

# Die ANNA MARIA

## Eine Fleute des späten 17. Jahrhunderts (Teil 1)

Cor Emke, Bussum, Niederlande  
Übersetzung aus dem Niederländischen: Horst Menzel, Hamburg

### Einleitung

Nichts ist heute einfacher als das Hobby Modellbau, das Bauen von Schiffmodellen, technische Fähigkeiten vorausgesetzt: Man nimmt eine Zeichnung und setzt diese dreidimensional um. Das Resultat ist ein Modell. Punktum fertig.

Wie bereits erwähnt, sind für Liebhaber holländischer Schiffe des 17. Jahrhunderts diese Möglichkeiten sehr begrenzt. Es gibt nur eine kleine Anzahl Zeichnungen, die von zeitgenössischen Modellen dieser Periode gefertigt wurden, wie z. B. das Reichsmuseumsmodell der PRINS WILLEM, beschrieben und gezeichnet von Herman Ketting (Bussum, 1969) oder den *Holländischen Zweidecker*, beschrieben von Heinrich Winter (Berlin und Bielefeld 1967) und gezeichnet von Wolf-Dietrich Wagner. G. C. Dicks Rekonstruktion der DE ZEVEN PROVINCIEËN ist in Modellbaukreisen mehr als bekannt und weiter sind da noch die Ausgaben aus meiner Hand.

Damit haben wir wohl die meisten brauchbaren Zeichnungen zur Verfügung. Wer trotzdem Schiffmodelle des 17. Jahrhunderts bauen will außerhalb dieser vorgegebenen Pfade, sieht sich vor andere Aufgaben gestellt, als das praktische Ausführen von vorgegebenen klar verständlichen und guten Bauzeichnungen. Er muss bei seinen Forschungen authentisches Quellenmaterial untersuchen und prüfen, was es ihm bringt. Seit etwa 1980 habe ich mich mit diesen Forschungen beschäftigt, die zur Herausgabe einiger Bücher führten, welche nicht hätten geschrieben werden können, wenn die Technik des Modelbaus nicht als Mittel zur Interpretation dieser Quellen angewandt worden wäre.

Von ausschlaggebender Bedeutung war dabei die Erkenntnis, dass die im 17. Jahrhundert allgemein angewandte Baume-

thode das fehlende Puzzelstück war zwischen den erhalten gebliebenen Bestecken und dem Endprodukt in Form eines Modells. Die Bestecke enthalten meist nur die notwendigsten Angaben.

Erst als ich nach langen Experimenten entdeckte: wenn man die originale alte niederländische Schalenbauweise „shell-first“ befolgte, war es möglich, mit Hilfe der Bestecke als Quellen plausible und in Aussehen und Konstruktion auch vertretbare Modelle zu erstellen.

Die Erprobung einer neuen Baumethode am Modell, um eine aufgestellte Theorie zu prüfen, führt erst dann zum Erfolg, wenn man zur Prüfung der Theorie diese anderweitig und durch andere Menschen noch einmal ausführen lässt.

Wenn dann dieselben oder vergleichbare Resultate dabei herauskommen, gewinnt die Theorie oder Hypothese an Glaubwürdigkeit. Den Beweis hierfür lieferte der Bau der holländischen Jacht DUYFKEN (1606) in Fremantle, West Australien, 1997-1999. Auch von diesem Schiff gab es natürlich keine Zeichnungen. Es genügte, die originale Schalenbauweise anzuwenden zusammen mit einer ausführlichen und umfassenden Untersuchung zeitgenössischer Abbildungen (Gemälde) und den Artefakten der Unterwasserarchäologie.

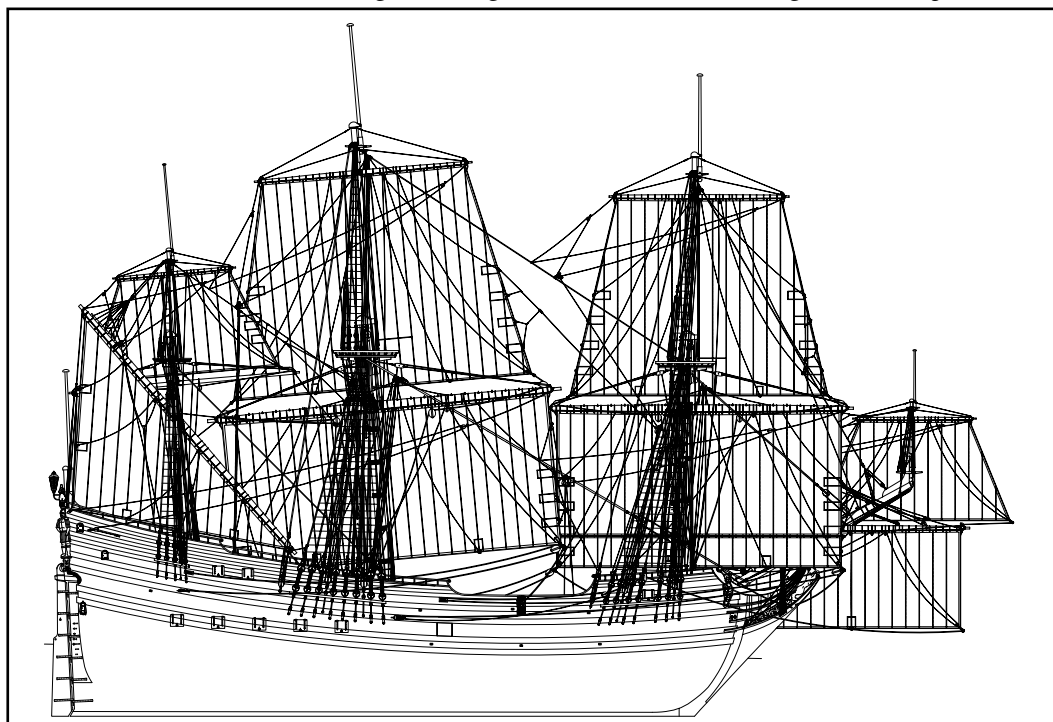
Auch Cor Emkes Untersuchung einer Fleute des 17. Jahrhunderts resultiert aus solch einem Experiment. Die Quellen, die zu seiner Verfügung standen, lieferten zwar eine Menge Material, waren aber einzeln gesehen unzureichend, um eine genaue und zuverlässige Rumpfform zu rekonstruieren. Es erfüllt mich daher mit Stolz, dass ich seine Arbeit über die Rekonstruktion einer späten holländischen Fleute des 17. Jahrhunderts den Lesern nur empfehlen kann.

Für mich ist der Wert dieser Arbeit durch das von ihm durchgeführte Experiment mehr als nur ein Modell. Es

erklärt, was wir einheimischen und ausländischen Forschern über unsere maritime Geschichte zeigen können. Außerdem setzt es andere, weniger tief in die Geschichte eingreifende Modellbauer in die Lage, anhand von Emkes hervorragenden Bauzeichnungen die Modellbauflotte des 17. Jahrhunderts zu ergänzen mit einem Modell des am häufigsten gebauten und so überaus charakteristischen Schiffstyp, den die Niederlande je gekannt hat: **die Fleute.**

Ab Hoving

Abb. 1: Gesamtansicht der ANNA MARIA.



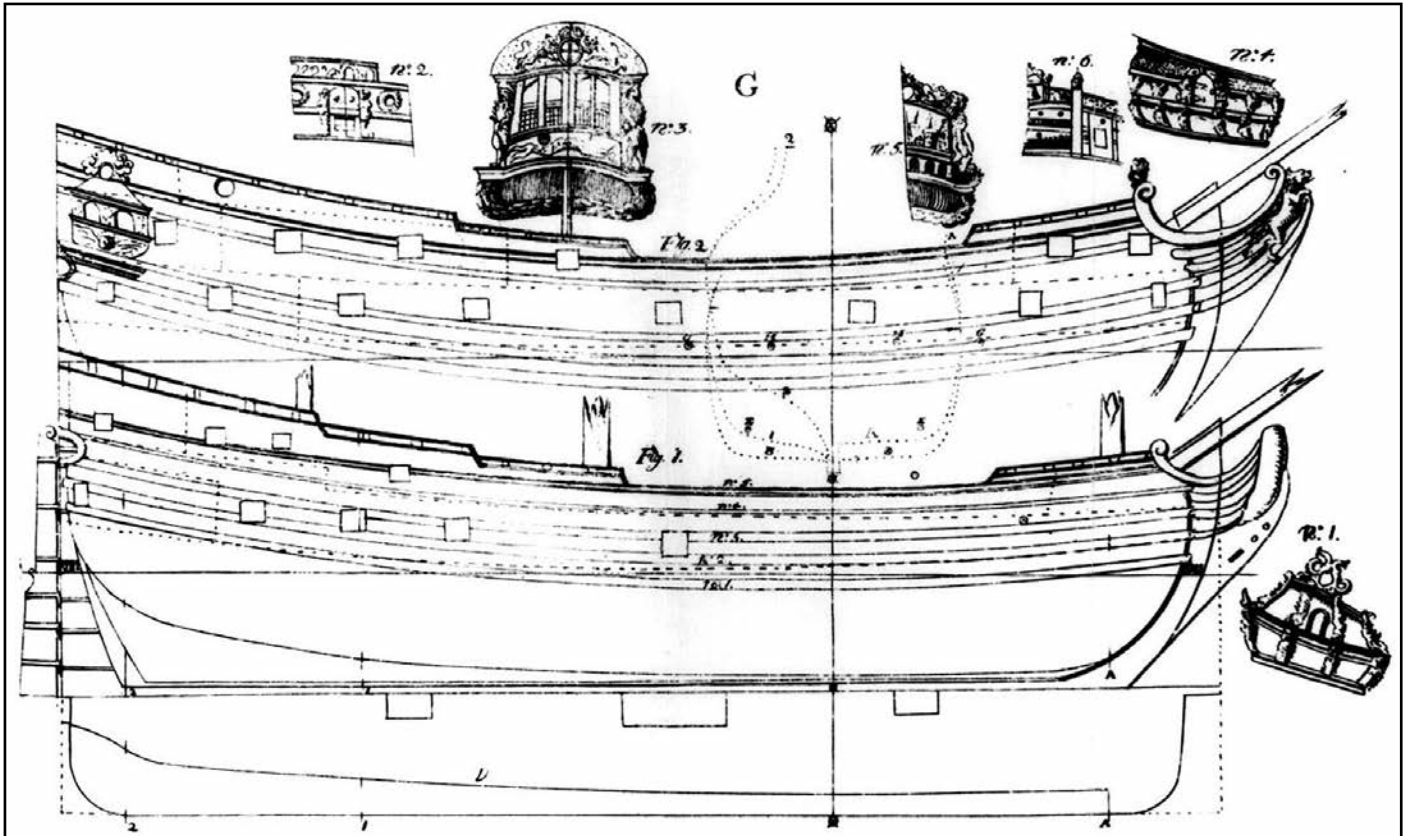


Abb. 5: Zeichnung zweier Fleuten von Åke Classon Rålamb, Plaat G.

## Skepps-Byggerij.

25

## Tasf. G.

Fig. 1. Är en Fleit eller Lastdragare aff 300 Käster/  
130 Fot lång/bred 28 Foot/diup ackter 14 Foot/ som  
Zimningen wisar på Watten Linen ackter och för/hwil  
ket man alltid på alla Stämvaruthändelser till at se hur  
ru diupt de Lastas/ men för är han 13 Foot diup.  
Diupheten i rummet i mit Skep är 11 Foot/ ackter  
om/ Fålmasten 11½ Foot/ wid Meshans Masten 12½  
Foot/ Caiutan 7½ Foot/ emellan Deckerna ackter wid  
Fallet 6 Foot/ wid stoor Masten 6 Foot/ framme 3 Fot  
utum/ emellan Kaiute Lake och Skansen der Door  
Kulten löper 1 Foot 4 Toll/ Hyttan 6 Foot/ från  
under kant aff Rådn till öfversta Berghultet 12 Foot  
4 Toll/ ackter 21 Foot 6 Tol/ fram wid Stammen  
15 Foot/ understa Berghultet N:o 1. Bred 13 Toll/ wed  
gången emellan N:o 2, och N:o 1. 14 Toll. Berghultet  
N:o 2. 1 Foot/ Bredgången Till N:o 3/ 1 Foot. N:o 3.  
öfversta Berghultet 10 Tol/ till Berghultet N:o 4,  
16 Tol/ bred 9 Toll/ till Råhultet 11 Toll/ Råhultet  
N:o 5. 9 Toll/ ligga alla lika efter en bugt. Under-  
fallen aff förståwen 10 Foot/ ackterstewen ligger uthi  
Led eller perpendiculariter, Gillingarna refas icent som  
man wil hafwa back och Skan til. L. V. är stapan  
aff Råhultet N:o 5/ huru mycket det faller uth/ Bredz  
Linean är som här synes lika bred ackter och för/ mit  
Skep spantat ligger ⅓ deel ifrån Förstammen som uthi  
Taslan A. om de andra Spanterna, och de andra  
Spanterne efter deras Märcken på Rådn. spanterne som  
här sy. 106 G är centrum ifrån bredden uthföre/ står  
uthom alt i hoop som här synes. E. som till förende  
D E

## Skepps-Byggerij.

26

sweper der ifrån uthföre / Centrum H. sweper ifrån  
bredden opföre/ men tas tvært öfver at Styrbordz  
Centrum sweper bakbord. De skarpa spant sweper  
som lårt är uti Taslan C. Kimmings Linean X. löper  
efter detta maner för en Lastdragare/ och synes intet  
stort framme/ och ligger låg ackter som här  
synes.

Kaiutan blir lång 12 Foot/ Hyttan 12 Foot/  
balkon 14 Foot. Högd af Bredden fölger efter öfver-  
kant af andra Berghultet N:o 2.

Fig. 2. Är en Flöt eller Spanie farer till swär  
Last/ och för beqvämlichkeit kan han byggas til 114  
Foot lång och löra 16 Stycken/ med 2 hela Decken/  
med Bakke och Skans/ som sees aff de prickade Lineor.  
Berghulterne gidres efter storleken/ och resa sig hö-  
gre från än de andra/ men intet så hög mitt uthi/  
bredz Linean görz här som tillförende N:o 1 är ett öp-  
pet Gallerie.

N:o 2. Styr plitz stöthål/ N:o 3. en Spegel/  
der Kaiutan ligger öfver Door kulten/ som går neder uti  
Arklit N:o 4 hållenst fördäkt Gallerij N:o 5. halff Spe-  
geln för en sådan som Fig. 1. N:o 6 skått för en Balk  
som synes med brad speel och Klåstoppel.

Abb. 6: Beschreibung einer Fleute in Skeps Byggerij von Åke Classon Rålamb.