VOC-Jacht DUYFKEN, eine echte Replik?

Vorschlag für eine Alternative

Karl Heinz Marquardt, Montrose, Vic., Australien

Einige der Mitglieder des Arbeitskreises werden sich an den Artikel von Hans-Joachim Zimmer „DUYFKEN, Replik des ersten europäischen Schiffes das Australien entdeckte" (DAS LOGBUCH, Heft 1/2000, S. 31-38) und den von mir geschriebenen „Die DUYFKEN 1606 Replik, ein paar zusätzliche Worte zu diesem Thema" (DAS LOGBUCH, Heft 4/2000, S. 174-180) erinnern. In diesem stellte ich die Plattgattbauweise des kleinen Fahrzeuges in Frage und mit ein paar zeitgenössischen Bildern eine mögliche Rundgattbauweise vor. Vom Konstrukteur der DUYFKEN-Replik war dies nicht gerade freundlich aufgenommen worden und er brachte dies nicht nur in einem persönlichen Schreiben, sondern auch öffentlich in Artikeln zum Ausdruck.

Wenn es zur Diskussion über ein Schiff kommt, von dem niemand mehr weiß, als dass es eine Tragfähigkeit von etwa 20 bis 30 Lasten hatte, ein Handelschifftyp war, den man zu der Zeit in Holland als Jacht bezeichnete und dass es 1602 von der VOC für 2200 Florins erworben wurde, dann kann es nicht nur eine Meinung geben. Ich habe schon wiederholt zum Ausdruck gebracht, dass jede Replik, in Originalgröße oder Miniatur, nur die individuelle Auslegung der vorhandenen, sich direkt auf das Fahrzeug beziehenden Dokumente und der generell bekannten Fakten dieser Periode durch einen Konstrukteur sein kann. Inwieweit eine solche Auslegung dem gesteckten Ziel entgegenkommt, bleibt immer fraglich. Was den Versuch, die DUYFKEN ins Rampenlicht der heutigen Welt zu rücken, so wichtig macht, ist die Bedeutung des Fahrzeuges für die australische Geschichte. Nicht umsonst wird das Schiff von den Erbauern der Replik als die SANTA MARIA Australiens bezeichnet und man sollte glauben, dass bei dem Replik-Entwurf in Forschung und Ausführung die strengsten Maßstäbe angelegt wurden, aber leider scheint dies nicht der Fall gewesen zu sein.

Vor einigen Monaten hatte ich die Gelegenheit die Replik während ihres Aufenthalts in Melbourne zu besichtigen. Dabei musste ich erkennen, dass mein Artikel aus dem Jahre 2000 nur eine Randfrage erörterte. Es war die Frage, welche Erkennungsmerkmale im holländischen Sprachbereich um 1600 ein kleines Handelschiff zu einer Jacht machten? Jeder einzelne holländische Schiffstyp hatte einen Namen und seine Eigenheiten, die ihn leicht als solchen erkennen ließen. Jacht dagegen war auch damals bereits ein Gattungsname und konnte jeden Schiffs- sowie Bootstyp einschließen und wurde er auch 1600 schon für etliche schnellsegelnde Fahrzeuge angewandt, wobei G. C. E. Crone in „De Jachten der Oranjes" schrieb: „*Daartoe behoorde de kleinste klasse zeegaande Koopvaarders ... zij kwamen in bouw en tuigage zeer de groote zeescheepen naij*". Er sagte also, dass die Jacht zur kleinsten Klasse seegehender Handelschiffe gehörte und sowohl im Bau als auch in der Takelung den großen Seeschiffen sehr nahe kam. Was aber meinte Crone mit dem Begriff „große Seeschiffe"? Meinte er nur VOC-Schiffe, Kriegs- und andere große Plattgattschiffe, die um diese Zeit in Mode kamen oder zog er auch die anderen großen Seeschiffe wie Fleuten, Kat- und Bootschiffe, Galioten usw. in Betracht, die wohl einen weitaus größeren Teil der holländischen Handelsflotte ausmachten und die alle der alten Schiffbautradition der Rundgattbauweise verhaftet blieben? Eine Tradition, die erst in der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts besonders im Kriegsschiffbau und nach 1602 von der VOC unterbrochen wurde, sich etwa 1725 jedoch wieder dem Rundgatt zuwandte, das dann als englische Bauweise bezeichnet wurde. Beispiele dafür, dass die Rundgattbauweise auch nicht völlig aus dem Kriegsschiffbau kleinerer Fahrzeuge verschwand, zeigen der Stich von Reinier Nooms „*Een Staten Iacht, een uytlegger of Watten Convoyer*" (Rijksmuseum Amsterdam) aus der Mitte des 17. Jahrhunderts sowie ein aus der gleichen Zeit stammendes und von mir vor etwa 50 Jahren restauriertes Modell eines Watten-Konvoischiffs, das im Besitz des Stadtmuseum von Oldenburg ist.

Abb. 1: Die Replik der VOC-Jacht DUYFKEN während meines Besuchs in Melbourne 2007.