Niederländischer Schiffbau im 17. Jahrhundert

Ab Hoving, Amsterdam/Niederlande
Übersetzung: Werner Bruns, Emden

Der enorme Wohlstand, der die Republik der vereinigten Niederlande im 17. Jahrhundert kennzeichnete, führte dazu, daß die Periode allgemein als die des Goldenen Jahrhunderts bekannt wurde. Aber erst die Produkte des holländischen Schiffbaumarktes, die nicht allein innerhalb der Grenzen, sondern auch fern davon sehr begehrt waren, machten diesen Wohlstand erst möglich. Neben vielen privaten Personen aus beinahe allen westeuropäischen Ländern, die ihre Schiffe bei den niederländischen Werften bestellten, bekundeten auch Höhergestellte ihr Interesse an der niederländischen Schiffbaukunst. Jeder kennt die Geschichte vom Zaren Peter dem Großen aus Rußland (1682-1725), der nach Holland kam, um das Fach des Schiffbaumeisters zu erlernen und dafür eine Anzahl von Monaten auf der VOC-Werft zu Amsterdam gearbeitet hat. Er war nicht der letzte der wegen des Schiffbaus in die Niederlande kam, jedoch auch nicht der erste. So ließ der französische König Ludwig XIII. (1610-1643) schon früh im 17. Jahrhundert Kriegsschiffe in Edam bauen, importierte der schwedische König Gustav Adolf II. (1611-1632) Schiffbauer, um für ihn in Stokkholm seine Kriegsflotte aufzubauen (VASA 1628), und noch kein halbes Jahrhundert später holte auch der deutsche Kurfürst Friedrich Wilhelm (1640-1688) holländische Schiffbauer nach Pillau und Königsberg, um seiner brandenburgischen Flotte Gestalt zu geben. Man kann darum sagen, wer die Technik der deutschen Schiffbaugeschichte untersuchen will, muß in Holland beginnen.

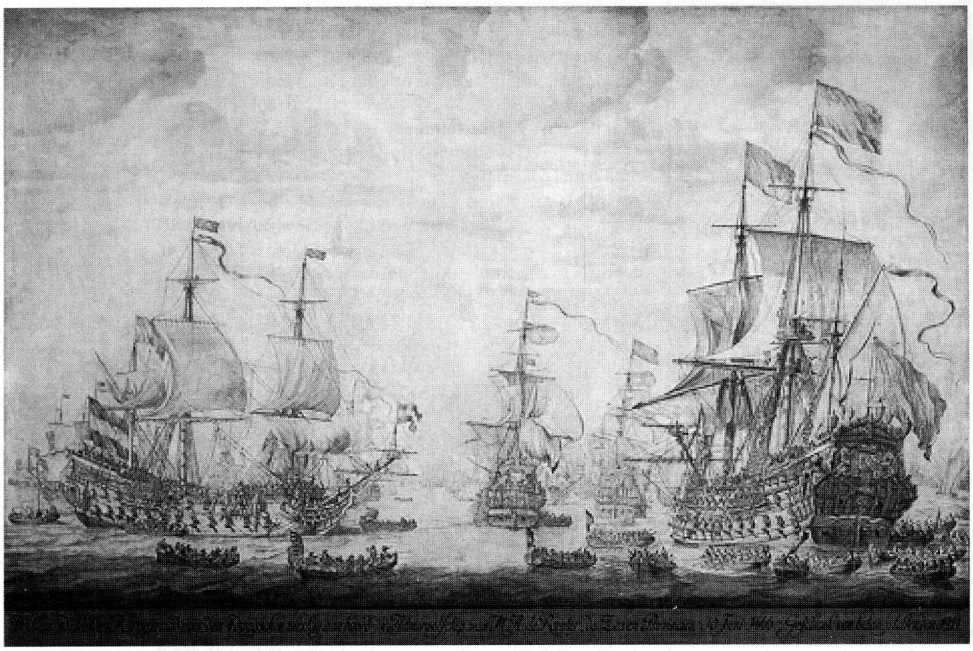

Abb. 1: Gemälde von Schiffen und Seeschlachten waren im 17. Jahrhundert sehr beliebt. Sie sind noch stets eine Quelle von Inspiration und Information für jeden Modellbauer. Willem van de Velde der Ältere: Kriegsrat vor der Viertage-Seeschlacht 1666 (Grisaille, Rijksmuseum Amsterdam).

Schiffbau als Handwerk

Um die Kenntnis der Technik des holländischen Schiffbaus im 17. Jahrhundert war es bis vor kurzem jedoch traurig bestellt. Von den Schiffen selbst ist aus dieser Periode natürlich keines übrig geblieben, Bauzeichnungen aus der Zeit bestehen nicht, und die damals gehandhabte Baumethode, die sogenannte Flachbauweise, war vergessen oder wurde höchstens noch lokal praktiziert auf kleinen, traditionellen Werften, wo man Jachten wie Bojer und Tjotter baute. Wer gegenwärtig ein Schiff aus dem 17. Jahrhundert bauen will, ungeachtet seines Maßstabs, braucht nicht auf die Suche nach Originalzeichnungen zu gehen, denn er findet sie nicht. Der einzige Weg, dem er folgen kann, ist durch Probieren zu erfassen, was tatsächlich vom Schiffbau handwerklich überliefert ist. Darum ist es sinnvoll, die Methode, die im 17. und zum Großteil auch im 18. Jahrhundert von holländischen Schiffbauern gehandhabt wurde, einmal unter die Lupe zu nehmen.

Dabei laufen wir gegen eine auffallende Erscheinung an: Das Phänomen Handwerk und unsere Unkenntnis darüber. Der Leser soll merken, wie schwierig es für einen im 21. Jahrhundert lebenden Menschen ist, sich in das Fach eines handwerklich arbeitenden Schiffbauers hineinzudenken. Mit unserem industriell eingestellten Bewußtsein können wir uns einen handwerklichen Bauprozeß, bei dem Fertigungszeichnungen unnötig waren und deshalb auch nicht erstellt wurden, nur schwer vorstellen. In unserer Zeit wird vor einem industriellen Produktionsprozeß jedes Einzelteil eines Produkts bis ins kleinste Detail auf dem Zeichenbrett gezeichnet und gestaltet, ungeachtet ob es sich um eine Streichholzschachtel oder um einen Gefechtshelikopter handelt.

Wir können natürlich noch bestens begreifen, daß ein handwerklich arbeitender Besenbinder keine Entwurfszeichnung nötig hatte. Dennoch gab es zweifelsohne in seinem Fach komplizierte Aspekte, wovon wir heute keine Kenntnis mehr haben. Zögerlicher werden wir schon bei einem Fach wie zum Beispiel dem eines Böttchers. Jemand, der präzise auf Maß gefertigte wasser- und luftdichte Tonnen in allerlei Variationen herstellt, könnte er das