

# Niederländischer Schiffbau am Beispiel der BATAVIA

Übersetzt von Theo Depenbrock, Ratingen

Nach Menno Leenstra und Jan van Gammeren

## Heißen und Streichen der Rahen

Es ist die Absicht, daß die Segel der BATAVIA regelmäßig geheit und gestrichen werden; allein mit Handkraft und authentischen Mitteln. Erscheint nur uns dies ein Wagnis, oder war das Heißen und Streichen von Rahen und Segeln, mit einem Gewicht von mehreren Tonnen, ein solches auch im 17. Jahrhundert?

Während der Aktionen der niederländischen Flotte im Sommer 1673 strich De Ruyter seinen eigenen Aufzeichnungen zufolge auf der SIEBEN PROVINZEN während dreier Monate mehr als 15 mal die Grorah. Auf diesem Schiff, mit Abmessungen vergleichbar der BATAVIA, also beinahe tägliche Arbeit, wobei man aber bedenken muß, daß auf diesem Kriegsschiff eine ansehnliche Bemannung vorhanden war (1).

Auf einem Retourschiff ein halbes Jahrhundert früher hatte man erkennbar mehr Probleme damit. Bontekoe beschreibt im Journal seiner Rückreise 1625, daß er in Voraussicht eines Sturmes seine Rahen streicht, aber daß ein Kollege diese Vorsorge nicht ergreift. Dieses andere Schiff verlor dann auch alle Masten und Rahen. Bei Bontekoe dagegen ging nur der Gromast über Bord, während er die Grorah und seine übrigen Masten und Rahen behielt. Das Streichen der Rahen hat also die Mhen gelohnt, aber das Wiederheien der Fockrah ist danach für seine Besatzung doch erkennbar eine schwere Angelegenheit: „Ich sagte: Fat das Kardeel der Fock und heißt die Fockempor.“ Dies machten sie

auch und brachten zuerst die Fock nach oben bis vor den Ommer. Im weiteren schien es schier unmöglich die Fockrah zu heißen, aber da es eine leichte Fahrt war, kam es nicht darauf an (2).

Kurzum, das Heißen von Rahen war so eine Angelegenheit, aber wenn alle zusammen ihr bestes gaben, war es wohl zu schaffen. Diversen Journalen zufolge strich man die Rahen vor allem, wenn man vor Anker lag, um weniger Windfang zu bieten und so die Gefahr des „Kratzens“ des Ankers zu verringern. Auch wird regelmäßig das Segeln mit „tiefem Schoversegel“ beschrieben, oder man ließ, wie in der zuvor beschriebenen Situation bei Bontekoe, das Schiff mit gestrichenen Rahen treiben. Auf welche Art geschah dies Heißen nun und was für Konstruktionen wurden dazu gebraucht? Was ist dies Kardeel der Fock, das die Männer hochzogen? In diesem Beitrag soll näher auf die Gegebenheiten der diversen Taue, die zu Beginn des 17. Jahrhunderts beim Heißen der Rahen eine Rolle spielten eingegangen werden und auf die Art, wie das bei der heutigen BATAVIA geschieht.

In den schriftlichen Quellen des 17. Jahrhunderts lesen wir, daß die Rahen mit Tauen geheit wurden, die man Drehreep, Kardeel und Fall nannte. Die Art, wie diese Leinen liefen und arbeiteten, wird in den niederländischen Schriften sehr summarisch behandelt. Auch die ausländischen schriftlichen Quellen vom Beginn des 17. Jahrhunderts sind nicht erhellend, wobei es obendrein die Frage ist, inwieweit diese für die BATAVIA brauchbar sind. Eine Anzahl Einzelteile von möglichen Konstruktionen kann auf Abbildungen von sehr unterschiedlicher Qualität und Verläßlichkeit gefunden werden. Diese Abbildungen zeigen die Details der Konstruktion freilich nicht so deutlich, daß allein anhand davon die Konstruktion auf der heutigen BATAVIA erfolgen kann. Taue, die eng am Mast laufen müssen, sind oft nicht abgebildet. Vor allem die Taue, mit denen die oberen Rahen geheit wurden, sind deshalb selten gezeigt.

Von den Anordnungen, die in Gebrauch waren für das Heißen der schweren Unterrahen (für Fock und Schoversegel), ist überdies allgemein nur ein Teil abgebildet und es wird nicht gezeigt, wie und wo diese Taue unten auf Deck enden. Die dargestellten Leute sind überdies im allgemeinen wichtiger als das Tauwerk. Es ist zwar möglich, diesen Beitrag mit Abbildun-

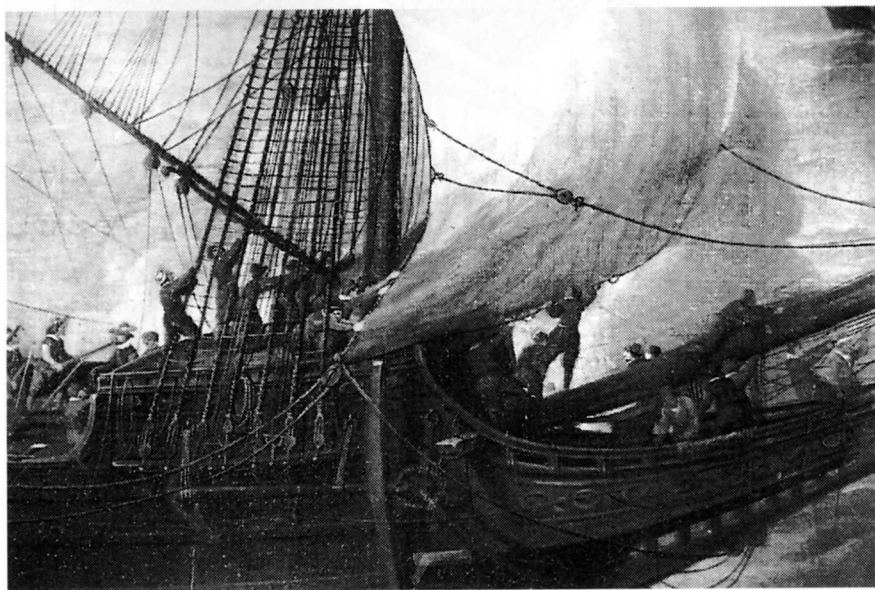


Abb. 1: Seeleute beim Streichen der Fockrah (C. van Wieringen, ROTER LÖWE während der Schlacht bei Gibraltar, Schiffahrtsmuseum Amsterdam).