ZEITTAFEL ZUR GESCHICHTE DES SCHIFFBAU.

1200 Einmastige Koggen

Zunächst tritt um 1200 im friesisch-niederdeutschen Gebiet der Name K o g g e als Bezeichnung des großen Frachtsegelschiffes, dann auch in Westeuropa auf. Dieser vorherrschende Schiffstyp des 13. und 14. Jahrhunderts war klinkergebaut, gedeckt und ein einmastiges Fahrzeug mit einem großen Rahsegel. 40 bis 50 Lasten dürften als Durchschnittsgröße nicht überschritten werden. (1 Last ca. 1 1/3 Registertonne, 1 R.- To. = 2,83 m^3).

1228 Kajüte

Zum ersten Male werden auf engl. Schiffen Kajüten erwähnt.

1242 Stevenruder

An einer Urkunde vom Jahre 1242 zeigt erstmalig das Schiffssiegel von Elbing ein Stevenruder. In dem Zolltarif von Damme vom Jahre 1252 wird es zuerst urkundlich erwähnt. Die neuere Geschichte des Segelschiffes beginnt mit der Einführung des Stevenruders an Stelle des seitlich am Heck befestigten Ruders.
(Anm.: Vielfach wird als früheste Stevenruderdarstellung 1180 auf einem Taufstein in der Kathedrale zu Winchester angegeben. Dieser Stein soll ein Geschenk des Bischofs Henri de Blois (1129 - 1171) und normanische Arbeit sein. Obwohl ein nur für Mittelruder üblicher Fingerling sichtbar ist, sind die Fachleute unschlüssig, die etwas unklare Darstellung mit Sicherheit als Mittelruder anzusehen).

Mitte 13. Jahrh. Bratspill

Zum hieven des (der) Anker und zur Bedienung der Schoten ist ein Bratspill vorhanden (Siegel von Winchelsea, Kalmarfund I).

1376 Toppkastell

Im Friedensvertrag zwischen der Hanse und Norwegen wird u.a. der Hanse auch wieder das alte Recht eingeräumt ihre Schiffe mit aufgehißtem Toppkastell in den Hafen von Bergen einlaufen zu lassen.

1400/20 Zweimastige Koggen

Die Normalgröße der Schiffe für weite Fahrten beträgt in der Mitte des 14. Jahrh. etwa 50 bis 60 Lasten, um 1400 bereits rd. 100 Lasten. Die Kogge (im hansischen Gebiete allg. d e r Kogge genannt) wird allmählig größer gebaut, mit Kastellen versehen (Aufbauten vorn und hinten); und zu Beginn des 15. Jahrh. wird in dieser Form im deutschen Schiffahrtsgebiet für diese Schiffsform der Name H o l k üblich.
Mehrere nordeuropäische Segler erhalten nach dem 14. Jahrh. einen kleinen zweiten Mast, entweder vorn (Fockmast) oder hinten (Besahnmast). Auch kleine Segler führten ein Rahsegel, das man auf mehreren einmastigen Fahrzeugen seit 1420 (zuerst in Friesland) durch ein Sprietsegel ersetzt.

1450 Dreimastige Segler

Die wenig gebräuchlichen Zweimaster werden um die Mitte des 15. Jahrhunderts durch die Dreimaster ersetzt. Der kraweelbeplankte "St. Peter von La Rochelle", 1462 in Danzig eingelaufen (umbenannt in "Peter von Danzig"), als Kaperschiff 1471 verwendet, gilt als ältester deutscher Dreimaster. Das Schiff hatte zwei Rahsegel, je eins am Fockmast (Fock) und am Großmast (Großsegel oder Schönfahrsegel genannt) und einen Lateiner-Besahn am Besahnmast. Dreimaster im heutigen Sinne waren diese Schiffe freilich noch nicht, denn das Großsegel übertraf die beiden anderen Segel weitaus an Größe und blieb damit Hauptsegel; den ein- oder zweimastigen Seglern gegenüber war die Manövrierfähigkeit aber wesentlich besser. Mehrere Schiffe in einer Lord Hastings gehörenden Handschrift, die nicht später als 1450 entstanden ist (Bild erstmalig 1927 veröffentlicht), zeigen eine reichere Besegelung als wir bisher kennen. Durch ihre ungewöhnlich naturgetreuen Abmessungen, besonders durch die Länge, fallen die abgebildeten dreimastigen Schiffe auf. Als weiteres Segel zeigen diese Schiffe ein Rahsegel unterhalb des Bugsprietes, Blinde genannt. Desgleichen zeigen einige ein Großtoppsegel und ein Schiff hat außerdem noch ein Vortoppsegel, das man bisher nur am Ende des 15. Jahrh. nachweisen konnte (Toppsegel werden über den Untersegel gesetzte Rahsegel genannt).

Um 1450 Kraweelbau

Eine wichtige Umwälzung im nordeuropäischen Schiffbau ist der Kraweelbau. Erst in der zweiten Hälfte des 16. Jahrh. kann der Kraweelbau den hier herrschenden Klinkerbau endgültig ersetzen und verdrängt im Großschiffbau die klinkerartige Beplankung. Der Klinkerbau wird in der Gegenwart nur noch im Kleinschiffbau angewandt.