

## „Wapen von Hamburg III“ – ja oder nein?

(Fortsetzung und Abschluß der Diskussion in „Hansa“ 1955,  
Nr. 26/27, S. 1184/1185 und Nr. 32/33, S. 1490)

Zu der Erwiderung des von mir sehr geschätzten Herrn Prof. Dr. W. Hävernicks möchte ich gern noch einiges bemerken. Meine Gedanken über das angezweifelte Modell sind nicht alles Vermutungen. Es sind verschiedene Dinge dabei, die diese Zweifel durchaus rechtfertigen.

Meine Anfrage bei Herrn R. C. Anderson erfolgte erst nach dem Erscheinen des lesenswerten Buches von Herrn Professor Reincke und kann deshalb nicht in der sehr weitgesteckten Meinung Andersons — das Modell stamme aus dem 18. Jahrhundert — seine Beantwortung finden. Ich hatte um Auskunft über Details gebeten. Leider vergebens.

Ein Angelpunkt der gesamten Erforschung des Modells ist die Frage: wurde der hamburgische Schiffbau um 1718 durch den holländischen oder englischen beeinflusst? Dies kann man nur durch Vermutungen entscheiden, sondern es muß an Hand von Unterlagen gleichalter in Hamburg gebauter Schiffe, zeitgenössischer Bilder, archivarische Vermerke über Tätigkeit englischer Schiffbaumeister in Hamburg usw. festgestellt werden. Es liegt durchaus im Rahmen des Möglichen, daß im Laufe einer sachlichen Diskussion von irgendeiner Seite dieser Punkt geklärt wird. Das Modell besitzt unbestreitbar englischen Stil und kommt dem Aussehen eines englischen Kriegsschiffes sehr nahe. Allein die Galionsfigur (Neptun) und ihr Gegenstück im Spiegel, die runden Stückpforten an Back und Kampagne und das Rundgatt sind so typisch englisch, daß man in Holland 1767 bei derartigen Bauten noch von „Engelschen Orlogsschepen“ sprach. Wenn nun in Holland 40 Jahre nach der Einführung dieser schiffbaulichen Neuerungen noch vom englischen Stil gesprochen wurde, dann müßte auch in Hamburg dieses seinen sprachlichen Niederschlag gefunden haben. Derartige Umwälzungen geschahen nicht unbemerkt und sind gewiß einmal schriftlich vermerkt worden.

Was nun die Bestückung anbelangt, so möchte ich Herrn Prof. Hävernicks beipflichten in seiner Meinung, daß aus der Zahl der Pforten nicht immer auf die tatsächliche Kanonenzahl geschlossen werden konnte. Jedoch dieser Unterschied erscheint mir zu groß. Ein 74-Kanonenschiff gehört einer vollkommen anderen Klasse an als eines mit 56 Kanonen. Diese Differenz veranlaßte mich auch zu einer kurzen Überrechnung der Hauptmaße. Das Schiff besaß eine Länge zwischen den Steven von 151 Hamburger Fuß = 43,25 m. Dies ist der Wert für Schiffe mit ca. 56 Kanonen. Da man von der Identität überzeugt war, errechnete man für das Modell den Maßstab 1 : 16 (1' = 1') und nahm einen um 9 cm zu kurzen Kiel als unwichtig in Kauf.

Bei der klassenmäßigen Erfassung der Schiffe galt aber nicht die Stückzahl, sondern die Stückpfortenzahl als Wertmesser, da man auf einem Schiff nicht beliebig viele Pforten anbringen konnte. Die Frage war nun, ob ein anderer gängiger Maßstab die Werte des Modells denen eines 70-Kanonenschiffes nahebringt. Dabei ergab sich, daß der sehr gebräuchliche Maßstab 1' = 1 : 18 bei Anwendung von engl. Fuß eine Länge zwischen den Steven von ca. 49 m zeitigt. Dieses Maß ist der mittlere Wert für Schiffe der Klasse um 70 Kanonen.

Die drei Hecklaternen sind ein Fehler des Restaurators. Wie das Inventarium (Anlage 14) im Abschnitt — Unter dem Schiffer — aufzeigt, befand sich an Bord nur eine große Runkelantehr.

Aus der jetzigen Takelage Schlüsse auf das Alter des Schiffes ziehen ist unmöglich. Bei der Restaurierung ist leider vernachlässigt worden, über die noch ursprünglichen Teile der Takelage Buch zu führen. In seinem sehr mager ausgefallenen Zustands- und Restaurierungsbericht geht Herr Bernhard Schulze fast gar nicht auf Einzelheiten ein, so daß dieser für die Erforschung nahezu wertlos ist.

Nach dem Stand der Dinge sollte man auch die Positiven der Identität einmal kritisch betrachten. Es liegt doch nur die Vermutung nahe, daß unter dem Wapen Tamm das Hamburger Staatswapen war. Die Embleme des Wappens sind für die Zeit gewiß nicht ungewöhnlich und der versierte Heraldiker wird viele wappentragende Löwen kennen.

Die Kompassrose, deren Herkunft englisch sein soll und die mit „HAMBRO 1691“ gezeichnet sind, stammen zweifelsohne von einem anderen Modell. Sie können also auch später bei der Restaurierung in Chatham 1846 hinzugekommen sein.

Solange nicht der Beweis erbracht werden kann, daß der Bau des „Wapen von Hamburg III“ stark englisch beeinflusst wurde und auch die anderen Punkte ihre Erklärung finden, ist das Modell zu englisch, um hamburgisch sein zu können. Bisher könnten wir also günstigstenfalls ein „vermutlich“ vor den Namen des Modells setzen.

Karlheinz Marquardt

Wir geben abschließend zu den Ausführungen des Herrn Marquardt noch die Stellungnahme des Leiters des Fachausschusses „Geschichte des Schiffbaus“ in der STG wieder:

Das Quellenmaterial zur Geschichte des deutschen Schiffbaus ist außerordentlich gering. Das Warum ist eine Frage, die in diesem Zusammenhange nicht erörtert werden kann. Der Erfolg ist der, daß vielfach Rückschlüsse vom fremdländischen Schiffbau auf den deutschen gezogen werden. Dieser Gefahr ist auch der Schiffsmodellbauer Herr K. Marquardt leider nicht begegnet. Schon in seinem ersten Punkt stellt Herr Marquardt die Behauptung auf, daß der hamburgische Schiffbau lange Zeit durch den holländischen beeinflusst war, unter Hinweis auf das „Wapen von Hamburg I“, das 1668 gebaut wurde. Seit 1650 kennt man aber erst eine andere Bauweise als die mit dem niederländischen Spiegelheck.

Der Schiffbaumeister Jacob Mencke war zwar nicht der jüngste, er ist aber auch nicht der einzige Urheber der Bauunterlagen des „Wapen von Hamburg III“ gewesen. Außer ihm hat nämlich, wie Reincke schreibt, Gerd Gerdesen jr. mitgearbeitet und aus beiden Entwürfen stellten dann die Schifferalten die endgültige Bauzerter, die ja bei Reincke abgedruckt ist, zusammen [7]. Dieser Bauvertrag beginnt nun:

„Zarter von einem Fregatt Schiff mit einem gewrungenen Spiegel...“ Dieser gewrungenen Spiegel ist nun die von Herrn Marquardt zitierte englische Bauweise, die im Gegensatz zum Spiegelheck ein schärferes Achterschiff erzeugt. Zu diesem Zweck wurde der Raum zwischen dem achtersten Kantspantenpaar und dem Achtersteven mit einer Reihe horizontaler Kniestücke versehen, an denen die Planken von den Kantspanten zum Steven und dem Spiegel oder dem Wulf, das über dem Spiegel lag, geführt und befestigt wurden. Die Horizontalknie hießen „Worpen“ und ihre Abmessungen sind ebenfalls in der Bauzerter unter den Abmessungen der „Bande“ angegeben: Wie diese Konstruktion aussah, kann man gut bei Röding, Band II, S. 929, und Band IV, Fig. 69 und 70 verfolgen [8]. Die untersten Worpen hießen auch „Bauer“ oder „Spiegelwrangen“, weil sie nur wenig höher als die Bodenwrangen lagen.

Die Stückpfortenzahl ist im Verhältnis zu den vorgesehenen Geschützen viel zu hoch, aber nicht ohne Grund. Baasch schreibt: [1] ... Begreiflich ist aber das Bestreben der Convoyleitung, die Ausrüstung und Leistungsfähigkeit nach auswärts hin als stärker hinzustellen als sie war; „denn es ist nichts neues“, heißt es 1690 in einem Brief aus Lübeck, „daß solche Convoy Capitaine umb die 1/2te sich stärker rühmen, als sie in der Taht beschaffen“.

Dieses Verhältnis scheint demnach auch bei dem „Wapen von Hamburg III“ noch zuzutreffen.

Im übrigen war Hamburg ja in keiner Weise daran gebunden, sich nach irgendwelchen Klasseinteilungen der großen Seemächte zu richten, entscheidend waren eher die Erfahrungen dieser Nationen mit ihren Typen und vor allem der Geldbeutel der Hamburger Bürger. Was die Erfahrungen fremder Marinen anbetrifft, wird man darüber aber wohl nicht allzuviel richtige Angaben erhalten haben.

Einem biederen Hamburger Handwerksmeister wird es kaum gelungen sein, hinter die Geheimnisse des betreffenden Admiralstabes zu gelangen. In Hamburg galt es ja nur, die Kauffahrer vor Seeräubern zu schützen; eine Schlacht mit einer geordneten Kriegsflotte zu liefern, dazu wäre ein Hamburger Convoy keineswegs in der Lage gewesen. Aber nur für eine regelrechte Linienschlacht war die Klasseneinteilung bei den großen Seemächten England, Frankreich, Holland und Spanien vorgenommen worden.

Die runden Stückpforten finden sich nicht nur auf englischen Schiffen, sondern z. B. auch auf einer dänischen Fregatte 1691—1720 (Modell im Kronborg Museum), Abb. bei Morton Nance Taf. 54 [6], weiter bei dem holländischen Ostindienfahrer „Prins Willem“ 1649 (Köster, Taf. 4) [5] und bei dem schwedischen Kaper „Neptunus“ (Köster, Taf. 98) [5]. Aber auch das bei Köster Taf. 33 abgebildete Hamburger Convoy um 1700 hat trotz des ausgesprochen holländischen Spiegels runde Stückpforten auf dem Hüttendeck [5].

Andererseits gab es eine ganze Reihe englischer Schiffe mit rechteckigen Stückpforten, z. B. „Royal Willem“ von 1719 (Nance, Taf. 68) [6], ein IV.-Klasse-Kriegsschiff von 1740—1750 (Nance, Taf. 84) [6], ein anderes von 1780—1790 (Nance, Taf. 97) [6], „Royal George“ 1715 (Köster, Taf. 44) [5]. Zwischen den englischen Modellen, die von einem Kranz umrahmt sind, findet man aber eine ganze Reihe mit rechteckigen Stückpforten. Es ist also doch wohl etwas gewagt, die Stückpfortenform oder Verzierung als Kriterium für die Herkunft des Schiffes zu benutzen. Dasselbe gilt übrigens für die Bildschnitzwerke unseres Convoy-schiffes, die von dem Bildhauer Johann Christoff von der Heide stammen und über den leider nicht viel zu erfahren ist. Er wurde 1703 Hamburger Bürger. Seine Arbeiten für das „Wapen von Hamburg“ müssen doch wohl zur Zufriedenheit der maßgebenden Herren in Hamburg ausgefallen sein. Denn 1724 und 1725 arbeitete er neun Figuren für den Altar der St.-Petri-Kirche in Hamburg, der leider 1842 mit der Kirche und dessen Archiv abgebrannt ist. Die Art der Heckgestaltung ist nun sehr wohl so, wie es dem Stil um 1700 entspricht. Sie findet ein interessantes Parallelstück in dem ebenfalls gewrungenen Spiegel des dänischen Kriegsschiffes „Fyen“ 1736 — Modellsammlung auf dem Holm in Kopenhagen — Abb. bei: Klemm, Fig. 65, und Nance, Taf. 77 [4]. Dieses Schiff hatte zwar noch runde Taschen, aber sonst die streng schlichte Form. Die dänischen Kriegsschiffe „Wenden“ 1742 und „Elenfant“ 1741 (Klemm, Fig. 67) haben eine ähnliche Ausbildung, aber mit reicheren Schnitzwerk. Auch hier waren die Hamburger ja an keine Tradition gebunden. Während die Form des Hecks mit den Galerien etwas an den „Royal George“ 1715 in der T. H. Hannover erinnert (allerdings einem Dreidecker), hatte man das Heck des „Wapen von Hamburg“ mit möglichst glatter Kante gestaltet, damit sie nicht so sehr das Tauwerk der Takelung usw. behinderte. Außerdem war es auch hier — und sicher nicht zum unwesentlichen — die leidige Geldfrage, die den Umfang der Bildhauerarbeiten bestimmten. Rein stilkritisch ist auch hier bei einer Ablehnung der Hamburger Herkunft nichts zu beweisen. Das erstreckt sich natürlich auch auf die Galionsfigur, deren Motiv selbstverständlich vom Hamburger Rat völlig willkürlich gewählt werden konnte.

Das Modell hat drei Laternen, wie es einem Admiralschiff entspricht, damit man es bei Nacht sofort als Führerschiff erkennt. Der Führer war ein Kapitän mit den Aufgaben eines Flottenführers, allerdings einer Flotte von Handelsschiffen. Er mußte diese Position käuflich erwerben. Seine Schiffe sammelte er bei Freiburg, da erst von hier aus ein Segeln im Verande möglich war. Siehe: „Der geöffnete Seehafen“ [2].

„Wann solchergestalt eine gantze Flotte von Hamburg ist / welche sich zu Fryburg gesetzt / so wird von dem Stadt Capitaine oder Commandeur ein jeder an Bord gefordert / und ihm ein Seyn oder Admiralsbrief gegeben . . .“

Das Inventarverzeichnis von 1736 ist kein Beweis dafür, daß nur eine Prunklaterne vorhanden war, denn seit sieben Jahren war das Schiff nicht auf Convoyfahrt geschickt worden, sondern lag seit 1734 als schwimmende Batterie am Johannisbollwerk (Reincke S. 19), und man überlegte, es zu verkaufen, da es von vornherein nicht seinen Zweck richtig erfüllte. Die beiden fehlenden Laternen können also aus irgendeinem unbekanntem Grunde entfernt sein. Die Restaurierung der Takelung ist 1903 wenig sachkundig nach Vorbildern des 17. Jahrhunderts vorgenommen worden (Reincke, S. 13) [7]. Aber auch hier sind zwei Punkte in den Inventarverzeichnissen entscheidend. In Anlage 4 (Reincke, S. 29) ist ein Klüver, ein „Vor Steng Stach Seihl“ und ein „Fock Stach Seil“ angegeben. Danach hätte das Schiff keine Boven-Blinde-Stenge (Spritmast) fahren können. Andererseits wird in dem schon genannten Inventarverzeichnis von 1736 unter Segelmacher „1 neuen Boven Blind“ aufgeführt. Also muß auch eine Bovenblindstenge vorhanden gewesen sein. Gerade um die Zeit wurde aber der kleine Mast auf dem Bugsprit, wie aus verschiedenen Unterlagen (Modellen, Bildern) hervorgeht, durch Vorstagsegel und Klüver ersetzt. Bei dem für das Fahrwasser der Elbe zu großen Schiffen wird man aber wegen des schwierigen Manövrierens noch die Bovenblinde beibehalten haben.

Die von Herrn Marquardt erwähnten „Papageistöcke“ heißen Butluf und werden in dem „Dictionaire von Didérot und d' Alembert“ 1751 beschrieben. Danach ist diese Einrichtung bei Handelsschiffen benutzt worden. Was liegt näher, als daß sie auch schon in Hamburg bekannt war und daß man sie hier einbaute, da sonst kaum eine Möglichkeit für Befestigung eines Halsblockes gegeben war.

Wenn also nicht auf irgendeine Weise bewiesen wird, daß es sich bei dem Modell nicht um das „Wapen von Hamburg III“ handelt, so sind alle die angezogenen Punkte wichtige neue Geschichtsdaten, die für die weitere Geschichtsforschung als wertvolle Stütze dienen können.

Interessant ist übrigens, daß wir in der Bauzerter die Abmessungen der Katsporen finden. Es waren Innenspannen, die aus Liegern, Sitzern und Auflangern, wie bei einem normalen Spant bestanden. Sie waren aber auf der Weigerung befestigt. Rödning schreibt dazu:

„Kauffardeyschiffen gibt man keine Katspuren, um den Raum nicht zu beengen“ . . . „Sie werden gewöhnlich nur zwischen zwey Stückpforten angebracht . . .“; besonders bei der Mastspur. Auf Bild 10 der Veröffentlichung von Reincke sind sie zu sehen. Es handelt sich also nicht um Bodenwrangen, wie die Unterschrift lautet. Leider fehlt eine entsprechende Darstellung in den Zeichnungen, wie auch weitere Aufnahmen des Innenschiffes für das Schiffbaugeschichtsstudium sehr wertvoll gewesen wären.

#### Schrifttum

- [1] E. Baasch, Hamburgs Convoyschiffahrt und Convoywesen 1896.
- [2] Der geöffnete Seehafen. Alle äußerlichen und innerlichen Teile eines vollkommenen Schiffes. 1715 Neudruck durch die Schiffbautechnische Gesellschaft für seine Mitglieder.
- [3] D. M. Didérot und J. L. M. D' Alembert, Encyclopédie ou Dictionnaire Raisonné des Sciences, des Arts et des Métiers. 1751.
- [4] Knud Klemm, De Danskes Vej. 1941.
- [5] A. Köster, Modelle alter Segelschiffe. 1925.
- [6] R. Morton Nance, Sailing — ship models. 1949.
- [7] H. Reincke und B. Schulze, Das hamburgische Convoyschiff „Wapen von Hamburg III“. 1952.
- [8] Rödning, Wörterbuch der Marine. 1794.