

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Bilderbuch für Kinder, enthaltend: eine angenehme Sammlung von Thieren, Pflanzen, Blumen, Früchten, Mineralien, Trachten, und allerhand andern unterrichtenden Gegenständen aus dem Reiche der Natur, ...

alle nach den besten Originalien gewählt, gestochen, und mit einer kurzen
sowohl, als auch erweiterten wissenschaftlichen, und den
Verstandeskräften eines Kindes angemessenen Erklärung begleitet

Bertuch, Friedrich Justin

Rumburg, 1806

[Verm. Gegenst.]

[urn:nbn:de:bsz:31-263104](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:bsz:31-263104)

S c h i f f e.

Nro. 1. Der Cutter.

Der Cutter ist gleichfalls ein Kriegsschiff, jedoch von der kleinsten und leichtesten Art. Er ist beynähe gebaut wie eine Galeere, jedoch kürzer, hat einen Mast, gewöhnlich 3 Segel, und führt von 8 bis zu 18 Kanonen. Der Cutter ist bey der englischen Marine ungesähr eben das, was die Corvette bey der Spanischen und Italienischen Marine ist; nämlich ein leichtes Kriegsschiff, das unter 20 Kanonen führt, und zu leichten und schnellen Verrichtungen bey dem Seewesen gebraucht wird.

Nro. 2. Das Kauffahrtheyschiff.

Das Kauffahrtheyschiff wird von den Kaufleuten zum Verfahren ihrer Waaren von einem Welttheile oder Reiche zum andern gebraucht. Es ist daher auch ganz anders gebaut als ein Kriegsschiff. Denn es hat nur ein Verdeck, welches zu Einladung der Waaren geöffnet werden kann, und darunter einen weiten Raum oder Bauch, damit es viele Ballen, Fässer und Kisten fassen könne. Sein Vordertheil ist, wie bey allen großen Schiffen, niedriger als das Hintertheil, an welchem das weit größere Steuerruder, als bey andern Schiffen gewöhnlich ist, stehet.

Die Kauffahrtheyschiffe einer jeden Nation sind ihrer Bauart und Größe nach verschieden; die Englischen und Holländischen sind die größten. Sie führen gewöhnlich drey Masten, nämlich den Gabelmast im Vordertheile des Schiffs, das Longspriet oder den großen Mast in der Mitte, und den Besanmast im Hintertheile.

Am Vordertheile des Schiffes hängen die Anker; deren ein großes Schiff gewöhnlich viere hat, welche an langen dicken Seilen oder Ankertauen auf den Meeresgrund hinabgelassen werden, in denselben sich mit ihren krummen Spitzen einhaken, und das Schiff auf offnem Meere, oder im Hafen festhalten, damit es nicht vom Winde fortgetrieben und ans Ufer geworfen werden kann, wo es Schiffbruch leiden würde.

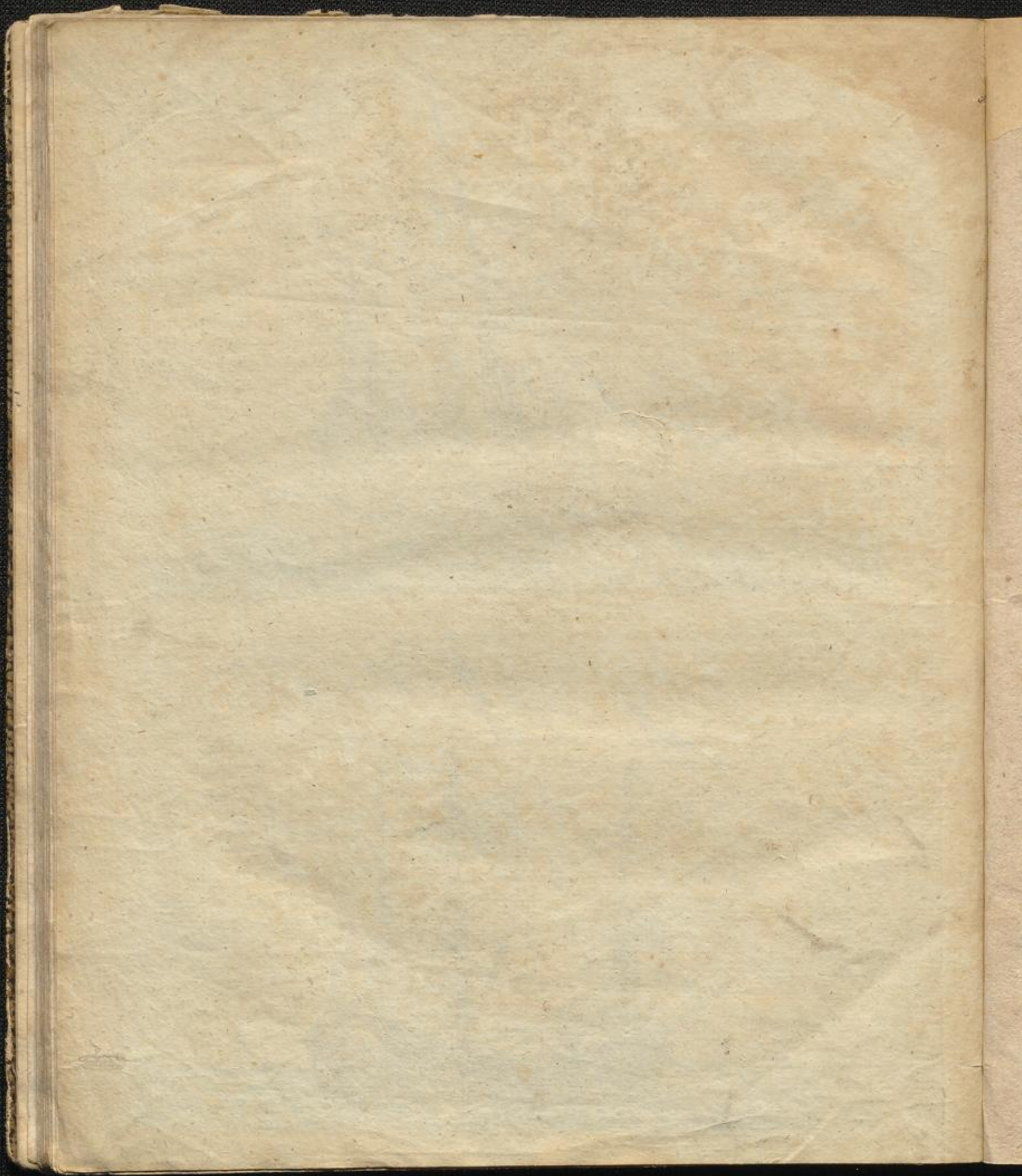
Da die Kauffahrtheyschiffe keine Kanonen zu ihrer Vertheidigung führen, und also leicht von Seeräubern genommen werden können, so segeln bey weiten Reisen und wenn das Meer unsicher ist, ganze Flotten zusammen, die ein oder mehrere Kriegsschiffe, Fregatten, Cutters u. s. w. zu ihrer Vertheidigung oder Convoi mitnehmen.

Verm. Gegenst. II.



2





D e r C u t t e r.

Der Cutter ist eins der kleinsten und leichtesten Fahrzeuge, die im Seekriege gebraucht werden. Er hat nur einen Mast, aber drey Segel, und ist in der Bauart der Fregatte ähnlich, außer daß er etwas kürzer ist. Er führt 8 bis 16 Kanonen, und wird besonders bey der englischen Marine gebraucht.

D a s K a u f f a h r t h e y s s c h i f f.

Kauffahrer, Kauffahrt- oder Handelsschiffe unterscheiden sich nicht allein durch ihre Bestimmung, sondern auch durch ihre Bauart und innere Einrichtung sehr von den Kriegsschiffen. Ihr Zweck ist, Waaren auf die leichteste und für ihre Eigenthümer möglich vortheilhafteste Art über das Meer aus einem Lande in das andere, und aus einem Erdtheile in den andern zu führen. Nach Beschaffenheit der Waaren und anderer Umstände richtet sich auch die Bauart der Handelsschiffe. Einige Waaren verlangen z. B. einen so viel als möglich schnellen Transport, bey andern kommt es nicht darauf an. In jedem Falle aber ist der geringste Aufwand von Kosten, besonders für Mannschaft und dergleichen, eine Hauptrückicht. Die Eigenschaften der zu befahrenden Meere, die Beschaffenheit der Häfen, Besorgnisse wegen feindlicher Anfälle, denen das Schiff Troß bieten oder entfliehen soll, müssen nicht weniger bey dem Baue der Handelsschiffe in Anschlag gebracht werden. Die letztere Rückicht erzeugt besonders eine Art von Handelsschiffen, die eine Mittelgattung zwischen dem Kriegsschiffe und Kauffahrtsschiffe ausmacht. Kauffahrer nähern sich über-

haupte dem Bau und der innern Einrichtung der Kriegsschiffe fast in eben dem Verhältnisse, in welchem die Reisen, die sie machen sollen, größer und beschwerlicher werden. Weil der größte Raum in diesen Schiffen allemal für die Waaren bestimmt ist, so bleibt für die Mannschaft nur ein nothdürftiger Raum zum Aufenthalt übrig. Eben so ist auch für Aufbewahrung des Proviantes und der Schiffsgeschäften nur nothdürftig gesorgt. Den Schiffern, welche diese Schiffe führen und den nächsten nach ihnen, den Steuerleuten, werden ihrer täglichen Arbeiten wegen, eigene Kammern eingerichtet, von denen die der erstern gemeinlich Kajüten, die der letztern aber Hütten genannt werden. Die erstern dienen auch den mitreisenden Passagieren zur Wohnung. Das übrige Schiffsvolk liegt größtentheils in festen Betten, Kojen genannt, oder auch in Hangematten, in einer kleinen Abtheilung am Hintertheil unter dem Verdeck, in welcher man sehr oft auch die Küche (Kambües) antrifft. Einige kleinere Abtheilungen dienen zur Aufbewahrung des Vorraths an Lebensmitteln u. s. w. Gewöhnlich bleibt vorn eine ähnliche Abtheilung für die größern Schiffsgeschäften, besonders für das Ankergeräth. Das Trinkwasser wird oft bloß auf dem Verdecke an den Bord hingelegt. Aller übrige Raum zwischen demselben und den Verdecken bleibt für die Waaren. Er wird durch breitere Wände und Verschläge, die man Schotten nennt von den oben erwähnten Abtheilungen abgefordert, beim Anfange der Reise sorgfältig verschlossen und zugenagelt, und gewöhnlich nur an dem Orte der Bestimmung wieder eröffnet.

In Ansehung der Gestalt und Bauart hat man viererley Arten von Handelsschiffen. Diejenigen, welche mit Aufopferung eines Theils ihrer innern Geräumigkeit, mit vorzüglicher Rücksicht auf die Schnelligkeit der Fahrt, auch gewöhnlich mit einiger Rücksicht auf die Aufstellung einiges Geschüzes zu nothdürftiger Vertheidigung gebauet werden, nennt man Fregatten, oder besser fregattenartige Kauffahrer. Sie kommen in Ansehung des Baues den kleinern Kriegsschiffen am nächsten. Gewöhnlich gibt man ihnen auch ähnliche Verzierungen am Hintertheile und ein Galjon^{*)}. Sie erfordern theils wegen ihrer Bauart, theils auch wegen der Bedienung des Geschüzes eine stärkere Mannschaft als die übrigen. Die von diesem am weitesten entfernte Art opfert dem kaufmännischen Interesse alles andere auf, bis auf die zur Sicherheit der Gebäude unentbehrlichen Eigenschaften. Man verlangt von solchen Schiffen, daß sie sich mit der möglich geringsten Anzahl von Händen regieren lassen. Vorder- und Hintertheil sind fast ganz ohne Verzierung. Man nennt sie platte Fahrzeuge. Zwischen beyden Arten nimmt man noch zwey Mittelgattungen an, von denen man diejenigen, welche sich in Ansehung der Gestalt des Gebäudes unter Wasser, den platten Fahrzeugen am meisten nähern, Banken oder Ketten nennt. Sie führen nur wenig leichtes Geschüz, welches mehr zum Signalgeben dient, als zur Vertheidigung. Diejenigen, welche sich in ihrer Gestalt unter Wasser den fregattenartigen Gebäu-

^{*)} Galjon ist ein Ausbau an dem Vordersteven. Er besteht aus einer Menge Hölzern und ist mit einem Geländer eingefaßt.

den am meisten nähern, nennt man Heckboote, Fluten und Pinken. Sie führen gewöhnlich auch einiges leichtes Geschütz, sind etwas besser besegelt als die Barken, haben gewöhnlich einige Verzierung und nicht selten ein Galjon.

Die Größe aller Kauffahrer wird nach einem Maasse bestimmt, welches man Tonnen oder Last nennt, von denen jene ein Gewicht von ungefähr 2000; diese eins von ungefähr 4000 Pfund bezeichnet. Diese Pfunde sind so verschieden, wie das Gewicht überhaupt in mehreren Gegenden. So vielmal nun ein Schiffsgebäude diese Last tragen kann, so viel Tonnen oder Lasten hält es. Die eigene Schwere des Gebäudes und dessen, was es zu seiner Ausrüstung bedarf, kommt hierbey nicht in Betrachtung, oder sie muß erst von der ganzen Last, die das Schiff zu tragen im Stande ist, abgezogen werden, und bloß das Gewicht, welches das Schiff außer diesem zu tragen im Stande ist, nennt man seine Lastigkeit. Die Art, diese zu bestimmen, nennt man die Niche der Schiffe. Ganz allgemein vollkommen richtige Methoden dazu hat man noch nicht.

