

Hafenpläne und Jachtschiffe der Fürsten von Löwenstein-Wertheim im 18. und 19. Jahrhundert

Keweloh, Hans-Walter; Hofmann, Norbert; Ganssloser, Rolf; Ellmers, Detlev

Veröffentlichungsversion / Published Version

Zeitschriftenartikel / journal article

Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Keweloh, H.-W., Hofmann, N., Ganssloser, R., & Ellmers, D. (1984). Hafenpläne und Jachtschiffe der Fürsten von Löwenstein-Wertheim im 18. und 19. Jahrhundert. *Deutsches Schifffahrtsarchiv*, 7, 25-78. <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-52450-4>

Nutzungsbedingungen:

Dieser Text wird unter einer Deposit-Lizenz (Keine Weiterverbreitung - keine Bearbeitung) zur Verfügung gestellt. Gewährt wird ein nicht exklusives, nicht übertragbares, persönliches und beschränktes Recht auf Nutzung dieses Dokuments. Dieses Dokument ist ausschließlich für den persönlichen, nicht-kommerziellen Gebrauch bestimmt. Auf sämtlichen Kopien dieses Dokuments müssen alle Urheberrechtshinweise und sonstigen Hinweise auf gesetzlichen Schutz beibehalten werden. Sie dürfen dieses Dokument nicht in irgendeiner Weise abändern, noch dürfen Sie dieses Dokument für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, aufführen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Mit der Verwendung dieses Dokuments erkennen Sie die Nutzungsbedingungen an.

Terms of use:

This document is made available under Deposit Licence (No Redistribution - no modifications). We grant a non-exclusive, non-transferable, individual and limited right to using this document. This document is solely intended for your personal, non-commercial use. All of the copies of this documents must retain all copyright information and other information regarding legal protection. You are not allowed to alter this document in any way, to copy it for public or commercial purposes, to exhibit the document in public, to perform, distribute or otherwise use the document in public.

By using this particular document, you accept the above-stated conditions of use.

HAFENPLÄNE UND JACHTSCHIFFE DER FÜRSTEN VON LÖWENSTEIN-WERTHEIM IM 18. UND 19. JAHRHUNDERT

VON DETLEV ELLMERS, ROLF GANSSLOSER,
NORBERT HOFMANN UND HANS-WALTER KEWELOH

1. Historisch-geographische Einleitung

Bei der Verzeichnung des Karten- und Planselektivs der Abteilung Fürstlich Löwenstein-Wertheim-Rosenberg'sches Archiv im Staatsarchiv Wertheim tauchte der in der Literatur erwähnte, jedoch seit längerer Zeit vermißte »Klebeband« wieder auf.¹ Es handelt sich dabei um einen Band im Querformat 51,5 x 68,5 cm. Auf die Vorder- und Rückseiten seiner Blätter wurden – vermutlich im 19. Jahrhundert – über 60 Pläne der verschiedensten Formate aufgeklebt. In der Hauptsache handelt es sich um Entwürfe für Schloßbauten, die vom fürstlich löwenstein-wertheimischen Baumeister Tilman Ruland signiert oder ihm zuzuschreiben sind.² Die Anfrage des Staatsarchivs beim Deutschen Schifffahrtsmuseum, wie die vier im »Klebeband« abgebildeten Schiffe am besten zu beschreiben seien, führte bald zu grundsätzlicheren Fragestellungen: Was läßt sich über die beiden dargestellten fürstlichen Lustjachten und ihre Beiboote ermitteln, was über ihre Besatzung und was über ihre Häfen, insbesondere über den Hafen des geplanten Schlosses Kreuzwertheim.

Wertheim, Große Kreisstadt am Zusammenfluß von Main und Tauber (Abb. 1), erfreut sich dank seiner weitgehend erhaltenen Altstadt zunehmender Bekanntheit. Kaum Beachtung findet dagegen das über den Main herübergrüßende Kreuzwertheim. Der alte Marktflecken³ liegt, geschützt gegen Hochwasser, auf einer Schotterterrasse, welche durch die Vereinigung einer diluvialen Mainschlinge mit dem heutigen Maintal entstanden ist. (Kreuz-)Wertheim, eine fränkische Gründung⁴, war Urfarrei, Ausgangspunkt für die um 1000 einsetzende Rodung auf den Spessarthöhen in der südöstlichen Ecke des Mainvierecks und Hauptort der Cent Michelrieth.⁵ Um 1130 erbaute Graf Wolfram von Wertheim über der Taubermündung eine Burg.⁶ In ihrem Schutz entwickelte sich eine Siedlung, die ebenfalls den Namen Wertheim trug. Als Mittelpunkt von Handel und Verwaltung übernahm sie gegenüber dem älteren Markt (Kreuz-)Wertheim auf der anderen Mainseite bald die Führung. 1214 wurde sie erstmals als Stadt (*urbs*) bezeichnet⁷, 1306 erlangte Graf Rudolf II. von Wertheim für sie von König Albrecht die Verleihung des Frankfurter Stadtrechts.⁸ Zur gleichen Zeit wurde für das Dorf jenseits des Mains der Name Kreuzwertheim (*Heiligenkrüzeswertheim*) üblich.⁹ Einen weiteren Bedeutungsverlust erlitt Kreuzwertheim 1390: Michelrieth wurde zur selbständigen Pfarrei erhoben und erhielt als Filialen die bisher nach Kreuzwertheim eingepfarrten Dörfer *auf dem Berg* zugewiesen.¹⁰

Dennoch: Kreuzwertheim sank nie zur völligen Bedeutungslosigkeit ab. Es behielt neben dem Marktrecht andere wichtige Vorrechte¹¹; vor allem aber blieb es Endpunkt der Wertheimer Mainfähre, die bis zur Einweihung der Mainbrücke im Jahr 1882 die Hauptverbindung zwischen dem südlichen und dem nördlichen Teil der alten Grafschaft Wertheim bildete.¹² Insbesondere der Mainfähre wegen ließ Graf Johann I. von Wertheim um 1360 das Dorf durch drei

von Türmen geschützte Tore befestigen.¹³ Noch vor 1415 kam als vierter Turm der *neue Turm am Main* hinzu.¹⁴ Verbunden waren diese Türme teils durch einen Dorfthag mit Gräben, teils durch Mauern.¹⁵ Im Lauf der Zeit wurde die Verteidigungsbereitschaft dieses Brückenkopfs verstärkt durch die Ummauerung einzelner Areale innerhalb des Dorfs¹⁶, die bis heute typisch für den alten Ortskern geblieben ist.

Unter den Erben der 1556 ausgestorbenen Grafen von Wertheim setzte sich 1598 Graf Ludwig III. von Löwenstein-Wertheim als Inhaber der Grafschaft Wertheim durch. Da der jüngste seiner Söhne zum katholischen Glauben übertrat¹⁷, spaltete sich das Haus Löwenstein-Wertheim in eine ältere evangelische und eine jüngere katholische Linie. Die jüngere Linie wurde 1711/12 wegen ihrer Verdienste um das Haus Habsburg in den Reichsfürstenstand erhoben¹⁸, während sich die ältere Linie bis 1812 mit dem Grafentitel bescheiden mußte.¹⁹

Am 11. März 1735 starb in Venedig Dominik Marquard Fürst zu Löwenstein-Wertheim.²⁰ Der Erbprinz Carl Thomas war beim Tod seines Vaters gerade 21 Jahre alt.²¹ Er hatte, der Niederländischen und Böhmisches Herrschaften seines Hauses wegen, in Paris und Prag studiert und dann die übliche Kavaliertour durch mehrere europäische Höfe unternommen.²² Am 24. Mai 1735 wurde der junge Fürst vom Kaiser vorzeitig für volljährig erklärt.²³ Am 25. Juli des folgenden Jahres ehelichte er in Wien Maria Charlotte Antonie, eine Tochter des in Böhmen begüterten Fürsten Leopold von Holstein-Wiesenburg.²⁴

Wie vielen Fürsten des Barock war auch Carl Thomas ein übersteigerter Hang zur Selbstdarstellung eigen. Sein Repräsentationsbedürfnis zeigte sich auf den verschiedensten Gebieten, wobei nicht leicht zu unterscheiden ist, was der Fürst nur erstrebte, weil andere es auch besaßen, und was ihm wirklich am Herzen lag. 1736, noch von Wien aus, begann er mit dem Wiederaufbau der von seinem Vater aufgelösten Hofmusik, besoldete Ende 1736 bereits ein Dutzend Berufsmusiker – und löste dann im Herbst 1737 angesichts finanzieller Schwierigkeiten die gesamte Kapelle auf.²⁵ Eine andere Liebhaberei Carl Thomas' war seine als Leibgarde dienende Grenadierkompanie von vier Dutzend Mann, für die er in seiner Residenz Kleinheubach

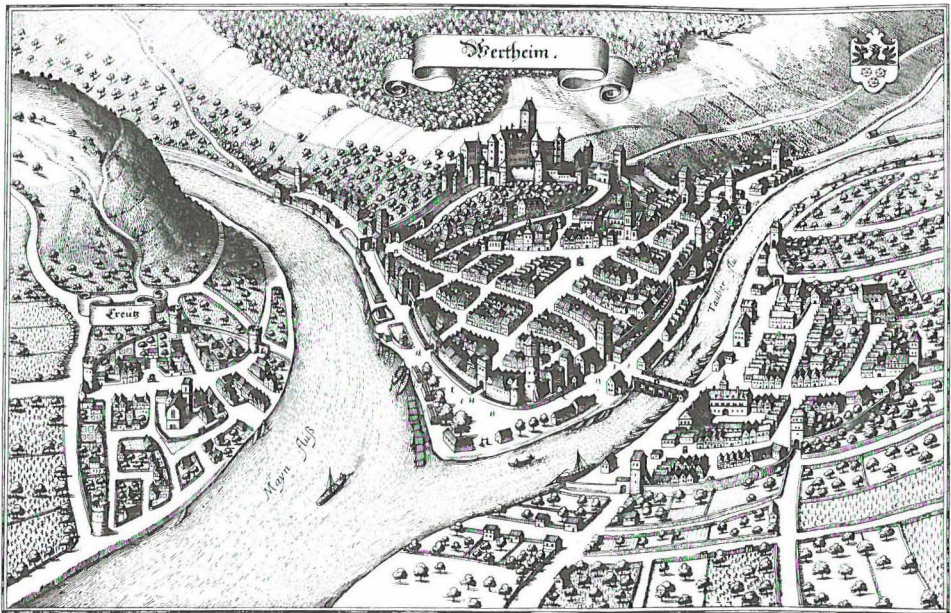


Abb. 1 Wertheim 1648: Burg und Stadt zwischen Main und Taubermündung und das Dorf Kreuzwertheim jenseits des Mains. (Kupferstich von M. Merian, 1648)

eigens eine Kaserne bauen ließ.²⁶ Der Hofstaat unseres Duodezfürsten umfaßte zeitweise vom Hofkavalier bis hinab zum »Kuchelmensch« alle Chargen, die auch an großen Höfen üblich waren.²⁷ Eine echte Leidenschaft Carl Thomas' scheint die Jagd gewesen zu sein. So ließ er, da es in Odenwald und Spessart längst keine Bären mehr gab, Hetzjagden auf importierte Bären veranstalten.²⁸ Seine Jagdleidenschaft veranlaßte ihn dazu, mehrere Pfarrhäuser seiner Odenwälder Herrschaft Breuberg für Jagdaufenthalte umbauen zu lassen.²⁹ In diesem Fall berührte sich seine Jagdleidenschaft aufs engste mit seiner Leidenschaft am Bauen, einer Leidenschaft, der er allerdings nie in dem Maße nachgehen konnte, wie er sich das wohl wünschte.

Ursache für diesen »Verzicht« war die Bauleidenschaft seines Vaters. Dominik Marquard begann, kaum daß er 1721 von Erbach die Herrschaft (Klein-)Heubach erworben hatte³⁰, dort mit dem Bau eines Schlosses. Die Bauleitung lag seit dem Tod Johann Dientzenhofers im Juli 1726 in den Händen Johann Jakob Rischers, der sich bis Anfang 1738 als fürstlicher Baumeister in Kleinheubach nachweisen läßt.³¹ Der Umfang der für Kleinheubach erforderlichen Aufwendungen schien alle weiteren Schloßbaupläne von selbst zu verbieten. Dennoch ließ Carl Thomas von Rischers Nachfolger im Amt des fürstlichen Baumeisters, von Tilman Ruland, mehrere Projekte erarbeiten, deren größte der Umbau der fürstlichen Hofhaltung in Wertheim und der Neubau eines Schlosses mit französischem Park in Kreuzwertheim waren.³²

Die von Ruland vorgelegten Pläne sind häufig weder datiert noch titulierte. Ihre Entstehung läßt sich jedoch mit guten Gründen den Jahren 1736–1737 zuweisen: Da Ruland als Wappen im Giebelfeld des Kreuzwertheimer Schlosses ein Allianzwappen vorsah, entstanden die Pläne nach der Eheschließung Carl Thomas' im Jahr 1736. Andererseits erlaubt es ein Bodenfund des Jahres 1973, einen terminus ante quem zu erschließen: In dem früher mainabwärts vor der Kreuzwertheimer Dorfbefestigung gelegenen, heute überbauten Gelände wurde damals ein Grundstein aus dem Jahr 1737 gefunden, der Carl Thomas und seine Ehefrau Carolina, wie sie hier genannt wird, noch in trauter Eintracht verbunden zeigt.³³ Aus der Kammerrechnung des Jahres 1737 geht hervor, für welches Gebäude dieser Grundstein gedacht war: Die Rechnung weist einen Ausgabeposten von 4.911 Gulden 40 Kreuzern aus *vor den neuen Schloßbau zu X-Wertheim* (Kreuzwertheim).³⁴ Als Datum der Grundsteinlegung ist wahrscheinlich der 22. November 1737 anzusprechen. An diesem Tag begab sich Carl Thomas nämlich nach Kreuzwertheim und ließ dort Steinbrechern und Maurern kleinere Beträge auszahlen.³⁵ Spätestens zu diesem Termin, mit Baubeginn, müssen die Rulandschen Pläne vorgelegen haben. Der Kreuzwertheimer Schloßbau selbst kam sehr schnell zum Erliegen; schon die Kammerrechnung von 1738 enthält keine diesbezüglichen Ausgabeposten mehr.

Die Frage, weshalb sich bestimmte Pläne des »Klebebands« so unzweifelhaft dem Kreuzwertheimer Schloßbau zuschreiben lassen, obwohl sie nicht bezeichnet sind und obwohl in Kreuzwertheim heute keine oberirdischen Spuren mehr zu sehen sind, läßt sich sehr schnell beantworten: Einer der Pläne hebt eigens die schöne Aussicht auf Main, Tauber und Stadt (Wertheim) hervor³⁶; diese Aussicht auf die Taubermündung bietet sich nur von Kreuzwertheim aus. Die Lage von Schloß und Schloßgarten in Kreuzwertheim – und damit die Lage des geplanten Kreuzwertheimer Hafens – läßt sich freilich noch genauer bestimmen. Als Punkt B ist im Plan auf S. 39 des »Klebebands« eingetragen *der orth wo das dorppffthor stehet*, C *sind weg und hallee auff Hasloch zu gehen*. Die Allee in Richtung Hasloch, den mainabwärts gelegenen Nachbarort Kreuzwertheims, sollte den Abschluß des ummauerten Schloßparks gegen den Spessart hin bilden. Vor dem Unteren oder Haslocher Tor sollte die Nordstecke des Parks liegen. Ruland hatte vor, die Mauer von hier aus geradewegs auf den Main zuzuführen; dort, wo sie den Fluß erreichte, war der Hafen geplant.

Die Lage des Haslocher Tors ist nun nicht nur auf der ältesten Flurkarte, dem Uraufnahmeblatt von 1843³⁷, eingetragen, sondern bis heute ohne Mühe zu rekonstruieren. Der das Tor flankierende Turm wurde nämlich 1972, als sich eine Verbreiterung der Straße nicht mehr umgehen ließ, nicht abgerissen, sondern lediglich um wenige Meter nach Osten verschoben.³⁸ Vom Unteren Tor aus führte die Kreuzwertheimer Dorfbefestigung in leichtem Bogen zum Mainturm, der bis 1818 an der Einmündung der Maingasse in den heute noch vorhandenen

Treidelpfad stand.³⁹ Der Grund für die Lage des Schloßparks unterhalb des Dorfs ist darin zu suchen, daß einerseits das fürstliche Haus hier Grund und Boden besaß, andererseits nur hier noch genügend Platz zwischen Main und Spessart vorhanden war. Ein ebenso nüchterner Grund bestimmte die Wahl des Platzes, an dem der fürstliche Jachthafen entstehen sollte: Ruland beabsichtigte, dadurch Baukosten zu sparen, daß er eine Stelle wählte, die bereits eine Vertiefung aufwies. Diese Stelle war das in den Main mündende Ende des *Grabens*⁴⁰, also des vertieften Teils der alten Dorfbefestigung.

Norbert Hofmann

2. Die Hafentwürfe für das Schloß Kreuzwertheim (1736/37)

In den Jahren 1736/37 erarbeitete der Baumeister Tilman Ruland für Fürst Carl Thomas von Löwenstein-Wertheim Pläne für einen Schloßneubau am Mainufer unmittelbar unterhalb des Dorfes Kreuzwertheim. Von diesen Neubauplänen haben sich in dem eingangs genannten Klebeband vier verschiedene Entwürfe erhalten, die trotz teilweise erheblicher Variationsbreite in den Details alle von einem barocken Flügelbau ausgehen, dessen Gartenseite sich dem Main zuwendet (Abb. 2 = Klebeband S. 32, Nebenkarte). Alle vier Entwürfe sehen an der Mainfront, und zwar zwischen Dorfbefestigung und Schloßgarten, ein Hafenbecken vor, das auf S. 32 des Klebebandes (Hauptplan = Abb. 3) folgendermaßen beschrieben wird: *19. Kleiner haffen zu denen jagtschiffe sicher zu stellen, worzu die jetzige setuation des grabens villes bey dragt.*

Für die bereits vorhandene wie für die ebenfalls von Ruland neu entworfene (vgl. S. 36ff.) fürstliche Lustjacht war also in die Schloßplanung ein Sicherheitshafen einbezogen, der einen

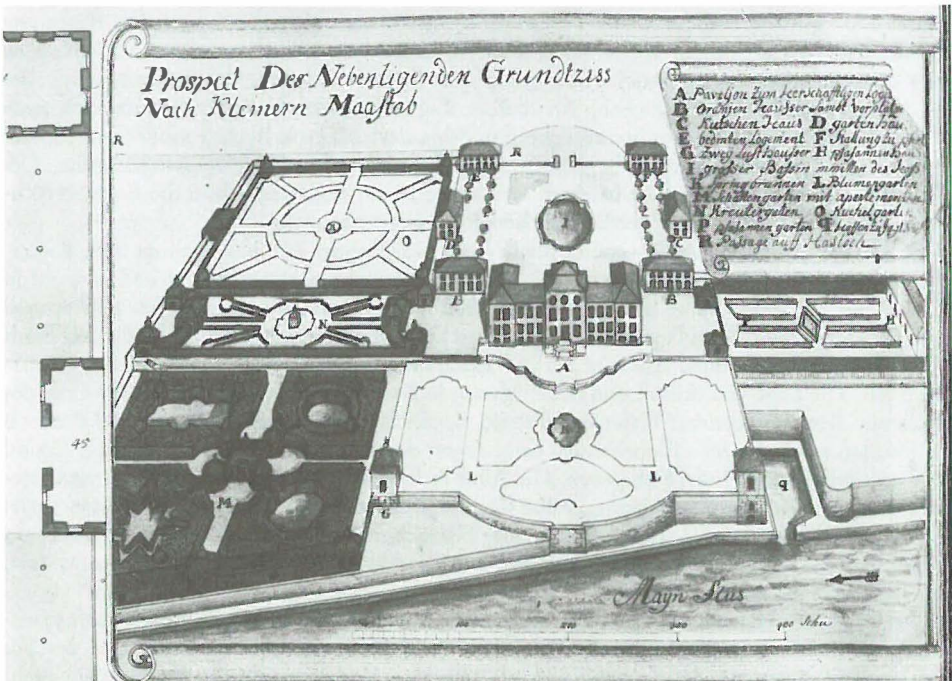


Abb. 2 Kreuzwertheim. Perspektivische Gesamtansicht (= Prospect) der geplanten Schloßanlage von Tilman Ruland 1736/37. »q Haffen zu Jagtschif«. (Klebeband S. 32 oben; Foto Staatsarchiv Wertheim)

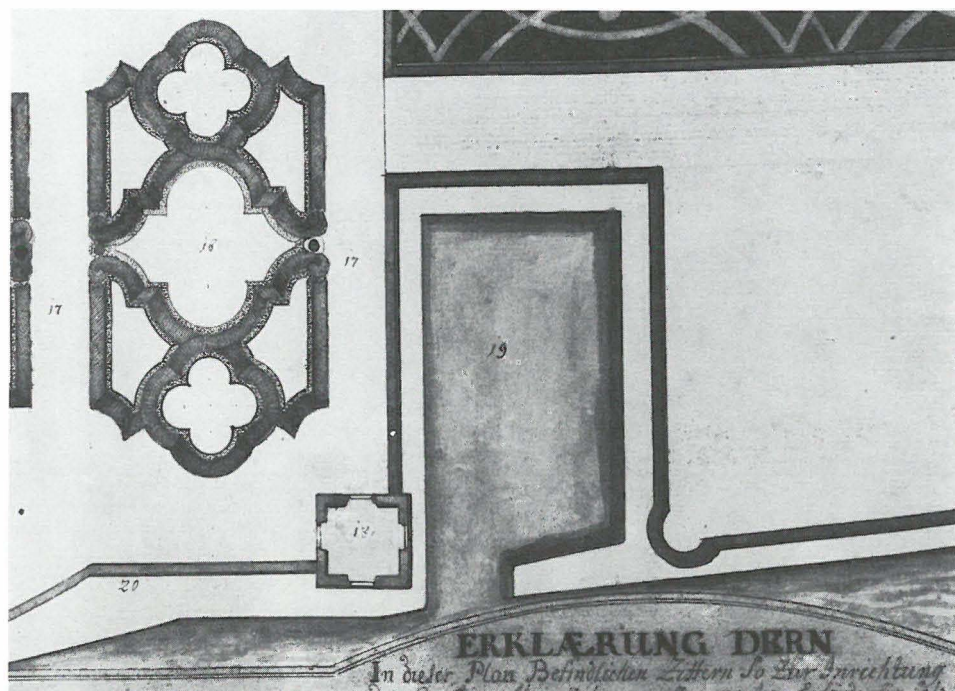


Abb. 3 Kreuzwertheim. Grundriß der geplanten Schloßanlage von Tilman Ruland 1736/37. Ausschnitt mit Hasenbecken. »17 Die spacirgänge ume und zwischen dennen paterne (= Gartenparterre), 18 Lusthaus oder cabenet das gesicht auf der Mayn als auch Tauber und statt (= Wertheim) zu haben, 19 Kleiner haffen zu dennen jagtschiffe sicher zu stellen, worzu die jetzige setuation des grabens villes beydragt, 20 Brustmauer am Mayn«. (Klebeband S. 32 Hauptblatt; Foto Staatsarchiv Wertheim)

geschützten Liegeplatz vorsah. Den bisherigen Liegeplatz auf dem offenen Main oder allenfalls in der Taubermündung (vgl. Abb. 1) hielt man offenbar für nicht sicher genug, weil er keinerlei Schutz bot vor Gefährdung durch Hochwasser, Eisgang oder mit der Strömung treibenden Gegenständen. Die größere Sicherheit war nach damaliger Vorstellung am besten gewährleistet durch ein rechtwinklig vom Fluß abzweigendes Hafenbecken, das man zu diesem Zweck natürlich extra ausheben mußte.

Das Gelände, in das der Hafen eingetieft werden sollte, wurde von einer hochwasserfreien Schotterterrasse gebildet, auf der bereits das alte Kreuzwertheim erbaut war und nun auch das neue Schloß errichtet werden sollte. Noch heute hebt sich die Kante des *hohen Ufers* deutlich von dem an ihrem Fuß entlang geführten, gepflasterten Treidelpfad unten am Main ab, auf den die Schloßplanung Rücksicht zu nehmen hatte. Die Terrassenkante sollte dementsprechend von einer hohen Stützmauer eingefast werden, die zugleich die Begrenzung des Schloßgartens gegen den Treidelweg bildete (Abb. 2) und von einer Balustrade gekrönt werden sollte, über welche die Gäste vom Garten hinab und auf den Fluß blicken konnten (Abb. 5–6). Der vorgesehene Hafen mußte tief in die hohe Schotterterrasse eingegraben und sollte auf allen Entwürfen wie das hohe Mainufer von einer ebenso hohen, senkrechten Stützmauer eingefast werden, die zumindest auf einem Entwurf (Abb. 5) eine ebensolche Balustrade tragen sollte wie die

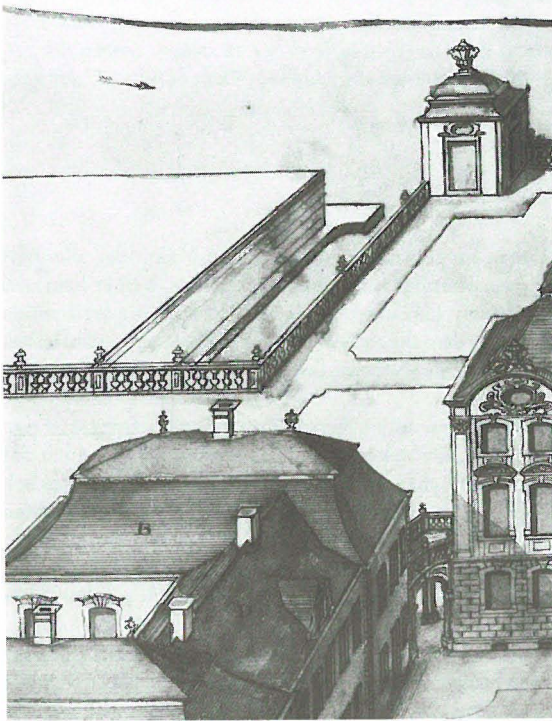
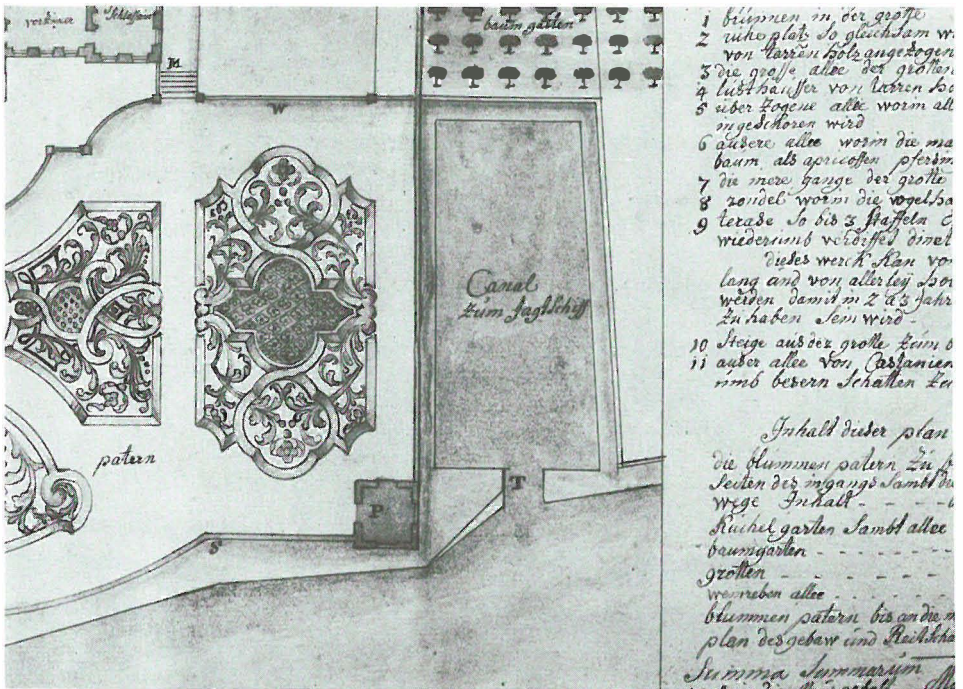
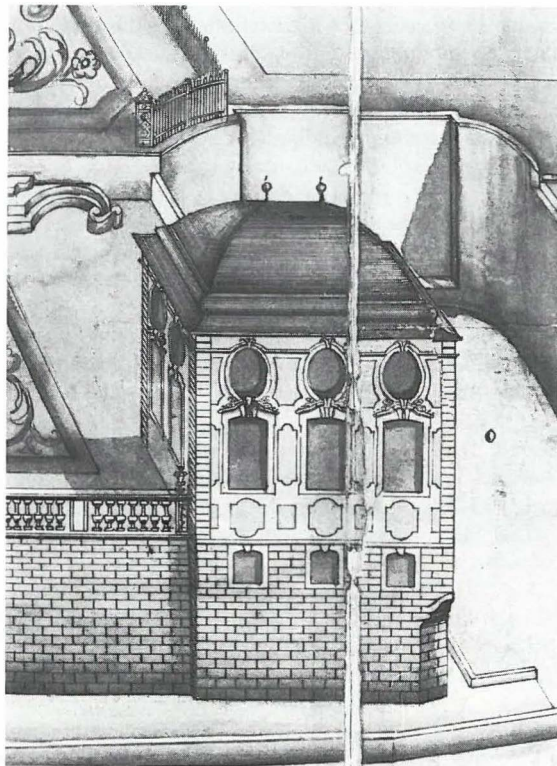


Abb. 4 Kreuzwertheim. Grundriß der geplanten Schloßanlage von Tilman Ruland 1736/37. Ausschnitt mit Hasenbecken. »P Lusthaus worin das aussehen der Mayn und Tauber am schönsten, S Brustmauer an die Mayn, T Infart des canall woruber ein zehende brücke.« (Klebeband S. 28; Foto Staatsarchiv Wertheim)

Abb. 5 Kreuzwertheim. Perspektivische Ansicht der geplanten Schloßanlage von der Hofseite auf den Main von Tilman Ruland 1736/37. Ausschnitt mit Hasenbecken. (Klebeband S. 26; Foto Staatsarchiv Wertheim)

Abb. 6 Kreuzwertheim.
 Perspektivische Ansicht der
 geplanten Schloßanlage von der
 Mainseite, gezeichnet von Tilman
 Ruland 1736/37. Ausschnitt mit
 Hafenbecken. »O Haffen vor die
 jagtschiff wegen des jetzigen
 grabens mit lichte unkösten zu
 machen«. (Klebeband S. 39;
 Foto Staatsarchiv Wertheim)



mainseitige Mauer. Diese Stützmauer war viel zu hoch, als daß man von der Jacht direkt in den Schloßgarten hätte gelangen können. Deshalb war am Fuß der Stützmauer in Höhe des Treidelpfades rings um das Hafenbecken herum (auf Abb. 6 nur an der Schloßseite) eine schmale Kajefläche vorgesehen, die zur Wasserfläche des Hafenbeckens mit einer senkrechten Kante abschließen sollte. Wir haben keine Angaben über die geplante Bauweise dieser Kaianlage, wissen aber, daß zeitgenössische Beckenhäfen durchweg Kaimauern aus Steinquadern hatten (vgl. Abb. 7–8), so daß eine solche Bauweise auch hier anzusetzen ist.

Da für die geplante große Jacht (vgl. Abb. 11, Klebeband S. 46) der von Binnenschiffen auf dem Main selten überschrittene Tiefgang von knapp 60 cm vorgesehen war, mußte für das Hafenbecken keine besonders große Wassertiefe eingeplant werden. Das Becken konnte mit Hacken und Schaufeln ausgehoben werden, wobei man zunächst gegen den Main hin einen Damm stehen ließ. Bei dem Schotterboden konnte dieser Damm aber nicht verhindern, daß sich die Grube nach relativ kurzer Zeit mit Wasser füllte, so daß die Arbeiter ihr Werk im Wasser stehend vollenden mußten. Um den nötigen Erdaushub so gering wie möglich zu halten, wollte Ruland für die Anlage des Hafenbeckens den bereits vorhandenen Dorfgraben ausnutzen. Zu seiner Zeichnung Abb. 6 (Klebeband S. 39) schreibt er unter Nr. O: *Haffen vor die jagtschiff wegen des jetzigen grabens mit lichte unkösten zu machen*. Auf den Abbildungen 2 und 3 ist dementsprechend stromauf unmittelbar neben der Hafeneinfahrt noch die aus der Dorfbefestigung vorgeschobene Rundung des Mainturms angedeutet, der auf dem Merianstich (Abb. 1) in voller Größe dargestellt ist. Der Turm wurde erst 1818 abgerissen.

Die anderen Entwürfe übergehen dieses Detail. Wie weit 1736/37 bereits der Wunsch nach Beseitigung des Turmes verfolgt wurde, bleibt für die Beurteilung der Hafenpläne unerheblich.

Das Hafenbecken sollte sich nicht in voller Breite zum Main öffnen. Man wollte vielmehr einen Teil des Baudammes stehen lassen, damit die Schiffe durch eine relativ schmale Einfahrt

in den Hafen gelangen konnten, der auf diese Weise von der Strömung des Flusses praktisch nicht beeinträchtigt wurde. Auf dem Damm wurde der Treidelpfad über den Hafenkopf geführt und überschritt die Einfahrt über eine Zugbrücke, wie aus der Beschreibung zu Abb. 4 (Klebeband S. 28) unter Nr. T hervorgeht: *Infahrt des canal worüber ein zehende brucke*. Über die Bauweise dieser Brücke schweigt sich der Entwurf aus und umgeht damit einen möglichen Konfliktpunkt: Jede Art damals bekannter Zug- oder Klappbrücken benötigte zu beiden Seiten der Fahrbahn zumindest je einen hohen Pfosten, sonst hätte man sie nicht hochklappen können. Dieser hohe Pfosten wäre aber ein Hindernis für den Treidelpfad gewesen.

Die verschiedenen Entwürfe unterscheiden sich voneinander durch die Stelle, an der sie die Hafeneinfahrt vorsehen: Abb. 2–3 an der stromab gelegenen Hafenseite, Abb. 4–6 mehr oder weniger in der Mitte des Beckens, was offenbar mehr dem barocken Stilempfinden entsprach und viele Gegenbeispiele bei anderen zeitgenössischen Häfen hat. Dasselbe gilt auch für die abgerundeten Ecken des Beckens und der Stützmauer in den Entwürfen Abb. 5–6. Auch die relativ breite Rechteckform (mit rechtwinkligen oder abgerundeten Ecken) entspricht den Gepflogenheiten der Zeit, wobei die Hafenbecken nur selten länger als die doppelte Breite waren. Dieses Längen-Breiten-Verhältnis finden wir als Maximum auf den Entwürfen Abb. 4–5; auf den anderen Entwürfen sind die Becken kürzer. Der leicht trapezförmige Beckenentwurf auf Abb. 4 gehört in dieser Zeit zu den Ausnahmen.

Das Hafenbecken hat auf den einzelnen Entwürfen ganz unterschiedliche Größen, auch stimmen die Maße der perspektivischen Ansicht (Abb. 2) nicht mit denen des Plans auf demselben Blatt (Abb. 3) überein, so daß man insbesondere den Maßen der perspektivischen Zeichnungen kein zu großes Gewicht geben darf.⁴¹ Zur Beurteilung des Hafens muß man sich deshalb an die beiden Pläne Abb. 3–4 halten, für die aus den beigelegten Maßstäben folgende Abmessungen entnommen werden können:

Abb. 3

Länge: 6,7 Ruten = 23,64 m
 Breite: 4,1 Ruten = 14,46 m
 Breite der Einfahrt: 1,8 Ruten = 6,35 m

Abb. 4

Länge: 10 Ruten = 35,28 m
 Breite oben: 4 R. 2 Fuß = 14,70 m
 Breite unten: 4 R. 10 Fuß = 17,05 m
 Breite der Einfahrt: 1 R. 2 Fuß = 4,12 m

Da vom gleichen Baumeister zwei Entwürfe für unterschiedlich große Jachten vorliegen, könnte die Verlängerung des Hafenbeckens von Abb. 3 zu Abb. 4 mit der Planung einer größeren Jacht zusammenhängen. Für die große Jacht von 71,7 Fuß = 21,09 m Länge hatte nämlich das kleine Hafenbecken von nur 23,64 m Länge zu wenig Manövrierraum, vor allem wenn man noch das im Schlepp mitgeführte, 26,8 Fuß = 7,88 m lange Beiboot mit in Rechnung stellt. Für die kleine Jacht von nur 49 Fuß 9 Zoll = 14,27 m Länge war das kleine Becken auch bei Berücksichtigung des 30 Fuß 9 Zoll = 9,04 m langen Beibootes ausreichend; beide konnten bequem nebeneinander im Hafen liegen, ohne sich gegenseitig zu behindern. Im großen Hafen war das für die größere Jacht ebenfalls der Fall. Aber wenden konnte man weder die kleine Jacht im kleinen Hafenbecken noch die große im großen. Es ist anzunehmen, daß die Jachten jeweils mit dem Heck voran in den Hafen gezogen werden sollten, so daß sie jederzeit leicht auslaufen konnten. Für vier der fünf Hafendarstellungen sind schriftliche Erläuterungen beigelegt, von denen allein drei den Hafen als Liegeplatz für mehrere Schiffe beschreiben: *Haffen zu jagtschiff* (Abb. 2), *Kleiner haffen zu denen jagtschiffe sicher zu stellen* (Abb. 3) und *Haffen vor die jagtschiff* (Abb. 6). Lediglich auf Abb. 4 ist von nur einem Schiff (Singular) die Rede: *Canal zum jagtschiff*. Wir können demnach davon ausgehen, daß die Hafenplanung für mehrere (wahrscheinlich zwei) Jachten mit ihren Beiboote konzipiert wurde, die auch in der Tat gleichzeitig darin liegen konnten. Dies konnten z.B. die alte und die neu geplante Jacht sein, aber ebenso auch ein zusätzliches Gastschiff.

Zur Bewertung der geplanten Hafenanlage ist ein Vergleich mit dem 1746, also ungefähr gleichzeitig angelegten ansbachischen Handelshafen von Marktstef am Main oberhalb von

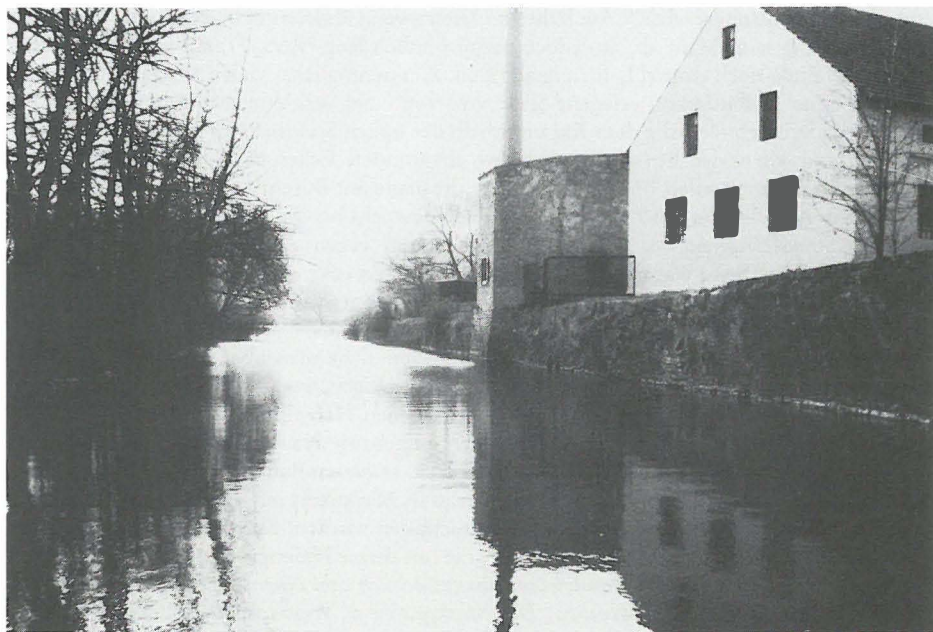


Abb. 7 Marktstef. Der ansbachische Handelshafen von 1746. Von links nach rechts: Südseite mit einfacher Böschung und Baumbewuchs. Ausfahrt zum Main. Nordseite mit Kaimauer, achteckigem Unterbau des Tretradkrans und Lagergebäude. (Foto G. Martin, Wertheim-Sachsenhausen, 1984)

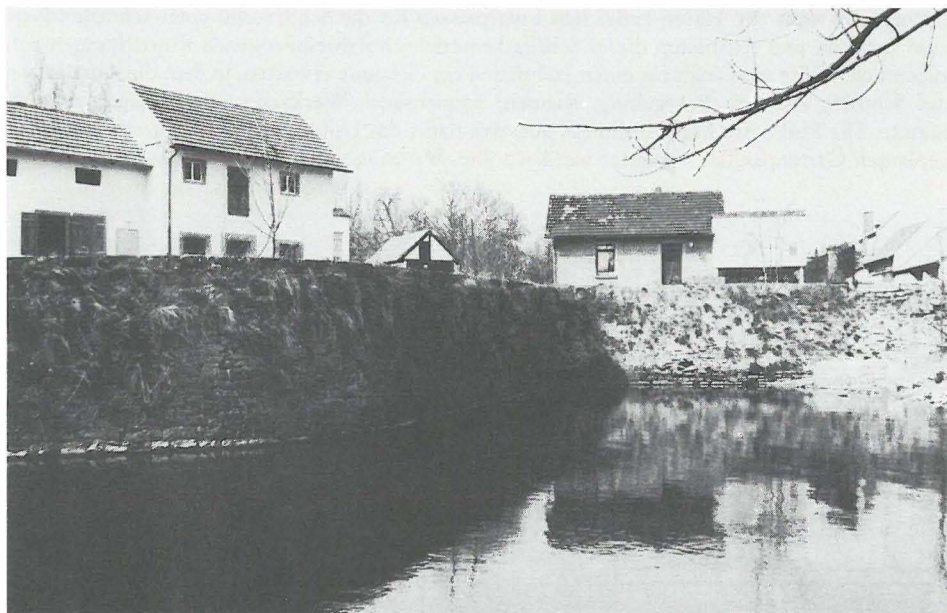


Abb. 8 Marktstef. Der ansbachische Handelshafen von 1746. West- und Nordkai des inneren Hafenbeckens mit Lagergebäuden. (Foto G. Martin, Wertheim-Sachsenhausen, 1984)

Würzburg sehr aufschlußreich.⁴² Auch dieser Hafen zweigt als künstlich gegrabener Beckenhafen rechtwinklig vom Main ab, ist jedoch ungewöhnlich lang (Abb. 7) und knickt an seinem landseitigen Ende noch einmal L-förmig ab (Abb. 8), um möglichst vielen Schiffen Liegeplätze zu bieten. Seine flußaufwärts gelegene Seite wird von einer verhältnismäßig hohen Kaimauer aus Steinquadern gebildet, die dem Kai unterhalb der hohen Stützmauern von Kreuzwertheim entspricht und wie in den Entwürfen Abb. 5–6 abgerundete Ecken hat. Die andere Hafenseite wird von einer relativ steilen Böschung gebildet, die heute mit Büschen und Bäumen bewachsen ist. Wie eine Ansicht von 1799 zeigt, reicht dieser Bewuchs bis ins 18. Jahrhundert zurück. Er sollte die Standfestigkeit der Böschung erhöhen und gegen Ausspülung bei Hochwasser sichern. Auf dieser Seite war das Hafenbecken also für Zwecke der Schifffahrt nicht ausgebaut worden. Ganz entsprechend sollte wenigstens auf einem Entwurf (Abb. 6) auch der Hafen von Kreuzwertheim nur einseitig benutzt werden.

Im Gegensatz zu den Kreuzwertheimer Entwürfen sieht man aber in Marktstef an der »Arbeitsseite« des Hafens noch den im Grundriß achteckigen, aus Quadersteinen aufgemauerten Unterbau eines ursprünglich mit Tretrad betriebenen Hafenkranes für Schwergut. Daran schließen sich verschiedene inzwischen mehrfach umgebaute Häuser an, deren Zweckbestimmung als Lagergebäude aber noch gut zu erkennen ist. In diesen Bauten und der größeren Kaje fläche kommt zunächst zum Ausdruck, daß wir es in Marktstef mit einem lange Zeit aktiven Handelshafen zu tun haben, in dem Güter umgeschlagen wurden. Eine Beschreibung von 1843 hebt die merkantilistischen Absichten hervor, die mit dieser Hafengründung erfolgreich realisiert worden sind: *Der hiesige Handelstand, hauptsächlich von Nürnberg aus dirigiert, trat im J. 1746 in Concurrrenz mit Kitzingen. Die Markgrafen v. Ansbach, denen der Ort damals gehörte, waren eifersüchtig auf die wachsende Grösse der Nachbarstadt und munterten durch grosse Vorrechte Schiffer und Kaufleute auf. Damals wurde auch der schöne Winterhafen gebaut, der noch jetzt einer der besten und sichersten am Main ist. Das Fabrikwesen in dem Ort ist sehr bedeutend, Handel und Wandel haben sich auf eine erfreuliche Stufe geschwungen.*

Im Gegensatz dazu war der Hafen in Kreuzwertheim nur für die Repräsentationsbedürfnisse der fürstlichen Hofhaltung geplant, nämlich als Liegeplatz für die fürstlichen Lustjachten. Demgemäß weist der Hafen außer den Liegeplätzen für die Schiffe und einer schmalen Kaje zum Betreten und Ausrüsten dieser Schiffe keinerlei schiffahrtsbezogenen Einrichtungen auf. Eigentlich müßte man auch für einen Jachthafen ein Gebäude erwarten, in dem die Ausrüstung des Schiffes, wie z.B. Besegelung, Riemen, Sonnensegel, Werkzeug usw., gelagert werden konnte. Die Höhe des Mastes schließt aus, daß dafür das Untergeschoß des direkt am Hafen geplanten Gartenpavillons genutzt werden sollte. Wir müssen vielmehr voraussetzen, daß der

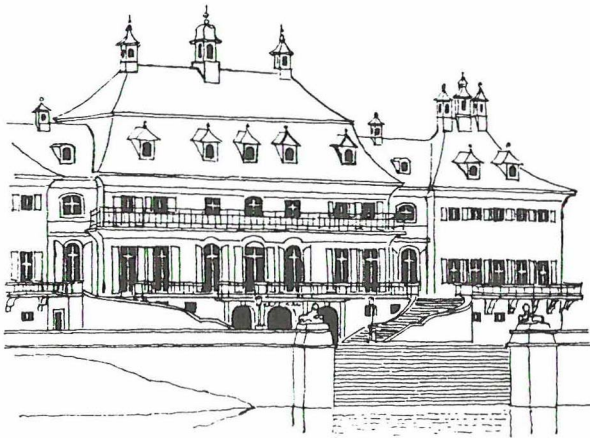


Abb. 9 Schloss Pillnitz. Elbufer mit Treppenanlage vom Wasserpalais zur Anlegestelle der Schiffe. (Nach G. Piltz, 1972)

für den guten Zustand und die Fahrbereitschaft der Jachten verantwortliche Hofschiffer die Ausrüstung bei sich zu lagern hatte. So geschah das sicher bereits vor der Hafenanlage für die im offenen Main liegende alte Jacht. Ganz entsprechend lagerten auch die privaten Wertheimer Schiffer die Ausrüstungsgegenstände ihrer in der Taubermündung überwinternden Schiffe in ihren eigenen Häusern.

Mag das Fehlen eines derartigen Lagers noch mit den örtlichen Gewohnheiten in der Schifffahrt begründet werden, so kann man das Fehlen einer weiteren Einrichtung nur mit Staunen zur Kenntnis nehmen: In keinem der vier vorliegenden Entwürfe ist eine Zugangsmöglichkeit vom Schloßgarten zum Jachthafen vorgesehen. Zwar konnte der Fürst seinen im Garten weilenden Gästen über die Balustrade, die den Garten gegen den Hafen begrenzte, die darin liegenden Jachten zeigen. Aber für jede Art von Lustfahrt mußten die Jachten aus dem Hafen an einen anderen Liegeplatz verholt werden, wohin die an solchen Fahrten teilnehmende Gesellschaft sich in Kutschen begeben mußte, denn es ist schlechterdings unvorstellbar, daß die vornehme Hofgesellschaft den schmalen, von Treidelpferden benutzten Leinpfad entlang ging, um vom Schloßtor um sämtliche Gartenanlagen herum zum Hafen zu gelangen. Es genügt ein Hinweis auf das 1720–23 für August den Starken von Sachsen direkt an der Elbe erbaute Schloß Pillnitz⁴³, um deutlich zu machen, welche Möglichkeiten zum repräsentativen Einsatz von Lustjachten (der eigenen sowie der besuchender Fürsten) bei der Planung von Kreuzwertheim ungenutzt blieben. In Pillnitz führt noch heute eine großartige barocke Treppenanlage von einem der Schloßbauten zu der dadurch natürlich viel organischer in die Gesamtanlage eingefügten Schiffslände hinunter, so daß die Lustschiffe direkt vom Schloß aus betreten oder umgekehrt zu Schiff ankommende Gäste direkt am Schloß empfangen werden konnten. Diese Schiffslände ist freilich kein Beckenhafen, der Schutz vor Eisgang oder Hochwasser bietet, sondern nur eine prächtig ausgestaltete Anlegestelle am Elbufer (Abb. 9). Ein Hafenbecken wie in Kreuzwertheim sucht man in Pillnitz vergeblich.

Die angeführten Vergleichsbeispiele lassen die Zweckbestimmung der Kreuzwertheimer Hafenanlage jetzt klarer erkennen. Sie war als Sicherheitshafen konzipiert, der den fürstlichen Jachten ungefährdete Liegeplätze bot. Der verantwortliche Baumeister drückte diesen Sachverhalt mit seinen eigenen Worten auch unmißverständlich aus: *Kleiner baffen zu dennem jagtschiffe sicher zu stellen* (zu Abb. 3). Über die Tatsache hinaus, daß man die im Hafen liegenden Schiffe vom Schloßgarten aus sehen konnte, waren diesem Hafen keinerlei Repräsentationsaufgaben zugeordnet.

Als unmittelbares Vorbild für die Hafenanlage von Kreuzwertheim kann man das 1734, also nur zwei Jahre vor der Kreuzwertheimer Planung angelegte Hafenbecken für die kurtrierischen Jachten in Ehrenbreitstein bei Koblenz ansprechen. Auch dort wurde der breite Wassergraben neben dem Schloß des Fürstbischofs zu einem Bassin vertieft, in dem sechs bis sieben Schiffe überwintern konnten. Auch die Pontons der fliegenden Brücke nach Koblenz hinüber fanden darin bei Eisgang Schutz. Im späten 18. Jahrhundert wurde als besonderer Schutz für die kurfürstlichen Jachten sogar noch ein Bootsschuppen mit geknicktem italienischem Dach in dem Hafenbecken errichtet, so daß der prunkvolle Zierat dieser Schiffe nicht länger den Unbilden der Witterung ausgesetzt war.⁴⁴

Es muß noch darauf hingewiesen werden, daß die barocken Hafenbecken in der Gefahr standen, relativ schnell zu verschlammen. Um dieser Gefahr entgegenzuwirken, haben erfahrene Hafenbaumeister dafür gesorgt, daß die Becken ständig von Wasser durchflossen wurden, wie das noch heute in Marktstef der Fall ist. Aber auch das hat nicht überall den gewünschten Erfolg gehabt. So verschlammte und verkrautete der 1699 angelegte große Handelshafen von Karlsruhen an der Weser ständig, obwohl ihm an der Landseite durch einen Kanal Wasser des Fließchens Diemel zugeführt wurde.⁴⁵ Eine Schleuse am Hafenausgang zur Weser hin verhinderte jedoch die ständige Durchspülung des Beckens, das deshalb in regelmäßigen Abständen von Hand entschlammt werden mußte.

Der Kreuzwertheimer Hafen hätte genauso von Zeit zu Zeit geräumt werden müssen, weil ihm jeglicher rückwärtige Wasserzufluß fehlte. Diese Arbeit wäre zwar körperlich schwer, aber

wegen der geringen Wassertiefe durchaus von im Wasser mit entsprechenden Geräten arbeitenden Männern durchführbar gewesen. Da aber der Schloßbau über erste Anfänge nicht hinausgeführt wurde, unterblieb auch die Anlage des Hafens. Die fürstlichen Jachten behielten weiterhin ihre Liegeplätze im offenen Main (vgl. Abb. 14–15) und wurden allenfalls für den Winter in die als sicherer geltende Taubermündung verholt.

Detlev Ellmers

3. Die Jachtschiffe der Fürsten zu Löwenstein-Wertheim

Seit dem späten 17. Jahrhundert gab es am Mittel- und Niederrhein wohl kaum eine Residenz ohne eigene Jacht, diese Feststellung trifft Hans Wolfgang Kuhn in seiner Darstellung der Entwürfe des Johannes Seiz für zwei kurfürstlich-trierische Rheinjachten.⁴⁶ Angesichts der Tatsache, daß eine solche Jacht *Exklusivität* garantierte und *überdies ein Instrument herrschaftlicher Repräsentation* darstellte, *das zur Prachtentfaltung geradezu einlud*⁴⁷, ist es nicht verwunderlich, daß Carl Thomas Fürst zu Löwenstein-Wertheim bei seinem ausgesprochenen Hang zu angemessener Repräsentation neben den Plänen für den Schloßbau in Kreuzwertheim von seinem Baumeister Tilman Ruland auch Entwürfe für den Bau einer Lustjacht anfertigen ließ.

In dem Klebeband⁴⁸ sind auf den Seiten 3 und 46 zwei Blätter mit den Entwürfen für jeweils zwei Fahrzeuge enthalten. Das erste Blatt (Abb. 10) zeigt eine Lustjacht mit Begleitboot. Beide Fahrzeuge sind in perspektivischer Seitenansicht wiedergegeben. Auf dem zweiten Blatt (Abb. 11) ist ebenfalls eine Lustjacht mit Begleitboot zu sehen. Allerdings sind die Schiffe in

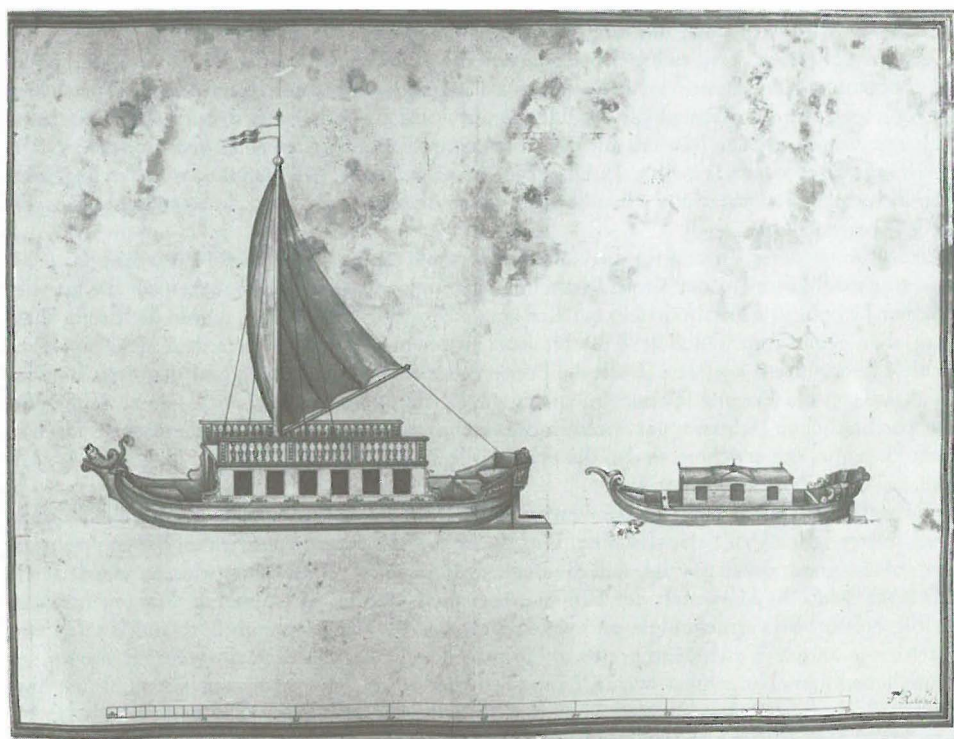


Abb. 10 Entwurf eines Jachtschiffs mit Begleitfahrzeug von Tilman Ruland 1736/37. (Klebeband S. 3; Foto Staatsarchiv Wertheim)

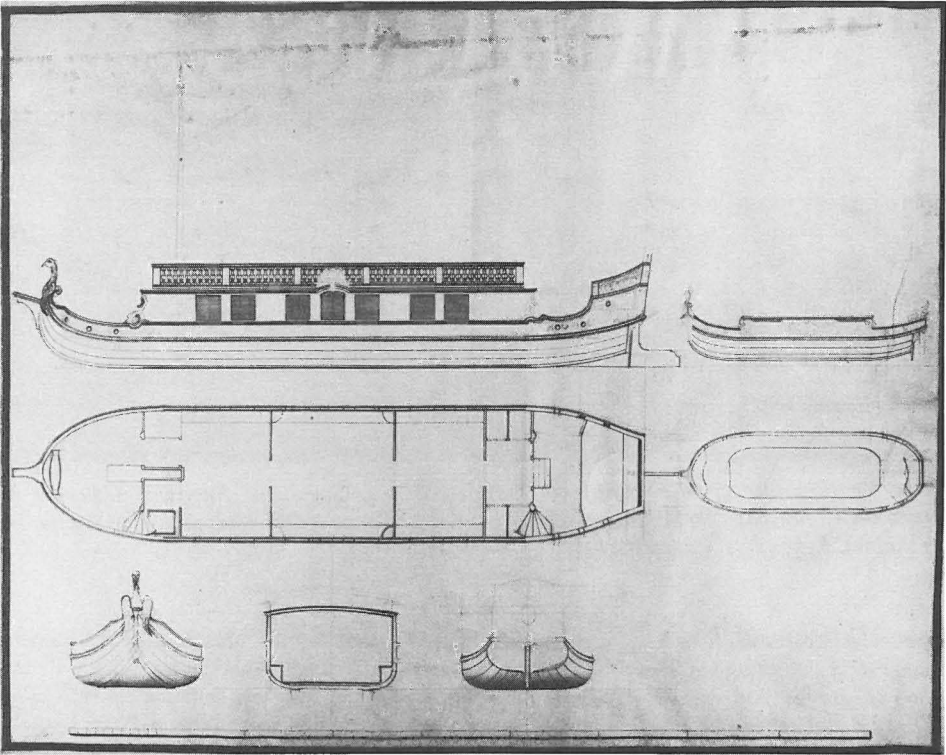


Abb. 11 Entwurf eines Jachtschiffs mit Begleitfahrzeug von Tilman Ruland 1736/37. (Klebeband S. 46; Foto Staatsarchiv Wertheim)

diesem Fall nicht nur in der Seitenansicht gegeben, sondern es sind auch Draufsicht sowie für die Lustjacht zusätzlich Bug- und Heckansicht und ein Querschnitt beigefügt.

Trotz der detaillierteren Ausführung des zweiten Entwurfs vermitteln beide Pläne aber nur einen unvollständigen Einblick in Konstruktion und Aussehen der Schiffe sowie die Zweckbestimmung und Einrichtung der einzelnen Räume. Schließlich hatte ein solcher Entwurf als Anschauung für den fürstlichen Auftraggeber und nicht als Konstruktionszeichnung für den Schiffbauer zu dienen. Die Schiffbauer waren gewohnt, ohne Zeichnung zu bauen, gemäß dem Schatz ihrer handwerklichen Erfahrung.

Das erste Blatt zeigt ein Jachtschiff, wie es von den holländischen Treckschuiten abgeleitet und in Deutschland allgemein verbreitet war.⁴⁹ Mit seiner Länge von 49 Fuß 9 Zoll (= ca. 14,6 m)⁵⁰ entspricht diese Jacht der bei Dudszus angegebenen Länge der Treckschuiten von bis zu 15 m. Der flache Boden des Fahrzeugs ist – wie bei den hölzernen Transportschiffen auf dem Main üblich – an beiden Enden aufgebogen.⁵¹ Der Bug wird durch einen Vorsteven, der mit einem Delphin verziert ist, abgeschlossen. Den hinteren Abschluß des Schiffs bildet ein Spiegel, der von einem ornamental verzierten Heckaufbau überkragt wird. Die Bordwand wird aus drei Plankengängen gebildet. Sie scheint im Bereich des oberen Plankengangs eine Scheuerleiste aufzuweisen. Überträgt man den Maßstab der Schiffslänge auf die Höhe der Bordwand, so hat die Jacht mittschiffs eine Bordhöhe von ca. 0,76 m. Im Vorderschiff – bei den Mainschellen auch vordere Heb genannt – ist eine angehobene Standfläche zu erkennen. Eine solche angehobene Standfläche findet sich auch im Achterschiff, der hinteren Heb. Sie ist hier getrepp. Mittschiffs befinden sich die bei den Treckjachten üblichen Kabinenräume, deren oberes Seitengewände unmittelbar auf die Bordwand aufgesetzt ist. In regelmäßigen Abständen

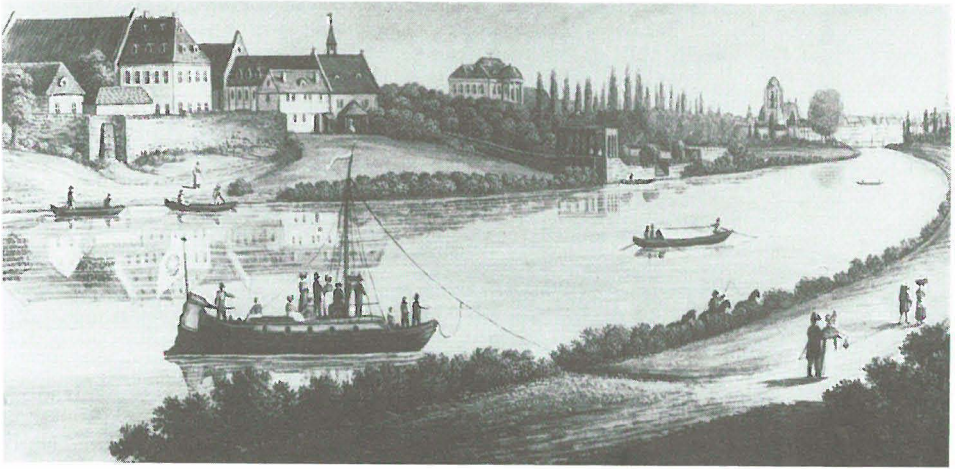


Abb. 12 *Frankfurter Marktschiff am Gutleuthof und Gogelsgut. Anonyme Gouache im Historischen Museum der Stadt Frankfurt. (Aus: Ulrich Trappe: Der Main und seine Schiffe. In: Frankfurt. Lebendige Stadt 3, 1964)*

sind sechs Fenster in die Wände eingeschnitten. Die Eingangstür vom Vorschiff in die Kabinenräume setzt ebenerdig auf dem Schiffsboden an, was maßstäblichen Überlegungen in der Zeichnung entspricht. Auf dem Dach der Kabinenräume zeigt der Entwurf Rulands eine mit einer Balustrade umgebene Galerie. Hans Wolfgang Kuhn hat in seiner Darstellung der kurfürstlich-trierischen Rheinjachten auf das Vorkommen solcher mittschiffs gelegenen Kajüten mit den für die Fahrgäste zugänglichen Galerien bei den Marktschiffen auf Mosel, Rhein und Main hingewiesen.⁵² Diese konstruktive Nähe zeigt deutlich die Darstellung des Frankfurter Marktschiffs am Gutleuthof und Gogelsgut auf einer anonymen Gouache (Abb. 12).

Diese lavierte Zeichnung vermittelt außerdem einen Einblick in die Handhabung des Heckruders. Wie das Marktschiff hat auch die Lustjacht ein solches Heckruder, das aber nicht an einem Steven, sondern an Spiegel und Totholz befestigt ist. Die Ruderpinne ist durch den Spiegel nach innen geführt. Die erwähnte angehobene Standfläche in der hinteren Hebung dient ebenso wie bei dem Marktschiff als Standplatz für den Steuermann.

Für Treckjachten unüblich, bei den herrschaftlichen Lustjachten dagegen verbreitet ist das in dem Entwurf von Ruland aufgeführte Segel. Es ist als Gaffelsegel anzusprechen. Allerdings hatte der Zeichner nur unzureichende Vorstellungen von dem Aufbau der Takelage, denn für ein solches Gaffelsegel fehlt die am oberen Segelrand notwendige Gaffel. Ebenso wenig ist der Zeichnung zu entnehmen, wo die Mastverspannungen ansetzen und wie das Segel angeschlagen werden kann. Die Verankerung des Masts im Schiff läßt der Entwurf auch im Unklaren; er ist einfach als auf das Kabinendach aufgesetzt angegeben. Als Segelmast fand ein solcher Mast bei den Mainschiffen nur in seltenen Fällen Verwendung. Auf dem Fluß konnte nur bei günstigen Windverhältnissen gesegelt werden, und dann auch nur flußabwärts. In der Regel wurde ein solcher Mast als Treidelmast benutzt. An seiner Spitze wurde die Treidelleine befestigt, mit der dann das Schiff durch Pferde- oder Menschenkraft vom Treidelpfad aus gezogen wurde, wie es die Abbildung des Frankfurter Marktschiffs veranschaulicht (Abb. 12).

Einfacher gehalten und in der Ausführung weniger aufwendig, zeigt auch das Begleitboot dieser Lustjacht die Form der Treckschuit. Es hat eine Länge von 30 Fuß 9 Zoll (= 9,04 m). Die Konstruktion entspricht im wesentlichen derjenigen der Lustjacht. Hingewiesen werden soll auf die Ducht am Ansatz der vorderen Hebung, die mit dem Loch in der Mitte die typische Befestigung für einen Treidelmast aufweist, wie sie noch heute in manchen Fällen bei den höl-

zernen Fischerbooten am Main, den Schelchen, vorzufinden ist. Bei Bedarf wird der Treidelmast in diese Ducht, die auch Mastbank genannt wird, eingesetzt und findet im Bootsboden weiteren Halt in einer Masthalterung, die in eine besonders starke Bodenwrange eingeschnitten ist.

Der zweite Entwurf für eine Lustjacht (Abb. 11) weist erhebliche Ähnlichkeit mit dem soeben angeführten Plan auf. Er zeigt ein Fahrzeug von 71,7 Fuß Länge (= 21,08 m) und einer Breite in der Schiffsmitte von 14,7 Fuß (= 4,32 m). Aufgrund der schon erwähnten zusätzlichen Draufsicht, der Bug- und Heckansicht sowie des Querschnitts vermag dieser Entwurf detailliertere Auskunft über Konstruktion und Raumaufteilung des Fahrzeugs zu geben. Es ist ebenfalls flachbodig mit aufgebogenem Bug- und Heckende. Die Kimm zwischen Boden und Seitenplanken ist gerundet, ein Merkmal, das Schwarz als Charakteristikum des hölzernen Mainschiffs besonders hervorhebt.⁵³ Diese Kimm wird zumindest teilweise durch eine Sohleiste abgedeckt und geschützt, wie es Bugansicht und Querschnitt ausweisen. In der Heckansicht fehlt diese Sohleiste. Der vorgesetzte Steven am Bug hat bei diesem zweiten Jachtentwurf einen Vogelkopf mit ausgebreiteten Schwingen als Verzierung erhalten. Das Heck wird wiederum durch einen Spiegel abgeschlossen. Das Schiff ist kraweel gebaut, eine Frage, die sich bei dem ersten Entwurf nicht klären ließ. Diese Bauweise ist für den regionalen Boots- und Schiffbau am Main ungewöhnlich. Hier mögen niederländische Vorbilder und vielleicht sogar Zeichnungsvorlagen eine Rolle gespielt haben.

Im Vergleich zu der Jacht des ersten Entwurfs weist die zweite ein erhöhtes Seitenbord auf, das durch das Aufsetzen eines weiteren Plankengangs in der Art eines Schanzkleides zustandekommt. Der Decksaufbau im Mittelbereich des Schiffes zwischen den beiden Heben wächst unmittelbar aus der Bordwand heraus auf. Drei große und mehrere kleine Räume, über deren Nutzung die Zeichnung keine Aussage macht, sind darin in einer Flucht angeordnet. Zugänglich sind die Räume vom Vorschiff her durch eine Tür, die auf einer Höhe mit dem inneren Schiffsboden liegt. Diese Tür ist von der Schiffsmitte leicht zur Steuerbordseite hin versetzt. Die Durchgänge zu den anderen Räumen befinden sich in der Schiffsmitte, ebenso wie der Eingang aus dem Achterschiff. Dieser Eingang wird aus dem Schiffsboden über eine kleine, dreistufige Treppe erreicht. In den drei großen Räumen sind unmittelbar an der Bordwand umlaufend Sitzbänke angeordnet. In die Wandfläche sind auf jeder Seite insgesamt sieben Fenster eingeschnitten. Wie bei dem ersten Entwurf befindet sich auf dem Dach der Kabinenräume eine mit Balustraden umgebene Galerie. Aus diesem zweiten Entwurf wird ersichtlich, daß von Vor- und Achterschiff jeweils eine gewendelte Treppe auf der Backbordseite auf die Galerie führt.

Der Mast ist in dieser Zeichnung ohne Segel, aber mit einer Gaffel wiedergegeben. Die Draufsicht mit einem längsrechteckigen Einschnitt in der Mitte des vorderen Kabinenraums, wo der Mast Halt fand, vermittelt den Eindruck, daß er bei Bedarf umgeklappt werden konnte.

Das Begleitboot ist, auch wenn in diesem Fall noch eine Draufsicht beigefügt ist, nur sehr skizzenhaft dargestellt und in den Umrissen zu deuten. Über die nähere Planung gibt die Zeichnung keine Auskunft, sieht man von der Längenangabe von 26,8 Fuß (= 7,88 m) und der Breitenangabe von 8,9 Fuß (= 2,62 m) ab. Ansonsten sollte dieses Boot wohl im wesentlichen dem Begleitboot des ersten Entwurfs entsprechen.

Im Lauf des Jahres 1741 wurde das Vorhaben des fürstlichen Jachtneubaus in die Wirklichkeit umgesetzt und zum Abschluß gebracht, wie zahlreiche Hinweise auf Arbeiten und Lieferungen für die *neue Jagdt* in dem Rechnungsband der Kammerrechnungen von 1740/42⁵⁴ (Anhang B) belegen. Leider sind die Rechnungsbeilagen bei weitem nicht vollständig erhalten – so fehlt z.B. die Urkunde Nr. 776 zur Kammerrechnung 1740/42, die besagt, daß *dem Schiff Capitain Sauer auf der neuen Jagdt in etlich mahlen* 96 Gulden 58 Kreuzer gezahlt wurden, so daß der Verwendungszweck unklar bleibt –, doch vermitteln die Abrechnungen mit dem Glaser Johann Jacob Weymer⁵⁵ (Anhang E), dem Spengler Johann Georg Rasp⁵⁶ (Anhang F), dem Seiler Johann Georg Kappes⁵⁷ (Anhang C), dem Schneider Johann Bernhard Stietz⁵⁸, vor allem aber ein *Bildthauer accord über das jagtschiff* mit dem Freudenberger Bildhauer Thomas Mül-

ler⁵⁹ (Anhang D) im Vergleich mit den Entwürfen einen Eindruck vom Aussehen des neuen Jachtschiffs. Darüber hinaus tragen sie nicht unwesentlich zur Beantwortung der Frage bei, ob einer der beiden überlieferten Entwürfe Rulands zur Ausführung kam oder ob möglicherweise ein weiterer, nicht überlieferter Entwurf als Vorlage diente.

Bedeutung kommt dabei zuvorderst der Feststellung des Glasers Weymer zu, daß er in die Jacht *14 neue fenster hin nein gemacht* habe.⁶⁰ Überträgt man dies auf die Jachtentwürfe Rulands, findet die Angabe ihre augenscheinliche Entsprechung in den vierzehn Fenstern des zweiten Entwurfs. Es gilt allerdings zu bedenken, daß mit zusätzlichen Verglasungen in den Eingangstüren zu den Kabinenräumen auch der erste insgesamt vierzehn Fenster aufweisen könnte. Die Planfrage kann also dadurch nicht letztlich bindend geklärt werden.

Immerhin vermittelt Weymers Aufstellung über die Glaserarbeiten an der neuen fürstlichen Jacht eine Vorstellung für das Aussehen von deren Fenstern. Sie waren mit Butzenscheiben versehen, und zwar erhielt jedes Fenster *8 täfelein*, die mit *bley und zin* eingefast und verlötet wurden. Die kleinen Scheiben wurden durch *haffter* gehalten und mit *wind eisen* gegen den Winddruck gesichert. Möglicherweise kam das Glas aus der *Würtzburger Fabrique*, von der man laut Kammerrechnung Tafelglas bezog.⁶¹

Genauere Auskunft zu Planfrage und äußerem Erscheinungsbild gibt die *Specification dern Zum Hochfürstl(ichen) neuen JagtSchiff erforderliche bildhauer arbeit wie dieselbe von Schiff Captain Saur folgender Maaßen begehret worden*.⁶² Darin werden unter 1^{mo} und 2^{do} die Hochfürstlichen Wappen aufgeführt, die nach *hirzu gegebene Zeichnung mit Zirathen Manteln undt fürsten huth*⁶³ versehen waren und von *zwey halb Löwen der unter leib in gestalt eines delfin Schweiff* gehalten wurden. Bei genauerer Betrachtung des zweiten Entwurfs kann man feststellen, daß dieser für solche Wappen einen Platz oberhalb des Mittelfensters im Bereich der Galeibalustrade vorsieht.

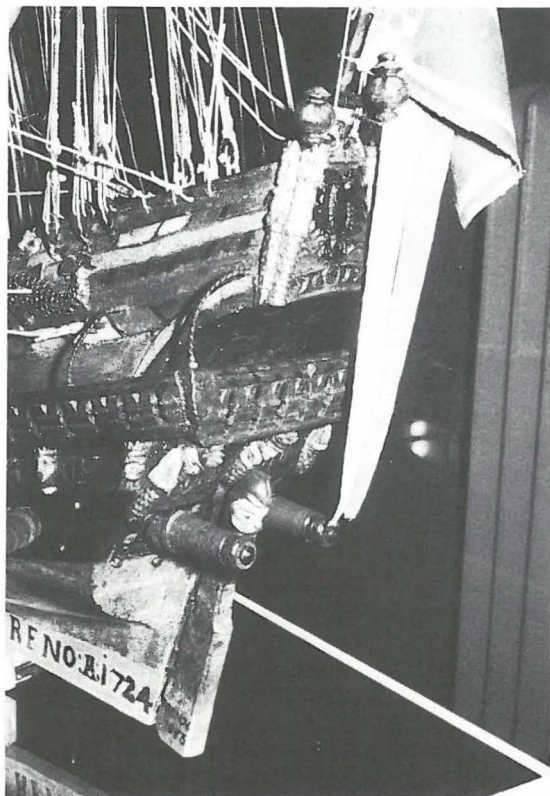
Der Platz, wo die unter 3^{io} aufgeführten *4 kleine terminen* – Terminen sind nach Zedlers Universal-Lexikon Brustbilder ohne Arme auf nach unten spitz zulaufenden Pfeilern⁶⁴ – angebracht waren, ist dem Akkord zu entnehmen. Danach waren sie *unter der Verdachung deß steurruders* aufgestellt, d.h. sie waren als Verzierung zu beiden Seiten des Steuerruders gegen den Spiegel gesetzt als Stützen für den Heckaufbau, der über das Steuerruder hinwegkragte. Auf dem Steuerruder selbst war ein kleiner Delphin so aufgesetzt, daß er in der Krümmung *so gleich über dem waßer zu stehen kombt*. Unmittelbar unterhalb des Heckaufbaus befand sich oben auf dem Steuerruder *ein turcken Kopff* (vgl. Abb. 13). Darstellungen von Türken waren in der zeitgenössischen Bauplastik durchaus nicht ungewöhnlich. Entsprechend der Darstellung von Atlanten in der römischen Baukunst als Sinnbild der unterjochten Feinde, finden sich beispielsweise in Barockschlössern Fischer von Erlachs Atlanten, die wie Türken aussehen.⁶⁵

Gemäß dem Bildhauerakkord stellt sich die Bugverzierung des neuen Jachtschiffs als eine Verbindung aus den beiden Entwürfen Rulands dar. *Auff dem Keill* (Keill = Kiel = Vorsteven) aufgesetzt ist ein großer Delphin in der Größe *wie hirzu der platz die Maaß selbstn gibt*. Eingrahmt wird dieser Delphin von *zwey flügell von zirathen*, 3¹/₂ Schuh lang und 10 Zoll hoch. Weiterhin fertigte Müller *4 große terminen zu beyden seyden deß Schiffgebawe in gestalt einer waßer nimpffen* an. Die Ortsangabe *Schiffgebawe* bezieht sich wohl auf den achteren Heckaufbau, denn dort findet sich seitlich am hinteren Ende eine Figur, die als Wassernymphe gedeutet werden kann.

Den Entwürfen entsprechend erhielt die Jacht einen Mast, für den Müller als Verzierung einen Knopf anfertigte, der auf das Mastende aufgesteckt wurde. Zwei weitere, kleinere Knöpfe dienten als Verzierung in der gleichen Weise für zwei Fahnen.

Mit den *4 Krantz mit Zirathen zu denen Schißlöcher* führt der Vertrag weitere Schmuckelemente für die Jacht an. Solche ornamentalen Verzierungen sind in dem zweiten Entwurf rings um die im Bereich des Vorder- und Achterschiffs in die Bordwand eingeschnittenen runden Löcher zu erkennen. Diese Angabe belegt zudem, daß auf der Jacht kleine Kanonen für einen zeremoniellen Begrüßungssalut mitgeführt wurden, wie dies beispielsweise für die kurtrierischen Rheinjachten nachgewiesen werden kann. Zu deren Ausrüstung gehörten zwölf sol-

Abb. 13 *Kirchenschiff von Landkirchen auf Fehmarn mit auf dem Heckruder aufgesetztem Kopf als Verzierung. (Foto Karl-Heinz Haupt, DSM)*



cher Kanonen, die dort auf eigenen Schiffen, den sogenannten Schieß- oder Stückelgen-Nachen, mitgeführt wurden.⁶⁶ In Wertheim fanden sie an Bord des Jachtschiffes selbst Platz.

Ein weiteres, wichtiges Detail zeigt eine im Anschluß an den eigentlichen Auftrag angefügte Ergänzung. Dort heißt es: *ferner fordert Schiff Captain noch 4 rangen zum abn mäen so bildhawer gleich vorigen überehmen zu verfertigen undt zwarn vor zwey gulden Reinisch sollen aber so weith als über dem Schiff vorstechen zu schlaffen gesichter geschnitten werden.* Vier Rangen – so werden am Main die Spanten genannt⁶⁷ – werden danach über ihre eigentliche Höhe bis zur Bordkante hinausgeführt und dienen als Festmacher für das Schiff.⁶⁸ Der Begriff *schlaffen gesichter* legt die Vermutung nahe, daß die Festmacher bei der Wertheimer Jacht in Form eines Kopfes ausgeführt wurden. Diese Ausformung eines Festmachers weist auch der Entwurf des Johannes Seiz für die große Jacht des Trierer Kurfürsten aus.⁶⁹

Wie sicherlich das gesamte Schiff landschaftsüblich aus Eichenholz gebaut wurde, mußten gemäß Vertrag die Bildhauerarbeiten gleichfalls *alles von Eichen holtz* verfertigt werden. Für seine Arbeit erhielt Müller insgesamt 27 Gulden, die ihm in drei Raten ausbezahlt wurden. Vergleicht man das Datum des Vertragsabschlusses und dasjenige der Bezahlung der letzten Rechnungsrate, stellt man fest, daß er nur wenig mehr als vier Monate für die Fertigstellung der Schiffsverzierungen gebraucht haben kann.

Die Vorstellungen von Bau und Aussehen der neuen Jacht werden erweitert durch die übrigen Rechnungen aus dem Konvolut. So liefert der Seiler im August und September an den Schiffskapitän Georg Wolfgang Sauer 37 Pfund Pech und 1½ Pfund Werg.⁷⁰ Diese Lieferung durch einen ortsansässigen Handwerker und die Verwendung des Materials lassen zweierlei Überlegungen zu.

Einmal können Pech und Werg zur Abdichtung der Schiffsnähte gedient haben. In diesem Fall müßte das neue Jachtschiff in Wertheim oder der näheren Umgebung gebaut worden sein, da es unmöglich ist, daß es an einem entfernter gelegenen Ort gebaut, auf dem Wasserweg nach Wertheim gebracht und erst dort dicht gemacht wurde. Ebenso wenig wird Sauer Pech und Werg in Wertheim gekauft haben, um es über eine größere Strecke zu dem Schiffbauort zu bringen. Dieses Material würde er mit Sicherheit dort ohne große Umstände bekommen haben.

Zum anderen können Pech und Werg aber auch zur Abdichtung von Einbauten, z.B. des Kabinendachs, verwandt worden sein.⁷¹ Dies würde bedeuten, daß die Jacht in Wertheim und Umgebung zumindest ausgerüstet wurde, selbst wenn man den Schiffskörper an einem anderen Ort bauen ließ. Diese Arbeiten wurden dann vielleicht von dem Schiffskapitän selbst und von anderen Personen, die im Dienst des Fürsten standen, durchgeführt. Die 96 Gulden 58 Kreuzer, die dem Schiffskapitän Sauer für Baukosten gezahlt wurden⁷², könnten in diesem Zusammenhang gesehen werden.

Die Rechnungen des Spenglers Rasp⁷³ und des Schneiders Stietz⁷⁴ belegen die Anfertigung von neuen Fahnen für das Jachtschiff. Außerdem machte der Spengler vier *Nacht becke* (Nachttöpfe) für dessen Ausstattung.⁷⁵

In Verbindung mit den Kammerrechnungen von 1740/42 ist abschließend festzuhalten, daß zum einen zumindest für das äußere Erscheinungsbild der neuen Jacht der zweite Entwurf Rulands im wesentlichen als Vorlage gedient hat. Weitere Detailzeichnungen für die einzelnen Verzierungen müssen vorgelegen haben, da in dem Bildhauerakkord die Anfertigung der Wappen nach einer *hirzu gegebene zeignung*⁷⁶ gefordert wird. Zum anderen ist dadurch belegt, daß das Jachtschiff bis zum Ende des Jahres 1741 endgültig fertiggestellt war.

Weder den Entwürfen von Ruland noch den Kammerrechnungen von 1740/42 lassen sich aber Angaben über Nutzung und Einrichtung des neuen Jachtschiffs entnehmen, wenn man nicht Wertheimer Kammerrechnungen aus dem Jahr 1737 *wegen des Jagdt Schiff, welches vor Ihro Durchlaucht Herrn Marggraffen von Bayræuth zugerichtet worden*⁷⁷ zu Rate zieht.

Zu dem Zeitpunkt, als Carl Thomas Pläne für Jachtschiff und Begleitfahrzeug anfertigen ließ, war wenigstens schon ein älteres Jachtschiff vorhanden, das für eine Reise des Markgrafen Friedrich von Bayreuth (1735–1763) ins *Embser baad* (Bad Ems) für eine Summe von 300 Gulden und 38 Kreuzern instandgesetzt wurde. Diese Arbeiten wurden von ortsansässigen Handwerkern – Bortenmacher, Nagelschmied, Schlosser, Schmied, Schreiner, Glaser, Sattler, Schneider, Seiler – ausgeführt bzw. lieferten die Händler am Ort, wie z.B. der Tuchhändler Lorenz Bach, die notwendigen Materialien. Ihre Rechnungen reichten sie der fürstlichen Hofkammer ein, die die fälligen Summen zu begleichen hatte. Die detailliert aufgeschlüsselten Rechnungen vermitteln einen Einblick in Raumaufteilung, Innenausstattung sowie äußeres Erscheinungsbild der älteren Jacht. Gleichzeitig lassen sie Rückschlüsse auf die neue zu.

Die alte Jacht hatte insgesamt vier Zimmer, deren *dhirn* [= Türen] *sperent und brauchbar gemacht* wurden.⁷⁸ Auch die Draufsicht des zweiten Entwurfs von Ruland weist vier Räume in einer Flucht auf, vergleichbar der großen kurfürstlich-trierischen Jacht, die allerdings durch einen Heckpaviljoen einen weiteren Raum gewann. Bei der letzteren waren die in einer Flucht angeordneten Räume durch bewegliche Trennwände variabel.⁷⁹

Über die Nutzung der einzelnen Räume bei der Jacht des Wertheimer Fürsten erfahren wir nur wenig. Dennoch steht fest, daß sie sich von derjenigen des Trierer Kurfürsten in manchem unterschied. Bei der ersteren befand sich eine Toilette, das *prifet, in den fortern zimer*⁸⁰, während sie sich bei letzterer hinten an Neben- und Schlafzimmer anschloß. Überträgt man dies auf den Plan von Ruland, so könnte der kleine Raum links vom Eingang aus dem Vorderschiff als ein solches *Privé* angesehen werden, das bei der älteren Jacht gemäß Reparaturrechnung von einem *verschlag* umgeben war.

Im hinteren Zimmer war bei jener Platz für die Kleider, die dort auf Leisten aufgehängt werden konnten. Der Rulandsche Entwurf unterteilt diesen Raum in kleine Kabinette, die dem gleichen Zweck gedient haben mögen.

Die übrigen Räume werden gemäß der Nutzung bei der kurtrierischen Jacht als Empfangs-,

Aufenthalts- und Schlafraum zur Verfügung gestanden haben. Wo das Personal schlief, ist nicht zu sagen.

In der Reparaturrechnung des Hofschreiners Johann Joseph Schmith ist die Rede von einem Ofen, bei dem *oben wo der Rauch hinausß ist gangen das loch zugemacht und Rings herum mit leisten eingefast* wurde.⁸¹ Ein solcher Ofen war sicherlich notwendig, um bei kaltem Wetter die Räume zu heizen. Gleichzeitig konnten auf diesem Ofen die Speisen für die Gesellschaften des Fürsten warmgehalten werden. Möglicherweise wurde das Essen auch an Bord der Jacht zubereitet, da es keinen Hinweis darauf gibt, daß der Wertheimer dafür wie der Trierer Kurfürst ein eigenes Küchenschiff als Begleitschiff besaß.⁸² In Rulands Entwurf kann eine in dem vordersten Raum auf der Backbordseite abgetrennte Ecke dahingehend interpretiert werden, daß sie für eine solche Nutzung vorgesehen war.

Für die Ausstattung der Räume läßt sich nachweisen, daß die alte Jacht ebenso wie die geplante neue an den Außenwänden umlaufende Bänke hatte, von denen zumindest einige zugleich als Truhen (*banck druen*) dienten. Die Sitzflächen waren mit *pulstern* aus Leder bedeckt, von denen *virzehen außgeflickt* werden mußten. Es wurden *gesottene roß-haar in die polster sitz* gestopft und *drey hammelfel* für die Ausbesserung verbraucht. Im *Schlaffzimmer* wurden die *pulster* mit Stoff *überzogen*. Die *40 1/2 Ellen französöch gekipperter grüner barchent zu küßen auf die jagdtbänck* waren wahrscheinlich nicht als Überzug der Lederpolster gedacht, sondern für besondere Kissen vorgesehen, denn in den Rechnungen findet sich auch ein Betrag für einfaches *rosshaar zu den küssen aus zu stopfen*, das sehr viel billiger war als das gesottene Roßhaar der Lederpolster. Weitere Sitzgelegenheiten boten zumindest zwei Sessel, für die der Tuchhändler Georg Heinrich Nitschky *1 Elle grün tuch* lieferte. Ferner hat der *hoffschreiner* Johann Joseph Schmith noch drei *schamel gemacht wo sie die fieß tarauff stöllen*, also Fußschemel. Schließlich verzeichnen die Rechnungen noch einen großen Tisch und einen kleinen Tisch mit säulenartigem Fuß und zwei Schließkörbe mit eisernen Scharnieren (*große gelenk von mein Eysen gemacht*), die alle repariert werden mußten.

Der größte Einzelposten an Tuch, nämlich insgesamt $328\frac{1}{4}$ Ellen *an grün Rasch*, zu *überzibung der jagdt* wurde an zwei Lieferanten vergeben. Wahrscheinlich hatte einer nicht genug am Lager. Lieferschwierigkeiten hatte jedenfalls der Bortenmacher: *ferner weilen alle sehr starck presirt, und kein vorath alhir gewesen so habe in großen regen nach zu Würtzburg etliche stuck hohlen müssen*. Als er dann die Rechnung über *11.36 Eln gelbe borten acordirt a Eln 2 cr.* ausstellte, hat er sich auch noch um 26 cr. zu seinen Ungunsten verrechnet und 37 fl. 26 cr. statt richtig 37 fl. 52 cr. verlangt. Mit dieser großen Menge an Stoff und Borten haben vier Schneidermeister und ein Geselle in insgesamt 28 Tagwerken *die jagd dabecirt* und dabei 9000 *dapet nagel* verbraucht. Zumindest der Empfangs- und der große Aufenthaltsraum waren demnach mit grünem Rasch ausgeschlagen worden, dessen senkrechte und waagerechte Kanten sowie die Kanten die Fenstereinschnitte entlang mit gelber Borte eingefast wurden, die man mit breitköpfigen Tapeziernägeln befestigte. Auch die gelben Vorhänge und grünen Kissen sowie die grünen Sessel hielten sich an diese Farbskala. Bei der Schlußabrechnung wurde jedoch dem Sattler und den Schneidermeistern der Lohn um 25% gedrückt. Sie hatten *8 tag gearbeitet und jeder täglich 40 x angesetzt, werden aber auff 30 x moderirt*. Durch diese und andere Kürzungen hat der Hof bei einem Projekt von mehr als 300 fl. rund 9 fl. eingespart. Insgesamt hat er immerhin mindestens fünfzehn örtlichen Betrieben zusätzlichen Verdienst verschafft, nur damit die Jacht für die ca. 5tägige Fahrt eines benachbarten Fürsten wieder hergerichtet wurde.

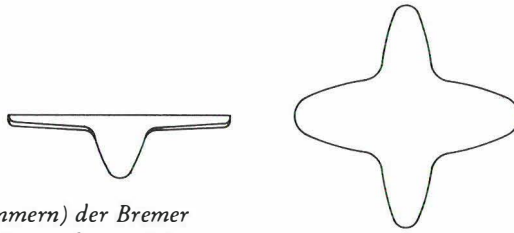
Die Fenster – es gab deren zumindest acht in der alten Jacht, für die der Glaser Johann Thomas Striffler *grose Tafflen gleser ein geschmiden* hatte – waren mit Vorhängen aus *französöch gelb extra feinen Soi* versehen. $72\frac{1}{2}$ Ellen dieses Stoffs wurden dafür verarbeitet und an metallenen Vorhangstangen aufgehängt.

Im äußeren Erscheinungsbild stellt sich die Jacht sehr farbenprächtig dar. Sie war *Rings herum angestrichen*, eine Arbeit, für die der Hofschreiner Schmith 1737 mit seinem Gesellen elf Tage benötigte. Die umfangreiche Farbenrechnung macht mit der Erwähnung von rot, gelb, grün, blau (*Intig*), weiß (Bleiweiß) und silber die Farbenvielfalt deutlich.

Mehrere Fahnen zierten das alte Schiff. Sie waren *mit eisen gefast*, der Stoff hatte die Farben rot, blau und weiß. Außerdem waren *frantzen* an diesen Fahnen befestigt.

Ebenso wie die neue Jacht (vgl. S. 40) hatte die alte Schießpforten, für die der Schreiner Johann Christoff Unger *fünff fratzengesicht gemacht von eüchen holtz* anfertigte. In der Zusammenstellung der Rechnungen durch die Hofkammer wird auch ihre Zweckbestimmung angegeben: Mit ihnen konnten die Schießpforten geschlossen werden.

Vereinzelt finden sich in den Rechnungen auch Hinweise zu schiffbaulichen Details. Besonders interessant ist – neben der allgemeinen Tatsache, daß der Hofschreiner an verschiedenen Stellen einzelne Planken und Bretter auswechselte – die Verwendung von *1000 zinte nägel*, die der Schiffskapitän Georg Wolfgang Sauer einkaufte. Zwar gibt die Hofkammer in der Auflistung der Rechnungen hierfür unter N. 6 *Georg Michael Platz vor verzinnte nägel* an, doch diese Interpretation beruht auf der Unkenntnis der Hofkammer in schiffbaulichen Dingen. *zinte Nägel* sind in diesem Fall die ansonsten Sintel, Sentel oder Sinteisen genannten flachen, kreuzförmigen Metallplättchen, die von außen über die Bodennähte und die Naht zwischen Bootsboden und Seitenbord geschlagen werden.⁸³ Solche Metallplättchen wurden bis in die Gegenwart im gesamten Rheingebiet vielfach noch zur Abdichtung der genannten Nähte benutzt. In einigen Fällen verwandten Fischer und Schiffer sie auch zur Abdichtung von Windrissen im Gebörd.



Sinteisen (Kalfatklammern) der Bremer Hanse-Kogge von 1380. (Zeichnung Werner Lahm, DSM)

Die Erwähnung des Schiffskapitäns führt uns in einen weiteren Fragebereich, in den der Besatzung dieser Jachtschiffe. Kuhn erwähnt, daß mit diesen Jachten die Fürsten *auch von Mietbooten und Lohnschiffern unabhängig* geworden seien.⁸⁴ In Trier wurden für Bedienung und Instandhaltung der Fahrzeuge neben einem Kommandanten ein fest besoldeter Jachtschiffer, *der nebenher einen privaten Schifferbetrieb unterhalten durfte, und sechs Jachtknechte, von denen vier allerdings nur bei Bedarf beschäftigt und entlohnt wurden, sonst ihren Lebensunterhalt als privilegierte Rheinfärger verdienen*, beschäftigt. Bei Bedarf wurde zusätzlich noch ein Steuermann in Dienst gestellt.⁸⁵

Aufschlußreich für die Situation in Wertheim sind neben der Erwähnung des Schiffskapitäns Sauer in den Rechnungen von 1737 weitere Aktenstücke aus der Mitte des 18. Jahrhunderts (Anhang G) sowie aus den Jahren 1763 (Anhang H), 1772 (Anhang J), 1781 (Anhang K), 1811 (Anhang L) und 1816 (Anhang M). In diesen Aktenstücken tauchen neben der allgemeinen Bezeichnung *Schiffmann* Benennungen wie *Schiffs Capitain*, *Schiffmeister* und *Hofschiffer* auf.

Georg Wolfgang Sauer wird in den Rechnungen von 1737 als Schiffmeister und als Schiffskapitän erwähnt. Kammerrechnungen aus den Jahren 1736 und 1737⁸⁶ sowie Kellereirechnungen von 1739/40 bis 1742/43⁸⁷ weisen aus, daß er fest bestellt war. Die Kammerrechnung von 1736 verzeichnet einen Eintrag, daß *dem Schiffmeister Sauer bey dem Jagdt Schiff das Quartal ... 12 fl 30 x* gezahlt worden seien. Spätere Hofkammerrechnungen belegen, daß der Schiffskapitän Johann Andreas Wenneiß keine feste Besoldung bezog, sondern für jeden Auftrag besonders entlohnt wurde. Dies gilt auch für seinen Sohn und Nachfolger im Amt des Schiffskapitäns, Johannes Wenneiß, bei dessen Vereidigung 1781 festgelegt wurde, *daß er die für Uns, oder Unsere Fürstliche Hof-Cammer, und Dienerschaft, zu Zeiten vorfallende Schiffarten mit Jagden und andern grossen Schiffen, gegen billige und gewöhnliche Belohnung haben solle*.⁸⁸

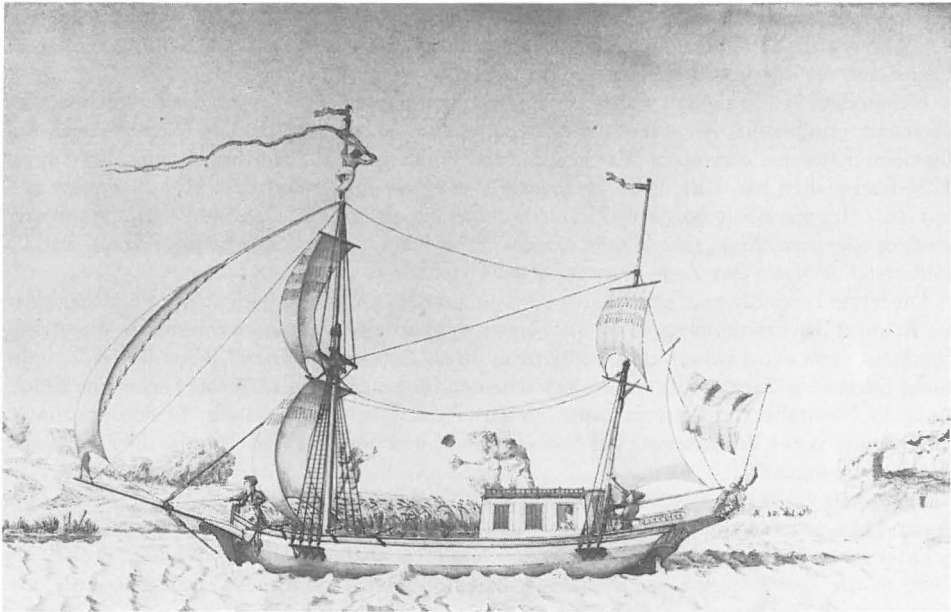


Abb. 14 Heinrich Hofmann (1779–1866): Fürstliches Lustschiff zur Zeit Fürst Georgs von Löwenstein-Wertheim. Aquarellierte Federzeichnung um 1829; 32,5 x 85,9 cm. (Foto Historisches Museum für Stadt und Grafschaft Wertheim)

Zur Aufgabe der festen Anstellung und Bezahlung des Schiffskapitäns mag die schon angesprochene Knappheit der fürstlichen Finanzmittel geführt haben, die 1772 in dem Reskript des Fürsten Carl Thomas über die Einschränkung seines Hofstaates zur Verbesserung der fürstlichen *Cameral-Umstände* ihren Ausdruck fand.⁸⁹

Wahrscheinlich ging mit dieser Änderung eine Einschränkung des Aufgabenbereichs des Schiffskapitäns einher. Sauer mußte zu seiner Zeit offensichtlich für die Instandhaltung der fürstlichen Jacht Sorge tragen, manche Arbeit entweder selbst ausführen oder beaufsichtigen, wie seine Materialkäufe für die alte und neue Jacht ausweisen. Er konnte Rechnungen gegenzeichnen, augenscheinlich sogar bei der Erteilung von Aufträgen ein Wort mitreden. So werden die Festmacher (vgl. S. 41) auf seine Forderung hin gemacht, und bei dem Abschluß des Bildhauerakkords heißt es: *Speäification dem ... erforderliche bildhawer arbeit wie dieselbe von Schiff Capitain Saur folgender Maaßen begehret worden.*⁹⁰ Solches Mitspracherecht ist für seine Nachfolger nicht mehr nachweisbar.

All dies minderte aber nicht die Wertschätzung, die man dem Amt entgegenbrachte. Man drängte auch fürderhin nach der Anstellung als Schiffskapitän der Jacht oder als Hofschiffer. Anscheinend steigerten diese Titel das Ansehen in einem solchen Maße, daß dadurch auch das private Geschäft spürbar gefördert wurde.

Ausdruck findet dies in dem Ersuchen des von Wertheim nach Kleinheubach gezogenen Schiffmanns Georg Philipp Stemler, der die *Hochfürstl(iche) Durchlaucht* bittet, *Gnädigst zu gerhuen und mich zu Dero Hoff Schiffman gnädigst zu ernennen, und solche Stelle zu besten gedhejen zu lassen.* Als Begründung für seine Bitte gibt er an, daß ihm *nichts zu verdienen gegönnt wirdt, sogar daß der Steinhauer Winckler sich mündl(ich) gegen mich vernehmen lassen, er gabe mir keinen eintzigen Mühlstein zu führen, sondern ladet sie alle frembden Schiffleuthen ein, so lange biß ich von Ew: Hochfürstl(ichen) Durchlaucht als Hoff Schiffman Gnädigst decretirt wäre.*⁹¹

Die Verpflichtungen, die mit der Ernennung zum Hofschiffer verbunden waren, lassen sich den Akten nicht entnehmen, doch liegt die Vermutung nahe, daß als Gegenleistung bei Bedarf Dienst auf der fürstlichen Jacht zu leisten war.

Neben dem Schiffskapitän waren zur Bedienung des Jachtschiffs außer der fürstlichen Dienerschaft mindestens vier Personen notwendig, wie es das Schiff- und Taxreglement des Gemeinschaftlich-Löwenstein-Wertheimischen Polizeigerichts Wertheim vom 12. August 1754 festgehalten hat. Dort heißt es: *Primó: Von einem Jagd-Schiff oder zugeschlagenen und auf diese Art mit wenigstens drey Zimmern eingerichteten grossen Geschirr [= Schiff] mit vier Rudern oder vier Mann, solle bezahlt werden ...*⁹² Friedrich Emlein spricht sogar davon, daß im Bedarfsfall 6 Mann ihre Leibesfron auf großen Jachten zu verrichten hatten.⁹³

Die letzte Feststellung zeigt, daß diese Arbeit auf dem fürstlichen Jachtschiff möglicherweise im Rahmen der Fronleistungen, die die Fürsten der katholischen Linie Löwenstein-Wertheim-Rochefort von den Fischern und Schiffern in ihrem Bereich forderten⁹⁴, ohne Bargeldentlohnung geleistet werden mußte. Allerdings scheinen Hofschiffer bis 1772 eine allgemeine Besoldung in Naturalien erhalten zu haben. Auch eine Livree wurde gestellt. In den erwähnten Anordnungen zur Verbesserung der *Cameral-Umstände* forderte Carl Thomas die Einstellung dieser Leistungen.⁹⁵

Spätestens zu Beginn des 19. Jahrhunderts wurde dem Hofschiffer im fürstlichen Dienst ein fester Lohn gezahlt, und zwar zusätzlich zu seinem sonstigen Verdienst. So erhielt der Hofschiffer Jacob im Jahr 1811 als *Besoldung aus fürstl(icher) Haupt-Casse quartaliter 31 f. 20 x.*⁹⁶ 1816 wurde ihm seine frühere Besoldung, da er den Beruf nicht mehr ausüben konnte, mit monatlich 12 Gulden und 20 Kreuzern als Pension ausbezahlt.⁹⁷

Sieht man von der Erwähnung der Schiffskapitäne und Hofschiffer ab, gibt es für die zweite Hälfte des 18. Jahrhunderts keinen Nachweis für die Existenz fürstlicher Lustjachten. Die erste

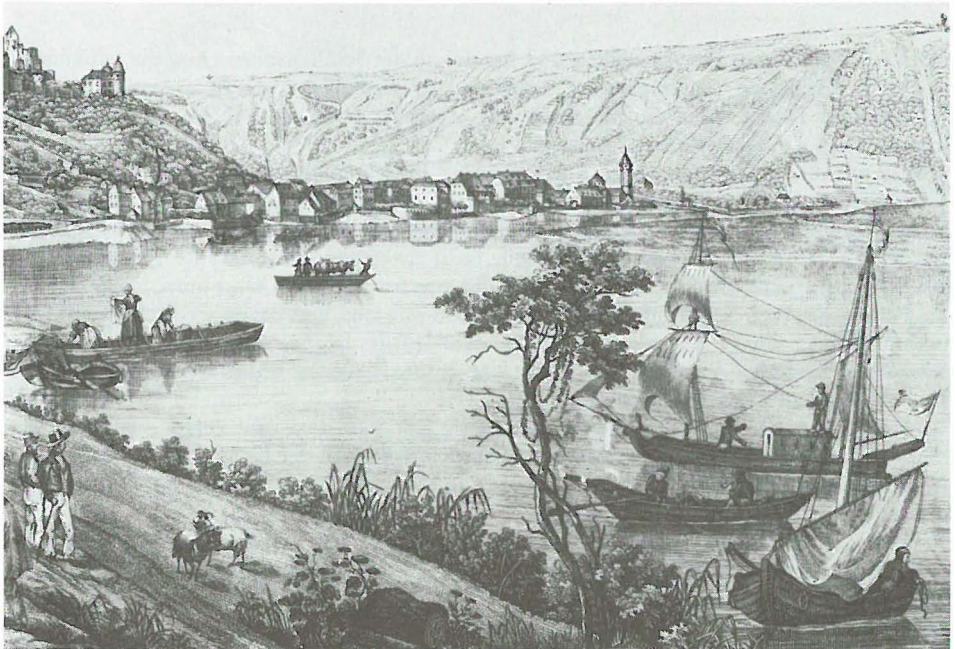


Abb. 15 Ansicht von Wertheim am Main gesehen vom Fürstlichen Eichel-Garten. Nach der Natur aufgenommen von Hauptmann Hofmann, Friedrich Berndt lithogr. Um 1830; 28,1 x 41,7 cm. (Ausschnitt). (Foto Historisches Museum für Stadt und Grafschaft Wertheim)

unmittelbare Nennung erfolgt erst 1817, wo man laut Sprotte in Wertheim neben 9 Ruderschelchen, 21 Streichschelchen, 13 Doppelschelchen, 6 Fahrschelchen, 24 Hümpelschelchen sogar zwei fürstliche Jachten und eine weitere *Privatpassagiersjagd* zählte.⁹⁸

Eine aquarellierte Federzeichnung eines fürstlichen Lustschiffs zur Zeit Georgs von Löwenstein-Wertheim-Freudenberg durch Heinrich Hofmann um das Jahr 1829 (Abb. 14) und eine lithographische Ansicht von Wertheim am Main um 1830 von Hofmann/Berndt (Abb. 15) mit der Darstellung einer Lustjacht im Vordergrund weisen aus, daß auch zu diesem Zeitpunkt die Wertheimer Fürsten über ein Jachtschiff verfügten. Die auf diesen Bildern wiedergegebene Jacht ist keinesfalls mehr identisch mit dem Neubau von 1741. Die Lebenserwartung eines solchen Schiffs von 20 bis 40 Jahren erfordert wenigstens den Bau oder Erwerb eines weiteren, wahrscheinlich sogar mehrerer Fahrzeuge.

Auf jeden Fall waren die Fürsten zu Löwenstein-Wertheim seit dem Ende des 17. Jahrhunderts bis ins 19. Jahrhundert hinein in der Lage, ihren Untertanen, Besuchern und Gästen mit den repräsentativen Lustjachten auch auf dem Wasser eine standesgemäße Hofhaltung vor Augen zu führen.

Hans-Walter Keweloh

4. Anhang: Dokumente

(In der Regel ist die Wiedergabe nicht zeilengetreu; Ausnahmen sind extra vermerkt. Zeilenschlüsse sind, wenn sie im Druck nicht mit der Handschrift übereinstimmen, vom Herausgeber mit Schrägstrichen markiert worden. Auflösungen von Abkürzungen in den Handschriften erscheinen in runden Klammern.)

[Anhang A, Kammerrechnung von 1737, StAWt-R R1]

den 2.^{ten} July dem Secretario Heidt / wegen des Jagdt Schiff, welches vor / Ihro Durchlaucht H(errn) Marggraffen von / Bayräuth zugerichtet worden

N. 53 ut N. 53

fl. 300 cr. 38

B e r e c h n u n g

fl. x.

Was das hochfürstliche Jagdt-Schiff zu repa-/ rieren gekostet, und auff gutbefinden / Herrn geheimen Rath von Frühcauff verfer-/ tigt worden, als des Herrn Marggraffen / von Bareüth hochfürstliche durchlaucht d.5.ten Juny / 1737 darmit in das Embser baad gefahren.

Lorentz Bach Tuchhändler vor hergegebenn / 191 1/2 Ehlen grünen Rasch accordirter /

N. 1	<i>pro 20 x. Thuet Lauth N. 1</i>	”	63	”	50
	<i>Georg Henrich Nitschky vor 136 3/4 Ehlen / grünen rasch, dann 72 1/2 Ehlen feinen gelben / Soy zu vorhäng, weiters 40 1/2 Ehlen grünen / gekipperten französischen bargett zu kissen, /</i>				
N. 2	<i>und anderes, alles accordirter L. N. 2</i>	”	103	”	10
	<i>Bordenmacher Hoffmann vor 1136 Ehlen / gelbe borden und anderes</i>				
N. 3	<i>accordirter / L. N. 3</i>	”	41	”	20
N. 4	<i>Leonhardt Burucker Schwartz nagelschmitt / vor nägel L. N. 4</i>	”	8	”	—
N. 5	<i>Peter Ernst Schehl, Schlossern vor seine / arbeits L. N. 5</i>	”	9	”	—
N. 6	<i>Georg Michael Platz vor verzimte / nägel und stangen trath L. N. 6</i>	”	1	”	12

”	40 1/2 Ellen französich gekipper-/ ten grünen barchent / zu küßen auff die jagdt / bänck à Elle 30 x.	”	20	15	”
”	1 Elle grün tuch zu 2 sessel	”	1	15	”
”	1 Stück gelb fleret	”	–	50	”
”	10 Ellen geblomt waxtuch	”	3	20	”
”	10 Ellen gelb Leineband	”	–	10	”
”	8 loth Zwirrn	”	–	24	”

fl. 103 10 x.

mit fl. 103 von T(itulo) Herrn / Regierungs Secretario Heydt / richtig bezahlet worden / wofür unterschriebener / dancke Wertheim / den 4^{ten} July 1737 attest. Nitschky

Unterhänigster
Georg Heinrich Nitschky

[Nr. 3]

Anno 1737 den 19. Mey habe vor / Ihro Hochfürstliche Durchlaucht / Fürsten von Löwenstein, Wertheim / in Dero Lust Schiff folgentes / gearbeit und geliefert

	fl.	cr.
11.36 Eln gelbe borten acordirt / a Eln 2 cr.	37	26
63 Eln gelbe Leine Schnüre, a 1 cr.	1	3
9 Loth gelben Seidenfaden a 3 cr.		27
9 Loth grünen faden, a 2 cr.		18
1 Loth weisen faden, a 3 cr.		3
vor rothen faden		1
27 Eln frantzen zur flagen, a Eln 3 cr.	1	21
2 Eln rosenfarbe bendlein, a 1 1/2 cr.		3
fernerweilen alle sehr starck presirt, und / kein vorath alhir gewesen so habe in / großen regen nach zu Würtzburg etliche / stuck hoblen müsen rechne vor meine / unkosten		48 cr.

Wertheim den 4.
Junii 1737

Summa fl. 41 30 cr.

diser zetel ist mir
zu huchsten danck
richtig bezalt

Unterdänigster
Burckhart Mattheus
Hoffmann, Bortenmacher

[Nr. 4]

Specification

Waß ich endes bemelter zu Reparaturung / der Hochfürstlichen Jagt an nagel überlaßen / welches Hochfürstlicher Hoffschreiner, Schloßer, und / Georg Wolff Sauer abgeholt etc.

fl. xr.

<i>Erstlich 700 britten nagel à 12 xr.</i>	1	24
<i>Item doppelte 25 leist nagel à 2 xr.</i>		50
<i>Item 50 leist nagel à 1 xr.</i>		50
<i>Item 50 starcke Schiffnagel à 1/2 xr.</i>		25
<i>Item Sadler und Schneider abgeholt 9000 dapet / nagel à 30 xr.</i>	4	30
<i>Item 100 große Schloßnagel à 6 xr.</i>		6

<i>Wertheim den 5. Juny</i>	<i>Summa</i>	8	—
1737			

<i>bescheine Ich Leonhardt</i>	<i>Dienstwilligster</i>
<i>Burrucker daß mir dieser</i>	<i>Leonhart Burrucker</i>
<i>Zetel mit danck ist bezalt</i>	<i>bürger u. nagelschmid</i>

[Nr. 5]

den 22. May

<i>1737. Waß ich under Schriebener, an Schloßerarbeit / in daß hoch fürstliche Jagt Schiff gemacht / auff hoch fürstlichen Regirungsbefahl wie folgt</i>	fl.	x.
<i>Erstlich inß Hochfürstliche jagt Schiff zur galery / ein starcken Schwanen halz sambt denn starcken / nagel gemacht dhut eisen und arbeit</i>	1	
<i>ferner die vier Zimer dhirn sperent und brauch / bar gemacht</i>	—	32
<i>mer drey rigel mit globen zu den faldirn / gemacht</i>	—	24
<i>ferner ein drag eisen zum fordern mast gericht / und anderst gemacht</i>	—	10
<i>mer zu den stücken bant eisen und globen</i>	—	20
<i>mer an die banck druen 4 neue bant gemacht / und drey alte zugericht und angeschlagen</i>	—	30
<i>mer 12 neue forhang stangen gemacht. dut / macherlohn vor eine 3 x. ohne den drot</i>	—	36
<i>mer 32 schrauffen gemacht zu den forhang stangen</i>	1	4
<i>mer zwey alte fanen zugericht und mit eisen / gefast — dhut eisen und arbeit</i>		24
<i>mer an ein gleinen fogt mast mit 4 schrauffen / und eisen festgemacht</i>		26
<i>ein schöncklein angeschlagen forn am walfisch / dhut eisen und arbeit</i>		16
<i>mer drey neue fohnen gemacht. vor eine 40 x. / dhun drey ein Cujet zu zwey faldirn, ring mit schrauffen / gemacht</i>	2	16
	<i>Latus</i>	7 fl. 58 x.

<i>mer am grosen mastbaum die fohnen stangen / gericht und die fahnen drauff gemacht</i>	20
<i>mer ein grose drüssen zum mastbaum mit / eisen gefast und neu beschlagen dut eisen und / arbeit</i>	1
<i>mer ein zimer schanck zum speren gericht ein federn / ein schluß blech gemacht</i>	12

mer ein grose for hang stangen geschweist und / drey neue
schrauffen gemacht

12

Summa 9 fl. 42 x.

ist mir von Herrn / Seckredary Hayt mit / neun gulden zu recht bezahlt / worden

Peter Ernst Scheel

[Nr. 6]

In Das Hochfürstliche Jagdt-Schiff wurde abgeholt,

May den 23.	1000 zinte nägel durch H(ernn) Sauer ac-/ cordirt per	fl. — 26 xr.
” 27.	5 3/4 Pfund Stangentrath à 8 cr./ durch Meister Schebl	— 46
		<hr/>
		fl. 1 12

Wertheim den 4. Juny 1737

per Georg Michael Platz

Ist zu danck bezahlt
T(itulo) G. M. Platz

[Nr. 7]

Wertheim den 3 Juny 1737

fl. x.

Waß Ich In die Hochfürstliche Schiff / Jagdt an schmids arbeith ver-
ferdiget / hab wie folget

An 2 körben 2 große gelenk von / mein Eysen gemacht. 2 neu schli-
ßen / und mit scheuben vest gemacht 1 n. / nagel vorn nauß gemacht
ist vor Eisen / und arbeits lohn

” — ” 40

Summa ” — 40 x.

ist mith danck bezalht

Untberthenigster

Martin Großer
Huffschmidt

[Nr. 8]

In die hochfürstliche sogenante Jacht oder lust schüff / habe auff begehren des H(ernn)
Georg Wolfgang Sauren / schüffmans, fünff fratzengesicht gemacht / von eüchen holtz wel-
ches mir darzu gegeben / worden ist vom stück a 30 x thudt 2 fl. 30 x.

Werdtheim den 1den Junii 1737

ist mit danck bezalt
Johann Christoff Unger
schreüner

Waß ich auß befelch der Herrschafft in der Jagt / an Schreiner arbeit gemacht hab
 Alß erstlich forn an der wandt zwey neüe schiber / hin gemacht –
 mehr ein tierl vorn beyn wahlfish gemacht –
 mehr oben auff der gälleri, in ein Runtes loch / ein tekell ein geschniten –
 mehr an die Stiegen hinten ein leisten an den fuß / genagelt –
 mehr auff den grossen wasser tökel drey neie leisten / auf genagelt –
 mehr auf den wasser tökehl vor den hintern zimer / zwey neie leisten auffgenagelt und unten
 ein neües / Stikh darauff gemacht –
 mehr die hinter thüer iberahl außgespent und oben / ein neüe leisten darauff gemacht –
 mehr an die fenster latten die hirn leisten iberahl föst / genagelt –
 mehr in den hintern zimer in botten zwey neüe brötter / ein gemacht und iberahl beföstigt –
 mehr oben hinter das gebierth zwey neüe Stiker brötter / hin gemacht –
 mehr an der pankh hinten oben ein neüß Stikh bröth / hin gemacht, und ein neüe leisten dar-
 unter gemacht –
 mehr auf der andern seiten heriben auch ein neüe leisten / under die pankh gemacht –
 mehr under den botten wo hinten das Stikh darauf Steht / auch ein neüe leisten unden darauf
 genagelt –
 mehr in den mittlern zimer den botten aufgemacht und zwey / neüe leisten darauff gemacht und
 die andern iberahl beföstigt
 Mehr wo der offen gestandten ist das loch zugeschlagen –
 mehr oben wo der Rauch hinauß ist gangen das loch zugemacht / und Rings herum mit leisten
 eingefast –
 mehr in den fortern zimer auf der pankh wo das prifet ist / auch ein neües Stikh bröth hinge-
 macht, und unter die spreitzen / neüe leisten gemacht –
 mehr van den prifet den verschlag wekh gebrochen und witer / hin gemacht –
 mehr die zwey Stuben thüern nei eingerichtet, und wo das / Streich blöch ist neie Stikehl einge-
 flicht –
 mehr in den hintern zimer wo das Ruetter verschlagen ist / die leisten witer föst angenagelt –
 mehr die leisten wo die Kleiter darauff hangen abgebrochen / und witter iberahl angenagelt –
 mehr an den kleinen tisch, auff die saullen ein neüß Stikh / geleimbt durchauß, und witter an
 den fuß unden ein / neüß Stikh eingehauth und iberahl beföstigt
 mehr an den grossen tisch den fuß und auch das bladt iberahl / beföstigt
 mehr ein Stikh leisten in den mittlern zimer angenagelt
 mehr an die wandt wo die fenster sein inwentig wider / ein neües Stikh bröth wider darauff
 genagelt –
 mehr in wentig an den Stickh löchern zwey Stiker eingeflickt
 mehr an der gälleri aussen an gëssimbs zwey Stiker gesimbs / hin gemacht –
 mehr an der hintern Stiegen ein bröth angenagelt
 mehr die alten frazen gesichter außwentig außgebösserth / und witter zurecht gemacht –
 mehr die fünff neüe frazen gesichter angenagelt –
 mehr das laubwerch aussen her iberahl außgebössert / und iberahl beföstigt –
 mehr ein schamel gemacht wo sie die fieß tarauff stöllen 20 x.
 Item hab ich 10 brötter darzugöben gilt eines 6 xr.
 mehr ein Stikh aichen bröth darzugöben zu denen / frazen gesichter 7 Schuch lang 15 Zohl
 breith und 4 Zohl / dikh ist dafor 56 xr.
 mehr die Jagt Rings herum angestrichen –
 hab ich und mein gëßöhl 11 tag darinnen gearbeitet / macht den tag vor unß beite 4 Kopffstikh
 dieser Zettel ist mir von Hochfürstlichen
 Herrn Secretari Heyden mit 14 fl. Reinisch
 bezahlt. bescheine Summa 16 fl. 56 xr.

Werth(eim) den 5. Juny 1737
 Unterth(änigst) Johann Josepp Schmith hoffschreiner

Mehr zwey schemel gemacht ist vohr ein 20 xr.

[Nr. 10]

Wertheim 1737:

den 22 May	Ihro Hoch Fürstlich Durchleucht Fürst / zu Löwenstein Wertheim Herrn / Verwalter beliebt bey mir abzuholen / lassen zur der Jagt an farb & öhl	fl.	kr
	2 Loth lein öhl a Loth 12 kreutzer	''	'' 24
	3 Loth rothe farb a Loth 2 kreutzer	''	'' 6
	1 Loth bleibweiß a Loth 9 kreutzer	''	'' 9
	1/2 Loth rother Männing	''	'' 5
	1/2 Loth Sielber klet	''	'' 5
	2 kreutzer fisch Schublen	''	'' 2
	1/2 Loth leum	''	'' 9
den 23 May	1 Loth lein öhl	''	'' 12
den 24 May	5 Loth lein öhl	''	1 '' -
	4 Loth rothe farb	''	'' 8
	3 Loth Celbe farb	''	'' 6
	1/2 Loth leum	''	'' 9
den 25 May	1/4 Loth Crün rust	''	'' 4
	2 Loth lein öhl	''	'' 24
	1 Loth grün spohn	''	1 '' 20
	1 Loth bleib weiß	''	'' 9
	1 Loth Intig	''	'' 5
	1/4 Loth Crün spohn	''	'' 20
	1/2 Loth Crün spohn	''	'' 40
	2 Loth lein öhl	''	'' 24
	1/2 Loth Sielber klet	''	'' 5
	1/4 Loth rother Manning	''	'' 2 1/2
	1/2 Loth bleib weiß	''	'' 4 1/2
	1 Loth Celbe farb	''	'' 2
	Summa	''	6 '' 15
		fl.	kr.
den 27 May	Vor stehne Suma von	''	6 '' 15
	1 Loth bleib weiß	''	'' 9
	1 Loth Celbe farb	''	'' 2
	5 Loth lein öhl	''	1 '' -
den 29 May	1/2 Loth Schüh gelbe	''	'' 20
	3 Loth Celbe farb	''	'' 6
	1/2 Loth Crün spohn	''	'' 40
	1/2 Loth bleib weiß	''	'' 4 1/2

	3 1/2 Loth lein öhl	” — ” 42
	2 kreutzer rother Männing	” — ” 2
	1 Loth Celbe farb	” — ” 2
den 31 May	3 Loth Celbe farb	” — ” 6
	1 Loth bleib weiß	” — ” 9
	3/4 Loth Crin spohn	” 1 ” —
	5 Loth lein öhl	” 1 ” —
	1/4 Loth Crin spohn	” — ” 20
	1/2 Loth lein öhl	” — ” 6
	1/2 Loth Crün spohn	” — ” 40
den 1 Juny	1/2 Loth Crün spohn	” — ” 40
den 3 Juny	3 Loth lein öhl	” — ” 36
	3 Loth Celbe farb	” — ” 6
<hr/>		
	Summa	” 14 ” 5

Ist mir zu danck mit / vierzehnen gülden zu / danck bezahlt. /
 J. P. Stemler
 Sch(iffmann)

Joh. Petter Stemler
 Schiffmann

[Nr. 11]

[zeilengetreuer Abdruck]

H(err) Georg Wolf Sauer Schiff Capitain
 holt zur Hochfürstlichen Jagt,

		fl.	x.
1737		”	”
den 22. May	850 weiße negel à 4 x. Accord.	”	” 34
23. D ^o	1000 plas balgs negeli à 2 x.	”	” 20
— D ^o	650 w. negel	”	” 26
— D ^o	780 w. Detto	”	” 32
24. D ^o	1000 w. D ^o	”	” 40
	600 größere dazu à 5 x.	”	” 30
25. —	1200 Detto negl	” 1	” —
	800 kl(eine) Detto darzu	”	” 32
27. —	12000 Detto à 40 x.	” 8	” —
29. —	100 gr(oße) vorhang ringlein	”	” 32
31. —	100 Detto	”	” 32
3. Juny	75 D ^o	”	” 24
	1000 gantz kleine weiße negel darzu	”	” 26
<hr/>			
	Sa.	” 14	” 28

Wertheim
 den 4ten Juny 1737

Ist mir von H(errn) Secretarius
 Heydt zu unterthänigsten danck
 bezahlt worden

Casimir Wilhelm Frischmuth

[Nr. 12]

In die Hochfürstliche Jagt, sind von mir Endes unter-/ schribenen 8 grose Tafflen gleser ein geschniden / und gemacht worden ist vor eine 12 kr. thun 1 fl. 36 kr.

Wertheim den 31 May 1737

Georg Wolfgang Sauer

unterthänigstergebenster

Johann Thomas Striffler

Glaser

*dieser zettel ist mir
zu danck bezalt worden
Johann Thomas Striffler*

[Nr. 13]

<i>Inn die durchleuchste hochfürstliche Jagd / haben wir endeß unter Schriebene / bürger die Jagd dabecirt und vorfertigt / und waß an sadler arbeit darzugeben</i>	fl.	kr.
<i>virzeben pulster außgeflickt und / drey hammelfel darzugeben zwirn / und pab: thut</i>	1	40
<i>mehr hab ich 8 1/2 tag gearbeit deß / tagß pro 40 x. thut</i>	5	40
<i>Jacob Friedrich Langut gearbeit 6 1/2 Tag / deß tagß 40 x. thut</i>	4	20
<i>Frantz Alexander gearbeit 7 1/2 tag</i>	5	
<i>seinen geselen darzugeben 3 1/2 tag deß / tages vor seinen geselen 24 x. thut</i>	1	24
<i>Christoff Langut gearbeit 6 1/2 tag des / tagß 40 x.</i>	4	20
<i>Valentin Arnold hat 4 tag gearbeit / deß tagß 40 x. thut</i>	2	40
<i>extra ist noch in daß Schlawfzimmer / vorfertigt die vorheng gemacht sambt den / pulstern überzogen thut vor 4 meister / welche dran gearbeit thut</i>	1	20
	<hr/>	
<i>Summa</i>	26 fl.	24 x.

*Ihro fürstdurchleucht dienstwilichste
unterthanen*

Wertheim den 3 Juny
1737

*dießer zettel ist miß be-
melte schneider und satler mit 20 fl.
20 x. von H(ernn) Secretario bezahlt
Frantz Alexander sambt den übrigen*

[Nr. 14]

*Verzeugnüß der seyler war so bey / mir benanden zu ende under-
schriebener / vor Ihro Hoch fürstlichen dorch leugt meinen / Gnädi-
gen fürsten und H(ernn) H(ernn) in dero / Jagt schiff abgeholt ist
worden wie / zu ersehen*

<i>den 25 Maey</i>	<i>holt der Jagtschiffer / Geörg Wolff Sauer selbsten</i>	<i>fl.</i>	<i>x.</i>
	<i>14 \mathcal{H} gesoden Roß har daß \mathcal{H} 18 x.</i>	<i>” 4 ”</i>	<i>12</i>
	<i>Itum 1/2 \mathcal{H} cordel</i>	<i>” – ”</i>	<i>10</i>
	<i>Itum 1/4 \mathcal{H} bindfad</i>	<i>” – ”</i>	<i>5</i>
	<i>Zum ab fauerung der stück 15 \mathcal{H} / werck jettes \mathcal{H}</i>	<i>” 1 ”</i>	<i>45</i>
	<i>vor 7 x.</i>	<i>” – ”</i>	<i>20</i>
	<i>Itum 10 Kloffter lunden jette / Kloffter vor 2 x.</i>		
		<i>Summa</i>	<i>” 6 ” 32</i>

*Johann Geörg
Kappes*

dieser zettel ist mir von / H(ernn) Seckadary Heyden / zu danck bezalt

[Nr. 15]

[Diese Rechnung, die weder Datum noch Quittungsvermerk enthält, ist in der Berechnung des Sekretärs Heidt aus unbekanntem Gründen nicht vorhanden.]

Vor Ihro Fürstliche Durchleüchtigste Jagdt sind bey mir / 21 1/2 \mathcal{H} roshaar abgeholt worden zu den küssen aus zu stopfen / ds. \mathcal{H} à 4 xr.

thut 1 fl. 26 xr.

*unth(erthänigster)
Johann Wilhelm Bach Weißgerber*

[Anhang B, Kammerrechnung von 1740/42, S. 80, Nr. 776; S. 115, Nr. 1107, StAWt-R R1, zeilengetreuer Abdruck]

Num: *80.* *fl. xr.*

*Außgaab Geldt
für Bankkosten*

[Die vorliegende Seite der Kammer-Rechnung umfaßt die Nummern 766 bis 777, von denen die Nummer 776 einen unmittelbaren Bezug zur fürstlichen Jacht erkennen läßt.]

776. dem Schiff Capitain Sauer auf der neuen Jagdt in etlich mahlen zahlt *96. 58.*

Num: *115.* *fl. xr.*

*Außgaab Geldt
Innßgemein 1741*

[Die vorliegende Seite der Kammer-Rechnung umfaßt die Nummern 1103 bis 1115, von denen die Nummer 1107 einen unmittelbaren Bezug zur fürstlichen Jacht erkennen läßt.]

1107. den 5^{ten} dito [September] dem Michel Cammerer, welcher die Herrschaffil(iche) Jagdt nach Triffenstein zu lein geritten *2. 15.*

[Anhang C, StAWt-R R1, 1740/42, Urkunde Nr. 154]

Verzeugnüß der seyler wahr so bey mir benanden / zu Ende unterschriebener vor Ihro Hochfürstliche / Durchleugt hir von dem 5 Septem 1741 biß zu / außgang dieses Jahr ist abgeholt worden wie / zu ersehen

[...]

*den 5 Septem holt der Herr Fißer [?] in die Jagt / zum schiffen 1 1/2 \mathcal{H} werck 11 xr
Itum 2 beg fackel 24 xr*

[...]

den 12 septem holt der Geörg Wolff Sauer / Jagtschiffer auf 2 Mall 25 \mathcal{H} beg ist / gebraugt worden zu der neuen Jagt / jettes \mathcal{H} vor 7 xr 2 fl. 55 xr

[...]

*Verzeugnüß deß begs so H(err) Geörg Wolff / Sauer Jagtschiffer bey mir unterschriebener / zu der nauen Jagt had abgeholt wie zu ersehen
Anno 1741*

den 2 Augusty 12 \mathcal{H} beg: den 5 Septem in die / Jagt 1 1/2 werck und 2 beg fackel: den 12 Septem / auf 2 Mall: 25 \mathcal{H} sind zusammen 37 \mathcal{H} beg

*bescheinet Georg Wolfgang Sauer
den 28 Nofember 1741*

*Johann Geörg
Kappes*

[Anhang D, StAWt-R R1, 1740/42, Urkunde Nr. 513; zeilengetreuer Abdruck]

*Bildthauer accord
über
das jagtschiff
ad 27 S(eptember) [?]*

N^o 513.

Bildsam accor
 vobis
 vel jagtstift
 ad 27. h
 N. 513.

Specification dem Zum Hochfürst(lichen) neuen Jagt Schiff
erforderliche bildhauer arbeit wie dieselbe von
Schiff Captain Saur folgender Maaßen begehret
worden als

1^{mo} die Hochfürstliche wappen wie die hirzu
gegebene zeignung mit zirathen Manteln
undt fürsten huth jedoch 4 Schu hoch 3 1/2 breidt
2^{do} zu wappen halter zwey halb Löwen der unter
leib in gestalt eines delfin Schweiff in größe
nach proportion dern wappen, undt platz
3^{tio} 4 kleine terminen unter der Verdachung
deß steurruders in größe wie die platz wo
selbige emploirt werden zulaßet
4^{to} 4 große terminen zu beyden seyden
deß Schiffgebawe in gestalt einer ^{waßer}nimppfen
jede hoch 3 Schu unten am Schweiff breidt 1 1/4 Schu
5^{to} ein großer delfin auff dem Keill wie
hirzu der platz die Maaß selbsten gibt
6^{to} ein kleiner delfin auff dem steurruder
so gleich über ~~über~~ dem waßer zu stehen kombt
deßhalts precihse von Eichen holtz sein soll
7^{mo} ein turcken Kopff oben auff den steurruder
nach proportionirter größe
8^{vo} 3 Knopff so sauber verschnitten einen auff
der Mast undt zwarn der groste die andere auff
die fannen diese Maß gibt Schiff Captin
9^{no} 4 Krantz mit zirathen zu denen Schißlöcher
10^{mo} zwey flügell von zirathen zu beyden seyten
deß Keills jede 3 1/2 Schu lang 10 Zoll hoch

Vorbeschriebene arbeit ist Ms^{tr} thommas müller
von Freudenberg acordirt worden in beysein
Schiff Capitain Saur undt zwarn folgender gestalt
daß ihme bilthauer mühler daß holtz so zu dem wappen
nötig verabfolget würde übrigen er selbsten daß

publication dem zum Versteigern neuen Jagdrecht
 erwerbenden die unterzeichneten Herrn Capitain von
 Siedl Caplain dem folgenden beschriebenen beschriebenen
 Wappen

- 1^{tes} Ein Zierfingerring Wappen wie der folgende
 gegebenes Beschreibung mit Zierfingerring
 und diesem Ringel 4 1/2 Zoll lang 3 1/2 breit
- 2^{tes} Ein Wappen salber zwis soll Löwen der unter
 sich zu gestellt ein delfin schweif zu groß
 nach proportion dem Wappen und schütz
 3^{tes} 4 Arm terminen unter der Beschreibung
 dass schweif wird zu groß wie der schütz wo
 salbig im platz werden zu sein
- 4^{tes} 4 große terminen zu bejden seiten
 der schützbar zu gestellt ein delfin
 und 3 1/2 Zoll unter am schütz wird schütz
- 5^{tes} Ein großer delfin auf dem schütz wie
 die zu der schütz der schütz sein schütz
- 6^{tes} Ein kleiner delfin auf dem schweif
 so gleich über unter dem schütz zu seiten schütz
 der schütz precise von diesen schütz sein soll
 und ein kleiner schütz oben auf dem schweif
 nach proportion der schütz
- 7^{tes} 3 Arm 1/2 schütz von seiten dem schütz
 der schütz und zwar der schütz der schütz
 der schütz der schütz schütz Caplain
- 8^{tes} 4 schütz mit zierfingerring zu dem schütz
- 9^{tes} 10 me zwei schütz von zierfingerring zu bejden seiten
 dass schütz 3 1/2 Zoll lang 10 Zoll schütz
- 10^{tes} Von seiten wasch ist schütz von dem schütz
 von dem schütz acordirt worden in bejden
 schütz Caplain sein sind zu dem schütz
 dass schütz billiger mussen dass schütz so zu dem schütz
 stelig beschriebene wurde übrigend zu schütz dass

zur andere arbeit nötig holtz undt zwarn alles von
 Eichen holtz stellen solle wo vor ihme nach gut gefertigter
 arbeit gleich vorn [korrigiert aus: oben] specifirt von Hochlöblicher Cammer
 zahlt werden die summa ad zwanzig fünff gulden
 reinisch deßen zur Urkunt solches beyderseith Contrahenden
 unterschrieben geschehen Wertheim den 6 September 1741

NB

fermer fordert Schiff Capitain noch 4 rangen zum ahn mäen
 so bildhawer gleich vorigen übernommen zu fertigen
 undt zwarn vor zwey gulden Reinisch sollen aber
 so weith als über dem Schiff vorstechen zu schlaffen gesichter
 geschnitten werden

Georg Wolffgang Sauer

beschen ich Tomaß müller
 biltthaur von
 Freuttenberg
 hab gleich embfang(en) 7 fl.
 Tomaß müller

Nebst vorstehenden 7 fl. emfange heut Dato
 abermahl 13 fl. in sumā 20 fl. worüber eins=
 weilen bescheine. Wertheim den 15^{ten} December 1741

beschen ich tomaß
 müller

den 31^{ten} Jan: 1742 ist mir der Rest mit 7 fl. also die
 sumā mit 27 fl. in allen richtig bezahlt worden
 so hirmit quittire Wertheim. w. cod. dato. [?]

Tomaß müller

Zur andern erbit richtig solte und zwar alle von
 diesen soll fallen soll. Woher ihre nach gut betrachteter
 erbit gleich stens spezifirt den geschloßten Admitt
 zahl werden. Ein Summa ad zwanzig fünf gülden
 einig. Dessen zur bekennt. d. 15. d. 1741
 unterzeichneten geschaffenen Wollfain d. 15. d. 1741

NB

frucht fordere. Pflichten nach 4 Jahren zum 1. d. März
 so beiführen. d. 15. d. 1741. übernahm zu betrachten
 und zwar von 200 gülden einig. sollen aber
 so weit als über den Pflichten zu fließen geschaffener
 geschaffener werden.

Gerney eröffnung Summe

Erben in Vermögens
 Bildfain d. 15. d. 1741
 Eintragung
 d. 15. d. 1741

Vermögens

Nach Kontrakt d. 15. d. 1741. Datum
 abnahm 150. in Summa 200. worüber nicht
 wird. d. 15. d. 1741.

Erben in Vermögens
 Müller

31. Jan. 1742. ist mir in der Stadt mit 70. als die
 Summa mit 200. in aller nüchtern Besatz worden
 so für die Güter d. 15. d. 1741. W. d. d. d. d.

Vermögens
 Müller

[Anhang E, StAWt-R R1, 1740/42, Urkunde Nr. 523]

[Abrechnung mit dem Glaser Johann Jacob Weymer vom 2. Oktober 1741. Darin finden sich u.a. 2 Hinweise auf Reparaturarbeiten, die er auf Schiffen ausgeführt hat:]

[...]

Item auff Gnädigsten befehl eine neüe Lattern gemacht / so auff dem Jagd Schiff zerbrochen worden 30 xr

[...]

den 16 dito [September] in Dietrich Müllers Jagd Schiff 3 lohrer / scheüben eingesetzt so zerbrochen worden 9 xr

[...]

[Die genannte Urkunde enthält ferner Angaben über Glaserarbeiten an der neuen fürstlichen Jacht:]

Vor Ibro Hochfürstl(iche) Durchl(aucht) habe ich Endtes / bemelter in dero neüe auffgerichteten Jagd / Schiff an glaser arbeit verfertiget.

<i>Item 14 neüe fenster hin nein gemacht. vor / jedes rähmlein 12 xr</i>	2 fl.	48 xr
<i>Item vor jedes rähmlein an zu färben 4 xr.</i>	— "	56 "
<i>Item an jedes fenster 2 wind eisen. á 2 xr</i>	— "	28 "
<i>Item helt jedes fenster 8 täffelein. jedes / täffelein 4 xr mit bley und ziñ</i>	7 "	28 "
<i>Item jedes fenster 16 haffter. á 1/4 xr</i>	— "	56 "

Summa 12 " 36 "

*Werth. den 2 October
1741*

*Unterth(änigst)
Johann Jacob Weymer
Glaser.*

[Anhang F, StAWt-R R1, 1740/42, Urkunde Nr. 547]

[Abrechnung mit dem Spengler Johann Georg Rasp vom 14. September 1741. Von den darin enthaltenen 15 Einzelangaben beziehen sich 3 unmittelbar auf die fürstliche Jacht:]

den 7 Julus eine fanne aus gebeßert auf die Jagt vor / H(errn) schiffmann Sauer 8 kr:

[...]

den 2 Sebtember 4 stück. [sc. nacht becken] auf die neüe Jagt gemacht daß / stücket ā vor 12 kr. 48 kr:

[...]

den 11 Sebtember 3 [unleserlich] fanne auf die neüe Jagt / gemacht stücket ā vor 40 kr: 2 fl:

[Anhang G, StAWt-R Rep. 18/225] [Abb. S. 72]

[Bitte des von Wertheim nach Kleinheubach gezogenen Schiffmanns Georg Philipp Stemler um Ernennung zum Hofschiffer mit Placet des Fürsten Carl Thomas; ohne Datum (Mitte 18. Jh.)]

*Durchlauchtigster Reichs Fürst
Gnädigster Fürst und Herr Herr*

Ew: Hochfürstl(ichen) Durchlaucht, wird sonder zwei-/ fel noch im Andencken ruhen, daß vor 10 Monath / die Hohe Gnade gehabt, daß auff mein unterth(änigste) / Supplic von Höchst denenselben zu einem Schiff-/ man und Burger in Heubach auff und angenom-/ men worden: habe auch nachdeme mein Häußl(iches) / Weßen allda angefangen, u. wohne schon in die / 8 monath daselbsten: Wann nun Durchlauch-/ tigster Reichs Fürst, Gnädigster Fürst und Herr etc. / meine Nahrung in Heubach biß dato sehr schlecht, / und mir nichts zu verdienen gegönnt wirdt, / sogar daß der Steinhauer Winckler sich mündl(ich) / gegen mich vernehmen lassen, er gabe mir keinen / einzigen Mühlstein zu führen, sondern ladete sie alle / frembden Schiffleuten ein, so lange biß ich von / Ew: Hochfürstl(ichen) Durchlaucht als Hoff Schiffman / Gnädigst decretirt wäre: Wann mir nun sehr / viel daran gelegen, mich ehrlich und redl(ich) zu ernehren. / So habe mich unterwinden wollen, Ew: Hoch-/ fürstl(iche) Durchlaucht unterth(änigst), fußfälligst, submitt, / u: gehorsambst zu bitten, umb Gnädigst zu gerhuen / und mich zu Dero Hoff Schiffman gnädigst zu ernenn-, und solche Stelle zu besten gedhejen zu lassen. / Gnädigst(e) und erfreul(iche) Erhörung mich getröste / und verharre in tiefster Erniedrigung, und sub-/ mihsestem Respect allstatts:

*Ew: Hochfürstl(ichen) Durchl(aucht)
unterthänigster treu
Gehorsambster
Georg Philipp Stemler
Schiffer*

Dem

Durchlauchsten Fürsten und Herrn Herrn

Carl

*des Heil(igen) Röm: Reichs = Regierenden
Fürsten zu Löwenstein Wertheim etc. p.p.*

Meinem gnädigsten Fürsten, und Herrn Herrn

unterthänigste Supplic

placet

Mein

C(arl) F(ürst) z(u) L(öwenstein-)W(ertheim)

*Georg Philipp Stemler
ut intus*

[Anhang H siehe S. 68ff.]

[Anhang J, StAWt-R Rep. 18/882]

[Reskript des Fürsten Carl Thomas über die Einschränkung seines Hofstaats zur Verbesserung der fürstlichen *Cameral-Umstände*; darin: 9) Verbot, dem Hofschiffer Brönner weiterhin Getreidebesoldung und Livree zu geben; 1772 März 21]

Von Gottes Gnaden Wir Carl, / des Heil(igen) Römischen Reichs Regierender / Fürst zu Löwenstein-Wertheim etc. etc.

Unsern gnädigsten Grus in / wohlgeneigtem Willen zuvor! / Wohlgebohrner, und Ehrsame, / Liebe Getreue!

Nachdem Wir Uns bewogen finden, auf / die Verbeßerung Unserer Cameral-Um- / stände sowol in der Einnahm als Aus- / gab eine ernstliche Rücksicht zu nehmen; / So fertigen Wir Euch hierbey 17 von / Uns eigenhändig unterschriebene Redu- / ctions-Decreta bey, welche ihr denen / Behörden insinuiren zu laßen, und / Unsere Rechnungs-Balleyen darnach / anzuweisen, auch von Cammer wegen / darüber zu halten habt.

Wir tragen Euch aber auch noch / ferner folgendes auf,

[...]

[es folgen 27 Anweisungen, von denen hier nur Nr. 9 von Interesse ist.]

9) *Unserm Hof-Schiffer Brönner keine / Frucht-Besoldung noch Livrée mehr ab- / zugeben.*

[...]

Ihr habt demnach alles dieses in genaue / Vollstreckung zu bringen, und dadurch Un- / sere Ausgaben zu vermindern; Womit / Wir Euch mit besonderen Gnaden / wohl zugethan verbleiben. Heubach, / den 21ⁿ Mart: 1772

Carl F(ürst) z(u) L(öwenstein-) W(ertheim)

[Anhang K, StAWt-R Rep. 18/376 ^L]

[Anstellung des Johann Wenneiß als Nachfolger seines verstorbenen Vaters Johann Andreas zu Wertheim, Schiffskapitän des Fürsten Carl Thomas (begl. Abschrift); 1781 Juni 4]

Copia

Von Gottes Gnaden Wir Carl, / des Heiligen Römischen Reichs Regie- / render Fürst zu Löwenstein-Wert- / heim, etc. etc.

Urkunden hiemit, daß Wir auf Abster- / ben Unsers gewesenen Schiff-Captains / Johann Andreas Wenneiß zu Wertheim, / seinen hierum unterthänigst eingekom- / menen Sohn, Johannes Wenneiß, zu Un- / serm Schiff-Capitain daselbst, dergestalt / gnädigst auf- und angenommen haben, / daß er die für Uns, oder Unsere Fürstli- / che Hof-Cammer, und Dienerschaft, zu / Zeiten vorfallende Schiffarten mit Jagden / und andern grosen Schiffen, gegen billige / und gewöhnliche Belohnung haben solle.

Zu Urkund deßen haben Wir ihm, Un- / serm Schiff-Capitain Johannes Wenneiß, / dieses Decret unter Unserer eigenhändi- / gen Unterschrift und beygedrucktem / Fürstlichen Geheimen- / Insiegel zustellen / laßen. So geschehen Frickenhausen den / 4ⁿ Junii 1781.

Carl Fürst zu Löwenstein.

(Fürstliches Siegel)

*In Fidem
Kabl
Cab: Secret:*

[Anhang L, StAWt-R Rep. 18/894 ad L]

[Schreiben des Regierungsrats Kahl an den Rechnungsrevisor Hennig in Kleinheubach wegen der Schuldentilgung des Hofschiffers Jacob durch Einbehaltung der Besoldung; 1811 Mai 24]

S.ⁿ Hochedelgebohrn / dem Herrn Rechnungsrevi-/ sor / Henig / in / Heubach

Hochedelgebohrner / Hochgeehrtester Herr Rechnungsrevisor!

Euer Hochedelgebohrn wird nicht un-/ bekannt seyn, daß ich seit mehrern Jahrn / zu Bezahlung der Schulden des Hofschiffers / Jacob von dessen Besoldung aus fürstl(icher) / Haupt-Casse quartaliter 31 f. 20 x. zu er-/ halten habe. Bis ult. März 1810 habe ich / dieses Geld richtig erhalten, der Jahr-/ gang vom 1.ⁿ Aprill 18¹⁰/₁₁ ist aber noch / nicht an mich abgeliefert worden.

Da ich nun von verschiedenen Jaco-/ bischen Gläubigern häufig um Zahlung / angegangen werde, so ersuche ich Euer / Hochedelgebohrn, mir den Betrag des / erwähnten Jahrgangs mit 125 f. 20 x. dem-/ nächst gefälligst zu übersenden, und künftig / so wie es auch vormals gehalten wurde, / die 31 f. 20 x. alle 3 Monathe mir / geneigtest zu überschicken.

*Hochachtungsvoll
Euer Hochedelgebohrn
ergebenster Diener
Kahl*

*Wertheim den 21.ⁿ May
1811.*

[Anhang M, StAWt-R Rep. 18/894]

[Beschluß der Fürstlich Löwenstein-Wertheim-Rosenberg'schen Domänenkanzlei in Wertheim wegen der Schuldentilgung des pensionierten Hofschiffers Johann Jacob in Kleinheubach, 1816 Juni 12; Bearbeitungshinweise und Namenskürzel sind weggelassen]

Auszug

Prot: Fürstl(ich)Löw: Werth. Ros. Dom. Kanzl. 1^e u. 2^e / Sect: d.a. Wertheim den 12.Jun: 1816.

N: 1810. Wurde die Anzeige gemacht: dem Hofschiffer / Johann Jacob zu Heubach, welcher alt und krank / sey, und beynabe verhungern müsse, weil er nichts / mehr verdienen mit monatlichen könne, werde schon seit langer / Zeit gar keine Besoldung, die er nun als Pension /) f 20 xr zu beziehen hätte, bezahlt, sondern dieselbe zur / Schuldentilgung verwendet. Dieser Besoldungs-/ Einhalt sey zwar auf dessen eigene Veranlassung / erfolgt, indem er geäußert habe, daß ihm solcher / lieber sey, als daß ihm sein damals bedeutender / Verdienst zurückbehalten werde. Inzwischen / hätten sich aber die Umstände so geändert, daß / er wegen seiner Alters Schwäche nichts mehr / verdienen könne, auch durch seine Söhne keine / Unterstützung erhalte, da diese nun für sich / und auf eigene Rechnung ihr Geschäft betrieben, / und ihren Verdienst wohl selbst nöthig hätten.*

Es werde daher nöthig seyn, eine solche Einleitung / zu treffen, wodurch dieser alte Mann dem / Hungertode entrissen, und für seinen besseren / Unterhalt gesorgt werde.

Concl: Ist die Gesamt Justiz-/ Kanzley zu Michelstadt von / der bedrängten Lage des Hof-/ schiffers Jacob in Freundschaft / in Kenntniß zu setzen, und / Wohldieselbe um deren schleünige / Abhülfe – allenfalls durch Herab-/ setzung seines Pensions Abzuges zu / ersuchen.*

** der eigentlich nur auf 1/3tel / statt haben könne*

[Anhang H, StAWt-R Rep. 18/198; zeilengetreuer Abdruck]

*Actum Wertheim den 30. August
1763.*

*Erschienen vor Fürstlicher Hof Cammer der Fürstliche
Schiff Captain, Johann Andreas Weneiß
und der Hof Sattler Johannes Bluhm, beiden
wurde die gnädigste Willens Meinung Ihro
Hochfürstlicher Durchlaucht bekannt gemacht, und anliegende
Eydes Formeln zuvor gelesen, dabey eröffnet
was ein Eydt sey, und was vor schwere
Strafen auf einen Meyneid erfolgen, welche
beide nach gethanen Handschlag demselben in
allen nachzukommen, würrcklichen abgeschworen.*

*R(esolutio) Ist dem Fürstlichen Schiff-
Captain Weneiß und
dem Hof Sattler Bluhm
eine vidimirte Abschrift
von der Eides Formul
zu ertheilen.
ut supra*

v. Hinckeldey

v. Olnhausen

Wertsch

St. Petersburg den 30. Aug.
1783.

Ich habe nun die Ehre zu empfangen, dass Sie,
Herr Kapitän, Joseph von Krasinski
und Herr Leutnant Johann von Degen, beide
wird ein genügendes Willkommens-Gesandtschaft
Gefühl zu. Durch ^{den} ~~den~~ ^{bestimmten} ~~bestimmten~~ ^{und} ~~und~~ ^{erwartenden} ~~erwartenden~~
Friede getrennt zu werden, sehr traurig,
und wird mir sehr zu bedauern, und wird mir
Kraft der neuen Ordnung nachzugehen, welche
beide nach getrennter Landflucht demselben im
allen nachzukommen, nicht weniger abgefahren.

Herr von Fürstl. Hoff-
Kapitän Krasinski und
dem Leutnant Degen
eine verbindliche Abschieds-
reden der fideles gesamt
zu erhalten.
us supra.

St. Petersburg.

10. August. Westerb.

*Eydt für den Fürstlichen Schiff
Capitain Weneiß*

*Ihr sollet geloben und
schwören zu Gott dem All-
mächtigen einen leiblichen
Eydt, daß dem Durchlauchtig-
sten Fürsten und Herrn, Herrn
Carl des heiligen Römischen
Reichs regierenden Fürsten zu
Löwenstein etc. Ihr wollet
treü, hold und gewärtig
seyn, Höchstdero Schaden
warnen und Nutzen befördern,
Euren Dienst als Schiff
Capitain mit aller Sorgfalt
und Vorsicht verrichten,
und so oft Ihr eine Wasser
Reise ohne accord auf
herrschaftliche Kosten thut,
in der Kosten berechnung
getreulich handeln und
nirgends ein mehreres auf-
rechnen, als Ihr würcklich
ausgegeben habt und zum
behuf solcher Reise noth-
wendig ausgeben müssen.
Desgleichen daß Ihr in euren
bißherigen Reise Rechnungen
ein mehreres nicht angesetzt
habet, als Ihr würcklich
zur Bestreitung der Reisen
habt ausgeben müssen
getreulich und ohne Gefährde.*

v. Hinckeldey v. Olnhausen Wertsch

*Von der Eydes Formul des Schiff Capitain Weneißens ist solchem eine vidimirte Abschrift
zugefertigt worden.*

J. B. Trincks

Carl von dem Lützow's Schiff
Capitain Henrich

Ich will geloben und
schwören zu Gott dem All-
mächtigen einen beständigen
Eid, daß dem Durchlauchtigen
Königlichen und Churfürstlichen
Carl der fünfzehnten Kaiser
inzwischen geschickten zum
Leutnant sein, Ich will
tun, was ich soll und gar nicht
sagen, gleich, wenn ich
verhört und sagen beföhren,
sonder Dienst voll bringe,
Capitain mit allen Ehrfurcht
und Treue wahrhaftig
und treu sein, mich dem
Königlichen und Churfürstlichen
Dienst zu leisten, und
in dem Krieg dem Kaiser
getreulich zu sein und
nirgend ein Feind zu sein,
sonder, daß ich mich
vergeben soll und kann
diesem geloben, und
wahrhaftig werden.
Daneben der Kaiser in allen
Belangen mich zu befehlen,
wie es sein soll, und
selbst dem Kaiser wahrhaftig
zu dienen, und
selbst zu geben, und
getreulich und wahrhaftig.

Henrich
von dem Lützow's Schiff Capitain Henrich
Wahrhaftig werden. Henrich
VOL. p. 1. Henrich
Henrich

Churfürstlicher Reichs Fürst
Erhöchtester Fürst u. Herr Herr

Herr: Borsgrüß, Churfürst, sind sonder zuni
ell nur im Ansehen dieses 10 Monath
wie Bode Gnade gesah, wie aicht mein unterst.
Supplic-Nom Borsst Joren selber zu einem Fürst
man und Bürger in Bemburg wust und anstom
men, worden: Gab auch Kaiserliche mein Bausst
Neyen alldarungelang, u. 10000 von in die
8 Monath verstellten. Nun nun Churfürst
Churfürstlicher Reichs Fürst, Gnädigster Fürst u. Herr
Meiner Neuerung in Bemburg die dato stoffst,
und mir nicht zu in einem gegömmel nicht,
oyad daß der Meingauer Minder auf man
gely mich Monstern Laßten, er gab mich Linder
ind die Müßlein zu fassen, die von Ladet sie all
stehen den Borsst an den ein, 10 Lang die ist von
Herr: Borsgrüß, Churfürst, und jetzt Borsgrüß
Gnädigster Reichs Fürst: Nun mir nun je
viel daran glognung gfolij und vor je in fassen
So gab mich weiter mehr von den. Herr: Bors
grüß, Churfürstlicher Reichs Fürst, subfällig, submitt,
u. glognung zu Bitten, was, Gnädigst zu glognung
und mich zu dem Borsst glognung Gnädigst zu glognung
und mich selb. Dollen. da man glognung zu Laßten
Gnädigst: und glognung. glognung mich glognung;
ten Meßere in Bemburg glognung, und sub;
mische. respect dachate. Herr: Borsgrüß, Churfürst

unterzeichnet von
2 Borsgrüß
Georg Philipp Stember
Borsgrüß

5. Glossar

- ahn mäen – mähen, anmähen, abmähen; vgl. Anm. 68.
- Ballei – Verwaltungsbezirk, Verwaltung (von mlat. *ballia* = Verwaltung eines Bezirks, einer Stadt usw.).
- banck druen – Truhen unter Bänken.
- barchent – (arab. *barrakan* grober Stoff, mlat. *barracanus*, mhd. *barchan(t)*); linksseitig aufgerauhtes, flanellartiges Köpergewebe aus Baumwollkettgarn und weich gedrehtem Schußgarn. Durch Aufrauhnen der Schußfäden auf der Stoffrückseite wird eine pelzähnliche und daher warmhaltende Oberfläche erzielt.
- beg – Pech.
- bladt – (Tisch-) Platte.
- bleibweiß – Bleiweiß; besonders haltbare weiße Malerfarbe (chem. Bleikarbonat).
Cab.: Secret.: – Cabinets-Sekretarius.
- Cin rust – Zinnober (rote Farbe).
- concl. – (lat. *conclusio*) Schluß, Folgerung, Beschluß.
- Crün (Crin) spohn – Grünspan.
- dekretieren – (lat. *decretare*) ein Dekret erlassen, verordnen, verfügen, bestimmen.
- Detto – dito (ital.; das Besagte, das Vorgenannte) = dasselbe, das Nämliche.
- dhirn – Türe(n).
- drot – fränk. für Draht.
- drüsse – Trosse [?].
- Elle (El, Ell) – alte Längeneinheit (heute nicht mehr im Gebrauch), vor allem für Tuche; entsprach ursprünglich etwa der Länge des Unterarms (später häufig länger); in den einzelnen Städten und Ländern unterschiedlich festgelegt (allein in Deutschland gab es über 100 verschiedene Ellenmaße): die preußische Elle entsprach z.B. 66,69 cm, die Hamburger Elle 57,31 cm (kurze Elle) bzw. 68,77 cm (lange Elle), die Frankfurter Elle 54,73 cm, die bayrische Elle 83,3 cm, die Wiener Elle 77,76 cm; am verbreitetsten war die Brabanter Elle mit 69,5 cm.
- fleret – schottisch gemusterter Seidenatlas (Florette).
- fo(h)nen – fränk. für Fahnen.
- gebierrh – Gebörd (Begriff aus dem Bootsbau; Seitenwand).
- gekippert – wohl abgeleitet von Köper (Keper, Kieper), also: in Köperbindung gewebt. Köperbindung ist eine der 3 Grundbindungsarten in der Weberei mit diagonalem Verlauf der Bindungspunkte (köperbindige Gewebe daher mit hervortretender Diagonalstreifung).
- globen – Kloben; hier: Einrastvorrichtung für einfache Türschlösser mit hebender Falle.
- haffter – Halter für kleine Glasscheiben.
- in fidem – (lat.) zur Bestätigung, Beglaubigung.
- insinuieren – zutragen, vorlegen, zustellen (von lat. *insinuare* = ins Innere dringen lassen, einschmeicheln).
- Intig – Indigo (blauer Farbstoff).
- Keill – Kiel.
- Kloffter – Klafter; altes Längenmaß, Spannweite der seitwärts gestreckten Arme; entsprach etwa 6 Fuß (1,70 bis 2 m).
- Kopfstikh – Kopfstück; dt. für Testone (ital. Silbermünze mit dem Kopfbild des Münzherrn; *testa* = Kopf) bzw. Teston (frz. Silbermünze mit dem Kopfbild des Königs); seit Mitte des 17. Jh. dt. Münze im Wert eines Testons, aber im Gepräge abweichend (zeigt kein Bildnis).
- Loth, Lot – alte, vor allem in Mittel- und Nordeuropa verbreitete Massen- bzw. Gewichtseinheit (Handelsgewicht) unterschiedlicher Größe; ursprünglich meist $\frac{1}{32}$ Pfund, später – nach Einführung des Zollpfundes (0,5 kg) – $\frac{1}{30}$ Pfund; entsprach 15,6 bis 16,6 g.
- Männing – Mennige; Rostschutzfarbe (chem. Bleioxid).
- pab – Papp; süddeutsches Wort für Klebstoff.

- prifet – Privé (von frz. *privé* = privat), in Deutschland im 18. Jh. übliche Bezeichnung für Abort, Toilette.
- quartaliter – (lat.) vierteljährlich.
- Range – mainfränk. für Spant; vgl. Anm. 67.
- Rasch – (spätmhd. nach der franz. Stadt Arras); grobes Wollgewebe, gröberer Kammgarnstoff in vierbindigem Körper.
- Reskript – schriftlicher Bescheid, Verfügung, Erlaß (von lat. *rescribere*).
- ruetter – Ruder.
- schanck – fränk. für Schrank.
- schlaffer gesicht – Festmacher; vgl. Anm. 69.
- schruffen – Schrauben.
- Schuh – altes Längenmaß (= Fuß); als Naturmaß (abgeleitet von der durchschnittlichen Länge des menschlichen Fußes) Grundeinheit in vielen Maßsystemen. In Deutschland gab es vor Einführung des metrischen Systems weit über 100 verschiedene Fuß-Maße zwischen 250 mm (z.B. in Hessen) und 429,5 mm (z.B. in Sachsen). Unterteilt wurde der Fuß in 10 Zoll (Dezimal-Fuß) oder 12 Zoll (Duodezimal-Fuß), z.T. auch in 11 Zoll (Werk- oder Bau-Fuß).
- Sielber klet – Silberglätte (hier wohl Silberoxid in Pulverform).
- Soi/Soy – Florentiner Rasch; eine feinere Streichgarnqualität.
- Stück, stikh – Geschütz, hier nur für Salutschüsse.
- submihsest – (von lat. *submissus*) unterwürfig, ehrerbietig, demütig.
- submit – (von lat. *submittere* niederlassen, senken, unterwerfen, beugen) (wie vorstehend).
- Supplik – Bittgesuch (von lat. *supplicium* = demütige Bitte).
- Terminen – Brustbilder ohne Arme auf Pfeilern; vgl. Anm. 64.
- ult. – (lat. *ultimo*) Monatsletzter.
- ut intus – (lat.) wie innen, inwendig.
- waxtuch – urspr. ein linksseitig gerauhtes Baumwollgewebe, das rechtsseitig mit einem Leinölfirnis beschichtet und meist bedruckt wird.
- zinte nägel – Sintel, Kalfatklammern; vgl. Anm. 83.

Transcription der Urkunden und Glossar
Rolf Ganßloser

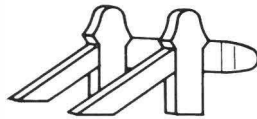
Anmerkungen:

- 1 Staatsarchiv Wertheim (im folgenden: StAWt) Abt. R Bestand K Nr. 776. – Vgl. Inventar des löwenstein-wertheim-rosenbergschen Karten- und Plansselekt im Staatsarchiv Wertheim 1725–1835, bearb. von Norbert Hofmann unter Mitwirkung von Hans Semmler. Stuttgart 1983. (= Veröffentlichungen der Staatlichen Archivverwaltung Baden-Württemberg, Bd. 43). S. 159–171 Nr. 776.
- 2 Tilman Ruland, über den bisher kaum etwas bekannt ist, wurde 1738 Nachfolger Johann Jacob Rischers als fürstlich löwenstein-wertheimscher Baumeister; am 15. September 1738 läßt er sich erstmals als Baumeister des Fürsten Carl-Thomas zu Löwenstein-Wertheim-Rochefort nachweisen (StAWt-R Rep. 5h Nr. 40). Am 1. Juli 1741 erhielt er den Titel Hofbaumeister (StAWt-R Rep. 18 Nr. 527/12). Ruland starb am 4. März 1762 in Wertheim (kath. Kirchenbuch Wertheim; frdl. Mitteilung des Kollegen Erich Langguth).
- 3 Paul Schöffel: Der Markt Wertheim von 1009. In: Zeitschrift für die Geschichte des Oberrheins NF 54, 1941, S. 468ff.
- 4 Erstnennung als »Wertheim« in der 2. Hälfte des 8. Jahrhunderts; Urkundenbuch des Klosters Fulda Bd. I, 1, bearb. von Edmund Stengel. Marburg 1956. (= Veröffentlichungen der Historischen Kommission für Hessen und Waldeck, Bd. X 1, 1). S. 321 Nr. 222.
- 5 Karl Mader: Entstehung und Entwicklung der Stadt Wertheim: Eine siedlungsgeschichtliche Studie. In: Mainfränkisches Jahrbuch für Geschichte und Kunst 4, 1952, S. 91ff. – Wilhelm Störmer: Marktheidenfeld. München 1962. (= Historischer Atlas von Bayern, Teil Franken, Reihe I, Heft 10). passim.
- 6 Störmer: Marktheidenfeld, S. 63.

- 7 Urkundenregesten des Zisterzienserklosters Heilsbronn, Teil 1: 1132–1321, bearb. von Günther Schuhmann und Gerhard Hirschmann. Würzburg 1957. (= Veröffentlichungen der Gesellschaft für fränkische Geschichte, Reihe III, Bd. 3,1). S. 28 Nr. 43.
- 8 Joseph Aschbach: Geschichte der Grafen von Wertheim von den ältesten Zeiten bis zu ihrem Erlöschen im Mannesstamme im Jahre 1556. Frankfurt a.M. 1843. Teil II, S. 64 Nr. 59.
- 9 Schöffel: Markt Wertheim, S. 476. – In der Regel findet man die Kurzform »Kreuz«.
- 10 Ebd., S. 475.
- 11 So mußten sich z.B. 13 Orte dies- und jenseits des Mains in Kreuzwertheim Maß und Gewicht holen; ebd., S. 480.
- 12 Vgl. Bernhard Sprotte: Der Wertheimer Mainübergang: Eine Dokumentation zum Thema »Fähre, Brücke und Verkehr«. Wertheim 1982.
- 13 Erich Langguth: Über die Befestigungsanlagen von Kreuzwertheim und Alt-Bestenheid. In: Fränkische Nachrichten vom 26. Mai 1979, S. 25.
- 14 StAWt-G Rep. 54 Nr. 23 fol. 10' (nach Langguth: Befestigungsanlagen).
- 15 StAWt-G Kreuzwertheimer Lagerbuch 1606 (nach Langguth: Befestigungsanlagen).
- 16 Vgl. hierzu die Wertheim-Kupferstiche in Daniel Meissners Thesaurus Philo-Politicus (Politisches Schatzkästlein), 1626, und in Matthäus Merians Topographia Franconiae, 1648.
- 17 Hellmuth Rößler: Graf Johann Dietrich von Löwenstein. In: Wertheimer Jahrbuch 1953, NF 6, 1954, S. 27–42.
- 18 StAWt-R US 1711 Apr. 3 und 1712 Jan. 8.
- 19 StAWt-F Rep. 4 Nr. 58c. – Vgl. Norbert Hofmann: »Ältere« und »Altfürstliche Linie«: Der Kurztitel der Fürsten zu Löwenstein-Wertheim und die Fürstenerhebung der Linie Löwenstein-Wertheim-Freudenberg. In: Wertheimer Jahrbuch 1981/82, 1983, S. 149–172.
- 20 StAWt-R Lit. A Nr. 464.
- 21 Geboren und getauft am 7. März 1714 in Augsburg; Taufschein des kath. Dompfarramts Augsburg, in StAWt-R Stoffsammlung Carl Thomas.
- 22 Lebensgeschichte des weiland Durchlauchtigsten Fürsten und Herrn, Herrn Carl Thomas, des Heil. Röm. Reichs Regierenden Fürsten zu Löwenstein-Wertheim etc. etc. o.O. 1789 (anonym); Exemplare dieser Schrift in StAWt-R Lit. B Nr. 699 und 969.
- 23 StAWt-R Lit. A Nr. 515 und Lit. D Nr. 83.
- 24 Lebensgeschichte. – StAWt-R Lit. D Nr. 174.
- 25 Ernst Fritz Schmid: Musik am Hofe der Fürsten von Löwenstein-Wertheim-Rosenberg. Würzburg 1953. (=Mainfränkische Hefte, 16). S. 11ff., S. 20 und S. 28ff.
- 26 Ebd., S. 28ff.
- 27 Ebd., S. 29 – StAWt-R Lit. B Nr. 1677.
- 28 Schmid: Musik S. 30.
- 29 Erinnerungen an Unsern Regierungs-Nachfolger von Uns, Carl, Regierenden Fürsten zu Löwenstein-Wertheim etc. 1753 fol. 18'f; Handschrift im Besitz des Historischen Vereins Wertheim. – Norbert Hofmann: »Zur Auferziehung der Jugend, der Ehre Gottes und unserer Unterthanen Wolfahrt«: Carl Thomas Fürst zu Löwenstein-Wertheim und seine Universitas Carolina in Kleinheubach. In: Wertheimer Jahrbuch 1979, 1980, S. 81–82. – Betroffen waren die Pfarrhäuser von Rimhorn, Sandbach und Vielbrunn.
- 30 Wilhelm Störmer und Roland Vocke: Miltenberg: Die Ämter Amorbach und Miltenberg des Mainzer Oberstifts als Modelle geistlicher Territorialität und Herrschaftsintensivierung. München 1979. (=Historischer Atlas von Bayern, Teil Franken, Reihe I, Heft 25). S. 144–145.
- 31 StAWt-R R1 1737 Beil. Nr. 556. – Vgl. Felix Mader und Hans Karlinger: Die Kunstdenkmäler von Unterfranken und Aschaffenburg, Heft 18: Bezirksamt Miltenberg. München 1917. (=Die Kunstdenkmäler des Königreichs Bayern, Bd. III, 18). S. 157f. – Reinhard Schneider und Jürgen Rainer Wolf: Louis Remy de la Fosse. Darmstadt 1980. (=Darmstadt in der Zeit des Barock und Rokoko, 2). S. 51ff. und S. 134ff.
- 32 Pläne für diese Bauvorhaben finden sich in StAWt-R K Nr. 776.
- 33 Peter Hofmann: Die Ursiedlung »Werdheim« im Wandel der Zeit. Kreuzwertheim 1980. (=Heimatabuch der Marktgemeinde Kreuzwertheim. Die Geschichte des Marktes Kreuzwertheim mit Bildern aus seiner Vergangenheit, Bd. II). S. 16. Die von Peter Hofmann wiedergegebene Abschrift ist, wie schon die beigegefügte Abbildung zeigt, lückenhaft. – Carl Thomas und Maria Charlotte trennten sich im Jahr 1739; vgl. Hofmann: Auferziehung, S. 84.
- 34 StAWt-R R1 1737 S. 167f. Nr. 759–779. – Die Bauaufsicht hatte der Maler Reeth. Die von ihm geführte Baurechnung konnte bisher nicht ermittelt werden.

- 35 StAWt-R R1 1737 S. 54 Nr. 66.
 36 StAWt-R K Nr. 776 S. 32.
 37 Uraufnahmeblatt 1 : 2500 NW 79-64d.
 38 Langguth: Befestigungsanlagen. – Vgl. auch Hofmann: Kreuzwertheim II, S. 66ff. (mit Abb.).
 39 Hofmann: Kreuzwertheim II, S. 65.
 40 StAWt-R K Nr. 776 S. 39 Punkt O: *Haffen vor die jagtschiff wegen des jetzigen grabens mit lichte unkösten zu machen.* – Vgl. ebd., S. 32 Nr. 19.
 41 Die Berechnung der Maße hat freundlicherweise Herr Dr. N. Hofmann, Wertheim, durchgeführt unter Zugrundelegung des Wertheimer Fuß zu 294 mm. (1 Elle = 2 Fuß, 1 Rute = 12 Fuß). Die Hafengebäude auf den perspektivischen Zeichnungen hätten danach folgende Maße:
 Abb. 2 Länge ca. 60,3 Fuß = 17,73 m
 Breite nicht bestimmbar.
 Abb. 5 Länge ca. 31 Ellen = 18,23 m
 Breite ca. 15,5 Ellen = 9,11 m
 Abb. 6 Länge ca. 55,5 Fuß = 16,32 m
 Breite ca. 35,5 Fuß = 10,44 m
 42 F. Menk-Dittmarsch: Der Main von seinem Ursprung bis zur Mündung. Mainz 1843. (Reprint Frankfurt 1981). S. 190f. – Eine Ansicht des Hafens auf einem Aquarell von Johann Gottfried Köppel aus dem Jahre 1799 (Original im Germanischen Nationalmuseum Nürnberg) ist abgebildet bei Franz Schaub: Vom Main zu Donau und Rhein. Geschichte der Mainschiffahrt. 1979. S. 28f. – Den Hinweis auf Marktsteft und die fotografische Dokumentation des heutigen Zustandes verdanke ich der Initiative von Dr. N. Hofmann, Wertheim.
 43 Zu Schloß Pillnitz: Georg Piltz: Kunstführer durch die DDR. 3. Aufl. 1972.
 44 Zu Koblenz: Hans-Wolfgang Kuhn: Zwei kurfürstlich-trierische Rheinjachten nach Entwürfen von Johannes Seiz (1717–1779). In: Jahrbuch für westdeutsche Landesgeschichte 8, 1982, S. 51.
 45 Wilhelm Batz: Karlshafen/Wesertal. 1963. Darstellung des völlig verschlammten Hafengebäudes mit Zugbrücke und Schleuse im Jahre 1792 auf S. 29. Die Fotos von ca. 1960 zeigen die Verschlammung auch wieder sehr deutlich. Es wachsen sogar Büsche im Hafengebäude.
 46 H.-W. Kuhn: Rheinjachten (vgl. Anm. 44), S. 25. S. dazu auch Clemens von Loos-Corswarem: Die Leibjacht des Kurfürsten Clemens Wenzeslaus von Trier. In: BeitrRheinKde 29, 1977, S. 41–49. *... besaßen alle Fürsten und Herren, deren Territorium an einen schiffbaren Fluß grenzte, eigene Schiffe, auf denen sie große Reisen unternehmen konnten und die geeignet waren, den aufwendigen Lebensstil des 18. Jahrhunderts auch unterwegs weiterzuführen.* (S. 41).
 47 Kuhn: Rheinjachten, S. 28.
 48 Vgl. Anm. 1.
 49 Siehe dazu Alfred Dudszus/Ernest Henriot: Das Schiffstypen-Lexikon. Schiffe, Boote, Flöße unter Riemen und Segel. Hamburg 1983. S. 250f.
 50 Die Berechnung der Maße hat freundlicherweise Herr Dr. N. Hofmann, Wertheim, durchgeführt. Vgl. Anm. 41.
 51 Eine Beschreibung dieses Schiffstyps findet sich bei Kurt Schwarz: Die Typenentwicklung des Rheinschiffs bis zum 19. Jahrhundert. Köln o.J., S. 71ff.
 52 Kuhn: Rheinjachten, S. 32.
 53 Schwarz: Typenentwicklung des Rheinschiffs, S. 71.
 54 StAWt-R R1 1740/42.
 55 Ebd., Nr. 523.
 56 Ebd., Nr. 547.
 57 Ebd., Nr. 154.
 58 Ebd., Nr. 440.
 59 Ebd., Nr. 513. Nach freundlicher Mitteilung von Herrn Dr. N. Hofmann, Wertheim, war der Bildhauer (Johann) Thomas Müller aus Freudenberg in der Wertheimer Gegend kein Unbekannter (Freudenberg liegt am Main in der Nähe von Miltenberg). Er soll u.a. die Sieben Fälle Christi (d.i. ein Teil des Freudenberger Kreuzwegs) geschaffen haben, und zwar im Jahre 1710 (Helmuth Lauf: Bildstöcke und Hausmadonnen in Freudenberg. Freudenberg 1982. S. 15). 1720/21 holte ihn die Abtei Bronnbach zur Ausgestaltung der Pfarrkirche Reicholzheim, wo er u.a. den Hochaltar schuf (StAWt-R R 59 1720/21).
 60 Vgl. Anm. 55.

- 61 StAWt-R R1 1740/42 Nr. 775.
 62 Vgl. Anm. 59.
 63 Leider sind diese Zeichnungen, die dem Bildhauer als Vorlage für seine Arbeit ausgehändigt wurden, nicht erhalten.
 64 Zedlers Universal-Lexikon, Bd. 42, 1744, Sp. 993. – Pevsner/Honour geben an, daß Termen in der Renaissance, im Manierismus und Barock in der Architektur als figürliche Gebälkträger in der Art der Atlanten verwendete Hermen sind. Nikolaus Pevsner/John Fleming Hugh Honour: Lexikon der Weltarchitektur. Darmstadt 1971. S. 242.
 65 Pevsner/Honour: ebd., S. 34/35.
 66 Kuhn: Rheinjachten, S. 50.
 67 Ich habe diese mundartliche Bezeichnung bei den Feldforschungen im Rahmen des Projekts »Vorindustrielle Wasserfahrzeuge im Flußgebiet des Rheins« (s. dazu Hans-Walter Keweloh: Vorindustrielle Wasserfahrzeuge im Flußgebiet des Rheins. Ein Forschungsprojekt des Deutschen Schifffahrtsmuseums. In: Deutsches Schifffahrtsarchiv 4, 1981, S. 205–212) aufgenommen. Siehe auch Hans-Rüdiger Fluck: Arbeit und Gerät im Wortschatz der Fischer des Badischen Hanauerlandes. Untersuchungen zur Fachsprache am Oberrhein. (=Forschungen zur Oberrheinischen Landesgeschichte, Bd. XXV). Freiburg/München 1974. S. 69ff.
 68 *abn mäen* ist eine lokale Schreibweise des schiffersprachlichen Ausdrucks *mähren, anmähren, abmähren*. Helmuth Lauf: Schiffer- und Fischerchronik. Der Schiffer- und Fischerverein e.V. Freudenberg und seine Geschichte. Entwicklung des Fischer- und Schifferhandwerks im Maintal. Freudenberg 1981. verzeichnet in seinem Glossar der früher in der Schifffahrt gebräuchlichen Begriffe: *Mähren* (mundartl.) = *Schiff nautisch richtig festmachen* (S. 143). S. dazu auch: Karl Dunkelberg: Rheinschifffahrts-Lexikon. Erklärung der Fachausdrücke für den Geschäfts- und Gerichtsgebrauch. 2. Aufl. Duisburg 1921. S. 62: *meeren (mehren, mähren, mieren, Anseilen eines Schiffes (meist zur Unterstützung des Ankers) durch Meerdrähte oder Meertaue, die z.B. an anderen Schiffen oder an den am Ufer stehenden Meerpfählen befestigt werden.*
 69 Kuhn: Rheinjachten, Abb. 8. Die Darstellung der großen kurtrierischen Jacht durch B. Hundeshagen (ebd., Abb. 7) weist im Gegensatz zum Entwurf von Seiz nur einen einfachen Festmacher aus. *schlaffer gesicht* leitet sich ab von dem bei Röding verzeichneten Wort *Schlaffer der Beting* – *Hierunter versteht man die Betingenien oder vielmehr die Hölzer ..., welche die Betingspehnen stützen oder womit solche verfangen werden und die mit denselben und den Deckbalken verbolzt sind* (Johann Heinrich Röding: Allgemeines Wörterbuch der Marine in allen europäischen Seesprachen nebst vollständigen Erklärungen. Hamburg/Halle o.J. Bd. 2, L-Z. S. 473; in Band 4 gibt F. 436 folgende Zeichnung:



- 70 StAWt-R R1 1740/42 Nr. 154.
 71 Für solche Ausbaurbeiten spricht vielleicht der Zeitpunkt der Lieferung – August/September 1741 –, an dem das Schiff schon der Fertigstellung entgegenschah. Andererseits wurden die Kabinendecks vielfach mit Metall belegt, wie beispielsweise die kurtrierische große Jacht mit Zink (vgl. Kuhn: Rhein-jachten, S. 50).
 72 StAWt-R R1 1740/42.
 73 Ebd., Nr. 547.
 74 Ebd., Nr. 440: *Ferner habe ich auf das neue Jachtschiff 4 Fahnen gemacht, ist vor ein Stück zu machen ...*
 75 Ebd., Nr. 547.
 76 Ebd., Nr. 513.
 77 StAWt-R R1 1737.
 78 Ebd., Beilage Nr. 5.
 79 Kuhn: Rheinjachten, S. 43.
 80 StAWt-R R1 1740/42 Beilage Nr. 9.
 81 Ebd.
 82 Kuhn: Rheinjachten, S. 50.

- 83 Vgl. dazu Hans-Walter Keweloh: Ein Bootsbauvertrag aus dem Jahr 1856. In: Deutsches Schifffahrtsarchiv 5, 1982, S. 7–30, besonders S. 8 und S. 13.
- 84 Kuhn: Rheinjachten, S. 28.
- 85 Ebd., S. 50f.
- 86 StAWt-R R1 1737.
- 87 StAWt-R R 95.
- 88 StAWt-R Rep. 18 / 376L2.
- 89 StAWt-R Rep. 18 / 882.
- 90 StAWt-R R1 1740/42 Nr. 513.
- 91 StAWt-R Rep. 18 / 225.
- 92 StAWt-R Rep. 100f., Nr. 427, Druck.
- 93 Friedrich Emlein: Über die Fischer- und Schifferzunft in Wertheim. In: Wertheimer Jahrbuch 1922 (1923), S. 47.
- 94 Ebd.
- 95 StAWt-R Rep. 18 / 882.
- 96 StAWt-R Rep. 18 / 894 adL.
- 97 StAWt-R Rep. 18 / 894.
- 98 Bernhard Sprotte: Der Wertheimer Mainübergang. Eine Dokumentation zum Thema »Fähre, Brücke und Verkehr«. Wertheim 1982. S. 63.