

DIE VERWENDUNG VON SCHNAUMASTEN IM 18. UND 19. JAHRHUNDERT

Horst Menzel, Hamburg

Mit diesem Artikel soll wieder ein Zerstücker an Segelschiffen beschrieben werden, welches in der neueren Literatur für den Modellbauer bisher gar nicht oder nur unzureichend behandelt wurde.

Der Schnaumast hat seinen Namen von dem Schiffstyp „Schnau“, auf welchem er mit größter Wahrscheinlichkeit auch seine erste Verwendung fand.

Woher der Name „Schnau“ (Snauw, Snow usw.) stammt, ist bisher noch ungeklärt. Es gibt bisher keine überzeugenden Theorien und soll hier auch nicht weiter behandelt werden.

Anders ist es da schon mit dem Schiffstyp „Schnau“. Eine der ältesten Beschreibungen finden wir bei Witsen 1671 und 1690, Aeloude en hedendaegsche Scheepsbouw¹⁾. Er beschreibt die Schnauen als Binnenfahrzeuge, die lang und flach waren und Smacksegel führten. Es waren mit Sicherheit nicht die Schnauen, die hier gemeint sind. Das Gleiche gilt für Aubin 1702²⁾, der die Schnauen mit den „Pleiten“, einem tjalkähnlichen Fahrzeug³⁾, vergleicht und diese Ansicht vermutlich von Witsen übernommen hat.

Szymanski⁴⁾ benennt für die Zeit zwischen 1679 und 1692 den Bau von 14 brandenburgischen Schnauen.

Er schreibt aber auch, daß dieser Typ nach der Rumpfform benannt wurde und nicht nach dem Rigg.

Hierüber sind die Angaben in den Marineakten sehr unklar. Wir müssen aber daraus schließen, daß das Rigg dieser Schnauen keine Ähnlichkeit hat mit dem, was wir heute unter dem Gigg einer Schnau verstehen. Selbst Korth⁵⁾ gibt 1826 noch keine genaue Definition. Er schreibt: „Eine Schnau ist eine lange Barke, deren sich die Russen und Schweden sonst häufig zum Kriege bedienten. Sie führten bis 24 Kanonen, wovon ein Teil Schraubstücke waren. Sie haben 58 Mann Besatzung. Sie sind lang und platt, von allen zweimastigen Schiffen die größten und zum Handel wohl mit die aller bequemsten.“

Den Schnaumast bringt er nur in Verbindung mit den Schnauen, obwohl dieser zu derzeit auch schon auf anderen Schiffstypen Verwendung fand.

Er schreibt hierzu: „Auf einer Schnau steht hinter dem großen Mast ein kleiner, dessen Oberende oder Top mit demselben durch den Mars verbunden ist.“

In jüngster Zeit hat sich besonders Siegfried Fornacon, Reinbek⁶⁾ mit der Entwicklungsgeschichte der Schnau befaßt. Er hat versucht, über Lloyds Schiffsregister von 1775-76 eine Lösung zu finden. Immerhin wird dort schon ganz klar zwischen einer Schnau und einer Brigg unterschieden. Danach wird als Bau der ersten Schnau das Jahr 1740 genannt. In Deutschland und den Niederlanden begann der Bau der Schnauen danach erst nach 1762. Dies Datum kann auch mit den niederländischen Angaben in Einklang gebracht werden⁷⁾. Danach wurde die erste Brigg der niederländischen Seemacht 1748 in Amsterdam gebaut und der Entwurf für ein „Snouwschip“ durch J. de Vlaming datiert von 1768. Allerdings ist der für uns so typische Schnaumast nicht mit gezeichnet. Demnach könnte es von der Takelung (nicht mit gezeichnet) auch eine Brigg sein (Abb. 1).

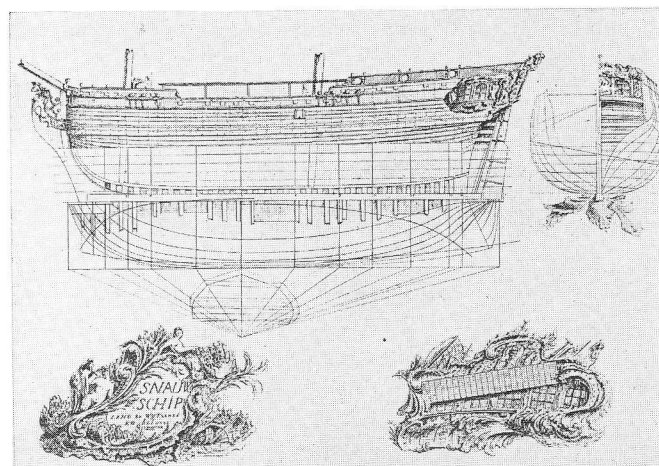


Abb. 1: Entwurf einer Schnau durch J. de Vlaming, 1768

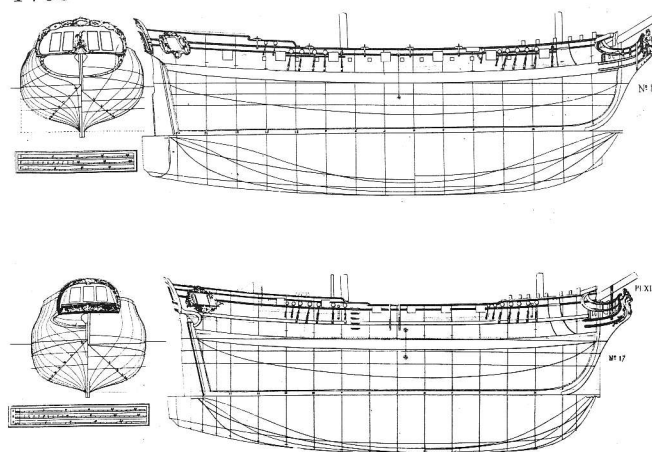


Abb. 1a: Risse von zwei Schnauen nach F.H. Chapman

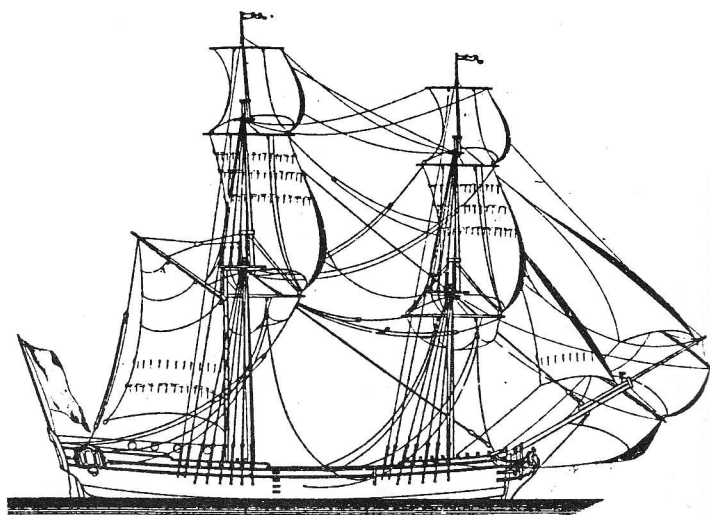


Abb. 2: Zeichnung einer Schnau nach Chapman. Das Schnausegel wird ohne Baum geführt.