Der Sanbūq DHI'B

Teil 2 und Schluß

Norbert Weismann, Kamen

Abb. 20: Arabisches Schiff im Bau, Verzierung der Achterdecksreling. Ma'ala nahe Aden, 1937. Aus: Lewis 1938, S. 36.

Der Sanbūq DHI'B hat an den Seiten des Vorderstevens oben eine ringförmige Verzierung. Ein solche Verzierung findet sich auch an dem kleinen Sanbūq SHEIKH MANSUR aus dem Roten Meer, auf dem Alan Villiers 1938 von Aden nach Gizan fuhr (Facey, Al Hijji, Pundyk, 2006, Seite 49). Auch die Abras in Dubai hatten solche Verzierungen (s.Abb. 6, logbuch 4-2024, S. 160). Die beiden untersten Relingsplanken des Achterdecks sind auf beiden Seiten mit Blattmustern in Kassetten verziert.

Diese Muster finden sich schon auf einer Darstellung eines arabischen Schiffes in einer Kopie des Maqamat al Hariri, ursprünglich aus dem 12. Jahrhundert, z.B. in der Bibliothèque Nationale de France in Paris (Arabe 5847, 50, aus dem Jahr 1237). Ähnliche Verzierungen finden sich an vielen Schiffen in Jemen, nicht nur an Sanbūqs. Thesiger (Thesiger online Kollektion, Pitt-Rivers-Museum, Oxford) hat 1946 einige Schiffe mit solchen Plankenverzierungen in Aden fotografiert. Lewis (1938, S. 36, Abb. 20) fotografierte ein Schiff in Aden mit einer solche Zierplanke, die genau wie die am Sanbūq DHI'B aussieht. Auch der Sanbūq, den Le Masson um 1865 im Roten Meer zeichnete, hat eine ähnliche Verzierung (s. Abb. 7, logbuch 4-2024, S. 160).

Der Heckspiegel am DHI'B hat einen Rahmen mit einem feinen floralen Muster. Rahmen mit solchen Verzierungen sind untypisch für Sanbūqs; sie finden sich auf keinem der Fotos aus dem 20. Jahrhundert an Sanbūqs aus Jemen, aber auf allen Fotos von Baghlas und Ghanjas im gesamten westlichen Indischen Ozean.

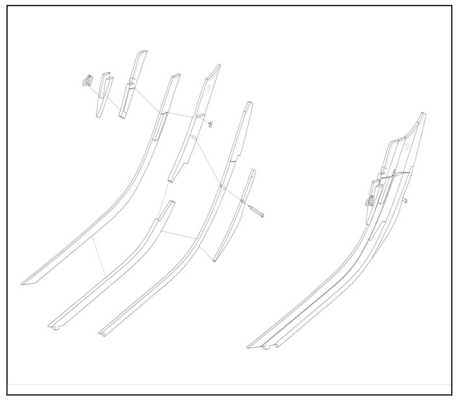

Abb. 21: Vordersteven des Sanbūq DHI'B, Rekonstruktion. Zeichnung Haar 2021

Auf dem Spiegel selbst ist ein Anruf Gottes und Auszüge aus Koranversen eingeschnitzt. Der Sanbūq DHI'B ist das einzige bisher dokumentierte Schiff mit einer solchen Verzierung, allerdings schreibt Lewis (1938, Seite 35): *Sobald die Schiffsbauer ihre Arbeit am Rumpf beendet haben, machen sich die Schnitzer an die Arbeit und verzieren (das Schiff) mit so viel Schnitzerei wie sich der Eigner leisten kann. Stilisierte Blumenformen, geometrisches Muster und arabische Zierschriften werden benutzt. Die Verzierungen sind in lebhaften Farben bemalt und schließlich beschriftet der Künstler (das Schiff) mit dem Namen des Schiffes und einem kurzen Ausschnitt aus einer Widmung aus dem Koran.*

Am untersten Teil des Heckspiegels sind auf beiden Seiten ein Stern über einem aufgehenden Mond eingeschnitzt; auch dieses Motiv ist auf einem Foto von W. Thesiger in Aden im Jahr 1946 zu sehen (siehe Abb. 19, logbuch 4-2024, S. 165). Am Balken über dem Spiegel befinden sich ebenfalls Schnitzereien (siehe Abb. 13, logbuch 4-2024, S. 163).

Holzschiffe im westlichen Indischen Ozean werden immer noch „shell first" gebaut, das heißt, dass die Spanten erst eingesetzt werden, wenn die Hülle aus Planken fast fertig ist. Die Planken werden so lange durch kurze Hölzer von außen zusammengehalten. Diese Bauweise war für die genähten Schiffe erforderlich, die in diesen Gewässern bis zum 20.Jahrhundert benutzt wurden; nach dem Übergang zum Nageln blieb sie erhalten. Auch die Replika des Sanbūq DHI'B wurde so gebaut, wenn auch mit modernem Werkzeug. Bei diesem Bau wurden Mallen eingesetzt, um ein möglichst originalgetreues Schiff zu bauen. Solche Mallen werden ansonsten erst seit wenigen Jahrzehnten in einigen arabischen Werften eingesetzt. Alessandro Ghidoni hat den Bau der Replika in jedem Detail dokumentiert und mir viele Fotos zur Verfügung ge-

Abb. 22: Bau der Replika des Sanbūq DHI'B; die beiden untersten Planken sind angebracht, der Innenkiel wird befestigt. Khor Rori, 2012. Foto mit freundlicher Genehmigung von A. Ghidoni.

Abb. 23: Der innere Achtersteven der Replika des Sanbūq DHI'B wird vom Schiffsbaumeister Babu Sankaran gesetzt. Die Kielgänge sind povisorisch eingesetzt, Khor Rori, 2012. Foto mit freundlicher Genehmigung von A. Ghidoni

stellt. Zum Teil ist der Bau des Sanbūq DHI'B schon in einem früheren Artikel im Logbuch (Weismann, 2017, Heft 2, Seite 65) beschrieben.

Zunächst wird der Kiel gelegt und die Vorder- und Achtersteven aufgestellt. Der Vordersteven besteht aus wie der Achtersteven mehreren Teilen (Abb. 21). Die Kielgänge sitzen in trapezförmigen Sponungen im Kiel und den Steven, werden aber dort nicht direkt befestigt. Ein Innenkiel drückt sie von oben in die Sponungen des Kieles (Abb. 22); an den Steven gibt es Innensteven, an die die Planken genagelt werden (Abb. 23). Weitere Planken werden angepasst und von außen mit Hölzern provisorisch befestigt (siehe Abb. 22).

Eric Staples schreibt, dass am Sanbūq DHI'B nach Fertigstellung des Rumpfes die ursprünglichen Planken wieder abgenommen und neu angepasst wurden. Die alten Nagellöcher wurden verfüllt und neue Löcher für die endgültigen Nägel gebohrt (Staples et al. 2022, S. 103). Eric Staples nimmt als Grund für diese doppelte Arbeit die Verwerfung der Hölzer während des Baues in praller Sonne an (ibd.).

Die geschmiedeten Vierkantnägel mit rundem Kopf werden mit in Harz getränktem Tuch oder Seil umwickelt, durch die vorgebohrten Löcher getrieben und dann umgeschlagen. Die Köpfe der Nägel wurden beim Bau der Replika wie bei den meisten traditionellen arabischen Holzschiffen versenkt und die Vertiefungen später mit einer Harzmischung aufgefüllt Weitere Planken werden angepasst und von außen mit Hölzern provisorisch befestigt (siehe Abb. 22).

Weil es nicht vorgesehen war, dass die Replika jemals segeln sollte, wurden zwischen den Planken kein Dichtungsmaterial eingebracht. Normalerweise werden Baumwollstreifen mit einer Harzzubereitung getränkt, aufgelegt und zunächst zur Überprüfung der Passgenauigkeit der Plankenstöße benutzt, wie zum Beispiel beim Bau der Jewel of Muscat, einer Replika eines indo-arabischen Schiffes aus dem 8. Jahrhundert AD im Jahr 2007. (Weismann 2011, S. 88, Bild 10). Fiel der Test gut aus, wurde das Material belassen.

Die Bodenwrangen und Spanten werden erst eingesetzt, wenn schon viele Planken angebracht sind. (Abb. 24) Auch Heckspanten werden eingebaut (Abb. 25, S. 16). Nach vollständigem Aufplanken und Einsetzen der Spanten werden die Mastpartner auf die Spanten und Bodenwrangen gesetzt und eingepasst. Für die Weger müssen die Spanten zum Teil nachgearbeitet werden; denn sie haben nicht alle den selben Querschnitt (Abb. 26, S. 16). Traditionell werden für die Spanten gerne gewachsene Krummhölzer verwandt, so dass die Spanten unterschiedlich ausfallen. Drei Paar Weger dienen als Längst-Versteifung (Abb. 27, S. 16).

Abb. 24: Die ersten Planken sind angebracht, ein Spant wird eingepasst. Khor Rori, 2012. Foto mit freundlicher Genehmigung von A. Ghidoni.