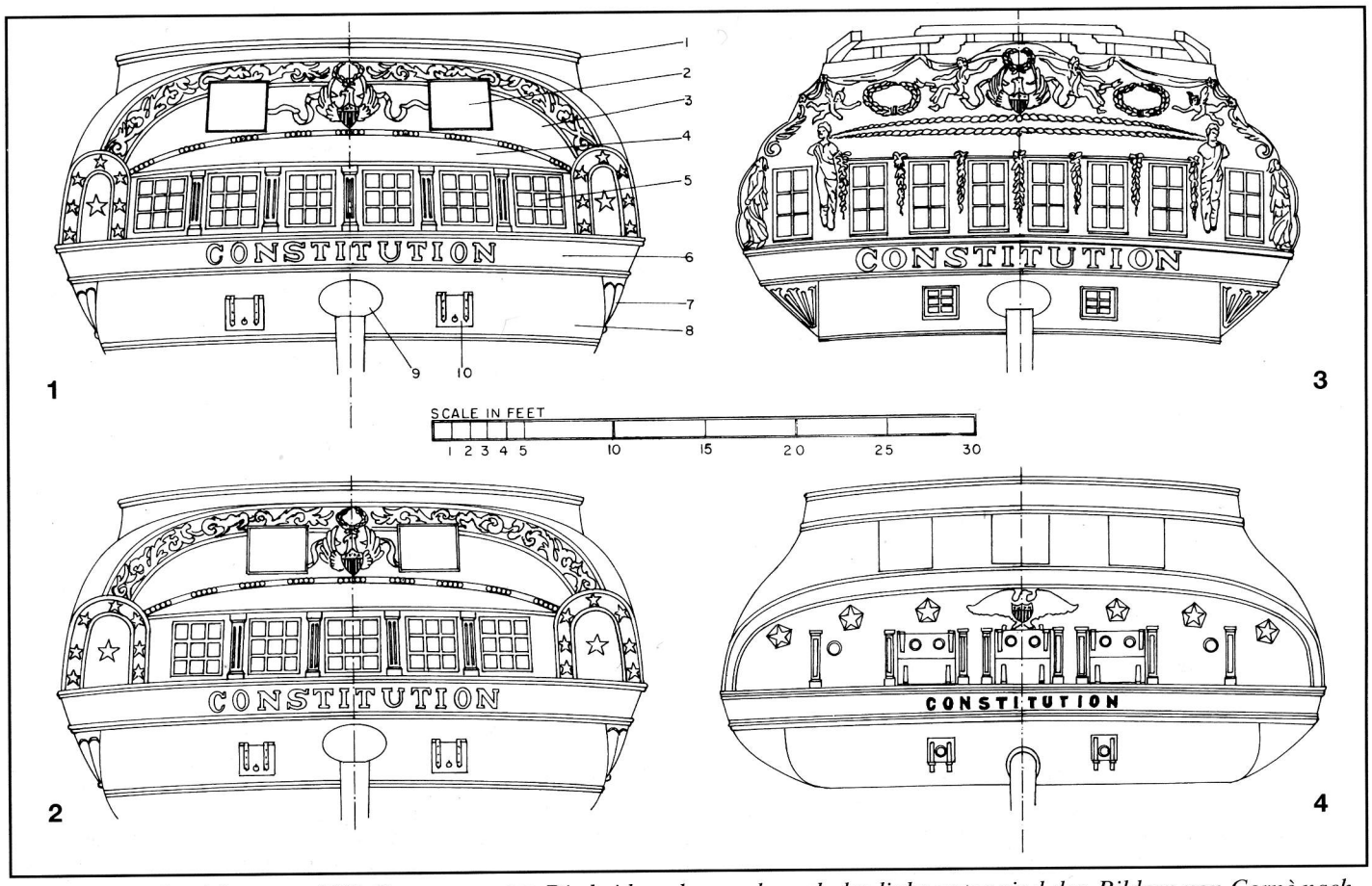

Abb. 9: Spiegelansichten von USS CONSTITUTION. Die beiden oberen als auch das links unten sind den Bildern von Cornè nachempfunden und unten rechts ist der gegenwärtige Spiegel des Schiffes. Oben links (1) zeigt einen Sechs-Fenster-Spiegel, wie er auch auf der englischen Admiralitätszeichnung nach der Aufbringung der USS PRESIDENT in groben Zügen ausgelegt wurde, darunter dann die von Cornè angedeutete Fünf-Fenster-Auslegung von 1812 (2). Oben rechts befindet sich der 1803 und nach 1805 von Cornè gemalte Originalspiegel von 1797 (3) und darunter der gegenwärtige Spiegel (4). Erstmalig sichtbar wurde dieser auf den Fotos des Empfangs- und Wohnschiffes mit dem scheunenartigen Aufbau und wird auf eine der Grundüberholungen der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts zurückzuführen sein. Deutlich wird hier auch die der jeweiligen Zeit angepasste Fasson dieser Spiegel. (Zeichnungen des Autors)

tragende und gleich gekrümmte Äste zur Fertigung eines Satzes von Davits zu finden, von der nötigen Menge Reservehölzer ganz zu schweigen. Die heutige Kenntnis des Laminierens von Holz um es die nötige Form und Stärke zu geben war zu der Zeit noch nicht bekannt. Man benutzte deshalb gerade Hölzer, die mit einem Fußscharnier versehen, wie Hebebäume die Boote ein- und aussetzten, eine wesentlich einfachere Methode, die es dem Schiffszimmermann erlaubte einen gebrochenen oder weggeschossenen Baum mit Bordmittel zu ersetzen. Das wird auch in einem Bild von Antoine Roux deutlich, der eine amerikanische 36-Kanonen-Fregatte darstellt, die einen französischen Hafen anläuft, ebenso auf einem Gemälde von 1837, welches die USS CONSTITUTION im Hafen von Malta zeigt. Diese Art der Bootsdavits wird selbst noch auf einen Stich (Abb. 245 in *Seamanship* 1862 von G. Nares) auf der Großmastrüste einer größeren Dampffregatte angedeutet. Für die gegenwärtig auf dem Schiff benutzten gekrümmten Bootsdavits ist in der zeitgenössischen Literatur keine Grundlage zu finden.

Wenden wir uns nun dem Bug zu, um zu sehen, in welchem Bezug dieser zu der Zeit des Krieges 1812/15 zwischen den Vereinigten Staaten und England steht. Auffällig sind hier die Ankerketten, ein Anachronismus für diese Periode. Sie wurden erst nach dem Kriege an englischen Kriegsschiffen getestet und 1817 eingeführt. Es gibt keine Anzeichen dafür, dass dies auf amerikanischen Schiffen früher geschah. Joshua Humphreys, der Initiator der ersten US-Kriegsschiffe zeigt in seinen Papieren eine Skizze des unteren Gangspills der 1815 gebauten USS FRANKLIN, die noch keinen Zusatz zum Transport von Ketten aufweist. Die Einführung von Ankerketten führte auch zu einer großen Umgestaltung im Schiff selbst. Diese begann mit einer eisernen Ausfütterung der Klüsen, dem Einbau eiserner Kettenstopper, runder Betingpoller, einem Zusatztransportgerät am Gangspill und einem Kettenkasten. Vorher hatte man das Ankertau, die aus Tauwerk geschaffenen Taustopper, das Ankerbeting, ein Gangspill und das Kabelgatt (eine größere Fläche im Orlopdeck, auf der das nasse Kabel zum Trocknen auf Balkenlagen leicht angehoben ausgelegt wurde).

Verfolgen wir nun die Ankereinrichtung ein wenig weiter dann finden wir im Zwischendeck ein Gangspill, das für die Ankerkette geschaffen war, also etwas jünger ist. Auf dem nachfolgenden Foto ist unter dem hölzernen Teil des Spills der eiserne Transportmechanismus für Ankerketten sichtbar.

Außerdem ist in diesem Zusammenhang noch zu bemerken, das die Gewichtsangaben für die heutigen Anker des Schiffes um etwa ⅓ geringer liegen als alle zeitgenössischen amerikanischen und englischen für Fregatten dieser Klasse.

Auf dem Zwischendeck verbleibend muss noch auf das installierte Pumpensystem hingewiesen werden. Es ist auch jünger als die hier besprochene Periode und löste das in der Zeit allgemeingültige Kettenpmpensystem ab.