Deutsches Schiffahrtsarchiv 20, 1997, S. 29–58

[EIN BACKHUYSEN-GEMÄLDE IM DEUTSCHEN SCHIFFAHRTSMUSEUM]

II. Der schiffahrtshistorische Aspekt

VON ALBRECHT SAUER

Die Ausstellung eines Seestückes aus der Hand eines deutschstämmigen Meisters wie Ludolf Backhuysen im maritimen Nationalmuseum Deutschlands bedarf sicherlich keiner weiteren Begründung und wird unter den Besuchern kaum Stirnrunzeln erregen. Doch es ist nicht nur die Herkunft des Malers, die an diesem Exponat für die deutsche Schiffahrtsgeschichte von Bedeutung ist. Es treten zwei weitere Aspekte hinzu, die vielleicht noch bedeutungsvoller sind: der schiffstypologische und der soziale. Um sie zu begründen, sei ein bißchen weiter ausgeholt, um die maritimen Verhältnisse der Zeit des Gemäldes an den deutschen Küsten zu umreißen.

Die deutschen Teilstaaten traten auf den Weltmeeren des 17. Jahrhunderts bekanntlich vergleichsweise wenig in Erscheinung. Die Hansestädte, die schon in ihrer Blütezeit einen mehr als losen Zusammenhalt gezeigt hatten, hatten sich vollends verselbständigt, ihre einstige Macht als Kollektiv war bereits im Verlauf des vergangenen Jahrhunderts selbst im ehemaligen hansischen »Hausmeer«, der Ostsee, geschwunden und an andere, territorial vor allem Schweden, gefallen. Im Westen waren in den großen maritim orientierten Nationalstaaten England und Frankreich mit ihren gefestigten Zentralgewalten, aber besonders auch in den seit 1581 vereinigten und von Spanien losgesagten sieben Provinzen der Niederlande Seemächte entstanden, deren Investitionskraft, strukturelle Fortschrittlichkeit, aber auch unternehmerische Risikobereitschaft im Reich kein Pendant fanden. Hier taten der Dreißigjährige Krieg und seine Folgen ein übriges; nicht zuletzt dadurch, daß große Teile der heute deutschen Küsten dänische oder schwedische Besitzung geworden waren.

Freilich betrieben die Küstenstädte weiterhin mehr oder weniger unbehelligt Seehandel in ihren gewohnten europäischen Bahnen und erwirtschafteten hiermit erhebliche Gewinne; die Freie Reichsstadt Bremen etwa, deren Schiffe trotz aller Behinderungen durch den Weserzoll zwischen Bergen in Norwegen, Frankreich - selten Spanien, Portugal oder der Nordmeerküste - und der Ostsee verkehrten und die Stadt mit den erforderlichen Waren belieferten. Aber schon die Seichtigkeit und die zunehmende Versandung der Weser begrenzten derlei Aktivitäten. 1619–23 sah man sich gezwungen, für größere Schiffe einen Hafen an der Auemündung – Vegesack – zu bauen, da sie die Stadt nicht mehr erreichen konnten, doch bald erwies sich auch er als schwer erreichbar, und manche der größeren Schiffe beschieden sich mit dem oldenburgischen Brake als stadtnächstem Anlaufpunkt.

Die einzigen deutschen Staaten, die in Hinsicht auf maritime Präsenz größeren Stils gewisse Ambitionen zeigten, waren das Kurfürstentum Brandenburg-Preußen unter seinem Landesherrn Friedrich Wilhelm, dem sog. Großen Kurfürsten, und die Freie Reichsstadt Hamburg. Die seewärtige Orientierung Brandenburgs hatte vielfältige Wurzeln.[1] Zunächst das preußische Erbe. 1605 war dem Kurfürstentum die Verwaltung des durch den Deutschen Orden schiffahrtsgeschichtlich traditionsreichen, nun weltlichen polnischen Lehnsherzogtums Preußen zugefallen. Damit hatte das im Binnenland gelegene Brandenburg erstmalig einen Seezugang. Sigismund III. von Polen übertrug die seit 1525 bestehende Pflicht der preußischen Herzöge, im Kriegsfall Schiffe zur Küstensicherung gegen die vom expandierenden Schweden ausgehende Bedrohung zu stellen, auf die brandenburgischen Kurfürsten und verfügte ihre Anzahl auf vier. Aufgrund dieser Bestimmung wurde die erste brandenburg-preußische Marine gebildet. Sie bestand allerdings zunächst – abgesehen von vier vom dänischen König Christian IV. für drei Monate gecharterten, aber immerhin die

preußische Flagge führenden Schiffen – aus dem 1597 vom Königsberger Rat in Holland gekauften Roten Löwen sowie einer kleinen Galeere.

Eine weitere nicht unwesentliche Wurzel der maritimen Ambitionen des Kurfürstentums im späten 17. Jahrhundert ist in der Biographie des Großen Kurfürsten zu sehen. Er hatte vier seiner Jugendjahre (1634–38) am Hof Friedrich Heinrichs von Oranien, Statthalters der Niederlande, in Den Haag verbracht und später dessen Tochter Henriette geheiratet. Damit war er in unmittelbaren Kontakt mit der Aufbruchstimmung in den derzeit weltweit expandierenden sieben Provinzen gekommen, sah den blühenden Handel der VOC (Vereinigte Ostindische Kompanie) und WIC (Westindische Kompanie) und deren ungeheure Profitraten im ostindischen wie westindischen Überseehandel, aber auch das geschäftige Treiben einer Stadt wie Amsterdam, das zu dieser Zeit bereits weit über 100 000 Einwohner zählte. Wie tief sich diese Jugendeindrücke dem Kurfürsten einprägten und wie bestimmend sie waren, kann kaum überschätzt werden. Zudem begegnete ihm in nächster Umgebung eine Reihe von Vorbildern, die in dieselbe Richtung zielten. In Schweden war bereits 1637 die Nya Sverige Kompaniet gegründet worden, die im Gebiet des heutigen New Jersey und in Pennsylvania Niederlassungen gründete. Reichskanzler Oxenstierna suchte hierfür beim Vater des Kurfürsten, Georg Wilhelm, Unterstützung, die jedoch nicht zustande kam. Allerdings konnte die Gesellschaft sich langfristig nicht gegen die zur See mächtigen Niederlande halten, und so wurden die Handels- und Besiedelungspläne 1664 endgültig aufgegeben. Auch aus Dänemark liefen entsprechende Angebote in Brandenburg ein. Man wollte dem Kurfürsten Besitzungen in Ostindien verkaufen und ihn so am entsprechenden Handel beteiligen. Wirkung auf Friedrich Wilhelm ging aber ebenso vom tatkräftigen Herzog Jakob von Kurland, seinem Schwager, aus, der während seiner nur eineinhalb Jahrzehnte dauernden Regierungszeit eine beachtliche Flotte aufbaute und sowohl 1651 eine Kolonie am Gambia (Ostafrika) als auch 1654 die Antilleninsel Tobago erwarb.[2] Seine Kolonialpläne fanden jedoch mit der schwedischen Besetzung Kurlands 1658 ein Ende.

Eine dritte nicht zu vernachlässigende Wurzel der Seehandels- und -machtambitionen Brandenburg-Preußens sind schließlich die politischen Konstellationen im Umfeld des Kurfürstentums, insbesondere die Bedrohung durch Schweden. Das Großreich im Norden, das einst unter seinem geradezu messianisch gefeierten König Gustav Adolf nicht nur die vermeintlich unüberwindlichen Truppen Wallensteins und Tillys besiegt und den protestantischen Reichsfürsten zur Seite gestanden hatte, konnte durch seine 1648 im Westfälischen Frieden bestätigten Gebietsgewinne von Vorpommern mit Wismar, Rügen und Stettin kaum längerfristig auf die freundliche Nachbarschaft des aufstrebenden Kurfürstentums rechnen, zumal das Pommersche Erbe schon seit Generationen von den Brandenburgern beansprucht worden war und Hinterpommern, mit dem Brandenburg sich begnügen mußte, nur den wirtschaftlich weniger attraktiven Teil repräsentierte. Sein einziger – und nicht eben großer – Seehafen war Kolberg. Doch zunächst war das Ungleichgewicht der Kräfte zu groß, um sich gegen Schweden zu stellen. Als aber Karl X. Gustav sich 1657/58 im Westen anderer Feinde – allen voran Dänemarks und Hollands – erwehren mußte, kam es zu ersten zaghaft-offensiven Kampfhandlungen einer brandenburg-preußischen Marine, etwa gegen die schwedischen Schanzen von Elbing. Größere Dimensionen nahm das Engagement des Kurfürsten erst an, als Karl Gustavs Nachfolger, Karl XI., seine Abwesenheit wegen des Reichskrieges gegen Ludwig XIV. nutzte, um in der Jahreswende 1674/75 von Vorpommern aus in Brandenburg einzufallen. Noch bevor er die Schweden ein halbes Jahr später in der Schlacht bei Fehrbellin vernichtend und aufsehenerregend schlagen konnte, suchte Friedrich Wilhelm nach Wegen, seinen Gegner nicht nur zu Lande, sondern auch auf See zu bekämpfen, insbesondere auf den Routen zum und im *mare balticum*. Schiffe in aus-

reichender Größe und Anzahl standen jedoch nicht zur Verfügung, zumal die wenigen Fahrzeuge, die er im letzten Krieg hatte nutzen können, verrottet oder verkauft waren, und neue zu erwerben sich bereits in den Vorjahren als nicht eben einfach erwiesen hatte.

So paßte es reibungslos ins brandenburgische Konzept, daß der durch den Konflikt der Niederlande mit Frankreich seiner Verbindungen beraubte seeländische Reeder und Kaufmann Benjamin Raulé[3] Schiffe als Kaper gegen Schweden zur Charter anbot. Der Kurfürst nutzte das Angebot, stellte schon im März des Jahres 20 Kaperbriefe aus und verfügte dadurch über eine Flotte, die in der Folgezeit in Relation zu ihrer Größe nicht eben wenig Schiffe aufbrachte und selbst einmal – freilich erfolglos – die Carlsburg im Gebiet des heutigen Bremerhaven belagerte.[4] Raulé selbst geriet jedoch über seinen Vorstoß in Schwierigkeiten, wurde der Piraterie angeklagt – unter den gekaperten Schiffe waren auch Holländer unter schwedischer Flagge – und floh 1676 nach Berlin. Friedrich Wilhelm ernannte ihn hier zum Generaldirektor der Marine und 1680 selbst zum Vorsitzenden des kurfürstlichen Kommerz- und Admiralitätskollegiums. Im weiteren Verlauf des Krieges gelang es dem Heer und der Flotte Brandenburgs, Stettin einzunehmen, bis Greifswald und Stralsund vorzurücken und schließlich Vorpommern zu erobern, wenn dies auch im 1679 nachfolgenden Frieden von St. Germain-en-Laye unter dem Druck Frankreichs wieder an Schweden zurückgegeben werden mußte.

Der Erfolg gegen Schweden brachte jedoch einen enormen außenpolitischen Prestigegewinn für das Kurfürstentum, und auf diesem Boden und mit den Rauléschen Schiffen erfolgte nun der Schritt zur Realisierung der lang gehegten Pläne eines eigenen Überseehandels. 1680 gingen zum ersten – uns bekannten – Mal brandenburgische Schiffe nach Afrika und Westindien aus. Der Zweck ihrer Fahrten beschied sich jedoch zunächst keineswegs nur mit friedlichen Absichten. Spanien hatte Brandenburg für den Kampf gegen Frankreich und Schweden Subsidien zugesagt, die nicht bezahlt worden waren und an die man sich nun nicht mehr erinnern lassen wollte. Ein Teil der brandenburgischen Flotte versuchte deshalb, die Gelder durch Kaperung spanischer Kauffahrer einzutreiben. Das glückte überraschend schnell vor Oostende, wo der große, nach dem letzten spanischen Habsburger benannte CAROLUS SECUNDUS in ihre Hände fiel. Man brachte ihn nach Pillau, segelte aber mit fünf Schiffen weiter nach Westindien und überwältigte dort weitere drei Segler; zwei wurden auf Jamaica versteigert, wo derzeit der legendär gewordene englische Privateer Henry Morgan Vizegouverneur war, eins überführte man ebenfalls nach Pillau.

Nur einen Monat nach der Ausfahrt der Kaper fuhren zwei andere Schiffe, WAPPEN VON BRANDENBURG und MORIAN, zur westafrikanischen Goldküste und ebneten trotz des Verlustes des ersteren den Weg für die im März 1682 gegründete *Brandenburgisch-Africanische-Handelscompagnie,* deren Vorsitz wiederum Benjamin Raulé übernahm. MORIAN kam mit einer gewissen Menge Gold und Elfenbein heim ins dänische Glückstadt, das den Ausgangshafen der Kompanie vor dem Einmarsch kurfürstlicher Truppen in Emden bildete. Der relative Erfolg der Fahrt führte im folgenden Juli zu einer weiteren Expedition, die mit den Schiffen CHURPRINZ und MORIAN unter der Leitung des weitgereisten Otto Friedrich von der Groeben durchgeführt wurde und in deren Verlauf die Festung Groß-Friedrichsburg an der Goldküste im Gebiet der niederländischen Westindischen Kompanie bzw. des heutigen Ghana gegründet wurde. Über diese Fahrt ist aus der Feder Groebens ein umfassender Reisebericht auf uns gekommen.[6] Um auch in Westindien präsent zu sein, pachtete Friedrich Wilhelm 1685 zwei Gebiete auf der dänischen Antilleninsel St. Thomas[7], und es entwickelte sich in der Folgezeit ein mehr oder weniger regelmäßiger Verkehr nach dem bekannten Muster des atlantischen Dreieckshandels der westeuropäischen Staaten: Man lud in den hiesigen Häfen Kultur-, Tausch- und Versorgungsgüter für die Kolonien, für die sog. Mittelpassage kaufte man in Westafrika Sklaven für die westindischen Zucker-,

Baumwoll- und Kaffeeplantagen und brachte schließlich auf der dritten Etappe Zucker, Kaffee, Kakao, Tabak, tropische Früchte, Rum, Pockholz, Schildpatt, Kaneel, später auch Reis etc. mit heim. Die wirtschaftliche Bedeutung der *Africanischen* bzw. ab ihrer Neukonstituierung 1692 *Africanisch-Americanischen Handelscompagnie* blieb jedoch gering. Es scheint sogar eher, daß es kaum je gelang, Gewinne zu erwirtschaften.[8] Die Gründe dafür sind vielfältig. An vorderster Stelle steht, daß die merkantilistischen Erfolgsrezepte der großen westeuropäischen Staaten sich eben nicht auf einen Kleinstaat übertragen ließen, der nicht über die Investitionskraft, die Machtmittel und das weitgespannte Netz von Kolonienbildungen verfügte. Nicht unbedeutend scheint aber auch das geradezu aparte Gespür des Benjamin Raulé für die persönliche Prosperität, die etwa in seinen Direktiven in bezug auf die Nutzung des Holzmonopols der Kompanie für die brandenburgischen Wälder durchscheint.[9] 1717 wurde die Kompanie wegen der hohen Kosten, die sie dem preußischen Staat verursachte, von Friedrich Wilhelm I. aufgelöst und ihre Besitzungen an die niederländische Westindische Kompanie verkauft.

Der zweite deutsche Staat, der als Aspirant maritimer Geltung in Frage kommt, war, wie gesagt, die Freie Reichstadt Hamburg. Hamburgs Schiffahrt kontinuierte – was mitunter vergessen wird, sobald vom Niedergang der Hanse insgesamt gesprochen wird – seit hansischen Zeiten ungeachtet kurzfristigerer Schwankungen in den gewohnten Bahnen der Seewege von Nord- bis Südeuropa. Die globale Erweiterung des Seeverkehrs war der Stadt wohl nicht entgangen, hatte aber aus verschiedenen Gründen wenig Ambitionen wachgerufen, hier mitzuhalten. Zwar war 1607 einmal eine hamburgische Gesandtschaft in Sevilla vorstellig geworden, um einen direkten Verkehr mit dem damals noch spanischen St. Thomas zu erwirken, sie mußte aber ergebnislos wieder die Heimfahrt antreten.[10] Und vor den Toren Hamburgs, in Glückstadt, operierte, sogar zum Teil mit hamburgischem Kapital, eine Kompanie für den Handel mit Westindien, die wohl manchen Hanseaten angesichts der politischen und konfessionellen Verhältnisse im Reich nachdenklich gestimmt haben dürfte, nichtsdestoweniger gab es dergleichen – trotz des massiven Zuzugs von Glaubensverfolgten aus den spanischen Niederlanden – in der Reichsstadt nicht. Das heißt nicht, daß es nicht gelegentlich auch Überseefahrten hamburgischer Schiffe gegeben hätte[11], sondern daß ein entsprechender organisatorischer Rahmen und eine regelmäßige Verkehrsverbindung umsonst gesucht wird. Die Stärke der Stadt an der Alster lag im europäischen Seeverkehr, und dieser wurde einschließlich des lukrativen Walfangs vor Spitzbergen nach Umständen betrieben.

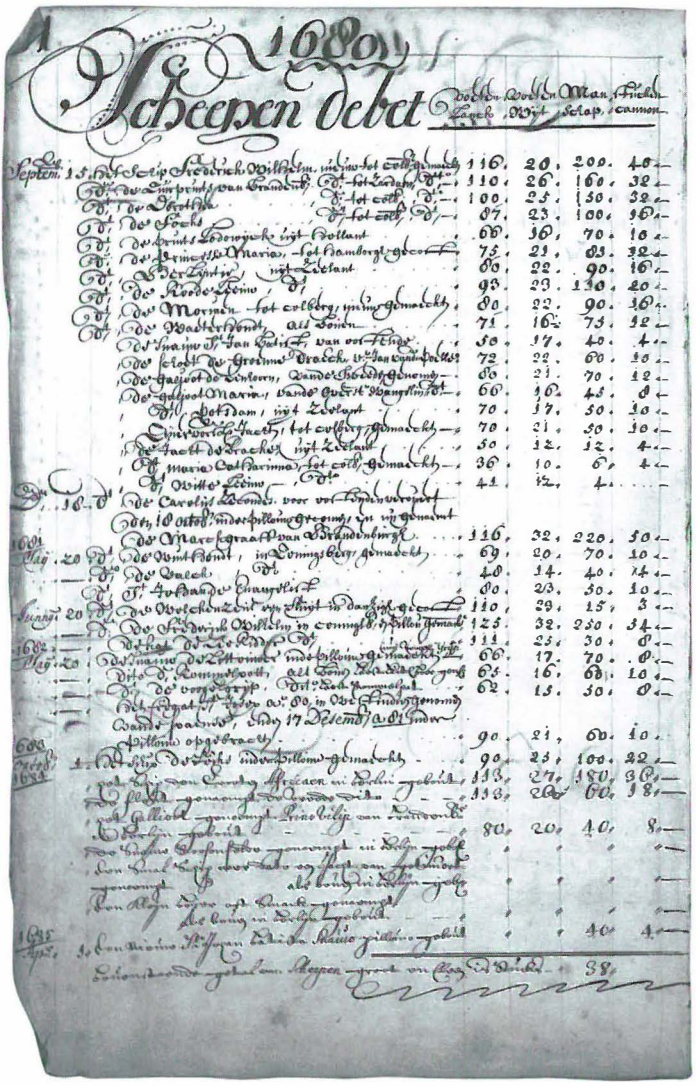
Damit sind die Ansätze zum zurückzuschlagenden Bogen zur DSM-Neuerwerbung, dem Seestück Backhuysens, bereits erfolgt: Schiffe und Szenen, wie sie dort gezeigt werden, sind im Zusammenhang der deutschen Schiffahrtsgeschichte nur vorstellbar etwa vor dem Pillauer Tief oder in der Elbmündung. Die von Backhuysen ins Zentrum gestellten Zweidecker, die eben – wie oben gezeigt – nicht als dokumentarische Abbildung von bestimmten, individuellen Fahrzeugen zu deuten sind, tragen gerade dadurch einiges zur Dokumentation auch der großen Zweidecker der Flotte Brandenburg-Preußens oder der Konvoischiffe bei, die das hamburgische Admiralitätskollegium seit 1662 in Dienst stellte.

Wir wissen sehr wenig über die Beschaffenheit der einzelnen Schiffe beider Staaten. Urkundlich sind zwar eine Reihe von Namen und zum Teil auch verschiedene Baudaten überliefert, aber fehlende verläßliche Bildquellen oder archäologische Funde lassen alle Rekonstruktionen schnell an die Grenzen des Belegbaren stoßen. Greifen wir zwei Schiffe heraus, die in der Beschäftigung mit der maritimen Geschichte Brandenburgs oder Hamburgs – insbesondere im Modellbau – stets eine exponierte Rolle spielten: das größte Schiff der brandenburgischen Flotte, den FRIEDRICH WILHELM mit der Apposition ZU PFERDE[12], der unter anderem auch für die frühe deutsche Westindienfahrt stehen kann, und die ham-

Einband des »Ceurforstelijcke General Direct. Raule Scheeps Magezijn Boeck Begonnen Ter Pillouw 1680« (Geheimes Staatsarchiv Preußischer Kulturbesitz Berlin)

burgischen Konvoischiffe LEOPOLDUS PRIMUS (nach Kaiser Leopold I.) und WAPEN VON HAMBURG, das besonders wegen seines tragischen Endes bis heute in Erinnerung blieb.[14]

Die einzige unstrittig authentische Quelle, aus der wir umfassender über den FRIEDRICH WILHELM informiert werden und die unrichtigerweise in der Mehrzahl jüngerer Veröffentlichungen als Kriegsverlust angesehen wird, ist das bis 1685 geführte »Ceurforstelijcke General Direct. Raule Scheeps Magezijn Boeck Begonnen Ter Pillouw 1680« im Geheimen Staatsarchiv Preußischer Kulturbesitz in Berlin-Dahlem. Der Irrtum entstand wohl, weil sämtliche Kriegsmarine-Sachen des Geheimen Staatsarchivs schon vor dem Krieg nach Potsdam verlagert worden waren und dort 1943 kriegsbedingt verbrannten. Das Schiffsmagazinbuch befand sich jedoch nicht hier, sondern unter den Dreivierteln des sonstigen Bestandes, die während des Krieges ungeachtet systematischer Gesichtspunkte nach Merseburg ausgelagert wurden. Die deutsche Wiedervereinigung sorgte dafür, daß die über ein halbes Jahrhundert getrennten Archivalien seit 1993 wieder am traditionellen Ort zusam-


1680
Scheepen debet

Erste Seite aus dem »Ceurforstelijcke General Direct. Raule Scheeps Magezijn Boeck Begonnen Ter Pillouw 1680«. Im zweiten Viertel von unten befindet sich die Eintragung des FRIEDRICH WILHELM *(Geheimes Staatsarchiv Preußischer Kulturbesitz Berlin)* .

mengeführt sind, und so liegt denn auch das Schiffsmagazinbuch unter seiner alten Signatur *Rep. 65 No 67*[15] nebst einem gewissen Fundus anderer Quellen zu *Marine und Afrikanische Kompagniesachen* Kurbrandenburgs wie ehedem in Berlin-Dahlem.[16]

Der inhaltsreiche, wenngleich oftmals erratisch wirkende Folioband vermerkt nicht nur die grundsätzlichen Abmessungen der brandenburgischen Schiffe[17], sondern auch zahlreiche Inventar- resp. Ausrüstungsdetails der Schiffe und des Pillauer Magazins wie zum Beispiel *Hout, Cabels, Compassen*[18], *Diep Looden*[19], *Domekrachten* (=Winden), *Geweer, Granaten, Glaessen, IJser, Ballast, Ketels, Koolen voor de Smits, Lantaerens, Lijnooly, Loot Lijnen, Laeckens voor Barbiers, Masten, Pompen voor Botteljers, Pockhout* (für Blöcke), *Raapaerd, Riemen, Stagh en Staendewant, Swavel, Spijckers* oder *Psalm Boecken* und weiteres mehr. Zur eigentlichen Beschaffenheit des Schiffes FRIEDRICH WILHELM ergeben die Eintragungen:

20. Junny 1681: De Frederick Wilhelm in conningsb. & Pillou [sic] *gemaickt: 125 voeten lanck, 32 voeten wijt, 250 Manschap, 54 Stucken.*[20]

Der erste, der mit dem besonderen Blickpunkt »Schiffstypenkunde« aus dieser Quelle schöpfte und der sie überhaupt ausfindig gemacht hatte, war Christoph Voigt, Sekretär des Admiralstabs der Reichsmarine. Er schrieb 1914/15 in der Zeitschrift der Gesellschaft für Heereskunde »Überall. Illustrierte Wochenschrift für Armee und Marine – Deutsche Flottenzeitung« einen kurzen Artikel »Über die Abmessungen kurbrandenburgischer Kriegsschiffe«.[21] Leider nur zum Teil auf seine Entdeckung und Bekanntgabe der wichtigsten Baudaten baute der Schiffbauingenieur und langjährige Vorsitzende der renommierten Schiffbautechnischen Gesellschaft Carl Busley auf, als er 1919/20 unter anderem im Jahrbuch der Gesellschaft einen Rekonstruktionsvorschlag für den FRIEDRICH WILHELM vorlegte, der im Zusammenhang mit einer ganzen Reihe von Schiffsrekonstruktionen von der Antike bis *zur neueren Zeit* stand.[22] Busley nutzte seine allgemeineren Vorarbeiten zur Ergänzung der Angaben des Schiffsmagazinbuches, zog aber noch eine weitere bedeutsam gewordene Quelle hinzu, das großformatige[23], aber künstlerisch eher mediokre Gemälde des Rotterdamer Bildschnitzers und Malers Lieve Verschuier (um 1634–1686)[24] aus dem Berliner Schloß Charlottenburg. Dieses Seestück, das die gesamte Flotte des Großen Kurfürsten darstellen

Lieve Verschuier (unsigniert), Flotte des Großen Kurfürsten, Öl auf Leinwand, undatiert (Stiftung Preußische Schlösser und Gärten Berlin-Brandenburg)

soll und möglicherweise von ihm selbst in Auftrag gegeben worden ist, zeigt im Bildmittelpunkt zwei dominierende große Schiffe, die durch die Reliefs auf ihrem Hackbord jeden Betrachter die größten Schiffe der Flotte FRIEDRICH WILHELM und MARKGRAF VON BRANDENBURG ex CAROLUS SECUNDUS (116 Fuß) assoziieren lassen.

Nun scheint das Zusammentreffen einer Bildquelle mit einer urkundlich belegten Größenangabe ein Glücksfall, wenn nicht für das Verschuier-Gemälde dieselben Vorbehalte geltend gemacht werden müßten, die oben auch für das Backhuysen-Seestück genannt wurden: Es bestehen größte Zweifel, daß Verschuier dokumentarisch arbeitete oder, anders formuliert, daß er mit seinem Bild der Mit- und Nachwelt ein realitätsnahes Zeugnis liefern konnte und wollte. Bezeichnenderweise ist zum Beispiel ausgerechnet ein so essentielles Detail wie die brandenburgische Flagge der Schiffe falsch dargestellt, was schon Christoph Voigt auffiel.[25] Denn während sie hier einen roten Adler auf weißem Grund zeigt, hinter dem sich – heraldisch ohnehin fragwürdig – Zepter und Schwert kreuzen, trägt der Adler in einem Schiffsbild der genannten authentischen Reisebeschreibung des Otto Friedrich von der Groeben beide Insignien in den Fängen. Ohne Zweifel wird man der Darstellung der Flagge des »Dienstherrn« bei dem in brandenburgischen Diensten ergrauten Hauptmann hinsichtlich ihrer Verläßlichkeit eine größere Validität zusprechen. Offenbar hat somit Verschuier eine brandenburgische Flagge, geschweige denn die ganze Szene, nie vor Augen gehabt, sondern eine mehr oder weniger idealtypische, vedutenhafte Darstellung hinterlassen.

Dieser Frage ist ein bislang unveröffentlichtes, 135seitiges Manuskript Friedrich Jorbergs aus dem Jahr 1951 nachgegangen, das gelegentlich einer justizialen Auseinandersetzung über ein FRIEDRICH WILHELM-Modell und seine Vorlagen zwischen seinem Erbauer und seinem Auftraggeber vom Gericht gutachterlich erbeten wurde und das sich in Jorbergs Nachlaß in Berlin sowie in einer Kopie im Deutschen Schiffahrtsmuseum befindet.[26] Jorberg, durch zahlreiche Veröffentlichungen zu Schiffen der Frühen Neuzeit zweifellos ein profilierter Sachkenner, erarbeitet darin systematisch eine Kritik des Gemäldes. Zur Datierung und Provenienz schreibt er: Eine Datierung des Gemäldes sei ebenso wie die Annahme, das Bild sei von Friedrich Wilhelm, dem Großen Kurfürsten, in Auftrag gegeben worden, urkundlich nicht nachzuweisen.[27] Allerdings *dürfte feststehen,* daß das Bild *höchstwahrscheinlich* 1685 zu den Hohenzollern gelangt sei.[28] Es sei *anzunehmen, daß ... Benjamin Raulé ... dem Kurfürsten dieses, in seinem Auftrage in Holland hergestellte Gemälde schenkte ...*[29] Zum historischen Wert des Bildes stellt er resümierend mit *allergrößter Wahrscheinlichkeit* fest:

a) daß Verschuier niemals in Brandenburg-Preußen gewesen ist,
b) daß er die brandenburgische Flotte niemals mit eigenen Augen gesehen hat,
c) daß man daher überhaupt nicht von einer »porträtähnlichen« und damit historischen Wiedergabe der brandenburgischen Schiffe auf dem Flottenbild sprechen kann,
d) daß Verschuier das Flottenbild – falls er es überhaupt selbst gemalt hat – nur auf Grund mündlicher oder schriftlicher Angaben hat anfertigen können, oder
e) daß ihm für die Herstellung des Bildes in seinem Atelier in Rotterdam nur Skizzen von den brandenburgischen Schiffen als Unterlagen dienen konnten, die von dritter Hand für ihn in Brandenburg angefertigt wurden,
f) daß Verschuier holländische Fahrzeuge und Motive in Rotterdam als Vorlage benutzte und geeignete Heckverzierungen und Heckbilder einsetzte.[30]

Als zusätzliche Stütze für seine Schlüsse führt Jorberg das zweite zentral angeordnete Schiff, den vermeintlichen und oben bereits als Prise erwähnten MARKGRAF VON BRANDENBURG an, der in seiner Darstellung keinesfalls als ehedem spanisches Kriegsschiff (s.o.) gelten könne, sondern nicht anders als die anderen Fahrzeuge niederländische Bauformen

Strittiges Modell »des« FRIEDRICH WILHELM *(Deutsches Schiffahrtsmuseum, Inv.-Nr. I/6120/93)*

aufweise. Auch sei die Übereinstimmung des Bildes mit dem noch zu besprechenden Gemälde des Elias Galli mit der Ansicht Hamburgs von der Elbseite (um 1680) auffällig, auf dem die beiden hamburgischen Konvoischiffe LEOPOLDUS PRIMUS und WAPEN VON HAMBURG abgebildet seien.[31]

Damit ist der dokumentarische Wert des Gemäldes als Abbild des historischen FRIEDRICH WILHELM im wesentlichen demontiert: *Das Bild von Verschuier gibt in seiner Darstellung viele Einzelheiten, die wir für eine Rekonstruktion verwenden könnten. Eine Rekonstruktion des ganzen Schiffes nach diesem Gemälde ist aber nicht möglich.*[32]

Diese Äußerungen stammen, wie gesagt, aus dem Jahr 1951. Aus heutiger Sicht kommen weitere Vorbehalte gegen den dokumentarischen Wert des Gemäldes hinzu, die ihn m.E. nahezu vollends schwinden lassen. Urkundlich belegt ist, daß Friedrich Wilhelm fast durchweg holländische Schiffbauer meist Amsterdamer Prägung verpflichtete. Zu nennen sind allen voran Gillis Cornelius Peckelhering, dann Daniel Davids, Michael Matthias Smids, Lübbert Harmens, Jost und Cornelius Elynck, Jacob Tonninges, Claus Printz, Tines Tines und zahlreiche andere, die namentlich nicht überliefert sind.[33] Bestand Bedarf an derartigen Fachkräften, so wurde in Amsterdam geworben.[34] In Pillau arbeitete Peckelhering, er war 1680/81 auch der Schiffbaumeister des FRIEDRICH WILHELM (ZU PFERDE). Nun gab es aber in dieser Zeit beträchtliche Unterschiede innerhalb des holländischen Schiffbaus, und die Konstruktionsprinzipien und Bauformen der Schiffszimmerer in Amsterdam oder Rotterdam unterschieden sich erheblich, was sich augenfällig in Nicolaes Witsens »Aeloude en hedendaegsche Scheepsbouw en Bestier« und Cornelis van Yks »De Nederlandse scheeps-bouwkonst open gestelt« widerspiegelt.[35] Wenn also ein Rotterdamer Werftbildschnitzer wie Lieve Verschuier ein wohl eher nach Amsterdamer Prinzipien gebautes Schiff abbildet, das ihm nicht wirklich vor Augen stand, so sind der Spekulation Tür und Tor

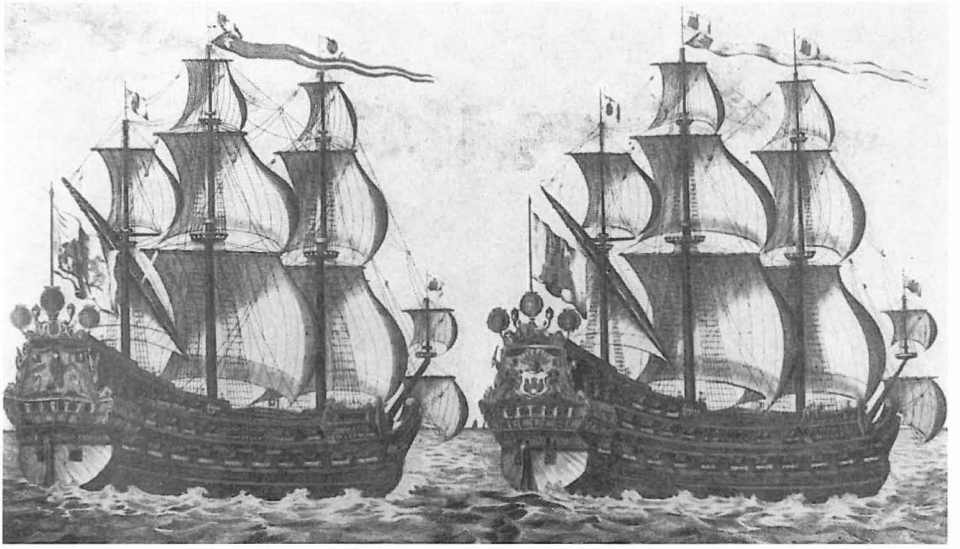
Elias Galli(?), Ansicht der Stadt Hamburg von der Elbseite (Ausschnitt), um 1680 (Museum für Hamburgische Geschichte Hamburg)

geöffnet, wie das wirkliche Schiff ausgesehen haben mag. Vielleicht ist deshalb die quellenmäßige Validität eines idealtypischen Schiffsbildes aus der Hand eines kontemporären Amsterdamer Künstlers wie Backhuysen in bezug auf den brandenburgischen FRIEDRICH WILHELM höher anzusetzen als die eines lediglich nominellen Abbildes aus der Hand eines Rotterdamer Werftbildschnitzers und Malers wie Verschuier ...

Derartige quellenkritische Vorbehalte betreffen freilich nicht nur den Rekonstruktionsentwurf Busleys, sondern auch den moderneren und noch heute gängigen Rolf Hoeckels aus dem Jahr 1948.[36] Sie betreffen aber genauso die neuesten Entwürfe, die beanspruchen, in der quellenmäßigen Verankerung des Modells über Hoeckel hinauszugehen.[37]

Betrachtet man nach alledem die quellenmäßigen Umstände beim hamburgischen Konvoischiff WAPEN VON HAMBURG und seinem Schwesterschiff LEOPOLDUS PRIMUS, so treten hier ähnliche Verhältnisse zutage. Urkundlich gibt es hier sogar gar keine Maß- oder ähnliche Angaben über die 1668 gebauten Schiffe, außer daß man weiß, daß ein holländischer Schiffbauer die Baugeschicke lenkte. Zwar gibt es ein zeitgenössisches Gemälde, das unter anderem, doch immerhin m.W. unstrittig die beiden Konvoischiffe nebeneinander abbildet, aber die Darstellung verbleibt allzu sehr im Schemenhaften, um signifikant zu sein.

Wesentlich mehr als die Charakteristika, die man bei derartigen Schiffen dieser Zeit, dieser Größe und dieser Verwendung ohnehin vermutet haben würde, läßt sich auf dem Gemälde nicht erkennen. Lediglich die Zierschnitzereien und die Ornamentik auf den Oberspiegeln, das von zwei gekrönten Löwen gehaltene hamburgische Stadtwappen der dreitürmigen Burg bzw. die Figur des Habsburgers[38], sind auszumachen. Kurioserweise hat

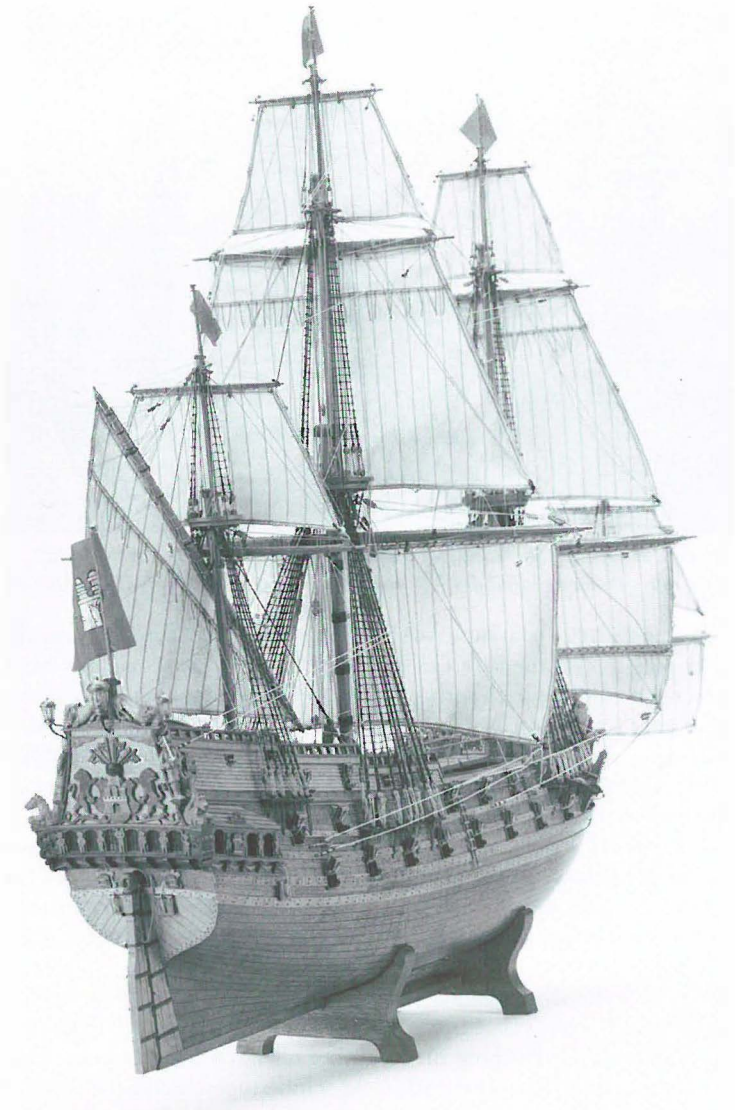


Stich von Joachim Wichmann, Hamburg 1675. Plagiat eines Amsterdamer Stiches von Wenzel Hollar von 1647 und damit kein getreues Abbild der Konvoier (Aus: Hoeckel/Jorberg 1958, Abb. 2)

aber nicht diese, sondern eine andere – präzisere! – Abbildung Einfluß auf die Rekonstruktion der beiden Konvoier genommen, die Rolf Hoeckel 1938 in Shanghai gezeichnet hatte und die 1958 mit Ergänzungen von Friedrich Jorberg erschien: ein Kupferstich des Joachim Wichmann von 1675, der aber schon von Walther Vogel, Christoph Voigt und Hans Szymanski als Plagiat eines 1647 in Amsterdam entstandenen Stiches von Wenzel Hollar erkannt wurde und damit eigentlich als verläßliche Bildquelle für das Aussehen der realen hamburgischen Konvoier von vornherein hätte ausscheiden müssen ...[39]

Man sieht, wie beim FRIEDRICH WILHELM ist auch hier ist eine historisch verbürgte, authentische Rekonstruktion der beiden Schiffe nicht möglich, und vielleicht wiederum die Validität des Backhuysen-Seestücks als authentische Abbildung eines Zweideckers, der denselben Zwecken zugedacht war wie die hamburgischen Konvoischiffe, als nicht gering anzusetzen.

Es ist hier nicht der Ort, die bestehenden Rekonstruktionsversuche des FRIEDRICH WILHELM und der Schwesterschiffe WAPEN VON HAMBURG und LEOPOLDUS PRIMUS detailliert zu diskutieren. Das ist weder die Zielsetzung dieses Aufsatzes noch im hier gesteckten quantitativen Rahmen möglich. Beileibe sollen auch nicht schiffbaugeschichtliche Rekonstruktionen, denen ja immer eine mehr oder weniger große Arbitrarität anhaftet, in ihrem Wert geschmälert werden. Es ist ja für den schreibenden Historiker stets leicht, einen Sachverhalt, über den er wenig oder nichts weiß, aporetisch zu behandeln. Der Modellbauer hingegen muß zu Lösungen finden und schlägt eben deswegen mitunter Wege ein, die sich im nachhinein als falsch oder problematisch erweisen. So waren etwa Busleys Vorstellungen stark von den hervorragenden frühen Arbeiten der englischen Marinehistoriker wie Roger Charles Anderson, H. H. Brindley, Alan Moore, R. Morton Nance und anderen geprägt, die sich lebhafte Diskussionen in der Zeitschrift »Mariner's Mirror« lieferten. Er wußte zwar, welchen erheblichen kulturellen und technischen Einfluß Holland auf alle Küsten von Nord- und Ostsee, zum Teil auch im Westen Europas, ausgeübt hatte, verkannte aber die eminenten Unterschiede und Gegensätze dieser Tradition gegen die des Inselvolkes. Das stellte schon Walther Vogel richtig heraus.[40]



Modernes Modell des WAPEN VON HAMBURG *von 1668 (Deutsches Schiffahrtsmuseum, Inv.-Nr. IV/958/96)*

Der brandenburgische und der hamburgische Schiffbau waren zur hier behandelten Zeit noch fest in holländischen Händen. Über ihre Baugewohnheiten wissen wir durch die oben erwähnte, 1671 und in zweiter Auflage 1690 erschienene Schrift des Amsterdamer Bürgermeisters Nicolaes Witsen verhältnismäßig gut Bescheid. Witsen ist jedoch früher kaum für die Rekonstruktionen von FRIEDRICH WILHELM und WAPEN VON HAMBURG ausgewertet worden. Wie weit dies aber möglich ist, obwohl es sich eben nicht um einen Praktiker handelt, zeigt neuerdings Ab Hoving, der die Witsensche Pinaß von 134 Fuß akribisch analysierte und in einem Modell gleichsam materialisierte.[41] Er weist damit ohne Frage in die richtige Richtung. Richtig waren zweifellos auch die Ansätze, die bereits in der Vergangenheit verfolgt wurden, wenn man sich am sog. Hohenzollern-Modell, dem authentischen Großmodell eines holländischen Zweideckers aus der Zeit 1660/70, orientierte, das im

Besitz des Hauses Hohenzollern war und bis 1943 im Monbijou-Museum bzw. im Berliner Schloß stand. Wie in so vielen Fällen sorgte auch hier der Krieg für den unwiederbringlichen Verlust wertvollsten Kulturerbes. Immerhin wollte es der Zufall, daß das hervorragende Zeitdokument wenige Jahre zuvor von Heinrich Winter sorgfältig aufgemessen und in allen Details photographiert worden war.[42]

Andrerseits vollzog sich in der hier betrachteten Epoche langsam ein Gesinnungswandel, der die nordeuropäischen Länder sukzessive von den eingefahrenen niederländischen Bautraditionen abbrachte. Der m.W. früheste Beleg hierfür ist der Bericht über eine Seeschlacht in der Ostsee, in deren Verlauf der bereits eingangs erwähnte schwedische König Karl X. Gustav 1658 nicht nur mitansehen mußte, wie die vereinigte dänisch-niederländische Flotte seine eigene schlug, sondern auch wie die von Richard Cromwell zur Wahrung eigener Interessen entsandte englische Flotte vor Ort die anderen Schiffe mühelos »aussegelte«. Er bat daraufhin Cromwell, ihm einen englischen Schiffbauer zur Verfügung zu stellen, und erhielt in Francis Sheldon – einem Schüler Phineas Petts – und dessen Vormann Robert Turner zwei Meister aus Chatham, die in Stockholm und später Karlskrona alte, niederländische Traditionen verwarfen und neue Baumethoden und -formen einführten. Einige Jahrzehnte später, 1686, wurde Sheldon auch in Kopenhagen tätig.[43] In Hamburg vollzog man diesen Schritt erst lange danach. Hier verfügte das Admiralitätskollegium erst 1720, daß das dritte WAPEN VON HAMBURG nicht mehr nach holländischer, sondern nach englischer Manier gebaut werden solle, mit *gewrungenem* Spiegel, wie man schrieb.[44] Der technische Vorsprung der Engländer blieb schließlich auch der Amsterdamer Admiralität nicht verborgen. 1728 engagierte sie auf Betreiben des nachmaligen Admirals Cornelis Schrijver gegen den erbitterten Widerstand der heimischen Schiffbauer den ersten von drei englischen Schiffbauern, die den Schiffbau der Stadt reformieren sollten: Thomas Davis, Charles Bentam und John May.[45] Neben der konstruktiven Veränderung der Formen wurden unter ihrem Einfluß vor allem auch die Bauprinzipien geändert und Standardisierungen eingeführt.[46] Bentam zeichnete 1742 ein neues Typschiff und baute es zunächst einmal – wie in der Marine Englands üblich – als Modell. Das 1748 gebaute 20. Schiff dieses Typs, die AMSTERDAM, liegt heute als – leicht modifizierte – Replik und Dokument einstiger niederländischer Überseeschiffahrt unter Segeln vor dem Nederlands Scheepvaartmuseum in Amsterdam.[47]

Eine der wichtigsten Änderungen in der Rumpfform lag bei diesem Wechsel der Vorbilder in der Form des Hecks, das nicht mehr als Plattgattheck den Rumpf plattenartig abschloß, sondern in hydrodynamisch-ästhetischer Wölbung den Wasserablauf und die Ruderanströmung verbesserte. Freilich fehlte dadurch ein gut Teil des Auftriebs im achteren Bereich und die Schiffe wurden achter- oder steuerlastig. Das wiederum hatte zwar den Vorteil besserer Segel- und Steuereigenschaften, setzte aber gerade den sensibelsten Teil des lebenden Werks, des Unterwasserschiffes, am ehesten einer Grundberührung und Verletzung aus. Das unrühmliche Ende der AMSTERDAM auf den Sänden vor Hastings steht damit zweifellos in direktem Zusammenhang. Abgesehen vom revolutionierten Spantenbau liegt eine der folgenreichsten Änderungen hinsichtlich der Baumethoden in der Einführung des zeichnerischen Schiffsentwurfs. Bisher und in der hier betrachteten Zeit wurden die Schiffsrümpfe im niederländischen Schiffbau ohne jegliche Zeichnung und ohne Werftmodelle u. dergl. aufgezogen. Man baute nach Erfahrung, mit viel Augenmaß und mit einem Wissens-Fundus bestimmter einzuhaltender Proportionen der Bauteile und Maße.[48] Dabei liegt auf der Hand, daß sich persönliche Eigenarten ausprägen konnten, die nie schriftlich fixiert wurden, wenn nicht besondere Umstände dazu führten; zum Beispiel bei Witsen und van Yk, wo einmal unterschiedliche Baumethoden und -formen dingfest gemacht werden können.[49] Namentlich in bezug auf den Schiffbau in Brandenburg-Preußen und Hamburg

Cornelis Speelman Goubernator General
Thue Kundt und Attestire hiermit offentlich gegen Jedermanniklichen das vorweiser
Christoph Mulier
Actum in den Castel Batavia auf der grossen Insel Java im Konik
reich Jaccatra diesen 21. Februarij Anno 1683.

Verabschiedungsurkunde des Deutschen Christoph Multer aus dem Dienst der VOC, ausgestellt in Batavia 1683 (Deutsches Schiffahrtsmuseum, Inv.-Nr. III/72/95)

wissen wir nicht, ob und möglicherweise welche persönlichen oder lokalen Besonderheiten sich hier ausprägen konnten; es würden denn archäologische Funde ergraben, die eindeutig einem bestimmten Schiff oder einer bestimmten Provenienz zuzuschreiben wären. Bis dahin aber können alle Rekonstruktionen deutscher Schiffe dieser Zeit nur eine Ähnlichkeit mit ihrem realen Vorbild beanspruchen und nie, ihr getreues Abbild zu sein.

Der eingangs genannte schiffstypologische Bezug des Backhuysen-Gemäldes zur deutschen Schiffahrtsgeschichte war ein Aspekt, ein anderer war der soziale. Die geographisch nicht eben großen oder volkreichen sieben Provinzen der Niederlande standen seit ihrem gegen Ende des 16. Jahrhunderts begonnenen Aufstieg zur führenden Seemacht Europas vor einem enormen demographischen Problem. Die eigene Bevölkerung reichte nicht aus, um die Schiffe etwa der 1602 gegründeten und bald alles dominierenden *Verenigden Geoctroyeerden Oostindischen Compagnie* mit Seeleuten zu bemannen, die nötigen Soldaten für die Eroberung und Sicherung der kolonialisierten Länder sowie das erforderliche Personal für Verwaltung, Handwerk etc. in den Kolonien zu stellen. Infolgedessen bildeten die niederländischen Häfen im 17. und noch 18. Jahrhundert einen geradezu magischen Anziehungspunkt für Hunderttausende von Deutschen, die ihnen aus allen Gebieten des Reiches – durchaus nicht nur aus den Küstengebieten – zuströmten, um hier ihr Auskommen und vielleicht mehr zu suchen.

Vergegenwärtigt man sich die Faszination, die die Reisen in die Fremde mit allen damit verbundenen Glücks- und Reichtumsphantasien in dem vom Dreißigjährigen Krieg und seinen Folgen zerrütteten Reich hervorgerufen haben müssen, ist der Schritt auf die Schiffe der VOC und der WIC nur zu verständlich. Doch nach vorsichtigen Schätzungen kam nur ein gutes Drittel der Ausgezogenen wieder zurück. Die Restlichen ließen irgendwo, auf See oder in den Kolonien, für die Kompanie ihr Leben.[50] Und wiederum nur die Wenigsten der Zurückgekehrten brachten ihre in der Fremde gemachten Erfahrungen zu Papier und hinterließen sie der Nachwelt. Daß von ihnen nur einem verschwindend geringen Anteil vergönnt war, auch noch einen Verleger und Drucker zu finden, der ihre Aufzeichnungen für so wertvoll hielt, daß er das Risiko einging, sie zu setzen und zu vertreiben, liegt auf der Hand. Die in den dreißiger Jahren unseres Jahrhunderts leider nach 13 Bänden abgebrochene Edition nur der kontemporär veröffentlichten »Reisebeschreibungen von deutschen Beamten und Kriegsleuten im Dienst der Niederländischen West- und Ost-Indischen Kompagnien 1602-1797« durch S. P. L'Honoré Naber[51] steht damit nicht für einige wenige Wagemutige, sondern bündelt die Erfahrungen von Hundertausenden. In ihr finden sich die Berichte:

- Johann G. Aldenburgk, Reise nach Brasilien 1623-1626.
- Johann von der Behr, Reise nach Java, Vorder-Indien, Persien und Ceylon 1641-1650.
- Michael Hemmersam, Reise nach Guinea und Brasilien 1639-1645.
- Albrecht Herport, Reise nach Java; Formosa, Vorder-Indien und Ceylon 1659-1660.
- Elias Hesse, Goldbergwerke in Sumatra 1680-1683.
- Johann Chr. Hoffmann, Reise nach dem Kaplande, nach Mauritius und nach Java 1671-1676.
- Johann J. Merklein, Reise nach Java, Vorder- und Hinter-Indien, China und Japan 1644-1653.
- Ambrosius Richshofer, Reise nach Brasilien 1629-1632.
- Johann J. Saar, Reise nach Java, Banda Ceylon und Persien 1644-1660.
- Johann Schreyer, Reise nach dem Kaplande und Beschreibung der Hottentotten 1669-1677.
- Christoph Schweitzer, Reise nach Java und Ceylon 1675-1682.
- Johan Verken, Molukken-Reise 1607-1612.
- Martin Wintergerst, Reisen auf dem Mittelländischen Meere, der Nordsee, nach Ceylon und nach Java 1688-1710.
- Johann S. Wurffbain, Reise nach den Molukken und Vorder-Indien 1632-1646.

Peter Kirsch hat vor wenigen Jahren eindrucksvoll und in belletristischer Erweiterung einige der bei Naber gedruckten Berichte und weitere zu Papier gebracht, nachdem er sich zuvor ihrer quellenmäßigen Validität gewidmet hatte.[52] Es gelang ihm dabei meisterlich, den nahezu schon zeittypischen elegischen Beiklang der Originalberichte aufzugreifen und dem heutigen Leser zu vermitteln. Doch einige der Ausgewanderten fanden ohne Zweifel in der Fremde auch das, was sie sich erträumt hatten. In der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts erläutert der preußische Kapitän Joachim Nettelbeck in seiner »Autobiographie« seine – sicherlich etwas überzeichneten – Erfahrungen: *Eher hätte man Surinam damals* (1754/55 d.V.) *eine deutsche als eine holländische Kolonie nennen können; denn auf den Plantagen wie in Paramaribo traf man unter hundert Weißen immer vielleicht neunundneunzig an, die hier aus allen Gegenden von Deutschland zusammengeflossen waren.*[53]

Ähnliche Verhältnisse wie auf den Schiffen der Fernhandelskompanien – freilich ohne die motivierende Facette der Glückserwartungen in der Fremde – galten auch an Bord der Schiffe der 1653/54 durch Johan de Witt konstituierten niederländischen Marine, die bis 1795 bekanntlich noch keine die Republik übergreifende war, sondern aus den drei hollän-

dischen Admiralitäten von Rotterdam, Amsterdam und Hoorn/Enkhuizen, der seeländischen Admiralität in Middelburg sowie der friesischen in Dokkum bzw. nach 1645 in Harlingen bestand. Auch hier kam ein erheblicher Anteil der Seeleute und Soldaten aus anderen Ländern, speziell eben auch aus Deutschland.[54] Man kann daher mit Sicherheit auf einem typischen Marineschiff oder Konvoier der Niederlande einen bedeutenden Anteil Deutscher konstatieren. Für das neu erworbene Backhuysen-Seestück des Deutschen Schiffahrtsmuseums heißt dies, daß wir bei seiner Betrachtung in mancher Hinsicht auch der Geschichte unserer eigenen Bevölkerung ins Auge sehen.

Quellen und Literatur:

Groeben, Otto Friedrich von der: Guineische Reisebeschreibung oder Gründung der Churfürstlichen Veste Groß-Friedrichsburg auf der Küste von Guinea den ersten Januarii 1683. Marienwerder 1694.

Naber, S. P. L'Honoré (Hrsg.): Reisebeschreibungen von deutschen Beamten und Kriegsleuten im Dienst der Niederländischen West- und Ost-Indischen Kompagnien 1602-1797. Den Haag 1930-32.

Nettelbeck, Joachim: Lebensgeschichte. Hrsg. v. E. Sohn. Meersburg/Leipzig 1930.

Olivier, Blaise: Remarks on the navies of the English & Dutch from observations made at their dockyards in 1737. Ed. v. David H. Roberts. Rotherfield 1992.

Witsen, Nicolaes: Aeloude en hedendaegsche Scheepsbouw en Bestier. Amsterdam 1690 (ND: o.O. 1970).

Yk, Cornelis van: De Nederlandse scheeps-bouwkonst open gestelt. Amsterdam 1697 (ND: Rotterdam o.J.).

Bosscher, Philip, u. Gardiner, Robert (Hrsg.): The Heyday of Sail. The Merchant Sailing Ship 1650-1830. London 1995.

Bruggen, B.E. van: Aspekten van de bouw van oorlogsschepen in de Republiek tijdens de achttiende eeuw. In: Mededelingen van de Nederlandse Vereniging voor Zeegeschiedenis No 3, 1974, S. 29-42, No 10, 1974, S. 5-21.

Bruijn, Jaap R.: The Dutch Navy of the Seventeenth and Eighteenth Centuries. Columbia 1993.

Ders., Deursen, A.Th. van, Verbout-Wamsteeker, A.A.B., et al.: De 7 PROVINCIËN. Een nieuw schip voor Michiel de Ruyter. Franeker 1997.

Ders., Gaastra, F. S., u. Schöffer, I.: Dutch-Asiatic shipping in the 17th and 18th century. Rijks Geschiedkundige Publicatiën, Gr. S 165-67. Den Haag 1979-87.

Busley, Carl: Schiffe des Altertums. In: Jahrbuch der schiffbautechnischen Gesellschaft 20, 1919, S. 187-279.

Ders.: Schiffe des Mittelalters und der neueren Zeit. In: Jahrbuch der schiffbautechnischen Gesellschaft 21, 1920, S. 603-702.

Elstner, Waltraud: Die Bestände der I. und II. Hauptabteilung des Geheimen Staatsarchivs Preußischer Kulturbesitz Berlin-Dahlem nach ihrer Rückführung aus Merseburg. In: Aus der Arbeit des Geh. StA Pr. Kultbes. Hg. v. Jürgen Kloosterhuis. Berlin 1996, S. 155-201.

Gawronski, Jerzy H. G.: De HOLLANDIA en de AMSTERDAM. Twee schepen en een bedrijf. Organisatie en materiele cultuur van de VOC in Amsterdam in de jaren 1740-1750. Amsterdam 1993.

Harris, Daniel G.: Francis Sheldon in Denmark 1686-90. In: The Mariner's Mirror 83,3, 1997, S. 293-302.

Herren der Meere – Meister der Kunst. Das holländische Seebild im 17. Jahrhundert. Ausstellungskatalog. Berlin 1997.

Hoeckel, Rolf: Modellbau von Schiffen des 16. und 17. Jahrhunderts. Bielefeld/Berlin 1969.

Ders. u. Jorberg, Friedrich: Risse von Schiffen des 16. und 17. Jahrhunderts. Rostock 1970.

Dies.: Das WAPPEN VON HAMBURG I Hamburgisches Konvoischiff 1667. Magdeburg 1958.

Hoving, Ab J.: Nicolaes Witsens Scheeps-Bouw open gestelt. Alphen an den Rijn 1994.

Ders.: Seagoing Ships of The Netherlands. In: The Heyday of Sail. The Merchant Sailing Ship 1650-1830. Hrsg. v. Philip Bosscher u. Robert Gardiner. London 1995, S. 34-54.

Kamer, H.N.: Het VOC-retourschip. Een panorama van de 17de en 18de Nederlandse scheepsbouw. Amsterdam 1995.

Kellenbenz, Hermann: Unternehmerkräfte im Hamburger Portugal- und Spanienhandel 1590-1625. (= Veröffentlichungen der Wirtschaftsgeschichtlichen Forschungsstelle e. V. Hamburg 10). Hamburg 1954.

Ders.: Die Brandenburger auf St. Thomas. In: Jahrbuch für die Geschichte von Staat, Wirtschaft und Gesellschaft Lateinamerikas 2, 1965, S. 196-217.

Kirsch, Peter: Deutsche Reiseberichte des 17. Jahrhunderts als Quelle für die niederländische Ostindienfahrt. In: Deutsches Schiffahrtsarchiv 13, 1990, S. 57-82.

Ders.: Die Reise nach Batavia. Deutsche Abenteurer in Ostasien 1609 bis 1695. (= Menschen und Schiffe). Hamburg 1994.

Lemmers, Alan: The dutch eighteenth-century shipbuilding controversy revised. In: The Mariner's Mirror 82,3, 1996, S. 340-46.
Mattiessen, H.: Die Kolonial- und Überseepolitik der kurländischen Herzöge im 17. und 18. Jahrhundert. Berlin 1940.
Mondfeld, Wolfram zu: Kurbrandenburgischer Zweidecker von 1681. FRIEDRICH WILHELM ZU PFERDE. In: Modellwerft 17,10, 1993, S. 32-41; 17,11, 1993, S. 32-42; 17,12, 1993, S. 12-15; 18,1, 1994, S. 11-14; 18,2, 1994, S. 12-14; 18,3, 1994, S. 12-14; 18,4, 1994, S. 44f.
Nöldeke, Hartmut, u. Schmidt, Johann: Sanitätsdienst in der Königlich Preußischen Marine. (= Schiff und Zeit Spezial 5). Herford 1993.
Quinger, Wolfgang: WAPPEN VON HAMBURG. Ein Konvoischiff des 17. Jahrhunderts. Rostock 1980.
Reincke, Heinrich, u. Schulze, Bernhard: Das hamburgische Convoyschiff WAPPEN VON HAMBURG III. 1727-1737. Modell und Geschichte. Hamburg 1952.
Rooij, H.H. van: East Indiaman AMSTERDAM. Amsterdam 1989.
Scheper, Burchard: Die frühe Carlsburg, die Seeinvasion von 1675 und Wangerooger Lotsen. In: Deutsches Schiffahrtsarchiv 15, 1992, S. 278-88.
Schmitt, Eberhard: Die brandenburgischen Überseehandelskompanien im 17. Jahrhundert. In: Schiff und Zeit 11, 1980, S. 6-20.
Schramm, Percy Ernst: Deutschland und Übersee. Der deutsche Handel mit den anderen Kontinenten, insbesondere Afrika, von Karl V. bis zu Bismarck. Braunschweig/Berlin/Hamburg 1950.
Schück, Richard: Brandenburg-Preußens Kolonial-Politik unter dem Großen Kurfürsten und seinen Nachfolgern (1647-1721). Leipzig 1889.
Szymanski, Hans: Brandenburg-Preußen zur See 1605-1815. Ein Beitrag zur Frühgeschichte der deutschen Marine. Leipzig 1939.
Vogel, Walther: Neue Literatur zur historischen Schiffbau- und Schiffahrtskunde. In: Zeitschrift des Vereins für Lübeckische Geschichte und Altertumskunde 24, 1928, S. 378-89.
Voigt, Christoph: Über die Abmessungen kurbrandenburgischer Kriegsschiffe. In: Überall 17,3, 1914/15, S. 186-89.
Ders.: Von der Flagge Kurbrandenburgs. In: Marine-Rundschau 38, 1933, S. 366-370.
Voigt, W.: Der Havelberger Seeschiffbau, zugleich ein Beitrag zur Geschichte der brandenburgischen Guineakompanie. In: Brandenburgische Jahrbücher 11, 1938, S. 43-78.
Willis, C., Die niederländische Marinemalerei. Leipzig 1911.
Winter, Heinrich: Der holländische Zweidecker von 1660/1670. Bielefeld 1967.
Ders., Jorberg, Friedrich, Szymanski, Hans, u. Hoeckel, Rolf: Schwere Fregatte WAPPEN VON HAMBURG I (1669), Leichte Fregatte BERLIN (1675). Rostock 1961.

Anmerkungen:

1 Vgl. hierzu ausführlicher Schück 1889, Szymanski 1939 und Schmitt 1980. Dort auch weitere Literatur.
2 Mattiessen 1940.
3 Sprich: ro:'le. Szymanski gibt den Namen in seinem Standardwerk durchgehend ohne accent aigu an, woraus bis heute in der entsprechenden Forschung eine gewisse phonetische Unsicherheit herrührt. Die verschiedenen Graphien in den Quellen als *Roule* oder *Rule* u.ä. zeugen aber eindeutig von der franz.. Aussprache.
4 Vgl. Scheper 1992.
5 Das Schiff segelte fortan unter dem Namen MARKGRAF VON BRANDENBURG in kurfürstlichen Diensten.
6 Groeben 1694. Trotz der verschiedenen Neu-Editionen steht eine vollständige Ausgabe meines Wissens noch aus.
7 Siehe hierzu Kellenbenz 1965.
8 Die Quellenlage erlaubt leider keine exakten Berechnungen.
9 Vgl. Voigt 1938.
10 Schramm 1950, S. 26.
11 Kellenbenz 1954.
12 Bekannt ist der Reisebericht des auf der letzten Reise (1693) mitfahrenden Schiffsarztes Johann Peter Oettinger. Vgl. hierzu Nöldeke 1993.
13 Der Habsburger war zwar fern und katholisch, aber eben Kaiser, und man versprach sich von ihm nicht zu Unrecht Unterstützung gegen den dänischen Nachbarn (und Schweden).
14 1683 explodierte das Schiff durch einen Brand auf der Reede von Cadiz, wobei ein Großteil seiner Besatzung einschließlich des Schiffers Berent Karpfanger den Tod fand.
15 Folioformat (28,1 x 43,5), blasse blau-rote Randeinfärbung. 1680 ist eine ungleichmäßige Paginierung in 151 »Doppelseiten« vorgenommen worden. Bis S. 105 sind die Doppelseiten jedoch fast durchweg zweifach gezählt, danach nur noch einfach. Die letzten 11 Seiten sind unbeschriftet und nicht paginiert. Die Seitenzahl läßt deshalb einen dünneren Band vermuten.

16 Vgl. Elstner 1996.
17 Schiffsmagazinbuch, S. 1.
18 Ebd., S. 21: FRIEDRICH WILHELM: ein *pijll*-Kompaß, 4 *gemeine* Kompasse.
19 Ebd., S. 24: FRIEDRICH WILHELM: 4 Stück.
20 Ebd., S. 1. Nach Anderson 1921, S. 319, wurden die Maße als Lot auf die Innenkante der Sponung in den Steven in Höhe der Wasserlinie gemessen. Die Breite war auf die Außenkante des Hauptspantes an seiner breitesten Stelle bezogen. Vgl. die Skizze in MM 10, 1924, S. 385. Im Schiffsmagazinbuch wird das Schiff übrigens nicht ein einziges Mal mit der Apposition ZU PFERDE bedacht. Im Gegenteil, es wird von einem gleichnamigen, aber etwas kleineren Schiff (116 x20 Fuß) nur durch den Zusatz in *conningsb. & Pillou gemaickt* unterschieden.
21 Voigt 1914/15.
22 Busley 1919 für das Altertum und 1920 für Mittelalter und Frühe Neuzeit (Wikingerschiff bis VICTORY). Busleys Arbeiten stießen auf heftige Kritik nicht nur in deutschen Fachkreisen (vgl. den zum Teil stilistisch entglittenen Streit zwischen Voigt und Ernst Aßmann einerseits und Busley andrerseits in der Zeitschrift »Schiffbau« 23, 1921/22, S. 1221-25) sowie die vernichtende Rezension durch Roger Charles Anderson im Mariner's Mirror, 1921, S. 19 und 8, 1922, S. 253. Aus Raumgründen sei hier – nebenbei bemerkt – von der Würdigung der sog. Silbermodelle abgesehen, die ebenfalls von Busley u.a. »rekonstruiert« worden waren und die 1905–08 in Berlin für Wilhelm II. angefertigt wurden.
23 244 x 164 cm.
24 Willis 1911, S. 105; neuere Lit. s. Herren der Meere – Meister der Kunst 1997, S. 361.
25 1933, S. 367.
26 Ohne Signatur in der Bibliothek Schloß Charlottenburg (Stiftung Preußische Schlösser und Gärten Berlin-Brandenburg), Kopie im Deutschen Schiffahrtsmuseum.
27 In anderen Fällen ist dies durchaus nachzuweisen. Etwa beim Vertrag des Kurfürsten mit dem niederländischen Künstler Michiel Madderstegh (Jorberg-Gutachten, S. 40).
28 S. 16f. und 36.
29 S. 36f.
30 S. 41.
31 S. 47f.
32 S. 54.
33 Vgl. Szymanski 1939, S. 51–55, sowie Walter Voigt 1938, S. 45f.
34 Walter Voigt 1938, S. 57.
35 Witsen 1671 bzw. 1690, Van Yk 1697. Resümee der Unterschiede bei Hoving 1995, S. 34–37.
36 Siehe Hoeckel 1970.
37 Siehe z.B. Mondfeld 1993/94, bes. 1993, S. 40.
38 Die dekorative Figur mit der grimmigen Mimik – heute im Museum für Hamburgische Geschichte – trug sicherlich ostentativ zur Schau, daß man in der Stadt an der Elbe Reichsunmittelbarkeit genoß.
39 Vgl. Jorberg in Hoeckel/Jorberg 1958, S. 11–13. Die wesentlichen Informationen aus dieser Ausgabe wurden nahezu unverändert in Winter/Jorberg/Szymanski/Hoeckel 1961 und Quinger 1980 übernommen.
40 1928, S. 386.
41 1994.
42 Publiziert im Winter 1967.
43 Vgl. Harris 1997.
44 Das originale Werftmodell dieses Schiffes befindet sich im Museum für Hamburgische Geschichte. Vgl. auch Reincke/Schulze 1952.
45 Siehe Bruijn 1972 und van Bruggen 1974.
46 Selten gibt es für die Schiffbaugeschichte ein so günstiges Ereignis wie die Aussendung des französischen »Industriespions« Blaise Olivier, der vom Marineminister Ludwigs XIV., Maurepas, entsandt wurde, um die Unterschiede der niederländischen, englischen und französischen Schiffbautechniken zu dokumentieren. Sein Bericht wurde 1992 von D.H. Roberts herausgegeben.
47 Zu den konstruktiven Details s. Rooij 1989, Gawronski 1993 und Kamer 1995. Immerhin wird in Lelystad, am Liegeplatz der Replik des Ostindienfahrers BATAVIA (1628), derzeit auch an einem Schiff gearbeitet, das die niederländische Bautradition der zweiten Hälfte des 17. Jahrhunderts verkörpert: die ZEVEN PROVENCIEN, 1664/5 gebautes Flaggschiff Admiral Michiel de Ruyters. Vgl. Bruijn/van Dursen/Verbout-Wamsteeker 1997.
48 Siehe Hoving 1995.
49 Ähnlich verhält es sich – mit Einschränkungen – beim Streit Paulus' van Zwijndrecht gegen die englischen Schiffbauer in Amsterdamer Diensten, bei der nicht nur schiffbautechnische Abhandlungen (durch seinen Sohn Leendert), sondern auch einmal ein Modell angefertigt wird (Rijksmuseum Amsterdam). Vgl. Lemmers 1996.

50 Bruijn/Gaastra/Schoefer 1979–87, I, S. 143 sowie S. 161–67.
51 Naber 1930–32.
52 Kirsch 1990 und 1994. Beide Publikationen enthalten die wichtigste weiterführende Literatur.
53 Ed. Sohn 1930, S. 16.
54 Wie hoch die Zahlen insgesamt waren, ist kaum zu ermitteln. Einzelne Quellenbelege zeigen, daß sie erheblichen, politisch bedingten Schwankungen unterlagen. Vgl. Bruijn 1993, S. 54–56, 132–34, 200–203.

A painting by Backhuysen in the German Maritime Museum. II: The painting's relevance to maritime history

Summary

In 1996 the German Maritime Museum acquired a large seascape of 1682 by the German-born painter Ludolf Backhuysen. In addition to biographical aspects, however, those of ship typology and social history were also major considerations underlying the acquisition of the work.

In Backhuysen's day the leading maritime territories of the German Empire were Brandenburg-Prussia and the Free Imperial City of Hamburg. The large ship types common in these two regions were built exclusively according to the Netherlandish shipbuilding tradition, if not by the very hand of specially commissioned Netherlandish, particularly Dutch, shipwrights.

Today basic information about the construction and equipment of the ships of Brandenburg can be derived from an unusual source, the *Scheeps Magezijn Boeck* (ship magazine book) of the electoral *Generaldirektor* Benjamin Raulé. No dependable sources reveal their exact appearance, however, since Netherlandish shipbuilding was carried out without drawings, plans or models, being based instead on centuries of experience in the craft. It was a time in which the dominance of this shipbuilding tradition in Northern Europe was beginning to decline in favour of English models.

Thus it appeared as an unusual stroke of luck that the two largest German vessels of the time, the two-decker Friedrich Wilhelm (zu Pferde) (Pillau/Königsberg, 1680) and the Wapen von Hamburg (Hamburg, 1668), were illustrated by two contemporary paintings, and for a long time these works were regarded as trustworthy sources for the reconstruction of the two ships. The documentary value and historical reliability of the two paintings are highly questionable, however, and the arbitrariness of the "reconstructions" must be admitted. In view of these circumstances, the Backhuysen work gains all the more significance as a source for and illustration of the type of Dutch two-decker maintained by Brandenburg and Hamburg.

As mentioned above, the Backhuysen painting is also relevant from a sociohistorical point of view: The Netherlands of the seventeenth century were a sparsely populated region, highly dependent on all types of labour – particularly seamen and soldiers – from abroad to aid it in its expansion efforts and whaling industry. Hundreds of thousands came from the neighbouring German Reich, which was in a state of total

ruin due to the Thirty Years' War and its consequences, to seek their fortunes at sea and in foreign parts. Thus for German viewers, the newly purchased Backhuysen seascape is of special interest in that it calls to mind an important aspect of our own history.

Un tableau de Backhuysen au Musée allemand de la Marine. II: L'aspect concernant l'histoire de la navigation

Resumé

En 1996, le Musée allemand de la Marine fit l'acquisition d'une marine de grand format du peintre d'origine allemande Ludolf Backhuysen, datant de l'année 1682. Les argument décisifs en faveur de cette acquisition ne furent pas seulement d'ordre biographique; s'y ajoutèrent des aspects concernant la typologie des navires et l'histoire sociale.

Les types de grands vaisseaux construits par les deux territoires ayant une prépondérance maritime dans le royaume allemand à l'époque de Backhuysen, le Brandenbourg-Prusse et la ville libre impériale de Hambourg, furent tous bâtis dans la tradition de construction navale néerlandaise, lorsqu'ils n'étaient pas directement construits part des menuisiers néerlandais, en particulier hollandais, spécialement recrutés.

Les données principales de construction et d'équipement des navires brandebourgeois sont tirées aujourd'hui d'une source unique, le livre de magasin (Scheeps Magazijn Boeck) du directeur général du prince-électeur, Benjamin Raulé, commencé en 1680. Mais en ce qui concerne leur aspect précis, on ne possède aucune source sûre, puisque la construction navale néerlandaise, dont la prédominance au nord de l'Europe se trouvait déjà à cette époque refoulée au profit des modèles anglais, reposait sur l'expérience et les connaissances artisanales et se débrouillait sans dessins, sans plans et sans maquettes.

Ce fut donc une chance que justement les deux plus grands navires allemands de cette époque, les deux-ponts Friedrich Wilhelm (zu Pferde) (Pillau/Königsberg, 1680) et le Wapen von Hamburg (Hambourg, 1668) soient représentés sur deux tableaux contemporains de cette période, dont on croyait par le passé pouvoir déduire des reconstructions. La valeur documentaire et la fidélité historique des deux tableaux sont pourtant sujettes à caution, soumettant ainsi de telles reconstructions à un arbitraire évident. De ce fait, le tableau de Backhuysen en tant que source et objet d'exposition comme représentation de deux-ponts hollandais, tels qu'ils étaient en service pour le Brandenbourg ou Hambourg, en gagne d'autant plus en valeur.

Un autre aspect de l'acquisition était d'ordre socio-historique. Les Pays-Bas, qui n'étaient pas vraiment riches en population, dépendaient au 17e siècle, dans leurs efforts d'expansion comme pour la chasse à la baleine, de toute la main-d'œuvre étrangère, en particulier des marins et des soldats. Tout particulièrement du royaume voisin, secoué par la guerre de Trente ans et ses conséquences, s'exilèrent des milliers de personnes afin de tenter leur chance sur les navires et à l'étranger. C'est donc aussi l'histoire de notre peuple que nous évoque la marine de Backhuysen lorsque nous la contemplons.