

# Die Statenjacht

## Baubericht von Werner Quurck

### Das Original

Die Entwicklung dieses Schiffstyps Jacht erfolgte etwa im letzten Viertel des 16. Jahrhunderts in den Niederlanden. Anfangs als Kriegs- und Prinzenjacht bezeichnet, dienten diese Schiffe den niederländischen Befehlshabern in den Auseinandersetzungen mit Spanien als Kriegs- und Depeschefahrzeuge. Wegen ihrer guten Segeleigenschaften und der speziellen, zur Repräsentation dienenden Raumeinteilung, erlangte die Jacht sehr schnell eine besondere Beachtung. So kam es, dass sie seit den 40er Jahren des 17. Jahrhunderts über fast 200 Jahre von Fürsten, „Parlamentariern“, den Kammern der Admiralitäten und denen der Ost-Indischen Kompanien als das Repräsentationsfahrzeug verwendet wurde. Vergleichbar mit unseren heutigen Repräsentanten in ihren Nobelkarossen, nur mit dem kleinen Unterschied, dass die Statenjachten im Kriegsfall an die Admiralität abgegeben werden mussten und ihre kleinen Böllerkanonen durch richtige Kanonen ersetzt wurden.

Hier einige Zitate von Witsen 1671:

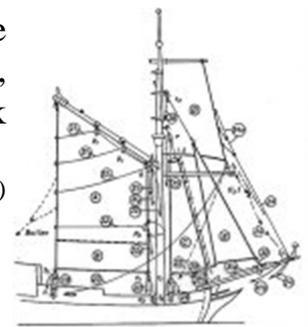
„Die Jachten waren in all ihren Teilen sehr üppig ausgestaltet, rundherum mit vergoldetem Schnitzwerk besetzt und köstlich bemalt. Ihre Schwerter sind rundum mit eisernen Bögen beschlagen. Die Küche ist mit Blei, Kupfer, Eisen und Steinen ausgebaut.“

Weiter berichtet Witsen: „Der Mast steht fast senkrecht, man lässt die Masten vorne überfallen, damit die Schiffe besser anluven, und achtern überfallen, damit sie leichter vom Wind abfallen.“ Die Jacht variierte in der Länge zwischen etwa 16 und 22 m.

Bis zur Mitte des 17. Jahrhunderts führte sie eine Spriettakelung, (Zeichnung 1, rechts)



danach immer eine stehende Gaffel, Fock, Klüffock und Topsegel, (Zeichnung 2, rechts)



Noch etwas zum Namensgeber der Statenjacht Johann Mauritius = Moritz: Geboren am 17. Juni 1604 in Dillenburg als Sohn des Grafen des Mittleren von Nassau-Siegen und dessen zweiter Frau Margarethe von Schleswig-Holstein 1652 Meister des Johanniterordens (Malteser) 1668 erster Feldmarschall der

*Niederlande 1673 Gouverneur von Utrecht 1676 in den Ruhestand getreten 1679 in den Ruhestand getreten und am 20. Dezember 1679 in Bergental bei Kleve gestorben, nicht verheiratet. Die von ihm gestalteten Gartenanlagen sind noch heute in Kleve am Niederrhein zu bewundern.*

### **Bauplanung einer Statenjacht nach Witsen 1671 und Storck 1678**

62 Fuß lang = 17,55 m ein Amsterdamerfuß 283,13 mm = 11 Zoll = 25,7 mm

Modellmaßstab 1:15 Rumpflänge 1.210 mm Länge über alles 1.740 mm

*Kanal* Das Modell wird über Fernsteuerung gesteuert

- 2 Ruder Back + Steuerbord
- 2 Seitenschwerter auf + nieder
- 2 Großsegelschot ein + fieren
- 8 Gerden 4 x " "
- 4 Backstage 2 x " "
- 4 Topsegel 2 x " "
- 4 Bulins 2 x " "
- 2 Fock " "
- 2 Klüver " "
- 2 Pumpen (als Flautenschieber) ein + aus
- 2 Lenzpumpe ein + aus
- 2 Laternenlicht ein + aus
- 2 Pavillionlicht ein + aus
- 40 ca. Funktionen werdem mit Funksignal übertragen

Das Modell wird ca. 2500 Arbeitsstunden bis zur Fertigstellung benötigen.

### **(Kurz)-Geschichte**

Die Statenjachten waren ca. von 1600-1850 im Einsatz bei Johann Moritz Nassau Siegen.

Friedrich Heinrich eroberte 1629 mit diesen Schiffstypen Wesel.

24.4.1632 wird die "Jacht Seine Excellenz" (Friedrich Heinrich) im Auftrag des Herzogs von Neuburg besichtigt und aufgemessen, da der Herzog an einem solchen Schiff für den Niederrhein interessiert ist.

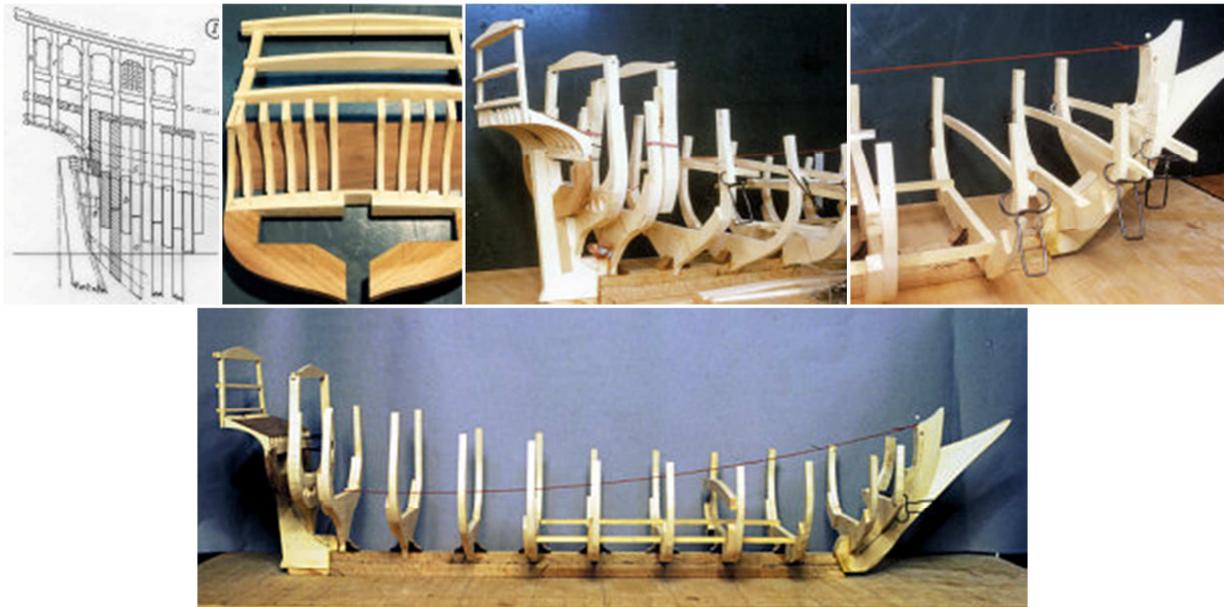
### **Das Modell im Maßstab 1:15**

Die Lust, dieses Modell zu erstellen, kam bei meinen Redaktionsarbeiten zu dem Buch „Die niederländische Jacht im 17. Jahrhundert“ von Werner Jaeger.

Insbesondere hat es mir die gesamte Holzkonstruktion angetan und ich wollte im Modell versuchen, diese soweit wie irgend möglich im gleichen Stil wie die Schiffszimmerleute umzusetzen.

Als erstes habe ich das Baubrett gefertigt. Dies besteht aus einer 16 mm starken Tischlerplatte und zwei untergeleimten 4 x 6 cm Kieferleisten. Somit habe ich ein verwindungsfreies Hellingbrett. Auf diesem Hellingbrett wird als erstes die Mittellängslinie gezogen, dann folgen die Spantlinien. Nun wird das Hellingbrett mit Klarlack gestrichen und somit sind die Linien fixiert.

Die Konstruktionsspanten werden auch gleich die Bauspanten. Bei diesem großen Maßstab und dadurch entsprechenden Holzstärken ist ein Hinzufügen von Bauspanten wie im Original nicht erforderlich.



Auch ist ein Innenausbau – wie im Original – nicht vorgesehen. Der Gesamteindruck von außen soll das befriedigende Ziel sein.



Von den Storck-Linien - 1 : 50 - habe ich mir auf Transparent 1 : 15 Linien fertigen lassen. Auf 10 mm Ahornholz werden die Linien durchgepaust und ausgesägt. Das Holz unten ist waagrecht und die Auflanger sind senkrecht mit einer Lasche verleimt, somit besteht jeder Spant aus drei Teilen und wird mit zwei Laschen verleimt. - siehe oben -

Der Kiel ist aus 15 x 40 mm Messing – 4800 g – und beidseitig mit 4 mm Eiche beplankt hergestellt. In das Messing werden 4 mm Löcher gebohrt und M 5-Gewinde geschnitten, innen zwischen den Spanten je 2 Stück, unten 6 Stück. Diese Gewinde sind innen zur Befestigung der Segelmechanik, Mastkoker und Flautenschieber usw. und unter dem Kiel für Ballast gedacht. Der Kiel wird von unten durch das Hellingbrett mit M 5 Schrauben fixiert.

Auf dem Messingkiel werden die Spanten angezeichnet und mit dem Körner fixiert. Beide Stevenhölzer werden auf den Kiel gesetzt, ausgerichtet und mit Epoxi verklebt.

Nun folgt der Hauptspant Nr. 5. Somit stehen die Fixpunkte - Bugsteven,

Hauptspant, Hecksteven. Danach werden alle weiteren Bauteile ausgerichtet – ausgestrakt –

Zum Schluss kommt noch der Heckspant, der auch gleich der erste Spant für den Pavillon ist. Ein wichtiger Arbeitsgang ist das Ausstraken der Bauspanten und das Anbringen der Berghölzer. Hierzu habe ich mir sehr viel Zeit gelassen. Das Modell muss frei stehen, so dass ich laufend rundherum gehen kann. Nur so konnte ich kontrollieren, ob die Linien harmonisch ausgestrakt verlaufen.

Ca. 4 Wochen bin ich um das Modell gelaufen, denn was heute gut ist, ist morgen aus anderer Perspektive noch lange nicht gefällig. Danach kommt das Einsetzen der Decksbalken und das Einbringen des Gangbordes, wobei die Öffnungen für die Luken miteingeplant werden. In einer Baubeschreibung aus dem 16. Jh. heißt es: Die Luken sind so groß zu machen, dass ein Fass Bier hindurchgeht. Nun, Bier habe ich nicht einzuladen, aber die Technik muss ja auch irgendwie ins Schiff kommen. Diesem Bedarf sind die Luken angepasst.

Nachdem die beiden Berghölzer saßen, begann ich mit der Beplankung. Die dickeren Planken und Berghölzer bog ich wie unsere Altvorderen mit Feuer und Wasser, wenn die Stärke es zuließ nur am heißen Eisen. Dies hat den Vorteil, dass zügig weiter gearbeitet werden kann und es gibt keine Trockenpausen. Den Anfang machte der Breitgang zwischen den Berghölzern und dann weiter immer ein Plankengang Bb und einer Stb. Etwa im Kimmbereich verwehrt mir das Hellingbrett die weitere Beplankung. Der Schiffskörper hat aber nun genug Festigkeit, dass er vom Hellingbrett abgeschraubt werden kann. Mit einigen Holzklötzern und M 5 Gewindestangen habe ich mir im Schiffskörper eine neue Auflage geschaffen, um den Schiffskörper – nun Kiel oben – auf dem Hellingbrett zu befestigen und so konnte die Beplankung bis zum Kiel fertiggestellt werden.



Die Rumpflanken sind aus Pflaumenholz und mit Hakenlaschen versehen, wie auch die Berghölzer. Die Planken sind mit Leim und Nägeln an den Spanten befestigt, wobei verschiedene Messingnagelstärken verwendet wurden. Für jeden Messingnagel wurde seiner Stärke entsprechend ein Loch mit einem 10tel dünneren Bohrer vorgebohrt, d.h. bei einem 0,7 mm Messingnagel wurde ein 0,6 mm Loch vorgebohrt, das ein Spalten der Planken verhindert, wobei alle Nägel nicht voll eingeschlagen wurden, sondern der Kopf abgekniffen und beigefeilt wurde. Diese Arbeitsweise gilt für alle Holzverbindungen.



Jetzt fertigte ich den Arbeitsständer. Dieser besteht aus zwei Stücken 300 mm langen Aluprofilen, die mit dem Messingkiel verschraubt sind und der Schiffskörper steht auf dem Kiel. Weiter geht

es mit der Verschanzung innen. Vor dem Aufbringen der Deckplanken sind die notwendigen Bauteile für die Segelmechanik zu planen und einzubringen. Ebenfalls kann man in den noch offenen Rumpf den Wasserstrahlantrieb einbauen. Wobei das Strahlrohr direkt durch den Messingkiel geht. Dies war für mich eine schweißtreibende Arbeit, musste doch ein ca. 120 mm langes Loch durch den Messingkiel gebohrt werden.



Der Mastköcher ist auch vor der Deckbeplanung einzubauen. Ein zweites Mal würde ich den Mastköcher und die Nagelbank zu einer Baugruppe zusammenfassen und komplett zum Transport demontieren. Es lässt sich dann das viele Tauwerk besser aufschließen, ohne es jedes Mal zu montieren und demontieren.

Ist die Deckbeplankung fertig, geht es weiter mit dem Pavillon: Spanten aufzeichnen, aussägen, anbringen und das Dach eindecken bzw. beplanken. Auch ist der Spiegel zu beplanken, auf dem später die Schnitzereien befestigt werden. Das Pavillondach aus Buchsbaumholz ist mit vier Profilleisten aus Pflaumenholz eingefasst. Diese Profile habe ich mit der Fräse an einem größeren Brettchen gefräst und dann erst auf Maß an der Kreissäge abgeschnitten. So sind die Finger von den scharfen Werkzeugen immer weit genug entfernt. Zwischen den Pavillonspanten wurden nun die Füllstücke für die Fenster eingepasst. Die Bleiverglasung der Fenster habe ich durch Einritzen auf Plexiglas dargestellt. Nimmt man einmal 5 mm breite Bleistege im Original an, so sind dies durch 15 geteilt = 0,3mm und so bin ich damit sehr zufrieden. Die Holzkonstruktion folgt dem achterlichem Schwung der Berghölzer und somit hat man hier keine waagerechten Linien und keine rechtwinkligen Verbindungen. Dies gestaltet die Fertigung schon recht schwierig. Zwischen den Deckplanken und dem Pavillonfußboden ist ein Freiraum von ca. 10 mm für den Helmstock des Ruders.



Weiter geht die Arbeit mit dem Oberlicht. Hierbei machten die Fenstersprossen die größten Schwierigkeiten sie auf das Plexiglas aufzubringen, ohne dass der Kleber zu sehen war. Auch hier habe ich wieder mit verschiedenen Hölzern gearbeitet. Ein Anstrich kam für mich nicht in Frage. Hierzu ein Bericht von Witsen (zu seiner Zeit als Bürgermeister von Amsterdam) zu der Beschreibung einer englischen Königsjacht, die in Amsterdam zu Besuch war: „... und ist von außen auch nicht geteert - so wie man es hierzulande gewohnt ist - was ihr ein herrliches Aussehen verleiht. So kommt das irische Holz, aus dem sie erbaut und das von einer angenehm zu erblickenden rosa Farbe ist, umso besser zur Wirkung.



Dieses Holz zu teeren, mit Farbe oder etwas anderem zu konservieren, ist nicht nötig, denn es ist das widerstandsfähigste Holz, das in Europa gefunden und von keinen Würmern oder anderem Getier angefallen wird.”

Zwischendurch habe ich den Mast aus zwei Kiefernleisten verleimt, anschließend auf Form gebracht und den Hummer angebaut. Dies ist die Auflage für die Wanten. Anschließend wurde die Tonne eingebaut mit einem Kat für die Scheibe des Topraafalls. Gaffel und Klüverbaum wurden in der gleichen Bauweise erstellt. Weiter geht die Arbeit mit den Lukendeckeln und anschließend geht es an die große Arbeit der Blockherstellung. Es sind 76 Stück anzufertigen sowie die dazugehörigen Beschläge, die später an 52 verschiedenen Stellen an Bord belegt werden. Diese wurden maßstäblich nach Zeichnung gefertigt. (schwarz-weiß Fotos) Die Zeichnung wird wieder maßstäblich vergrößert, ausgeschnitten und auf das Holz aufgeklebt, um sie dann an der Bandsäge auszuschneiden. Nachdem alle Blöcke ihre „runde“ Form hatten, habe ich das erste Mal aufgetakelt. Nun kam ich aus dem Staunen nicht mehr heraus, so viel Holz hing in der provisorischen Takelung und das gesamte Blockwerk erschlug mich buchstäblich.



Es gefiel mir einfach nicht. Es war alles zu mächtig. Zuerst wusste ich nicht, was mich störte; dann wurde mir langsam klar, dass es die Holzstärken der Blöcke waren, die alles so wuchtig erschienen ließen. Ich rechnete noch einmal nach, aber es lag kein Rechenfehler vor. In den sechziger Jahren hatte ich einmal bei einem Besuch im Enkhuizener Museum Blöcke aufgemessen. Danach kramte ich und wurde fündig. Die Maße verglich ich und rechnete sie um. Es stimmte alles. Aber warum nur wirkten meine Modellblöcke so mächtig? Die Holzstärken der Originalblöcke waren ja das Resultat der Erfahrung unserer Altvorderen. Logischerweise müssten wir also unsere Holzstärken auch nach der tatsächlich notwendigen Belastung wählen. Aber wir sind ja nur auf den Maßstab fixiert. Auch beruflich war immer das maßstäbliche Umrechnen allem anderen Denken untergeordnet.



Nach langem Überlegen habe ich meine Blöcke in der Breite schlanker gefertigt, d.h. alle noch einmal über die Kreissäge und auf jeder Seite um 1 – 2 mm abgeschnitten, weil ich der Meinung bin, dass die Holzstärken am Modell nicht notwendig sind. Auch würde ich heute den Mast, die Gaffel und den Klüverbaum wesentlich schlanker fertigen und mich nicht an die vorgegebene maßstäbliche Stärke halten.



Nachdem diese Arbeit nun erledigt war, habe ich alle Blöcke erneut „aufgehängt“ und nun gefiel mir das Gesamtbild wesentlich besser. Die Blöcke mussten ja nun noch auf Form gebracht (das war immer meine Urlaubsbeschäftigung, während meine Frau ihre Bücher verschlang) und die Beschläge gefertigt werden. Anschließend wurden sie wieder in die provisorische Takelung eingebunden und nun war ich mit meinem Werk voll zufrieden.



Das gesamte Tauwerk für das stehende und laufende Gut ist in den entsprechenden Stärken auf der eigenen Reeperbahn aus Leinenzwirn selbst geschlagen. Lediglich die holenden Parten für die Segelsteuerung sind aus moderner Kunstfaser.

Die Herstellung der Seitenschwerter, des Ruders, des Ankerspills, des Schornsteins, der Schottwand für den Pavillon und noch so manche Kleinigkeiten waren Routinearbeiten, deren Beschreibung den Bericht unnötig in die Länge ziehen würde. Wobei nicht verschwiegen werden soll, das auch eine ganze Reihe dieser „Kleinigkeiten“ bis heute noch nicht gefertigt wurden.



Für die beiden Anker habe ich ein Modell aus Plexiglas gefertigt und in der Gießerei aus Messing gießen lassen. Nach dem Verputzen der Rohanker wurde der schön geschwungene Holzstock aus Ahornholz gefertigt, mit Bändern versehen und der Ankerring hergestellt. Danach wurde der Ankerring bekleidet.

## Anfertigung der Segel

Zu meinem großen Glück konnte ich die Segel aus Leinen fertigen, das aus einer alten Aussteuer von ca. 1920 stammte. Nachdem das stehende Gut am Schiff war, fertigte ich aus Pappe erst die Schablonen für die Segel. Danach wurden nun die Segel mit den entsprechenden Zugaben für jede Segelnaht zugeschnitten, wobei die Segelbahnen durch Falten des Stoffes angedeutet wurden. Die Segelbahnen wurden danach mit der Nähmaschine fixiert und das Umnähen der Ränder war wieder Handarbeit, ebenso das Annähen der Liektaue.



Bei dieser doch eigentlich leicht anzusehenden Arbeit merkte ich, dass nach ca. 600 mm Näharbeit meine Finger nicht mehr mitspielten und so habe ich in der Folge immer nur kurze Stücke Liektau angenäht und wieder 2 bis 3 Tage Pause gemacht.

## Die Jacht auf See

Ferngesteuert wird die Jacht mit einem Servo 1000 von Becker für das Ruder und zwei Segelwinden von Graupner sowie einem Ein- und Ausschalter für den Flautenschieber. Die Fernsteuerung von der Firma Becker habe ich 1979 gekauft und sie versieht noch immer ihren Dienst im 433 Mhz Band und einen Kanal brauchte ich auch noch nie wechseln. Die Firma gibt es noch immer in 64838 Münster 2. Nach mehreren Umbauten für die Ansteuerung des Ruders - es sollte ja alles soweit wie möglich dem Vorbild gleichen - ist der jetzige Einbau zufriedenstellend. Diese Versuchsfahrten fanden mit dem Flautenschieber im Gartenteich statt, ebenso die ersten Segeltörns. Aber bei 10 m langen Törns kann man noch kein Urteil über die Segelfähigkeit fällen.

Also auf einen ruhigen Tag gewartet und ab zur Xantener Nordsee.



Nun wurde aufgetakelt ohne Rahsegel und ab ging die Fahrt. Bei leichtem Wind segelte die Jacht und es war schon ein erhabenes Gefühl nach 6 Jahren Bauzeit das Ergebnis zu erleben. Der Wind frischte auf und ich merkte, dass mit der Jacht nicht anzulufen war. So brachte mich jeder Schlag weiter weg von der Einlassstelle. Die Jacht ging mehrere Male auf 45 Grad und ich hielt die Luft an, aber sie kam jedes Mal wieder hoch. Nur das war kein Segeln mehr, von Entspannung beim Hobby konnte ich auch nichts spüren. Die Nerven!

Wie es so manchmal ist mit dem Hobby, wurde der Erfahrung bei den Segeltörns nicht auf den Grund gegangen und das Modell stand nun erst mal still in der Werkstatt.

Der nächste Einsatz erfolgte in Bern bei den Schweizer Modellbaufreunden auf dem Egelsee. Hier takelte ich am Samstag auf, auch das Rahsegel, ohne an die Schräglage von der Xantener Nordsee zu denken. Dies sollte sich aber am



Sonntag rächen. Nachdem die Jacht schon über 30 Minuten auf dem See war, wurde sie von einer Böe erfasst und voll auf das Wasser gedrückt. Zu meinem großen Schrecken kam sie nicht mehr vom Wasser frei, lief voll und sank. Vom Ufer fixierte ich noch einen Baum an, um für einen evtl. Tauchereinsatz die Untergangsstelle angeben zu können. Zum Glück im Unglück sah ich meine Prinz Moritz versinken, aber plötzlich macht die Topflagge einen Ruck und ich wusste, sie steht auf Grund. Später hörte ich, dass andere Stellen im See bis zu 9 Meter tief sind. Während des Laufens riß ich mir die Sachen vom Leib und sprang in Unterhosen in den See, um zu meinem Schiff zu schwimmen. Am Mast habe ich sie vorsichtig hochgezogen und ab ging es zum Ufer. Dabei musste ich an Rettungsschwimmerkurse denken, wo man eigentlich einen Menschen im Arm hat. Ich hatte mein Schiff im Arm. Hier warteten schon hilfreiche Hände und die Jacht stand wieder an Land. Nun schnell alle Elektronik ausgebaut, geöffnet und in der Sonne getrocknet. Wie sich später herausstellte, war kein Schaden an der Fernsteuerung. Nur dem Glockenankermotor vom Flautenschieber ist das Bad nicht bekommen. Er war hin.



Dieser Untergang zog nun umfangreiche Änderungen nach sich. Die Messingkielschiene wurde auf der Kreissäge herausgefräst, nur soweit es möglich war ohne am Rumpf etwas zu beschädigen. Das 4 mm breite Hartmetallsägeblatt hatte mächtig zu tun und erwärmte das Messing so stark, dass der Epoxikleber warm wurde und ich die mehrfach geschlitzte Messingschiene mit Zangen heraus bekam. Eine bereits vorgefertigte Eichenleiste wurde gleich wieder mit Epoxi eingeklebt. In diesem neuen Eichenkiel waren auch schon 4 VA Dübel mit M6 Innengewinde eingeklebt worden. Verschiedene Versuche folgten mit Ballastgewichten und heute hängen an der Jacht an einem 260 mm langen Kiel aus 3 mm Messing 5000 g Blei. Ebenso wurde eine Rudervergrößerung um das Doppelte vorgenommen.

Dieses „Außenbordgewicht“ und das große Ruder ist überhaupt nicht nach meinem Geschmack, aber meine Segelfreunde meinten: „Du siehst doch davon nichts im Wasser“ - Recht haben sie -.

Mit diesen Grundlegenden Änderungen habe ich nun eine Segeljacht, die jederzeit ihren Heimathafen wieder anlaufen kann, und ich selbst bin ein Steuermann am Ufer mit normaler Herzfrequenz. All diese Faktoren waren mir ja vorher bekannt, aber ich musste unbedingt erst meine eigenen Erfahrungen machen. Viel Arbeitszeit hätte ich sparen können.

Für die Schnitzarbeiten waren Kurse bei der VHS sehr hilfreich. Die ersten Figuren sind schon am Modell, es fehlen aber noch sehr viele. Aller Anfang ist schwer. Auch die großen Hecklaternen warten noch auf ihre Fertigung. Eine besondere Herausforderung.



Bisher habe ich weit über 2000 Arbeitsstunden in dieses Modell investiert und bis zur Fertigstellung werden wohl noch einmal 500 dazu kommen.

Zum Schluss möchte ich noch erwähnen, dass mir der Bau des Modells sehr viel Spaß bereitet hat. U.a. habe ich auch an der Weltmeisterschaft in Borovany (CZ) teilgenommen und in der Bauprüfung die meisten Punkte erhalten, auf See hatte ich weniger Glück.

Als Bauunterlage für dieses Schiff benutzte ich das Buch von Werner Jaeger „Die Niederländische Jacht im 17. Jahrhundert“. Hier sind alle Zeichnungen so exakt wiedergegeben, dass es auch möglich wäre, ein Schiff im Maßstab 1:1 danach zu bauen.

Die Beflaggung meines Modells ist wie folgt:

- im Vortop die Flagge von Cancale. Sie zeigt als Hauptmotiv eine Bisquine.
- im Großtop die Flagge vom Saint Malo sie zeigt einen Hermelin, der über ein gelbes Gitterwerk auf rotem Grund läuft.
- am Besanmast die Flagge von Granville. Sie zeigt einen aus einer Wolke vollkommenen mit einem Schwert bewaffneten Arm auf blauem Grund mit 3 Sternen.

