbildhauer auf der Werft angestellt. Dieser arbeitete ein ganzes Jahr (1693) an dem Schiff. 1694 war die Galeere dann fertiggestellt und kam nach Berlin. Die Baukosten betragen 2000 Taler. Um die Bezahlung entbrannte ein heftiger Streit. Aus den Mitteln der Afrikanischen Kompanie wollte dort niemand dieses Schiff bezahlen. Es hieß, daß die Galeere eine Sache des Kurfürsten sei.

Auf dem schon mehrfach erwähnten Oldenburghschen Stich ist eine solche Galeere zu sehen. Da die Entstehungszeit des Stiches (1693) ungefähr in die Bauzeit des Schiffes fällt, darf angenommen werden, daß es sich hier um die erwähnte Ga-

leere handelt. Das Schiff, dessen Länge etwa 20 Meter betragen hat, hatte einen Mast mit einem großen Lateinsegel. Es fällt der nach antikem Vorbild im Vorschiff eingebundene lange Sporn auf. Die Galeere hat zu beiden Seiten je acht Riemenspforten, durch die lange und damit recht schwere Riemen geschoben werden konnten. Die Ruderknechte saßen auf Bänken im vorderen Teil der Kuhl; dieser Bereich war ungedeckt. Die Reeling zwischen Hütte und Back war mit schönem Schnitzwerk versehen. Die Back schloß vorn gerade ab und diente als Standfläche für Trommler und Schützen. Reich verzierte Baluster bildeten die Reeling. Der Bug war schnabelartig vorgestreckt und trug den schon erwähnten Sporn. Die achtern aufgestellte Hütte wurde durch einen verzierten Spiegel abgeschlossen, den das brandenburgische Wappen geziert hatte. Eine große Hecklaterne und ein riesiger Fahnenstock bildeten den Abschluß.

Aus den Archivmaterialien geht hervor, daß die Galeere einen Tiefgang von

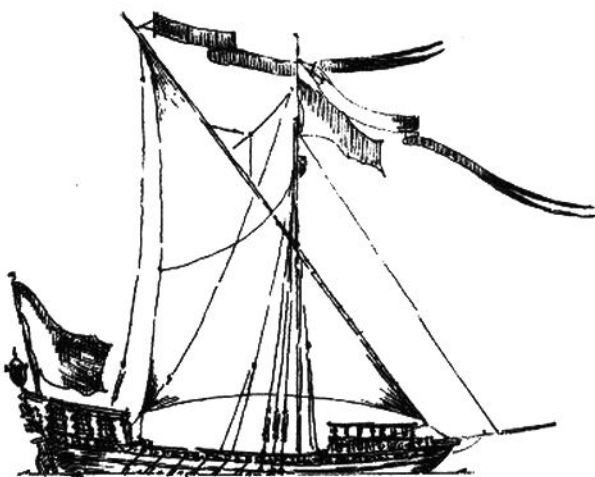


Fig. 26 Galeere

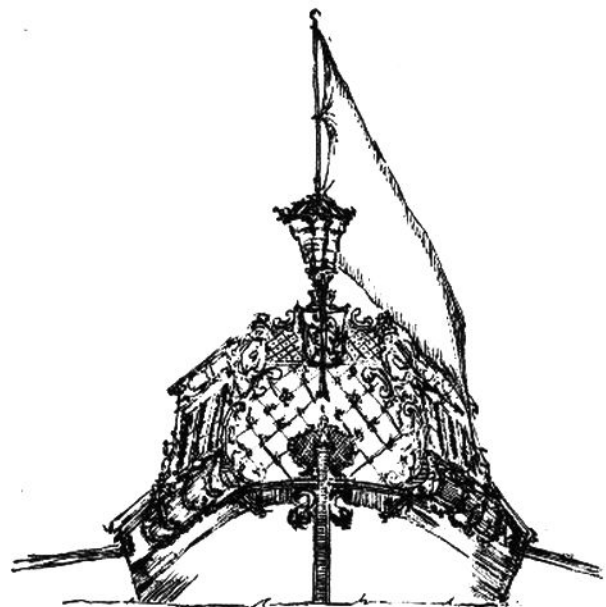


Fig. 27 Galeerenheck

1,80 Meter hatte. Diese Angabe steht im Zusammenhang mit ihrer Verschiffung nach Berlin. Sie war demzufolge ein leichtes Schiff.

Die Galeere, antikem Vorbild folgend, war für Repräsentationszwecke gedacht. Sie sollte Macht und Reichtum dokumentieren. Ihre Bewaffnung hatte nur symbolischen Wert. Die sechs Kanonen hatten den Zweck, bei Festlichkeiten Böllerschüsse abzugeben.

Interessant ist auch die wechselnde Typenbezeichnung dieses schönen Havelberger Baus. Einmal wird das Schiff als Staatsgaleere, ein anderes Mal als kurfürstliche

Galeere bezeichnet. Sie war eine Art von Kommandeursboot.

Nicht ganz so groß wie die Prunkgaleeren, hatte sie ebenfalls die typische Lateinertakelung und wurde von acht Ruderknecchten gerudert.

Ob die Galeere des Kurfürsten einen Namen bekommen hatte, ist nicht überliefert. Wir können sie deshalb auch nur mit dem Namen ansprechen, der ihr vom Werftleiter bei der Ablieferung gegeben wurde, bzw. mit dem sie in den Büchern des Kurfürstentums geführt wurde, und der ist ganz einfach KURFÜRSTLICHE GALEERE mit dem Zusatz: für Berlin.

CHARLOTTE-LOUISE

Im Herbst 1692 wurde erstmals eine Barke in Havelberg auf Kiel gelegt. Es war die CHARLOTTE-LOUISE. Sie wurde dem Anschein nach dringend gebraucht und ihre Fertigstellung mit Nachdruck betrieben. Anfang 1693 lag die Barke schon zur Ausrüstung in Hamburg. Es ist verbürgt, daß man in Eile das Material für ihre Ausrüstung beschaffte. Im August 1693 befand sich die CHARLOTTE-LOUISE bereits auf großer Fahrt. Ihr erster Kapitän war Erasmus Hendrick aus Königsberg.

Erbaut wurde das Schiff unter Leitung von Cornelius Elynck. Sie befuhr die Nord- und Ostsee sowie den Atlantik in Richtung Afrika. In den Kompanieunterlagen wurde ihr Wert 1694 mit 2000 Talern beziffert. 1698 wurde das Schiff mit portugiesischer Unterstützung von Seeräubern erbeutet und nicht wieder herausgegeben; sie galt damals als verloren.

Die Barke CHARLOTTE-LOUISE war 66 Fuß (20,13 m) lang. Die Breite betrug etwa fünf Meter, der Tiefgang neun Fuß (2,75 m).

Die Barke trug zwei Masten. Der Fockmast führte drei Rahsegel, der Besanmast nur ein Gaffelsegel. Zwischen den Masten konnten Stagssegel gesetzt werden, so auch vor dem Fockmast. Bestückt war sie mit etwa 12 Kanonen. Die Hütte stand im achterlichen Teil des Schiffes im Bereich des Besanmastes. Das Heck schloß oben mit einem kleinen Spiegel ab, der von leicht gerundeter bis ovalen Form war. Das Schanzkleid wurde schlüssig an diesen Spiegel herangeführt. In der Seitenansicht war das Heck leicht überbaut, so daß der Ruderkopf durch eine Öffnung (Gatt) über Deck geführt wurde. Das Ruder wurde auch hier mit einer Pinne bewegt.

Die Tragfähigkeit des Schiffes lag bei 120 Tonnen. Die Besatzung bestand aus 20 Seeleuten.

Schwierigkeiten machte die Bestimmung des Typs. So wurde die CHARLOTTE-LOUISE als spanische Bark, Jamaikabark, als Schnau und in einer Aufstellung von 1696 sogar als Fregatte bezeichnet. Da in der Literatur das Schiff zum überwiegenden Teil als Barke bezeichnet wird, soll es auch bei dieser Bezeichnung bleiben.

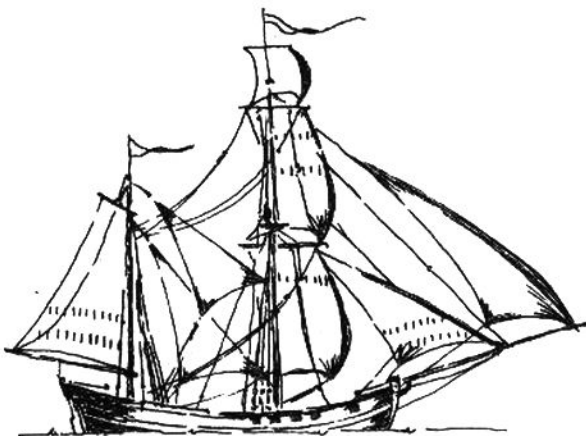


Fig. 28 Barke

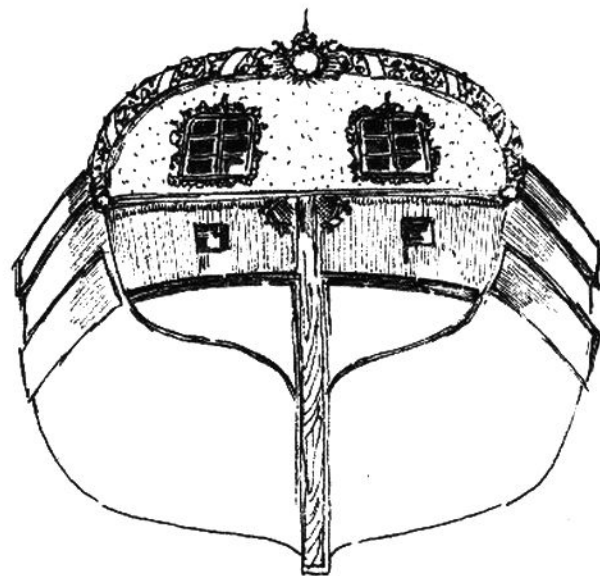


Fig. 29 Barkenheck

Das relativ rundliche Schiff war in der Lage, schwere Lasten zu tragen und war dabei noch schnell genug. Dieses in den Anfängen recht kleine Schiff sollte sich im Verlauf seiner Entwicklung, die bis an das

Ende der Segelschiffzeit heranreicht, zu einem wichtigen Schiffstyp entwickeln. Ein Schiff mit einer langen Entwicklungszeit, die Art der Betakelung reicht bis in das 14. Jahrhundert zurück.

SIEBEN GEBRÜDER

Die Vertreter des Bewindheber Kollegiums in Emden, an ihrer Spitze Pedy, einer der einflußreichsten holländischen Geldgeber, forderten schon seit langem, statt der Fregatten doch ein großes Handelsschiff zu bauen. Sie wollten nun endlich auch ein neues lasttragendes Schiff in den Bestand der Handelskompanie einreihen. Zwischen Raule und Pedy kam es zu einer Vereinbarung, und 1693 wurde in Havelberg ein sogenanntes Heckboot auf Kiel gelegt. 1694 waren alle Arbeiten am Rumpf beendet. Die Baukosten des Heckbootes betragen 13000 Taler. Das Schiff kam erst recht spät nach Hamburg. Vier lange Jahre lag es noch in Havelberg auf der Werft. Sicher fehlte auch bei diesem Schiff das Geld für die Ausrüstung. 1698 kam es nach Hamburg und erhielt dort seinen Namen. Als Ehrerbietung vor den Gebrüdern von Dankelmann nannte man das Heckboot nunmehr SIEBEN GEBRÜDER.

Dieser Schiffstyp entstand aus der

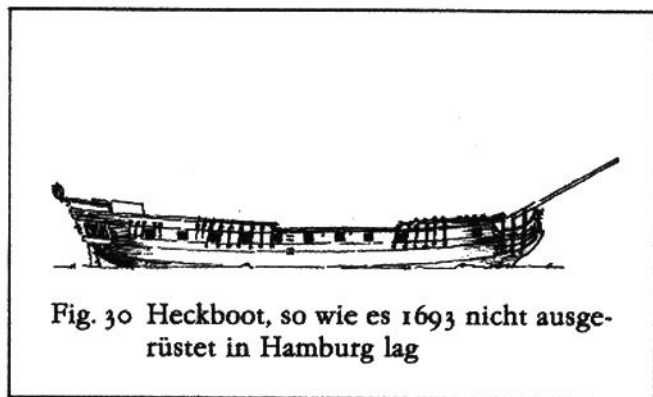


Fig. 30 Heckboot, so wie es 1693 nicht ausgerüstet in Hamburg lag

Fleute, und bestimmte Vorzüge des Pinaßschiffes wurden dabei auch übernommen. Das betraf im wesentlichen die Rumpf- und die Heckform. Von einer Verschmelzung der Fleute und des Pinaßschiffes kann allerdings nicht die Rede sein. Es entstand ein völlig neuer Schiffstyp. Auffallend war, daß der starke Sprung des Decks nach achtern nahezu aufgegeben wurde. Das typische rundliche Heck der Fleute mit dem kleinen Spiegel wich einem breiten Spiegelheck. Die Spantenform war rundlicher und nach oben nicht mehr so stark eingezogen. Hier ist der Einfluß des Pinaß spürbar. Einem zeitgenössischen Verkaufsplakat konnten die Hauptabmessungen des Heckbootes entnommen werden. Seine Länge zwischen den Loten betrug 130 Fuß (39,65 m), die Breite 33,5 Fuß (10,2 m) und der Tiefgang sieben Fuß (2,1 m). Übertrieben ist die Angabe, daß das Heckboot 60 Kanonen an Bord gehabt habe. Es gab auch stark armierte Handelsschiffe, aber hier handelt es sich sicherlich um einen Schreibfehler. Mehr als 16 bis 18 Kanonen kamen für das Schiff kaum in Frage. Ausgestaltet war dieser Schiffstyp mit drei Masten, welche rahgetakelt waren. Der Besanmast führte ein Gaffelsegel. Die Ruderpinne wurde durch ein Gatt im Heck geführt, das wie bei den Fregatten leicht überbaut war.

Erbaut wurde das Schiff unter Leitung des Werftbaas Cornelius Elynck. Am 27. September 1705 wurde es in Hamburg für 1.450 Mark verkauft.

POSTILLION und JÄGER

Im Jahre 1693 wurde der Bau von Barken, der mit der CHARLOTTE-LOUISE 1692 begann, fortgesetzt.

Cornelius Elynck legte die Schwesterschiffe POSTILLION und JÄGER auf Kiel (siehe Fig. 28). Ihre Länge betrug 17 Meter. Sie wurden in den Archivmaterialien unterschiedlich bezeichnet, einmal als spanische Barken, an anderer Stelle als Schnauen. Die Baukosten betragen je Schiff 2500 Taler. 1694 lagen die beiden Schiffe bereits zur Ausrüstung in Hamburg. Für den POSTILLION verpflichtete man als Kapitän Vincent de Clerc, für den JÄGER Pieter van Beek. Interessant ist, daß man den holländischen Kapitänen französische Steuerleute zur Seite stellt. Es war damals üblich, daß Kapitän und Steuermann von unterschiedlicher nationaler

Herkunft waren. Grund dafür waren z. B. die großen seemännischen Erfahrungen holländischer oder schwedischer Kapitäne und die Gründlichkeit und Härte französischer Steuerleute. Als Kapitäne waren die Franzosen bei den Reedern und der Mannschaft nicht so recht beliebt. Die Schiffsführung erhielt auch schon ein Gehalt; ein Kapitän 60 holländische Gulden und ein Steuermann 36 holländische Gulden im Monat.

Entsprechend der geringeren Länge war die Barke auch nur etwa 4,60 Meter breit und hatte einen Tiefgang von 1,70 Meter. Aus Geldmangel wurden beide Schiffe jedoch nicht in der kurbrandenburgischen Flotte eingesetzt. Sie lagen zwar noch bis zum Frühjahr 1695 in Hamburg, wurden dann aber verkauft. Wer die Schiffe kaufte, und welches Schicksal sie danach erlitten, ist unbekannt.

CHURPRINZ UND WINDHUND

In den Unterlagen der Handelskompanie wurden am 01. 10. 1694 zwei Fregatten von 75 Fuß Länge aufgeführt. Sie waren Ende 1693 auf Kiel gelegt, und 1694 wurde an beiden Schiffen zielstrebig gearbeitet. Für die Havelberger Werft bedeutete dieser Bau eine Neuheit, wurden doch erstmals leichte Fregatten mit zwei durchlaufenden Decks versehen.

CHURPRINZ UND WINDHUND wurden als Schwesterschiffe bezeichnet. Die Schiffsrümpfe waren 1694 fertiggestellt und gelangten im Frühjahr 1695 nach Hamburg. Dort sollten sie auch ausgerüstet werden, doch es kam nicht dazu.

Die Fregatten lagen 1698 noch immer nutzlos im Hamburger Hafen. Erst 1699 erteilte die Marinekommission den Befehl, den CHURPRINZ auszurüsten und nach Emden zu bringen. Ob dieser Befehl ausgeführt wurde und was außerdem mit dem WINDHUND geschah, ist unbekannt.

Sicherlich wurden beide verkauft. Ihre Namen tauchten später nicht mehr auf.

Was waren das für Schiffe, die den Status einer Neuheit beanspruchten?

Bei der bisherigen Bauweise der leichten Fregatten standen viele Kanonen im Freien in der unabgedeckten Kuhl des Schiffes. Die Bedienungsmannschaften der Geschütze konnten im Gefecht relativ leicht ausgeschaltet werden. Durch das zweite Deck konnten jetzt noch mehr Waffen an Bord genommen werden, nämlich 18 bis 20 Geschütze. Für den CHURPRINZ sollten 16 Kanonen und drei Bassen beschafft werden. Bei der Aufstellung der Geschütze auf dem Oberdeck mußte sehr auf ihre Anzahl geachtet werden, da sich sonst bei diesem doch recht kleinen Schiff der Schwerpunkt zu weit nach oben verlagert hätte. Außer einer geringeren Stabilität hätte dies auch zu einer Verschlechterung der Segeleigenschaften geführt.

Bei einer Länge von 21,23 Meter hatte das Schiff eine Breite von ungefähr

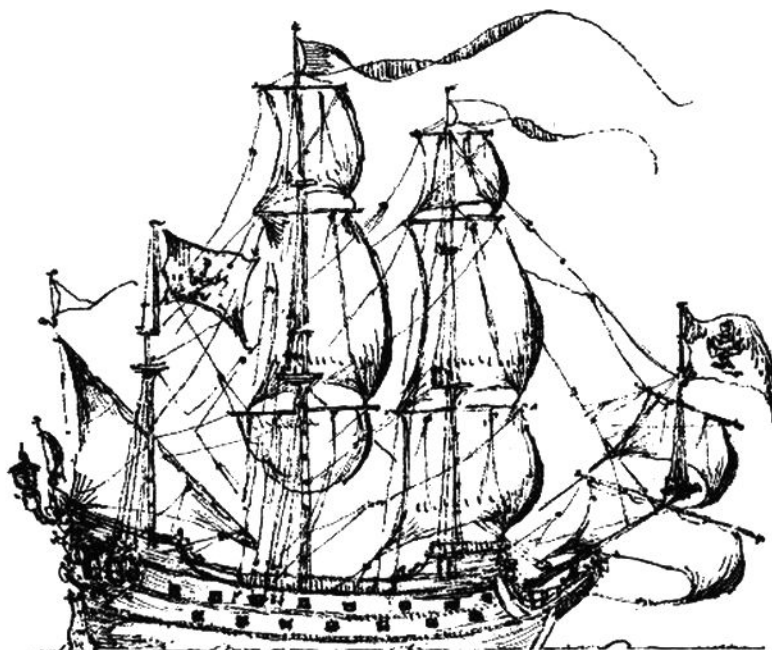
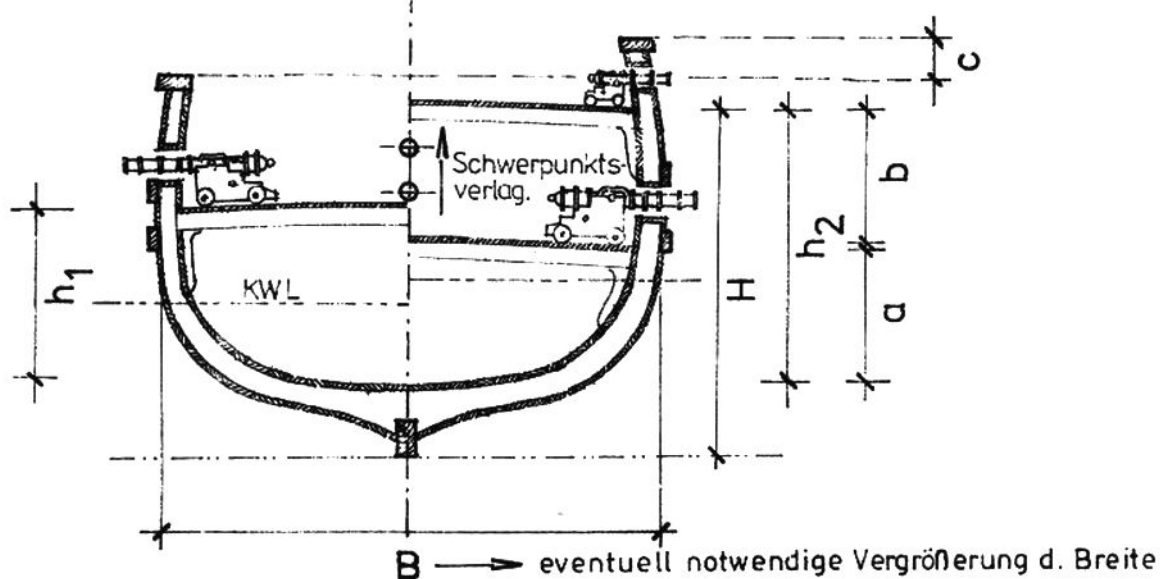


Fig. 31 Kleine Zweidecker-Fregatte



B	Breite des Hauptspants	5,80 m
H	Höhe von UK Kiel bis OK Deck	ca. 4,60 m
h₁	Deckshöhe (im Lichten)	2,10 m bei dem 1 1/2 Decker ›FLIEGENDER DRACHE‹
h₂	Zur Verfügung stehende Höhe zum Einbau eines zweiten Decks,	ca. 3,70 m
a	Höhe des Schiffsraumes	beim 2 Decker ca. 1,75 m (CHURPRINZ)
b	Batteriedecks	ca. 1,79 m
c	Notwendige Erhöhung des Schanzkleides	um ca. 0,80 m

Fig. 32 Konstruktive Probleme beim Einbau eines zweiten Decks bei den kleinen Fregatten

5,80 Meter. Der Tiefgang wird wenig mehr als zwei Meter betragen haben. Ausgestattet war es mit drei Masten. Im Heckwappen des CHURPRINZEN soll sich das brandenburgische Wappen, in dem der WINDHUNDS ein laufendes Windspiel, sicher der Lieblingshund des Kurfürsten, befunden haben. Eine ganz genaue Rekonstruktion dieses Schiffstyps kann leider nicht vorgenommen werden, die wenigen überlieferten technischen Einzelheiten gestatten dies nicht. Um die konstruktive Höhe durch das Einziehen des zweiten Decks nicht über ein noch vertretbares Maß hinaus wachsen zu lassen, was mit Sicherheit Stabilitätsprobleme zur Folge ge-

habt hätte, mußten Kompromisse eingegangen werden. Das Batteriedeck wurde soweit abgesenkt, daß selbst bei geöffneten Kanonenpforten und einer möglichen Krängung kein Wasser ins Schiff eindringen konnte. Dadurch wurde eine relativ günstige Deckshöhe erreicht, die ein einigermaßen ungehindertes Hantieren der Kanoniere ermöglichte. Außerdem wurde der Schwerpunkt nach unten verlagert. Das Schanzkleid konnte so hoch gezogen werden, daß den Schützen eine sichere Deckung ermöglicht wurde. Das alles führte zwangsläufig zu einer Abschwächung des bis dahin üblichen starken Sprungs im Deck. Die Überdeckung der

Back, der Kampagne, des Standplatzes des Rudergängers und der Heckkajüte blieben erhalten. Das Heck war deshalb noch immer sehr hochgezogen. In der Kuhl des Schiffes sollten sich nun keine Kanonen mehr befinden. Die russische Zweideckerfregatte OREL (1669), nach holländischem

Vorbild erbaut, ist ein gutes Beispiel für diese Fregatten.

Um Verwechslungen auszuschließen, sei erwähnt, daß es vor der Fregatte CHURPRINZ bereits eine Fregatte gleichen Namens gab. Diese hatte man jedoch 1694 für 5850 Gulden verkauft.

Schaluppe

Die Schaluppe wurde 1694 in Havelberg auf Kiel gelegt. Alles, was von dem Schiff an technischen Angaben bekannt ist, ist seine Länge. Sie betrug 40 Fuß. Noch 1694 kam die Schaluppe nach Hamburg. Sie sollte jedoch niemals in die kurbrandenburgische Flotte eingereiht werden. Da das Staatssäckel recht mager war, mußte das Schiff verkauft werden. Ein Käufer wurde damals so schnell jedoch nicht gefunden. Erst 1702, acht Jahre nach der Kiellegung, wurde die Schaluppe, zusammen mit dem Heckboot, in Hamburg verkauft. Die Baukosten der Schaluppe haben 800 Taler betragen, wie hoch der Erlös war, ist auch nicht bekannt. In den Unterlagen gibt es einen wichtigen Hinweis: die Schaluppe war als Transportfahrzeug geplant. Sie war demzufolge nicht das, was man unter einer Schaluppe allgemein versteht, ein Beiboot, sondern ein kleiner Frachtsegler. Im 17. Jahrhundert gab es die-

sen Typ in der Ost- und Nordsee. Die Tragfähigkeit betrug maximal 50 Tonnen. Auch als Fischerboot, Versorger, Ausschiffungsboot, von den Holländern Lichter genannt, und als Kriegsschiff konnte die Schaluppe verwendet werden. Sie wurde entweder gesegelt oder gerudert. Ihre Länge dürfte 40 Fuß kaum überschritten haben. Meist nur einmastig, bestand ihre Takelung aus einem Spriet- oder Gafelsegel und dem Vorstagsegel, von dem kaum mehr als eines geführt wurde. Die Rumpfform war recht füllig. Das Länge-Breite-Verhältnis betrug im allgemeinen 3,5:1. Ausgestattet mit geradem Kiel, konnte der Vordersteven recht steil gearbeitet sein. Die holländischen Typen hatten einen mehr fallenden gerundeten Steven. Die Heckgestaltung war recht unterschiedlich. Auffallend war das über das Ruder ausladende Heck. Die Dollbordlinie wurde bis in das Heck weitergeführt und endete dann meistens in einen kleinen Spiegel. Die Heckausladung wurde als

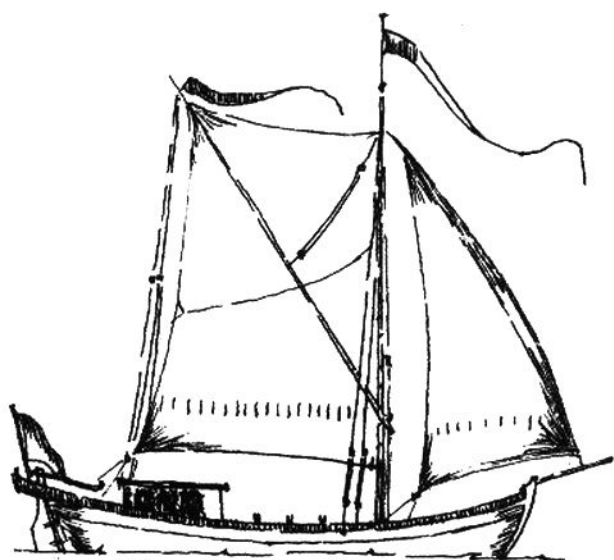


Fig. 33 Schaluppe

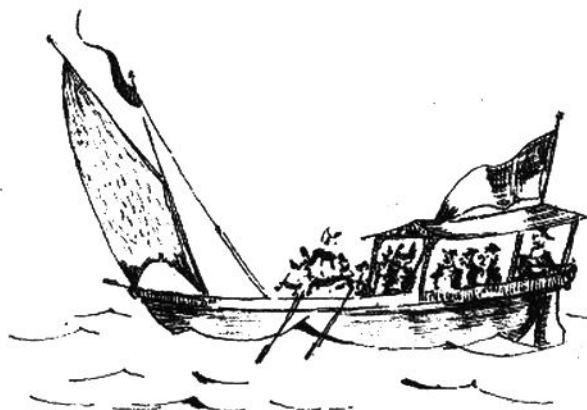


Fig. 34 Holländische Ausschiffungsschaluppe (Lichter)

Sitzplatz für den Rudergänger genutzt. Die Schaluppe war ein recht flachgehendes Schiff; ihr Tiefgang betrug etwa drei Fuß. Achtern befand sich eine kleine Hütte. Als Besatzung sind vier bis fünf Seeleute denkbar. Interessant ist die Schaluppe, die von W. van de Velde auf einer Fayence abgebildet ist. Hier zeigt sich die Formenvielfalt dieses kleinen Schiffes aus dem 17. Jahrhundert.

Weit vorn befand sich ein kleines Gafelsegel an einem schräggestellten Mast; zusätzlich konnte es durch vier Riemen bewegt werden. In das achterliche Dollbord wurden zu beiden Seiten je zwei Stützen gesteckt, und darüber ein Zelt-dach zum Schutz des Rudergängers und anderer Insassen gespannt.

Das Boot war auch zum Absetzen von „Landungstruppen“ vorgesehen. Zur damaligen Zeit war die Schaluppe ein ausge-

sprochenes Mehrzweckfahrzeug, dessen äußere Form und Takelage den jeweiligen Aufgaben angepaßt wurden.

In unserem Falle darf angenommen werden, daß es sich um einen Frachtsegler gehandelt hat, da der Hafen von Emden von größeren Schiffen wegen ihres Tiefgangs nicht aufgesucht werden konnte. Diese Fahrzeuge blieben auf der Reede liegen. Die Verbindung zum Hafen stellten dann die Schaluppen her. Ein Einsatz als Beiboot ist wenig wahrscheinlich, da selbst die größten Schiffe der kurbrandenburgischen Flotte ein solch großes Boot nicht an Deck hätten nehmen können. Denkbar ist, daß Raule die Schaluppen für die Ausschiffung von Soldaten an der afrikanischen Küste vorgesehen hatte. Genau läßt sich das jedoch nicht mehr rekonstruieren. Einen Namen hatte die Schaluppe nie bekommen.

Fregatte

...aule hatte eine Anzahl von Schiffen auf eigene Rechnung bauen lassen, die er aber bald wieder mit Gewinn verkaufte, so auch eine Fregatte (Baujahr 1694) mit einer Länge von 60 Fuß (siehe Fig. 31). Sie erscheint in keiner Aufstellung. Diese Fregatte war ein Bau, der von Raule finanziert und über dessen Verwendung niemand informiert wurde. Da Cornelius Elynck weitgehend von ihm abhängig war, ließ sich das recht unkompliziert bewerkstelligen. Das Schiff wurde nach seiner Fertigstellung unverzüglich verkauft. Da anscheinend doch „etwas durchgesickert sein mußte“, verschleierte Raule den Bau und bezeichnete ihn einfach als Jacht. Die gleichfalls in diesem Jahr auf Kiel gelegte Jacht wurde in den Archivmaterialien ausdrücklich mit einer Länge von 56 Fuß

genannt. Das war genau die Unordnung, die Raule für seine privaten Geschäfte brauchte. So gänzlich unbeobachtet blieb sein Tun jedoch nicht. Die Bewindheber und die Marineleitung verurteilten mehrfach das eigenmächtige Handeln Raules.

Es ist sicher, daß zu diesem Zeitpunkt in Havelberg eine kleine Fregatte gebaut worden ist. Sie war neben der Jacht eine der letzten Schiffbauten dieser Werft. Allerdings ist über diese Fregatte nichts bekannt. Es ist anzunehmen, daß sie ähnlich konstruiert war wie die CHURPRINZ.

Da auch die kleinen Fregatten mit zwei Decks ausgestattet wurden, wird auch dieses „Schiff ohne Namen“ zwei Decks gehabt haben. Da für diesen Bau Cornelius Elynck verantwortlich war, wird das Schiff kaum anders gewesen sein als seine Vorgänger.

Jacht

Das letzte Schiff, welches auf der Havelberger Werft gebaut werden sollte, war eine Jacht. Wer sie eigentlich in Auftrag gab, für welchen Zweck dieses Schiff gedacht war, ist nicht überliefert. Es ist wahrscheinlich 1694 auf Kiel gelegt worden; bekannt ist, daß 1695 kein neuer Schiffbau begonnen wurde. In der Literatur und in den Archivalien sind nur spärliche Angaben über den Bau der Jacht zu finden. Da jedoch der Oldenburgh-Stich im Vordergrund vermutlich diesen Schiffstyp darstellt, entschloß sich der Autor, auf dieser Grundlage einen Modellriß anzufertigen.

Der Bau, der vom Autor in der Schiffsbauliste die Nr. 15 erhielt, wurde unter Leitung des Werftbaas Cornelius Elynck geschaffen. Vermutlich wurde das Schiff im Jahr der Kiellegung fertiggestellt. Es wird berichtet, daß eine Jacht drei Jahre brauchte, um von Havelberg nach Hamburg zu gelangen. Sie saß trotz ihres geringen Tiefganges von 1,6 Metern häufig fest. Da ein solches Schiff 1696 in Hamburg eintraf, kann es sich nur um diese Jacht handeln. Ihre Länge wurde mit 56 Fuß angegeben. Von Amsterdamer Fuß auf Meter umgerechnet sind das 15,85 Meter. Diese Länge hatten auch die kleinen Havelberger Fregatten.

Die Jacht sollte in Hamburg verkauft werden; aber es fand sich kein Käufer.

In dem Bericht (1698) des Equipagenmeisters in Hamburg, Pieter Badelaer, heißt es: „... sieben Schiffe der Kompanie, nämlich Schloß Oranienburg, das Heckboot, je zwei Barken und kleine Fregatten und eine Jacht liegen unausgerüstet und nutzlos in Hamburg, kosten Unterhaltung und bringen nichts ...“

In der Marine Brandenburgs gab es neben diesem Schiff noch andere Jachten, so

die ältere Jacht BRACKE (auch BRAAKE), sie gehörte Benjamin Raule, sowie der Kolberger Bau von 1678/79, der von G. C. Pekkelhering gezimmert war und GROSSE JACHT genannt wurde. Beide Schiffe sind auf dem Bild des Malers Lieve Verschuer, welches brandenburgische Schiffe in der Ostsee (1684) darstellt, abgebildet. Szymanski nahm die Abbildung der GROSSEN JACHT zum Vorbild für seine Rekonstruktionszeichnung. Ein kleines Schiff, das noch Erwähnung fand und oft als Jacht bezeichnet wurde, war wahrscheinlich ein Bojer, der im Hafen Pillau lag.

Was war das nun für ein Schiffstyp, der als Jacht bezeichnet wurde und in allen Flotten des 17. und 18. Jahrhunderts zu finden war? Die Jacht kam, wie so viele zweckmäßige Schiffstypen dieser Zeit, aus Holland. Gerade für die Fahrt auf den schmalen Kanälen und Flüssen sowie für den Verkehr im flachen Wattenmeer wurde dort eine Vielzahl kleinerer Schiffe entwickelt. Meistens hatten sie bewährte Vorbilder. Erinnerung sei an solche Schiffe wie Ewer; Galiote, Tjalk, Bojer und Aak. Vorbild für die Jacht, im Holländischen wurde sie Jagd oder auch Jaghd genannt, war der Bojer (Bojert).

Die Jachten des 17. Jahrhunderts waren recht füllige Schiffe. Zwar nicht übermäßig schnell, doch leicht zu handhaben, benötigten sie doch nur eine kleine Besatzung. Einmastig, führten sie als Großsegel ein Gaffel- oder Sprietsegel. Vor dem Mast setzte man ein Stagfock sowie ein Klüversegel. Vielfach befand sich auch ein kleines Rahsegel im Topp des Mastes.

Die Jachten waren größtenteils armiert und mit maximal acht Kanonen, meistens Dreipfündern, ausgestattet. Achtern hatten sie eine Kajüte, diese konnte oftmals bis zu einem Drittel der Schiffslänge in Anspruch nehmen. Auffallend waren die massiven Seitenschwerter.

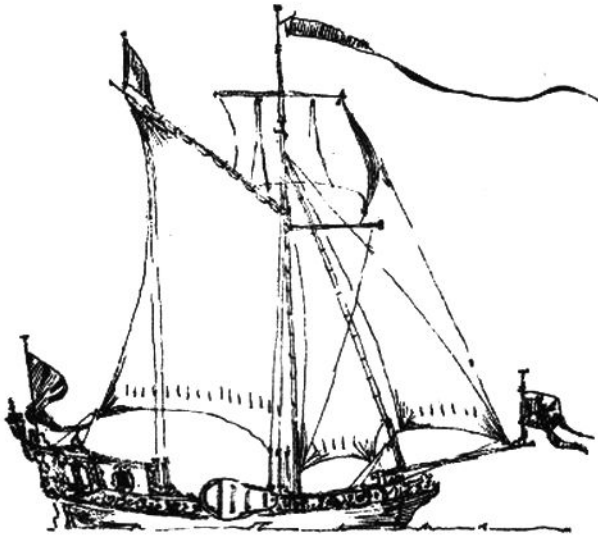


Fig. 35 Jacht

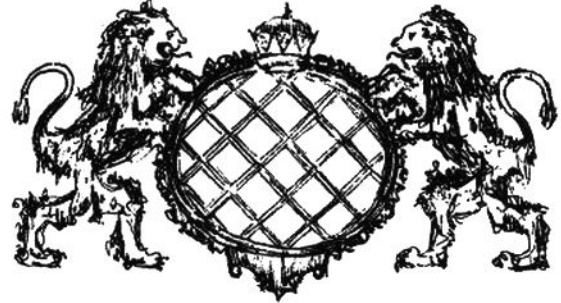


Fig. 36 Löwenmedaillon am Heck der Jacht

Wenn man von der äußeren Form ausgeht, waren die Jachten sehr ansehnliche, gut gestaltete Schiffe. Sie waren für eine Mehrfachnutzung konzipiert. Neben der Hauptfunktion, Transporte unterschiedlicher Handelsgüter und Postbeförderung, wurden Jachten auch für kriegerische und repräsentative Zwecke eingesetzt. Die Staatsjachten hatte man reich verziert. Eine Staatsjacht im Frieden mit einer Normalbesatzung von etwa 15 Seeleuten konnte im Kriegsfall die dreifache Anzahl von Menschen an Bord nehmen. Die Handelsjachten ließen sich schnell umrüsten. Für Brandenburgs Marine also ein idealer Schiffstyp.

Die kurfürstliche Jacht aus Havelberg war mit ihren knapp 16 Metern Länge nicht überaus groß. Ihre Heckverzierungen, auf dem Oldenburghschen Stich gut zu erkennen, lassen ihren Verwendungszweck ahnen. Sie war mit großer Sicherheit eine Repräsentationsjacht, eventuell für die Leitung der Kompanie in Emden gedacht. Das Spiegelheck hatte eine fast gerundete Form. Der obere Teil des Hecks, praktisch die achterliche Wand der

Kajüte, war leicht überbaut. Den Überbau (Gillung) stützten kräftige Konsolen. Die Pinne des starken Ruders wurde durch ein Hennegatt ins Innere des Schiffsrumpfes geführt. Der Rudergänger stand unter einem Vordach der Kajüte und bediente das Ruder mit dem Kolderstock. Die Ausschmückung des Hecks bestand im wesentlichen aus einem Medaillon, das von Löwen getragen wurde. Die Partie ist trotz der Vergrößerung nur schwer zu erkennen. Gekrönt wurde das Heck von einer großen Laterne und einem Fahnenstock. Im Heckbereich sind die seitlich ausgestellten erkerförmigen Fenster der Kajüte zu erkennen. Mittschiffs befand sich ein Oberlicht zur natürlichen Beleuchtung des Schiffsraumes. Der hohe Mast, gestützt durch kräftige Stage, trug das typische Gaffelsegel. Vor dem Mast befand sich das gereifte Vorstagegel. Ob die quer liegende Stenge im oberen Teil des Mastes ein Rahsegel trug, ist unwahrscheinlich. Es handelt sich hier sicherlich um eine Spiere, um die sogenannte Bagienrah, welche die Aufgabe hatte, das Rah-Toppsegel sicher zu führen. Man be-

nutzte die unter dem Rahsegel angebrachte Spiere zur Spreizung des Segels und zur Umlenkung der Schoten, so daß nur ein Tampen je Nock zum Deck geführt zu werden brauchte. Somit war auch die Führung der Geitau anders als bei den normalen Rahsegeln. Diese Segelführung stellt eine Besonderheit der niederländischen Jachten dar. Eine ähnliche Takelung finden wir auch bei der Tjalk und der Aak.

Der Autor widmete sich deshalb so ausführlich diesem Rah-Toppsegel, da auf dem Oldenburghschen Stich diese Segelführung nicht zu erkennen ist. Dazu gibt es zwei Erklärungen. Einmal kann Oldenburgh beim Kopieren des Originals von Madderstegh dieses Detail einfach weglassen haben. Zum anderen ist es aber auch durchaus möglich, daß das relativ kleine Schiff dieses Segel gar nicht führte. Die Spiere hätte dann eine andere Aufgabe, sie würde zum Aufziehen von Flaggensignalen gedient haben.

Sehr gut zu erkennen sind die typischen Seitenschwerter, die dem flachgehenden Schiff in Fahrt die notwendige Richtungsstabilität gaben. Im Vorschiff lag quer das schwere Ankerspill. Die Anker selbst ruhten auf dem Schanzkleid, Beetingsbalken verhinderten ihr Herabfallen. Die Bewaffnung bestand aus sechs Dreipfündern. Die Stammbesatzung setzte sich aus etwa zehn Seeleuten zusammen. Im Kriegsfall kamen noch 20 Soldaten dazu.

Die Fülligkeit des Schiffes ist auf dem Stich gut zu erkennen. Vergleiche mit anderen Jachten aus dieser Zeit, bei denen das Länge-Breite-Verhältnis mit 3,30:1 an-

gegeben ist, ergaben auch für den Havelberger Bau ein annähernd gleiches Verhältnis. Die Jacht war demzufolge ungefähr 4,75 Meter breit. Cornelius Elynck baute sie in typischer holländischer Manier. Interessant ist auch, daß er die im holländischen Schiffbau gebräuchlichen zwei parallel geführten Berghölzer für die Jacht übernahm. Nur undeutlich ist die Galionsfigur, welche auf dem Galionsknie ruhte, zu erkennen. Wahrscheinlich wird es ein Löwe gewesen sein. Der lange Bugspriet war seitlich an den breiten Steven angelascht.

Der ganze Schiffskörper war in einem satten Braunton gehalten, welcher durch den Teerölanstrich zustande kam. Die Kajüte und der obere Teil des Hecks waren farblich etwas heller abgesetzt. Alle Zierelemente, einschließlich des Löwen, waren vergoldet. Das Schanzkleid, so scheint es, war gegenüber anderen Prunkjachten nicht verziert; nur die Stückpforten zeigten ein vergoldetes Rankenwerk. Das Medailon war dunkelrot gestrichen. Gekreuzte goldene Linien überzogen den kissenförmig gewölbten Zierat. Fenster hatte das Heck nicht. Das Dach der Kajüte war mit Kupferblech beschlagen. Die Dächer der seitlich galerieartig ausgestellten Kajütenfenster trugen vergoldete Holzschindeln.

Schön gestaltet war auch die Hecklaterne, sie war ebenfalls vergoldet.

Alles in allem machte das Schiff einen wohlgefälligen und für die damalige Zeit soliden Eindruck. Ob es allerdings jemals hinaus auf die See fuhr, ist nicht bekannt. Angesichts der langen Liegezeit in Hamburg ist dies unwahrscheinlich.

Schlußbemerkungen

Der Autor weiß, daß die vorliegende Arbeit Lücken aufweist. Es war z. B. nicht möglich, alle Quellen zu erschließen. Die Forschungsarbeiten zum Thema „Die Havelberger Werft zur Zeit des ‚Großen‘ Kurfürsten“ brachen vor dem Zweiten Weltkrieg ab und wurden danach nicht wieder intensiv aufgenommen, so daß neuere Erkenntnisse noch nicht vorliegen. Bei der Recherche stieß der Autor oft ins Leere, ehemals vorhandene Dokumente waren in den Kriegswirren verlorengegangen. Vieles wurde in alle Winde zerstreut und mußte mühsam zusammengetragen werden. Erschwerend für die Arbeit an diesem Buch wirkte sich auch die Unordnung in der Buchführung des Marinebereiches zu Lebzeiten des „Großen“ Kurfürsten aus. Was damals den Leuten im Umfeld des Herrschers zur Verschleierung ihrer Machenschaften recht war, ist für die heutige Forschung ein Nachteil.

Der Autor hat versucht, auf der Grundlage des spärlich vorhandenen Materials systematisch zu recherchieren. Jeder Hinweis wurde aufgegriffen. Selbst die kläglichen Reste der Werftgebäude wurden aufgemessen und fotografiert. Die ehemaligen Werftanlagen haben Spuren im Gelände hinterlassen. Aufmerksam wurden sie registriert und für die Rekonstruktion des Werftlageplanes aufbereitet. 300 Jahre haben natürlich vieles verwischt.

Ähnlich aufwendig war die Erkundung der Werfttätigkeit selbst. Zwar sind einige Namen von Havelberger Schiffbauten und die Daten ihrer Kiellegung bekannt, Zwei-

fel kamen aber auf, als festgestellt wurde, daß für dasselbe Schiff drei oder auch vier andere Namen verwendet wurden. Namen, die dann an ganz anderer Stelle in der Geschichte der Marine Brandenburgs auftauchten. (Die Mehrfachverwendung von Schiffsnamen zur gleichen Zeit war früher durchaus üblich.)

Die Schiffe wurden der Ordnung halber mit einer Baunummer versehen und in ein System eingefügt, das nach Baujahren geordnet eine Übersicht über die tatsächlich in Havelberg gebauten Einheiten ermöglichte. Was außerdem noch in Havelberg gebaut wurde, ist nicht exakt erwiesen und verliert sich im Dunkel der „Rauleschen Unordnung“. Grundlage für die technischen Angaben bildeten die damals üblichen Maßverhältnisse des holländischen Schiffbaus Mitte des 17. Jahrhunderts. Nicht alles konnte endgültig geklärt und viele Angaben mußten errechnet werden. Die Arbeiten Szymanskis zur Flotte Brandenburg-Preußens waren dabei eine unschätzbare Hilfe. Lücken traten auch bei der Bearbeitung der Schiffsrisse zutage. War es noch möglich, auf der Basis des Oldenburghschen Stiches die Staatsjacht relativ sachgerecht zu rekonstruieren, so war das bei den beiden anderen Schiffen CASTELL FRIEDRICHSBURG und der Galeere schon weitaus schwieriger, nur undeutliche Vorlagen standen zur Verfügung. Doch unter Verwendung anderer Quellen gelang es, eine einigermaßen gesicherte Darstellung beider Schiffe zu erarbeiten.

Exakte Schiffsrise aus der Zeit der Werft um 1688 sind leider nicht vorhanden. Erst um 1750 wurden von einem Holländer, Johann Samuel Sepelius, Risse für die Königliche Werft zu Havelberg angefertigt. Das war zu einer Zeit, als diese ihren Betrieb noch einmal aufnehmen sollte.

Zur Zeit des Kurfürsten von Brandenburg baute man in Havelberg die Schiffe nach Skizzen, Stücklisten und den auf dem Schnürboden aufgetragenen Spantenquerschnitten.

Einer näheren Untersuchung bedarf sicher noch das Verhältnis der Havelberger Werft zur Hansestadt Hamburg. In Hamburg wurden die aus Havelberg kommenden Schiffe ja ausgerüstet; ob auf einer Werft der Stadt, oder auf einer der zahlreichen alten Werften zwischen Norder- und Süderelbe, welche bis 1705 zu Braunschweig – Lüneburg – Celle gehörten, ist gleichfalls noch nicht schlüssig geklärt.

Im Abschnitt, in dem über das Werftgeschehen berichtet wird, ist auch von

einem Schiffsbildhauer die Rede. Es wäre interessant, über diesen unbekanntem Meister etwas mehr zu erfahren, doch die Quellen fließen dazu recht spärlich. Sicherlich schuf er die hübsche Nereide (Tochter des griechischen Meergottes Nereus), die bis 1945 den Giebel eines Havelberger Hauses zierte und vordem im Bauhofkrug aufbewahrt wurde. Sie wurde bislang als Galionsfigur angesehen, ist aber, wie man einem Foto entnehmen kann, Teil der Heckzier eines Schiffes. Wer war ihr Schöpfer, und woher kam er?

Und so gibt es noch eine Vielzahl Fragen, die auf eine Antwort warten. Der Autor ist für jeden kritischen Hinweis und gleichsam auch für weiterführende Ratschläge dankbar.

Mit der Aufgabe der Werft um 1702 hat der Schiffbau in Havelberg dennoch zu keiner Zeit aufgehört zu existieren. Es wurden Binnenschiffe und später auch wieder seegehende Schiffe gebaut. So reicht die Schiffbautradition dieser Werft bis in unsere Tage.

Literaturverzeichnis

- Beckmann, B. L.: *Historische Beschreibung der Cbur- und Mark Brandenburg*. 1759.
- Chapman F. A. af: *Architectura Navalis Mercatoria*. Rostock 1970
- Dudszus, A., Henriot, E. u. F. Krumrey: *Das große Schiffstypenbuch*. Berlin 1983.
- Erdmannsdorfer, B.: *Deutsche Geschichte vom Westfälischen Frieden bis zum Regierungsantritt Friedrich des Großen 1648–1740, Bd. 1*. Leipzig 1932
- Gloger, B.: *Friedrich Wilhelm, Kurfürst von Brandenburg*. Berlin 1985.
- Hoeckel, Jorberg, Loef, Szymanski, Winter: *Risse von Schiffen des 16. und 17. Jahrhunderts*. Rostock 1979
- Israel, U. u. J. Gebauer: *Segelkriegsschiffe*. Berlin 1982
- Kuczynski, J.: *Geschichte des Alltags des deutschen Volkes*, Bd. 2 Berlin 1981
- Kurze, F.: *Sammlung Göschen. Deutsche Geschichte III. Vom Westfälischen Frieden bis zur Auflösung des alten Reiches 1648–1806*. Berlin/Leipzig 1919
- Marx, Engels, Lenin, Stalin: *Zur deutschen Geschichte, Bd. 1*. Berlin 1953
- Mehring, F.: *Deutsche Geschichte vom Ausgange des Mittelalters*. Berlin 1947
- Michaelis, B. M.: *Einleitung zu einer vollständigen Geschichte der Cbur- und Fürstlichen Häuser in Teutschland – Erster Teil*. Lemgo 1759.
- Putzger, F. W.: *Historischer Schulatlas*. Leipzig/Bielefeld 1910
- Reincke, H.: *Hamburg, ein kurzer Abriß der Stadtgeschichte von den Anfängen bis zur Gegenwart*. Bremen 1925
- Rittmeyer, R.: *Seekriege und Seekriegswesen, Bd. 1*. Berlin 1907
- Streisand, J.: *Deutsche Geschichte in einem Band*. Berlin 1979
- Szymanski, H.: *Brandenburg-Preußen zur See 1605–1815*. Leipzig 1939
- Vogler, G.: *Kurfürst Friedrich Wilhelm. In: Preußen – Legende und Wirklichkeit*. Berlin 1983
- Voigt, W.: *Cburbrandenburgische Schiffahrt. Der Havelberger Seeschiffbau. In: Brandenburgische Jahrbücher, Heft II*. Potsdam 1938

Quellennachweis

Kompanie- und Marineakten des Kurfürstentums Brandenburg. Zentrales Staatsarchiv der DDR Merseburg.

Originalstiche der Werft bzw. Kopien von Oldenburgh u. Schenk, Urkunden. Prignitz Museum Havelberg.

Werftlageplan. Nach dem Vermessungsplan 1:1000 der Stadt Havelberg (Ausschnitt).

Schiffsrisse. Archiv des Autors.

Urkunden aus dem Prignitz Museum Havelberg.



Abb. 1 Kurfürst Friedrich Wilhelm I. (1640–1688)



Abb. 2 Benjamin Raule

365

Seiner Churfürstl. Durchl.

zu Brandenburg Präsident und Bewindhabere Dero Africa und Americanischen Compagnie in Emden haben resoluiret und pro Termino feste gesetzt / den 7 Decembr. dieses lauffenden 1699sten Jahres / zu Havelberg/an den Meistbietenden zuverkauffen.

Eichene Plancken / 4. 34. 3. 2. Zollige/ingefambt ohngefehr auf 18. Schock.

Allerhand Sortementen Krumholz / über Zwenntausend Stücke.

Eine gute Parthey Eichene Nägel.

Zwey Verahölzer / 7. Zoll dick. Sahtholz 10. 2 11. Ein Mast / ein Spill / 2. Ancker-Stöcke / Fichtene Plancken / und eine Parthey allerhand Holz.

Allerhand Zimmerwarffs-Berechtschafften / als Rammern / Hubel und Sage Bäncken / Fuhr-Wagen / Schrauben / Brandensers / Sagen / Ses-Bend- und Steffen-Hacken / Daune-Kragten / Hölzerne Zangen / Ketten / Krampen / Schleiff-Stein / Pech-Kessel / und dergleichen.

Ein Ancker von 45. Pfund. Eine Partey eiserne Nägel. Fünfhundert Pfund an alten Eisen. 10.

Allerhand Schmieds-Berechtschafften / als Ambölze / Blas-Bälge / Hämmer / Stempel / Durchschläge / Zangen / Feilen / 10. auch eine Waage-Schale / mit dem Gewicht / auf 500. Pfund.

Es sollen auch werden verkaufft / der an Wasser vor dem Thor zu Havelberg belegene Schiffs-Zimmerwerff / auf 280. Fuß lang.

Ungeleichen die Schmiede.

Des Schmiedes- und Zimmermanns Wohn-Haus / lang auf 122. Fuß.

Dabey ein lediger Ploß / auf 28. Fuß lang.

Eine Wohnung / nebst einer Holz-Scheuer / mit drey grossen Pforten / und doppelten Thüren / mit Stallunge und Tische / auf 130. Fuß.

Diese Schiffs-Baustelle / ist nebst den Gebäuden / und Plätzen / sehr wohlgelegen / so umb den Anbau der Schiffe / als den Stappel des Holz-Handels / zu continuiren.

Obiges wird können besehen / und die Conditiones befraget werden / bey Mr. Cornelius Eling / daselbsten wohnende in Havelberg.

Abb. 3 Anschlag zum Verkauf der Havelberger Werft (1699)

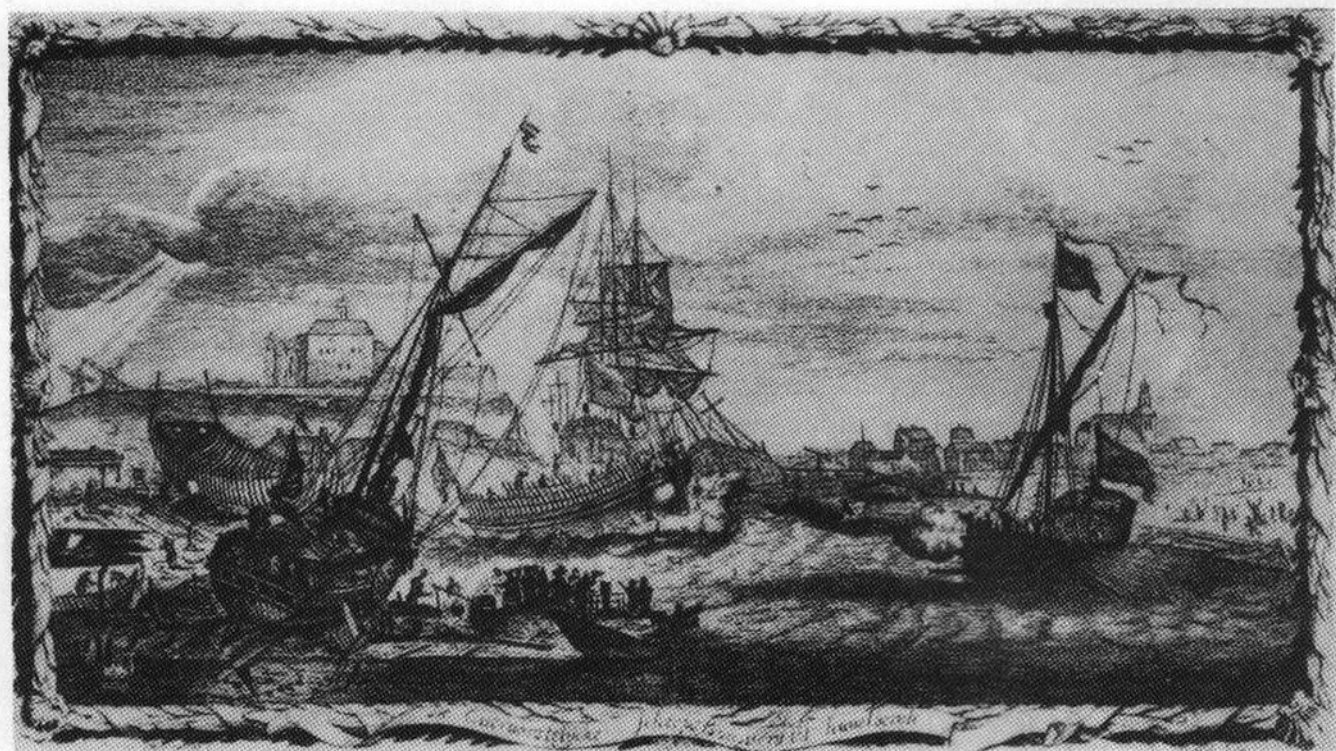


Abb. 4 Die kurfürstliche Werft in Havelberg um 1690. Stich von Oldenburgh

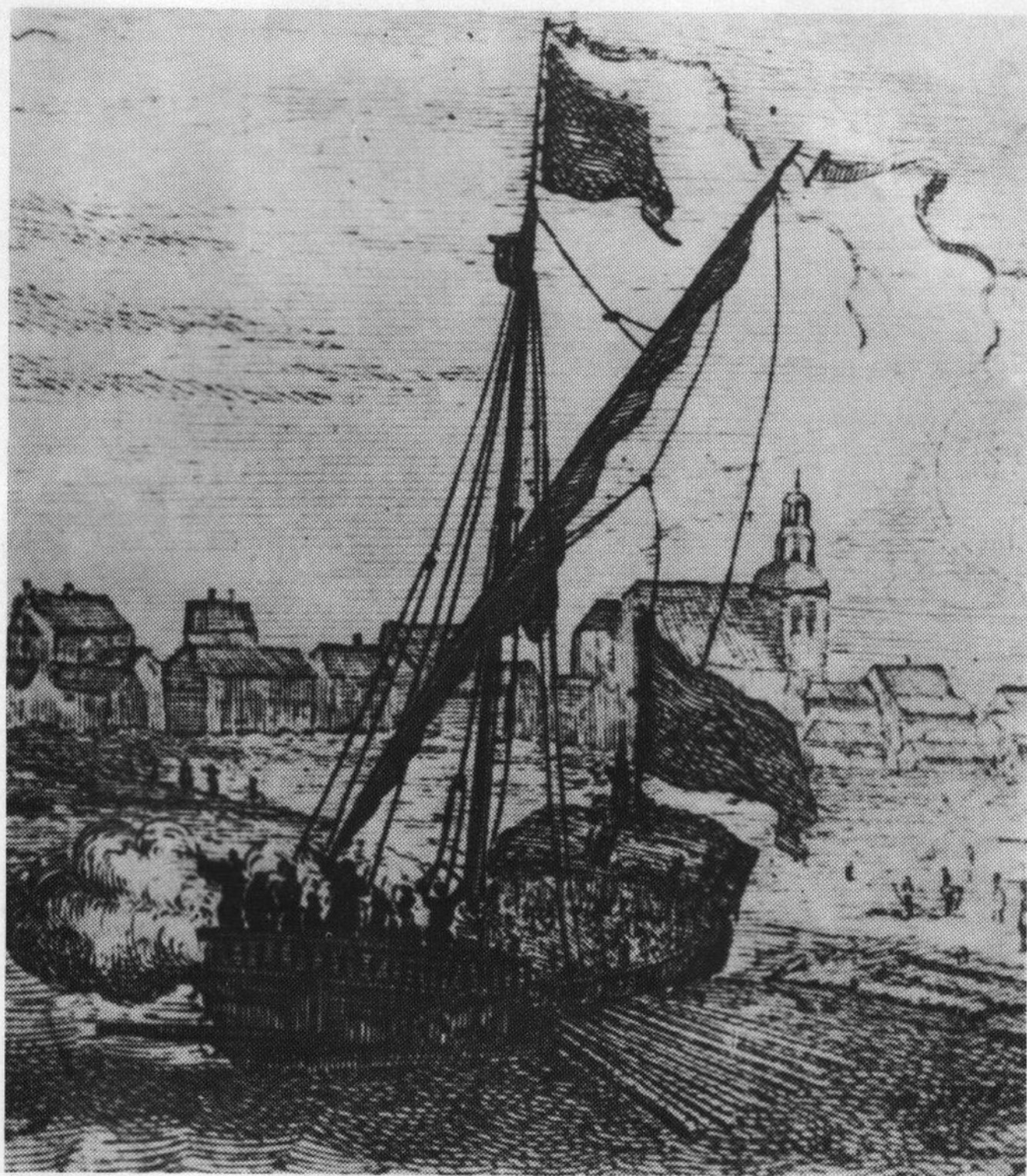


Abb. 5 Die kurfürstliche Galeere (Ausschnitt des Stiches von Oldenburgh)

Verkoping tot Hamburg.

De President end Bevvint hebben

van

Die Koniglycke Preussische Affricaansse Compagnie hebben geresolveerd by Publique Venditie aen de meestbiedende te verkoopen.

Een Heck-Boot Schip leggende tot
Hamburg.

Notitie vant selve Heck - Boot.

Lang over steeve	130 Voet.
Wyt binnen syn Huye	33; Voet.
Holl int Ruym	14; Voet.
Tuschen Decken	7 Voet.
Onder het halfe Deck	6; Voet.
Onder de Back tot int Boor	6 Voet.

Is verdubbeld met een greyne Huyt, en te Havelberg gebouvt, en Anno 1698. tot Hamburg gekomen.

Deese Lengte, Wyte, Holte syn alle Sardammer Voeten, en is, so het de Bouvv-Meester heeft opgegeeven.

Soo het soo niet mochte bevonden vvorden, daer niet an gehouden te vvesen.

De Verkoping fall geschieden op Maendagh den ~~22~~ 23^{de} Septemb. 1706. op het Schipper Gefellschap in Hamburg, by brandender Kaerse,

Abb. 6 Plakat zum Verkauf des Heckbootes

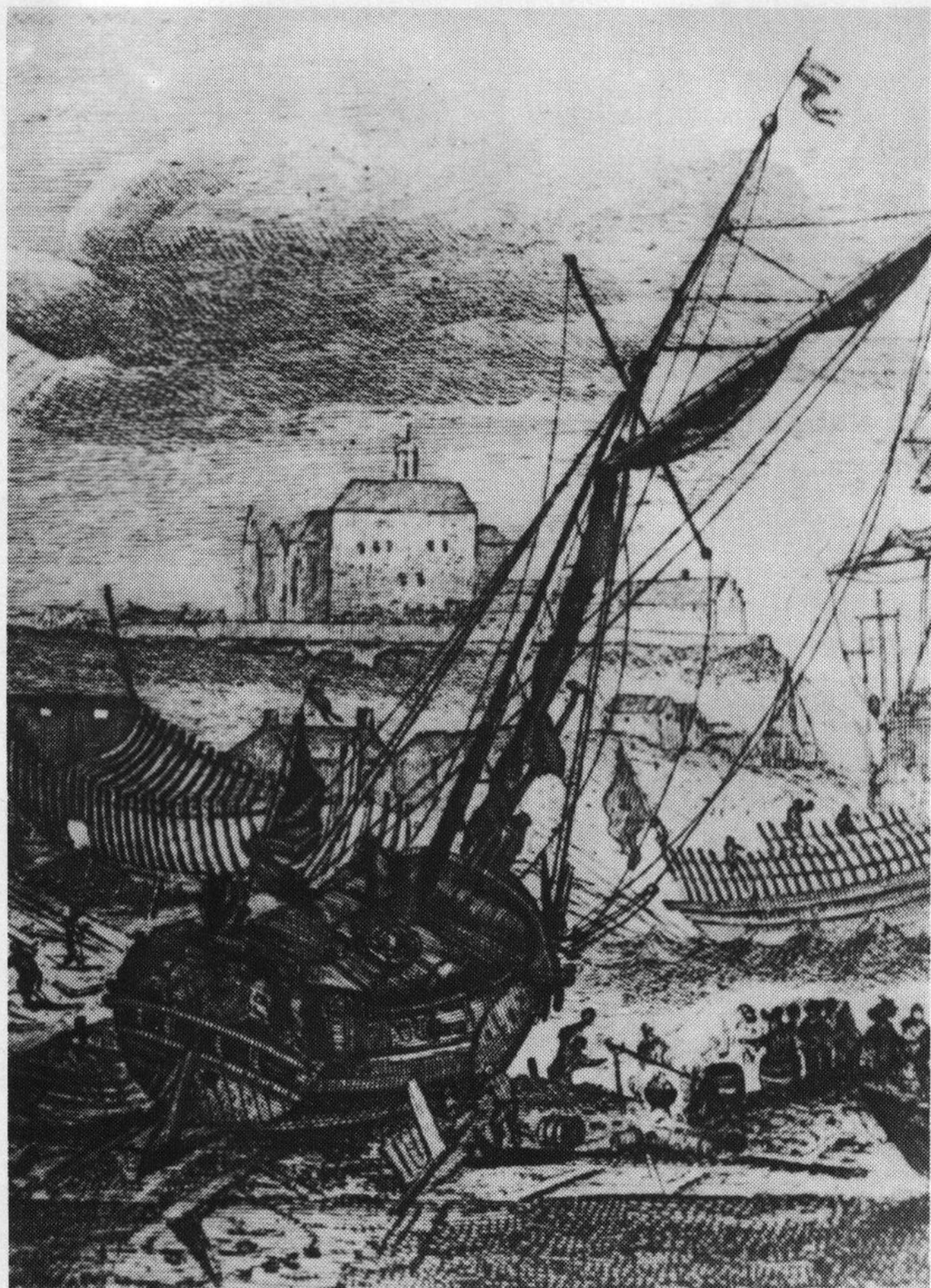


Abb. 7 Die kurfürstliche Jacht (Ausschnitt des Stiches von Oldenburgh)

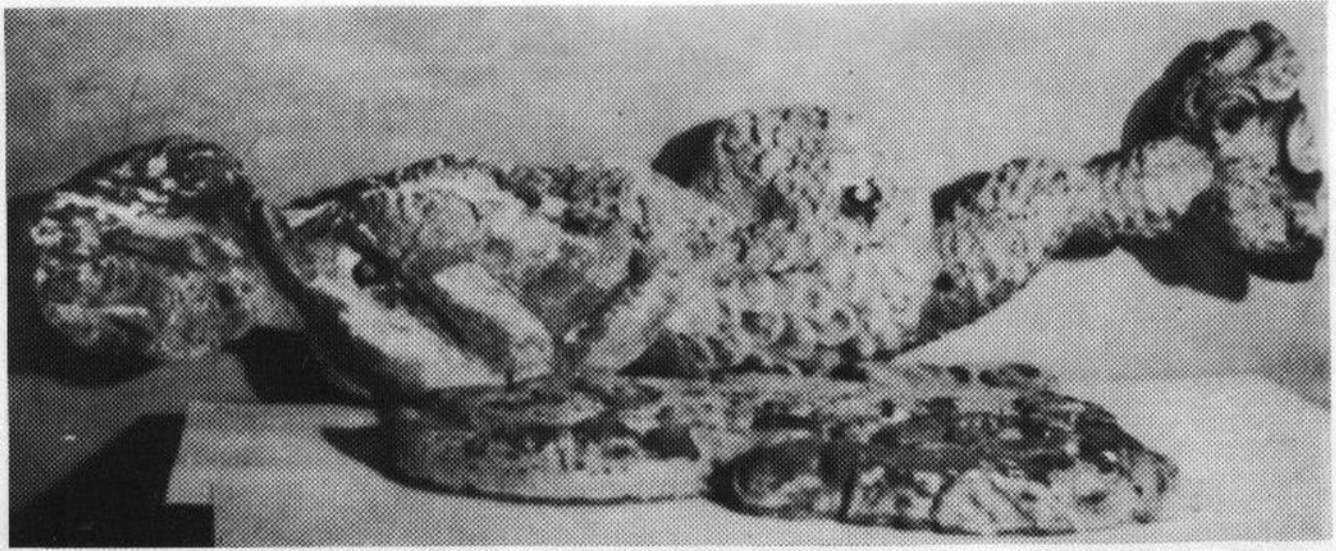


Abb. 8 Nereide (Meerjungfrau)



Abb. 9 Die brandenburgische Flotte (Gemälde von Verschuier)