

Karl Heinz Marquardt, F.A.S.M.A

# **DIE BLINDE, ABER NICHT DAS SEGEL!**





**Karl Heinz Marquardt**

# **Die Blinde, aber nicht das Segel!**

PDF erzeugt 2014 für [www.karl-heinz-marquardt.com](http://www.karl-heinz-marquardt.com)

---

Dieser Beitrag wurde zuerst veröffentlicht in:

DAS LOGBUCH 1996/2  
Arbeitskreis für historischen Schiffbau e.V., Köln 1996.

---



# Die Blinde, aber nicht das Segel!

Karl Heinz Marquardt, Montrose, Vic. Australien

Wie die Überschrift schon vermuten läßt, ist unser Thema nicht das im nautischen Sprachgebrauch als *Blinde* bezeichnete unterste Segel am Bugspriet. Vielmehr sollen hier die für den Bestand des Schiffes genauso wichtigen, mit dem gleichen Namen bedachten Fensterklappen ins Gespräch kommen, von denen J. Röding erklärt, daß es Luken sind, *welche man bey schwerem Sturm vor die Kajütsfenster setzt, damit solche nicht von der See eingeschlagen werden.*

Jeder, der einmal an einer Seefahrt teilnahm, wird sich sicherlich mit den eisernen Klappen vor den Bullaugen vertraut gemacht haben und sei es nur, um die Kabine zu verdunkeln. Der eigentliche Zweck ist aber, wie Röding bereits sagte, ein anderer und viel ernsthafterer.

Modellbauer verzichteten schon immer darauf, sich mit diesen Blinden auseinanderzusetzen, sei es aus ästhetischen Gründen oder in unserer Zeit aus Mangel an weitgehenden Beweisen. Es ist noch gar nicht so lange her (1983), daß der Verfasser, sich mit den Kajütfenstern eines sehr bekannten Schiffmodells befassend, auf seine Frage an den Erbauer des Modells, warum er wohl auf die in zeitgenössischen Abbildungen sehr deutlich erkennbaren Fensterklappen verzichtet habe, die Antwort erhielt, man hätte sich mit dem Museum abgesprochen und: *Wir wissen im Lichte unserer gegenwärtigen Kenntnisse nicht genau was sie darstellen. Sie können sehr wohl etwas gewesen sein, was der Zimmermann an einem tropischen Ankerplatz befestigte, um Schatten zu spenden. Wir fühlen, daß sie besser weggelassen werden.* Eine Antwort, die er auch in einem von ihm verfaßten Artikel in einem führenden englischen Fachmagazin vertrat. Dies jedoch als ein wenig weit hergeholt ansehend, wurde die sich aus dem vorhandenen zeitgenössischen Material ergebende Lösung dem Museum vorgelegt, eine von Experten geformte Meinung erwartend. Eine solche kam dann auch in einem kurzgefaßten Schreiben: *daß beide Rekonstruktionen (die des Erbauers und des Verfassers) auf fragwürdige Beweise basieren die eine Frage der Rekonstruktionsauslegung sind - nicht als absoluter Nachweis zugelassen, es sei denn, weitere Beweismittel tauchen auf.* Dieser kurze Briefwechsel mit einem ansonsten ausgezeichneten Modellbauer und einem sehr bekannten Museum zeigte wieder einmal, wie lückenhaft unsere Kenntnisse des historischen Schiffbaus doch noch sind.

Solche weiteren Beweismittel waren leicht zu erbringen und das nicht nur in bildlicher Form, sondern auch in zeitgenössischem Schrifttum. Nicht nur hatten schon die Schiffe des 17. Jahrhunderts Blindepforten an ihren niedrigliegenden Lichtöffnungen, um den

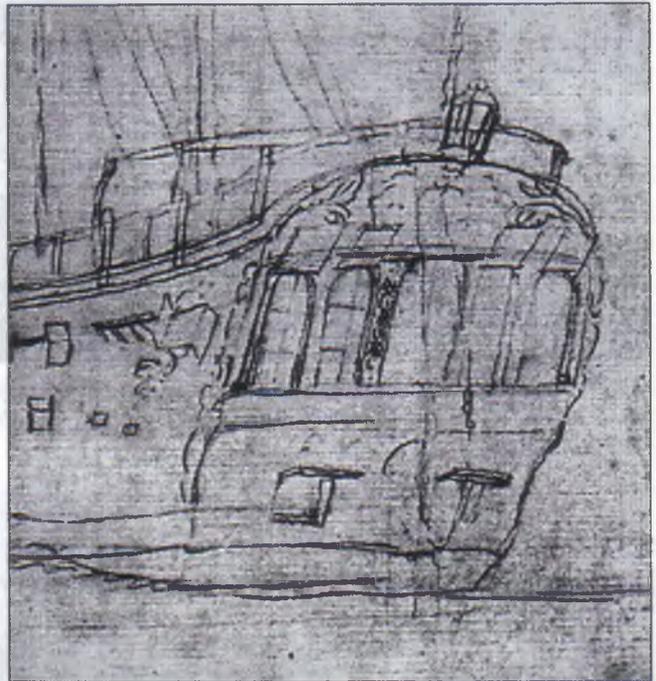


Abb. 1: Ausschnitt einer Skizze von Sydney Parkinson (1769) das Heck von HMS ENDEAVOUR darstellend. Deutlich sind vier Blinden erkennbar. Man kann erkennen, daß die halbrunden Fensterscheiben in viereckigen Rahmen sitzen.

Wassereintritt zu verhindern. William Falconer beschreibt 1769 in seinem bekannten UNIVERSAL DICTIONARY OF THE MARINE diese *Dead-lights* und die Gründe für deren Gebrauch: *Gewisse hölzerne Pforten, welche man zum Festmachen in den Kabinfenstern herstellt um die Wellen einer hochgehenden See nicht in das Schiff einbrechen zu lassen. Sie sind gemacht, um genau in die Fensteröffnungen zu passen und dick genug, um den Wellen zu widerstehen. Sie werden immer zum Beginn eines Sturmes gesetzt und die Glasrahmen herausgenommen, die ansonsten möglicherweise von den Wogen zerbrochen werden und dadurch große Mengen Wassers ins Schiff eindringen.* Falconer geht dabei nicht ins Detail der Befestigung und aus seiner Beschreibung kann hauptsächlich auf das Einsetzen solcher auf Schiffen mit einem Heckbalken geschlossen werden. Er läßt auch *Dead-doors* nicht unerwähnt. Diese wurden vor die eigentlichen Türen zum Balkon angebracht, um sie vor Verlust desselben zu schützen. Die Gefahr einer Sturzsee und die sich daraus ergebende Notwendigkeit von Blinden wird aber auch noch anderweitig unter *Poo-ping* (achterliches See-Übernehmen) beschrieben. *Poo-ping ist der Schock einer über das Achterschiff brechenden hohen und schweren See, wenn das Schiff in einem Sturm vor dem Winde lenzt. Dieser Umstand*

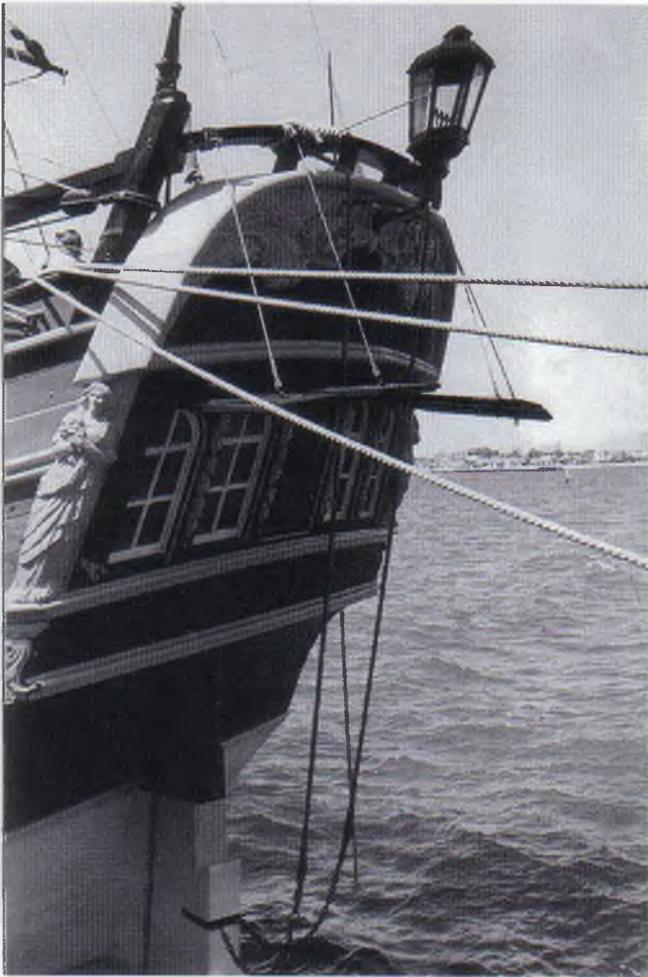


Abb. 2: Die Blinden der ENDEAVOUR Replik. Halbrunde Fensterrahmen und auf den Spiegel gesetzte, nicht eingepaßte leichte Blinden, die von einer Sturzsee abgerissen werden können.

ist für das Fahrzeug extrem gefährlich, da es hierbei riskiert, den ganzen Spiegel eingeschlagen zu bekommen, was es sofort für die hereinbrechende See öffnen würde, wobei es natürlich untergehen oder völlig zerschlagen werden kann. Aus all dem ist zu entnehmen,

daß Fenster-Blinden für die Sicherheit eines Schiffes von äußerster Wichtigkeit waren. Aber wie waren sie an Schiffen mit glattem Spiegel angebracht, wo das Einsetzen nicht so leicht vonstatten ging? Darüber gibt uns die Beschreibung eines deutschen Autors Auskunft. Eduard Bobrik, der 1848 das „Handbuch der praktischen Seefahrtskunde“ herausbrachte, schreibt auf Seite 2367 dieses Werkes: *Weil die hinteren Kajütsfenster, namentlich bei Kauffahrteischiffen, nur im Hafen geöffnet bleiben, in See aber mit dichten Pforten gegen die von hinten anschlagenden Wellen verschlossen werden: so befindet sich in dem Kajütsdeck eine Lucke, durch welche das Licht hineinfällt.*

Diese Blinden wurden auch von Leutnant William Bligh in seinem Logbuch der HMS BOUNTY erwähnt. Am 24. Dezember 1787, dem Tage seiner Abreise, vermerkte er zwischen 4 - 8 Uhr morgens: *Setzte alle Blinden ein und verschaltete alle Luken, und gegen acht Uhr abends: Eine See kam übers Backbord-Achterschiff und drückte eine Blinde ein. Hatte einen großen Wassereinbruch. Setzte eine neue Blinde ein und trocknete das Schiff, einiger Schwiffszwieback wurde jedoch beschädigt.* An einem schönen Tag nach der Rundung Kap Horns wurden diese wieder erwähnt: *Feiner Sonnenschein gegen Mittag. Ich hatte befohlen, alles Zeug und Bettzeug an Deck zu bringen, öffnete alle Luken und nahm die Blinden heraus und hatte eine gründliche Säuberung und Trockenung zwischen den Decks.* Diese im Logbuch erwähnten Blinden sind auch noch zeichnerisch erkennbar und von dem Admiraltätsplan der BOUNTY vom 19. November 1787 erfahren wir, wie sie angebracht waren. Befestigt mit Scharnieren an der Oberseite der Fensteröffnungen in der gleichen Weise, wie sie von Sydney Parkinson, dem botanischen Zeichner der HMS ENDEAVOUR, auf einer Spiegelskizze des Schiffes festgehalten wurden. Der BOUNTY-Plan ist der einzige dem Verfasser bekannte offizielle Bauplan, der dieses Detail bestätigt.

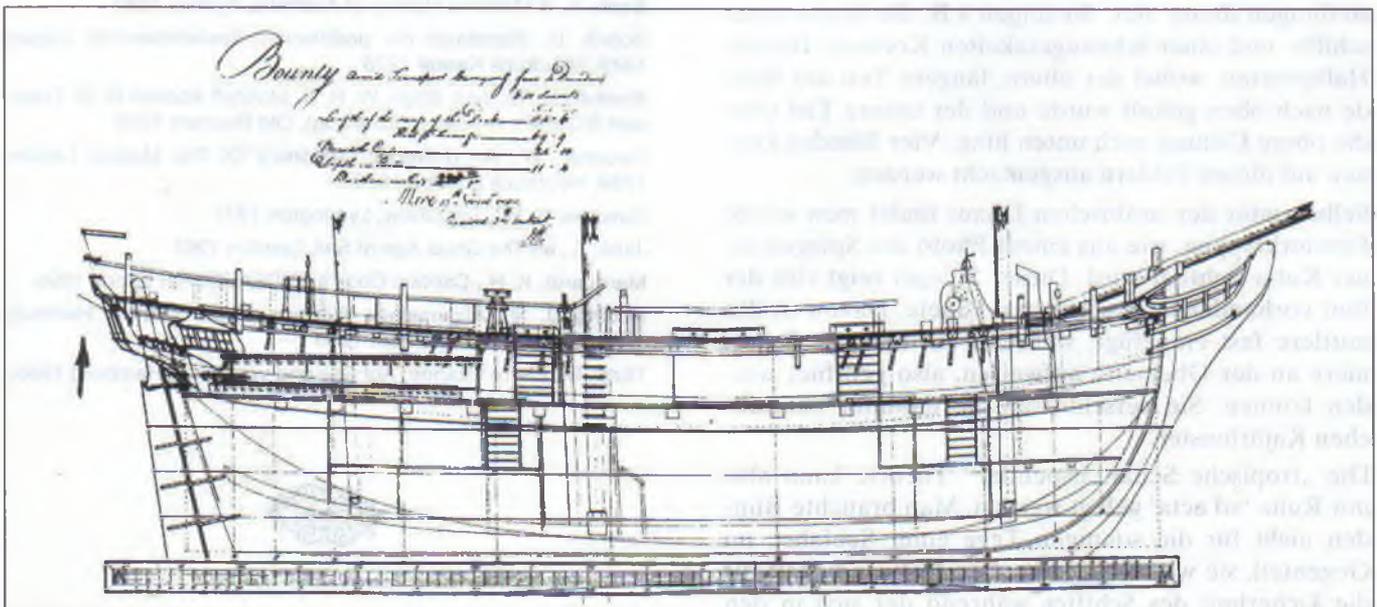


Abb. 3: Admiraltätsplan von HMS BOUNTY 1787. Der Pfeil verweist auf die eingezeichnete Blinde.

Nach dieser offiziellen Bestätigung der Blinden kamen auch noch viele andere, nicht nur englische künstlerische Darstellungen ins Blickfeld. Sie zeigen wie weitreichend die Verwendung der geschützpforten-ähnlichen Pforten im internationalen Schiffbau des 18. und 19. Jahrhunderts war und daß diese von zeitgenössischen Künstlern und Modellbauern nur aus ästhetischen Gründen nicht erwähnt wurden. Für unser Wissen ist es aber von großem Vorteil, daß sich nicht jeder Maler diesen Gründen beugte und sich mehr dem verpflichtet fühlte, was er wirklich sah. So geben neben den ENDEAVOUR-Skizzen von Parkinson auch eine farbige Gravierung, nach einer 1818 Skizze von Captain John Rosse, das Heck seines arktischen Forschungsschiffes ISABELLA zeigend, eines ehemaligen Transportschiffes von 383 tons, diese Art von Blindenbefestigung wieder. Eine weitere Bestätigung wird auf einem holländischen Kupferstich von 1778 deutlich, auf dem J. Punt die Explosion des holländischen Kriegsschiffes ALPHEN am 15. September 1778 im Hafen von Curacao darstellt.



Abb. 4: Ausschnitt aus J. Punt's Kupferstich von 1778, die englische Brigg mit den Blinden an den vier Spiegelfenstern sichtbar.

Eine englische Brigg führt in dem Bilde ebenfalls vier gleichartig angebrachte Blinden. Ein holländischer Kutter von 1781 zeigt drei, und in A.E.F. Mayer's Hafensicht (1840?) von Hobart (Tasmanien) ist eine Brigg mit zwei geöffneten Blinden zu sehen. Auf der von Pierre Ozanne um 1780 geschaffenen Bleistiftskizze einer größeren französischen Fregatte in einem isländischen Hafen sind gleich sieben erkennbar. Unter Pierre Ozanne's Zeichnungen und Stiche findet man noch andere Darstellungen dieser Art. So zeigen z.B. die Stiche einer schiffs- und einer schnaugetakelten Korvette Blinde-Halbpforten, wobei der obere, längere Teil der Blinde nach oben geholt wurde und der untere Teil über die obere Gillung nach unten hing. Vier Blinden können auf diesen Bildern ausgemacht werden.

Selbst unter den arabischen Dhaus findet man solche Fensterklappen, wie aus einem Photo des Spiegels einer Kotia sichtbar wird. Dieser Spiegel zeigt vier der fünf vorhandenen geschnitzten Panele. Davon ist das mittlere fest eingefügt, während die äußeren Scharniere an der Oberseite aufweisen, also geöffnet werden können. Sie verschlossen die dahinter befindlichen Kajütfenster.

Die „tropische Schattenspende“ Theorie kann also mit Ruhe 'ad acta' gelegt werden. Man brauchte Blinden nicht für die sonnigen Tage einer Seefahrt, im Gegenteil, sie waren eine absolute Notwendigkeit für die Sicherheit des Schiffes während der sich in den anderen Regionen der Wetterkarte bewegend Zeit

auf See. Blinde-Pforten waren also genau so wichtig für ein Schiff wie Geschützpforten, die noch nie von einem Modellbauer vergessen wurden wenn es darum ging, etwas mehr als nur ein Halbmodell zu schaffen.

*Literatur:*

Bach, J., A Maritime History of Australia, Sydney 1982  
 Bobrik, E., Handbuch der praktischen Seefahrtskunde, Leipzig 1848, Neudruck Kassel 1978  
 Bowker, R. M. & Lt. Bligh, W. R. N. Motiny!! Aboard H. M. Transport BOUNTY in 1789 (official Log), Old Bosham 1978  
 Falconer, W., An Universal Dictionary Of The Marine, London 1769, Neudruck London 1970  
 Hawkins, C. W., The Dhow, Lymington 1977  
 Jobé, J., ed The Great Age of Sail, London 1967  
 Marquardt, K. H., Captain Cook's ENDEAVOUR, London 1995  
 Röding, J. H., Allgemeines Wörterbuch der Marine, Hamburg 1793, Neudruck Amsterdam 1969  
 Tözel, B., Pierre Ozanne, Auf See und vor Anker, Hamburg 1986.