Das Waterschip

Eine Bezeichnung für drei unterschiedliche Schiffstypen

Horst Menzel, Hamburg

Die Bezeichnung „Waterschip" (Wasserschiff) als Schiffstyp läßt sich bis in das Mittelalter zurückverfolgen. Ursprünglich waren es Fischereifahrzeuge, die eine Bünn hatten, einen wasserdurchfluteten Raum, in dem die Fische lebend aufbewahrt und transportiert werden konnten. Daher wohl auch der Name.

Das Wasserschiff als Fischerei- und Schleppfahrzeug

Aus Aufzeichnungen geht hervor, daß bereits im Jahre 1339 in Amsterdam von einem Wasserschiff für den Transport von Fischen die Rede ist (Flevobericht 140 Seite 30). Da Abbildungen von Wasserschiffen aus dem 14. und 15. Jahrhundert jedoch fehlen, kann man nicht feststellen, ob diese Transportschiffe auf dieselbe Weise gebaut wurden wie die Fischereifahrzeuge der späteren Jahre.

Jüngste Ausgrabungen in Flevoland zeigen, daß solche Schiffe im 16. Jahrhundert in geklinkerter Bauweise hergestellt wurden (Flevobericht 406, Waterschip ZN 42). Das gefundene Wrack wurde nach dendrochronologischen Untersuchungen zwischen 1527-1531 gebaut. Dabei konnte man feststellen, daß es zu den späteren glattbordig, d. h. kraveel gebauten Typen sehr viele Übereinstimmungen gibt.

Gefischt wurde damit fast ausschließlich auf der Zuidersee, wo diese Schiffe im 18. Jahrhundert in oder in der Umgebung von Hoorn, Marken, Uitdam und Zaandam beheimatet waren und auch gebaut wurden, inzwischen aber glattbordig, kraweel also.

Es waren hervorragende Segler, die trotz ihres flachen Bodens und relativ niedrigen Kiels keine Seitenschwerter benötigten, was in erster Linie auf das gepiekte (mit S-Spanten versehene) Achterschiff zurückzuführen ist.

Diese guten Segeleigenschaften waren auch der Grund dafür, daß dieser Typ schon frühzeitig als Schleppfahrzeug für die großen Ost-Indienfahrer der VOC eingesetzt wurde. Diese großen Schiffe hatten Schwierigkeiten, den Pampus, eine Untiefe vor Amsterdam, mit eigener Segelkraft zu überwinden, schon gar nicht, wenn sie beladen waren. Das Laden bzw. Löschen mußte daher immer schon vor der Insel Texel erfolgen. Selbst die endgültige Aus- und Zurüstung konnte bei auslaufenden Schiffen erst dort erfolgen. Dies änderte sich erst mit der Einführung der 1688 erfundenen „Schiffskamele", mit deren Hilfe diese großen seegehenden Schiffe angehoben und dann von Wasserschiffen durch die Zuidersee geschleppt wurden.

War dies anfangs nur ein Zubrot für die Fischer, so hat die VOC, später auch der niederländische Staat, solche Wasserschiffe (später auch Botterfahrzeuge) für Schleppdienste fest angeheuert. 1756 lagen in Marken 13 Wasserschiffe, die als Schleppfahrzeuge eingesetzt wurden. Durch Neubauten wurde die Anzahl auf 18 erhöht. Waren es zuerst noch Fischereifahrzeuge, bei denen man die Bünnlöcher mit Stopfen abgedichtet hatte, so wurden die Neubauten von vornherein für den Schleppdienst gebaut. Die Namen dieser Schiffe standen in Druckbuchstaben auf den Segeln. Während der französischen Besetzung wurden einige sogar bewaffnet, die meisten zwischen 1811 und 1813 jedoch aufgelegt. Das Ende kam 1825, als der Nord-Holland-Kanal eröffnet wurde. Die Schiffe aus Amsterdam brauchten nun nicht mehr über die Zuidersee zu segeln, um das offene Meer zu erreichen.

Als Fischereifahrzeuge waren sie aber noch einige Zeit neben Botter, Schokker und anderen Fahrzeugtypen auf der Zuidersee präsent. Gefischt wurde dort bis weit in das 20. Jahrhundert hinein, was praktisch erst zum Erliegen kam, als der Abschlußdeich gebaut wurde. Natürlich war diese Fischerei nicht mit jener auf dem offenen Meer, speziell der Nordsee zu vergleichen, aber sie verschaffte

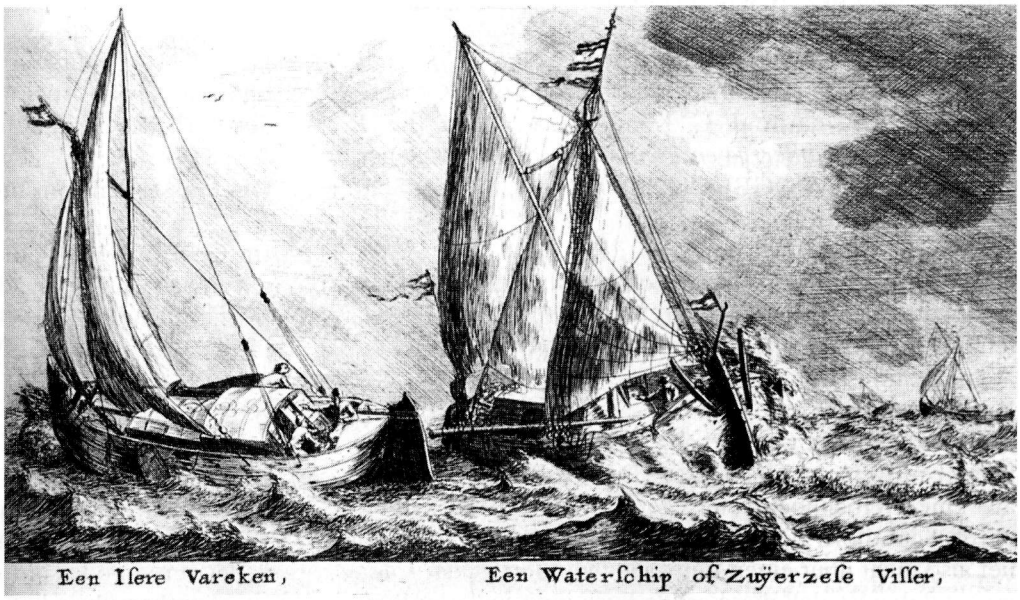

Abb. 1: Rechts ein Wasserschiff. R. Nooms nennt es auch „ein Zuidersee Fischer".