

# Ein Uhrmacher als Segelschiff-Forscher

Ein eifriger Leser unserer „Uhrmacherkunst“ — Berufskamerad Meyer — sandte uns einen Aufsatz aus der „Oldenburgischen Staatszeitung“, in dem über einen bemerkenswerten Uhrmacher geschrieben wurde. Diese umfangreiche Notiz hat folgenden Wortlaut:

## 500 Segelschiffe in der Stube gebaut Besuch bei Fr. Barth in Emden

Einige enge, schmale Stiegen in einem alten Emden Handelshaus hinauf, und wir sitzen dem deutschen Altmeister und Historiker des deutschen Modellschiffbaues gegenüber. Das ist also der Mann, der allein und ohne Hilfe, sozusagen in eigener Werkstatt, eine große Flotte vom Stapel ließ, die sich aus allen Schiffstypen zusammensetzt. Das letzte Schiff dieser Flotte, des Meisters neues Werk, stellt einen alten Emden Walfänger dar, an dem die Pütten, Luken, Segel und alle Deckaufbauten historisch echt sind. 76 Jahre alt ist der Meister, aber seit seinem 14. Lebensjahr schon hat er sich den Modellschiffen verschrieben.

Er wollte in seiner Jugend Seemann werden wie seine Ahnen, aber die eiserne Konstitution dazu fehlte ihm. So wurde er Uhrmacher, besuchte das Technikum, lernte Mechaniker, und dann richtete er sich mit seinem Bruder eine Eisengießerei in Emden ein. Aber er wurde doch Seemann! Sozusagen Seemann auf Urlaub! Konnte er nicht schon auf den Planken der Trimmer und Tanker die Nase in den



Abb. 1. Der Meister in seiner Werkstatt. Friedrich Barth, Emden, geb. 1. Februar 1867. Auf dem Werkltisch sieht man eine 20-Kanonen-Fregatte um 1660. Im Hintergrund eine Boyerjacht aus demselben Zeitalter.

Wind stecken, so wollte er doch wenigstens in Gedanken auf den Decks aller Schiffe zu Hause sein. Wenn man Schiffe baute? Konnte man dann nicht mit den stolzen Seglern aller Zeiten durch die sieben Meere der Welt steuern? Das konnte man. Und das wollte Barth!

Allerdings: Kein Meister ist vom Himmel gefallen, auch der Kapitän muß als Schiffsjunge anfangen! Mit Basteln war es hier allein nicht getan. Man mußte, wenn man Schiffe in ihrer originalgetreuen Nachbildung bauen wollte, die Konstruktion als Kern betrachten, man mußte das Schiff auf Stapel legen und von innen nach außen gehen, wollte man etwas historisch Wertvolles, die Zeiten Überdauerndes schaffen. Und wie es immer kommt, wenn man an der Wende einer neuen Erkenntnis steht, zur rechten Zeit stellt sich der Helfer ein. Barth lernte den Korvettenkapitän, Schiffsforscher und Marinemaler Ahrenhold kennen, der Barth auf den richtigen Weg brachte.

Barth studierte mit Eifer, er schulte seinen Blick an den alten Schiffmodellen in dem holländischen Marine-Museum, er betrachtete hunderte der alten Meisterbilder, auf denen von den Malern die alten Schiffstypen in Seeschlachten und stürmischen Fahrten dargestellt sind, vor allem vertieften alle nur irgendwie erreichbaren deutschen, holländischen, englischen und russischen Fachbücher das technische Wissen. Das waren die Voraussetzungen, die Barth befolgte, die seinen Ruhm als For-



Abb. 3. Aus dem Koggentyp als Großfahrzeug entwickelte sich dann 100 Jahre später, etwa 1594, der Fluytentyp. Lange, schmale, achtern (hinten) stark hochsteigende, an den Seiten nach oben stark eingezogene Formen aufweisend. Dem Zeitalter entsprechend mit reichlichem figürlichem Schnitzwerk versehen. Ungetakelte Fluyte, auch Flaute = Vloite genannt.



Abb. 2. Hansekogge um 1500. Dreimastig. Großmast schon mit kleinem Marssegel versehen. Die Geschütze feuern durch kreisförmige Öffnungen. Der Schiffsrumpf zeigt starke Außenversteifungen (Berghölzer und Vertikalstützen) auf. Wir sehen hier wohl den letzten und vollendetsten Koggentyp unserer norddeutschen Meere.

scher begründeten und die seinen Namen als Altmeister des Schiffmodellbaus weithin bekannt machten.

Jedem neuen Modell, das Barth von da an baute, gingen viele Studien an Bildern, alten Kupfer- und Stahlstichen voraus; jedes neue Schiff, das er in seiner kleinen Werkstatt, Helling und Werft zugleich auf Kiel legte, war ein Bau von Grund auf. 500 der verschiedensten Typen verließen bisher die Werkstatt des Meisters. Und wenn man die Photos aller dieser Modelle betrachtet, so hat man einen kulturhistorischen Einblick in alle Entwicklungsstufen unseres nordischen Seewesens, den kein Fachbuch vermittelt. Viele Schiffe aus dieser



Abb. 4. Vollgetakeltes Fluytschiff um 1680 (Achteransicht).