

Die GEÜNIEERDE PROVINCIËN

Eine Rekonstruktion eines VOC-Schiffes von 1603

Cor Emke, Bussum, Niederlande

Übersetzung aus dem Niederländischen: Horst Menzel, Hamburg

Einleitung

Die Niederlande liegen in Europa sehr zentral und haben dadurch eine bemerkenswert große maritime Geschichte. Der Handel blühte im 17. Jahrhundert so gewaltig, dass diese Zeit in den niederländischen Geschichtsbüchern mit dem Ehrentitel „De Gouden Eeuw“, das „Goldene Jahrhundert“ angegeben werden.

Gewiss, in der Zeit um 1600 hatten die Niederlande, d. h., die aufständischen spanischen Provinzen, mehr Schiffe auf See als alle übrigen europäischen Nationen zusammen (das Land löste sich nach dem 80 Jahre dauernden Krieg 1648 endgültig von Spanien, dem iberischen „Mutterland“). Schiffe des 17. Jahrhunderts waren in dieser Zeit nicht nur außergewöhnlich effizient, sondern werden auch heute noch bewundert und geschätzt wegen ihrer graziösen Linien und ihrem beeindruckenden Aussehen. Ohne unter der üppigen Dekoration zu leiden, strahlten die Fahrzeuge gleichzeitig einen vornehmen und rüstigen Eindruck aus, weshalb sie besonders unter den Modellbauern so beliebt sind.

Diese Gruppe Interessierter wird bestimmt nicht mit einem Übermaß an vorhandenem Material über diese Schiffe wie Bauzeichnungen oder originale Konstruktionsunterlagen verwöhnt. Die älteste Schiffsbauliteratur in den Niederlanden *Aeloude en Hedendaegse Scheepsbouw en Bestier* wurde durch den Amsterdamer Bürgermeister Nicolaes Witsen (1641-1717) geschrieben und 1671 herausgegeben. Erst 1697 folgte ein vergleichbares Buch von dem Schiffbau- und Eichmeister Cornelis van Yk. Ansonsten nur noch ein paar kleinere Publikationen wie die von Carel Allard 1695 und eine kleine Sammlung anonymen Schriften, die aber den zwei erstgenannten Werken nur wenig hinzufügen. Davor gibt es so gut wie nichts. Mit anderen Worten: Erst als die Blütezeit und Überlegenheit der Niederlande auf See praktisch vorüber war, erschienen die ersten Publikationen, und dann immer noch nicht in Form lesbarer Schiffszeichnungen.

Aus dem Beginn des 17. Jahrhunderts blieben uns nur vereinzelte notarielle Kontrakte, sogenannte Bestecke zwischen Schiffbauer und Auftraggeber erhalten, worin die geforderten schiffbaulichen Arbeiten, Maße und sonstigen Wünsche festgelegt wurden. Damit konnte man zuerst nur wenig anfangen. Erst als die Kenntnisse aus der Literatur beim Bau von Modellen und Full-Size-Replikenprojekten mit einfließen und das Wissen hierüber spürbar zunahm und auch die Anzahl archäologischer Funde ständig wuchs, begannen die anfangs so mysteriös erscheinenden Bestecke langsam vor unseren Augen (und vor allem unseren Händen) Gestalt anzunehmen. Die Einbindung der bewussten Baumethode (Schalenbau) in die gesamten aus der Literatur bekannten Verhältnismaße und Formeln für beinahe alle Schiffszubehörteile zusammen mit den notierten Angaben aus den notariellen Bestecken haben da ansehnlich zu beigetragen.

So war es möglich, dass ein Besteck der ersten Schiffe, welche die VOC 1603 bauen ließ (ein Jahr nach der Gründung), die Basis wurde für die Rekonstruktion dieses Modells. Vielleicht kann es nicht in allen Details bestehen, aber doch zumindest als Gesamtbild für die ruhmreichen Fahrzeuge, mit denen das kleine Holland innerhalb mehrerer Jahre große

Teile von Asien, Süd- und Nordamerika unter sein Handelsimperium brachte.

Ausgangspunkt für diesen Erfolg war die offenbar gute Seetüchtigkeit und Segeleigenschaft der Schiffe dieser Periode, die aus der Formgebung von noch älteren großen Schiffen resultierte, in denen dieses Schiff seine Wurzeln gehabt haben muss (soweit bekannt). Nicht zuletzt die einfache und preiswerte Bauweise, die im Land praktiziert wurde.

Auch konnte man aus der später erschienenen Literatur gleichsam zurückverfolgen, welche Merkmale die Schiffsformen um 1600 gehabt haben müssen. Insgesamt ein vielschichtiger Prozess voller Zweifel und Zwiespalt, missglückten Experimenten und endlosen Analysen von zeitgenössischen Abbildungen.

Cor Emke gelang es, ein faszinierendes Modell zu bauen, in dem die Merkmale und Ausdruckskraft der Schiffe auf unseren frühen maritimen Gemälden, wie die von van Vroom und Verbeek deutlich erkennbar sind. Ein besonderes Stück Modellbau, welches wagemutig außerhalb der bekannten Pfade verläuft und somit ein Resultat liefert, welches als etwas ganz Besonderes angesehen werden darf.

Ab Hoving

Geschichte des Schiffes

1602 wurde auf Initiative von Johan van Oldebarneveldt zusammen mit einer Anzahl enthusiastischer Kaufleute aus verschiedenen Städten Hollands die VOC (Vereinigte Ostindische Compagnie) gegründet. Man ging sofort energisch ans Werk. Noch im April desselben Jahres beschlossen die „Herren XVII“ (so nannte man die 17 Direktoren) in einer Resolution, dass vier große Schiffe von 300 und vier kleinere von 150 bis 200 Lasten mit einer Option auf zehn weitere gebaut werden sollten.

Im Mai 1602 wurde den Deputierten aufgetragen, mit den Schiffszimmerleuten zu verhandeln mit dem Ziel, Schiffe zu bauen oder anzukaufen.



Abb. 1: Rapenburg in einer Amsterdamer Karte von Johannem de Ram.

Das Projekt nahm 12 Monate in Anspruch und war eine gute Übung um ein Modell eines Schiffes zu bauen, von dem wir bis heute nur recht wenig wissen und von dem außer dem erhalten gebliebenem Besteck und einigen Gemälden nichts weiter zur Verfügung stand.

Anmerkungen

- [1] 1603: ARA Nr. 1.04.02 bestand 99 RJ Seiten 63- 67.
- [2] *Begin ende Voortgangh, Van De Vereenighde Nederlandsche Geoc-troyeerde Oost- Indische Compagny*. Gedruckt 1645 in Amsterdam. Im selben Jahr erschien der 2. Teil: *Van het Begin ...* Er beschreibt darin die folgenden zwölf Reisen.
- [3] Das Werk wurde herausgegeben von der Linschoten-Vereinigung 73 und 74.
Beschrieben wird die Reise der Flotte von Pieter Willemsz Verhoeff nach Asien 1607-1612 Teil 1 und 2, herausgegeben von durch M. E. Opstall, 's-Gravenhage Martinus Nijhoff, 1972.
- [4] Vorstman, R. M.: Jahrbuch 1991 Nederlands Scheepvaartmuseum. Stapel, W. F.: *De Nederlanders op St. Helena*. In: *Kolonial Week-blaad* 27, 1927, Nr. 12
Bruijn, J. R. (e. a.): *Dutch-Asiatic shipping in the 17th an 18th centuries*. The Hague, 1987. 3 Vols. (R. G. P. Grote serie 165-167)
- [5] Menzel, Horst: Fußpferde an Schiffen des 17. und 18. Jahrhunderts. In: *DAS LOGBUCH* 27. Jg., 1991. H. 2, S. 47-53.



Abb. 14: Der Aufbau ist mit mattem Dammarfirnis, der mit Asphalt-Ölfarbe getönt wurde, behandelt. Dammarfirnis ist ein alter klassischer Schlussfirnis, der dem Holz einen eigenen sanften Glanz verleiht. Dammar ist ein Baumharz und Asphaltfarbe eine transparente braunschwarze Ölfarbe.



Abb. 15: Ansicht von achtern mit Spiegel, Galerie und Hackbord. Die Abbildung auf dem Hackbord ist reliefartig geschnitzt nach einer Darstellung (Bemalung) der Stadt Amsterdam von Pieter Isaakz, die sich auf der Innenseite des Deckels einer Klavierzimbel befindet, gefertigt in der ersten Dekade des 17. Jahrhunderts.



Abb. 17: Das fertige Modell. Die Abmessungen sowie der Stand der Masten wurden dem Gemälde von Verbeeck's entnommen.