

KATTEN ODER KATT-SCHIFFE

Randbemerkungen der Schiffahrtsgeschichte

Karl Heinz Marquardt, Mountrose/Australien

Die Geschichtsschreibung der Schiffahrt wurde, wie die der allgemeinen Geschichte, vorherrschend von Kriegen und den dafür gebauten Fahrzeugen beeinflusst. Sie waren schon immer die dominierenden und richtungsweisenden Typen, gepriesen und auf Bildern verewigt. Die dem Frieden und Handel dienenden waren dagegen nur Randbemerkungen, über die der Chronist nicht viel auszusagen wußte. Zweckgebunden wie die Kriegsschiffe, fehlte ihnen der Glanz und die Glorie, denn Handel war Alltag und so waren die damit verbundenen Schiffe. Von einigen der sehr gebräuchlichen Typen blieb etwas mehr in der Erinnerung haften, von anderen nur die Namen und ein paar Hinweise in zeitgenössischer Literatur. Ein solcher nahezu vergessener Typ ist die KATT oder das KATT-SCHIFF, heute sehr häufig mit der frühen BARK verwechselt.

Was war nun diese KATT? Sie war ein nordeuropäisches, völlig gebautes Handelsschiff des siebzehnten und achtzehnten Jahrhunderts mit etlichen der Bark ähnlichen, jedoch überwiegend unterschiedlichen baulichen Merkmalen. Frederik Henrik af Chapman, dessen Werk ARCHITECTURA NAVALIS MERCATORIA von 1768 zehn Risse dieser Schiffe aufweist, stufte die Katt nach der Fregatte, dem Heckboot und der Pinke als vierte in seine Schiffsklassifizierung ein und umriß mit seinen Rissen nicht nur das gesamte Spektrum der Größe, sondern auch der Takelung. Er zeichnete Katten von 43 bis 1097 Tonnen und versah sie entweder mit dreimastiger Schiffstake-

lung, takelte sie als Schnau, als Brigantine oder als Schlup. Eine Takelage jedoch, die Polakertakelung, oder wie er sie nannte, die Krayertakelage, die man gewöhnlich mit diesem Typ assoziiert, ließ er außer acht. Sie ist in seinem Werke nur einer kleineren Bark zugeeignet.

Nicolas Witsen verwies 1671 auf *Katschepen* als eine Kreuzung zwischen einem Bojer und einer Fleute, die bereits eine Gaffel am Besanmast führte, dabei vermerkend, daß sie keine Direktentwicklung des einen oder anderen war. Das von ihm in seinem Werke festgelegte Bauzerter war für ein Katschepen(Katt) von 116 Amsterdamer Fuß (Amsterdamer Fuß = 0.283 Meter) bestimmt. Eine etwas frühere Darstellung zweier Handelsschiffe, bei dem das größere sicherlich den von Witsen erwähnten Maßen gleichkommt und die ich von ihrer Baustruktur her einwandfrei als Katts identifizieren möchte, ist um 1665 herum als tuschlavierte Bleistiftzeichnung von Willem van de Velde dem Älteren geschaffen worden. Der darin gezeigte Typ kann bestenfalls als eine durch die Popularität der weiträumigen Fleute angeregte Parallelentwicklung gewertet werden.

Im Gegensatz zu Bojer und Fleute war die Katt nicht holländischen Ursprungs. Diese wurde erstmalig 1705 im GEÖFFNETEN SEE-HAFEN beschrieben: „*CHAT ist ein Nordisches Schiff mit einem runden Hintertheil und Masten/jedoch ohne Korbe.*“ Eine Feststellung, die wie ein roter Faden durch die Literatur des achtzehnten Jahrhunderts geht.

William Falconer's UNIVERSAL DICTIONARY OF THE MARINE nennt sie 1769 ein „*im Kohlenhandel beschäftigtes Schiff, das nach dem norwegischen Modell geformt wurde*“, VOCABULAIRE DES TERMES DE MARINE ANGLAIS & FRANCOIS (Antoine Lescallier) von 1777 spricht von einer Art „*Handelsschiff, von den Dänen, besonders in norwegischen Häfen und denen anderer nordischer Länder, einschließlich englischer, benutzt*“, und bei David Steel, ELEMENTS OF MASTMAKING, SAILMAKING AND RIGGING war es 1794 „*ein bei den nördlichen Staaten Europas benutztes Fahrzeug mit drei Masten und einem Bugspriet, ähnlich getakelt wie ein englisches Schiff, hat es jedoch Pfahlmasten und keine Bramsegel. Der Besan steht an einer Gaffel. Diese Fahrzeuge sind mitunter im englischen Koh-*

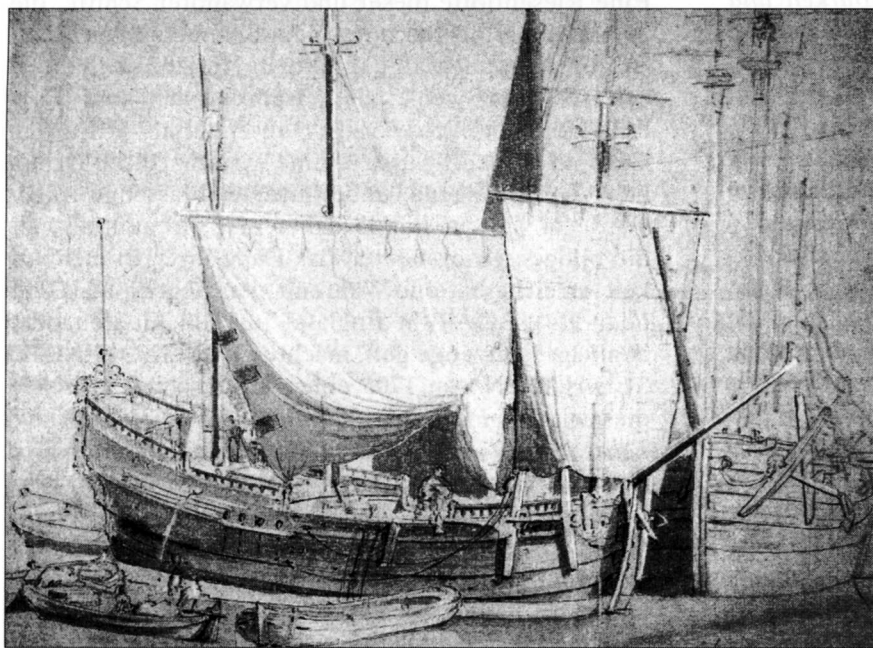


Abb. 1: Zwei Katschepen im Hafen liegend. Tuschlavierte Bleistiftzeichnung auf grauem Papier um 1665 von Willem van de Velde, dem Älteren.