

Offenbar wurden die Prunklaternen gesondert untergebracht, da für diese Laternen, die auch zum Teil aus Kupfer waren, nur recht wenig bezahlt wurde (6). In einem Kostenanschlag wurden für drei Prunklaternen 30 Gulden ausgewiesen. Wahrscheinlich werden das wohl keine besonders großen gewesen sein. Die Laternen hatten einen Fuß aus Holz, auf dem sechs oder acht Streben angeordnet waren. Die Oberseite wurde mit einem sechs- oder achteckigen Holzkranz abgeschlossen; darauf kam eine Kuppel aus Kupfer, mitunter noch mit Türmchen verziert. Durch die Kuppel waren drei oder vier kupferne Schornsteine gebaut, um die Wärme der Kerzen oder des Öldochtes abzuführen (7).

An der Seite wurden zwischen die Streben Holzrahmen gesetzt, von denen einer geöffnet werden konnte. Die Rahmen waren mit Stegen versehen, so daß kleinere Öffnungen entstanden, welche wieder mit moskowitzischem Glas, wie man den Glimmer damals nannte, dichtgesetzt wurden. Der Glimmer ist eigentlich ein Mineral, das in Gesteinsschichten in zentimeterdicken Tafeln vorkommt und sich leicht in dünne durchsichtige Scheiben aufspalten läßt und etwas biegsam ist.

Große Schiffe kosteten im Verhältnis weniger Lohn als kleine Schiffe. Die Kosten an Arbeitslohn für ein Schiff von 150 Fuß Größe

betragen etwa 16.000 bis 17.000 Gulden. Die veranschlagten Gesamtkosten, bevor solch ein Schiff reiseklar war, werden auf 100.000 bis 150.000 Gulden geschätzt. Der Arbeitslohn war also ein Sechstel des Gesamtpreises.

Für kleinere Schiffe lag der Betrag an Arbeitslohn höher. Das Verhältnis kam dann auf nahezu zwei Siebentel des Gesamtbetrages für Schiffe bis zu einer Größe von 75 bis 80 Fuß. Die Unterschiede lagen in den Holzkosten, da die Handarbeiten der Zimmerleute etwa gleichblieben.

Ein Schiff zu bauen, ging in Holland ziemlich schnell. Mit dreißig bis vierzig Mann wurde ein Schiff von 135 Fuß Länge in sechs Monaten gebaut; dafür brauchte man in Spanien ein Jahr oder mehr.

Die Lebensdauer von Holzschiffen war selbstverständlich auch unterschiedlich. Man rechnete damit im Mittel zwölf Jahre, da viele Schiffe infolge von Krieg oder Sturm untergingen. Jedoch konnte bei entsprechender Holzqualität und sorgfältiger Bauweise ein Schiff wohl fünfzehn Jahre fahren. Mitunter wurde ein gut gezimmertes Schiff aus Holz guter Qualität, das bereits fünfundzwanzig oder dreißig Jahre in Fahrt gewesen war, wieder vollständig aufkalfatert, wonach es dann noch lange Zeit auf der kleinen Handelsfahrt eingesetzt wurde.

Der Anstrich

Die Bauteile außer Galerien und Galion

Verteuning – unterste Planke	rot
Verteuning – zweite Planke	grün
alles darüber	hellblau mit Wolken
Die Leisten der runden Pforten	gold
Die Lichtkanten der runden Pforten	rot
Die Gänge des Setzbords	grün
Oberste Füllstücke der Back	grün
Alle Kardinalshüte	rot
Alle Figuren der Gillungen	gold
deren Gesichter	fleischfarben

Die Bauteile außer Galerien und Galion

Die Leisten um die kleinen Fenster	gold
deren Läden	grün
Das oberste Rahholz, alle Relinge der Gillungen, die Berghölzer über den Geschützpforten	schwarz
Die Marsen	schwarz
Eselhäupter	schwarz
Masttoppen bis unter die Hummer	schwarz
Stengetoppen von den Hummern ab	schwarz
Unterseiten der Stengen bis zur gleichen Höhe am Eselhaupt	schwarz
Toppen der Rahen	schwarz
Topp des Bugspriets bis an die Knielänge	schwarz
Alle Flaggenstengen	schwarz
Kranbalken	schwarz
Die Toppen	rot
Die Binnenseite der Schiffsbordwände	dunkelbraun
Die Binnenseite der Geschützpforten	rot
Die Binnenseite der kleinen Luken	rot
Die Lichtkanten der Geschützpforten	rot
Die Lichtkanten der Klüsen	schwarz
Alle Lukenhoft und Lukengrätings	dunkelbraun
Alle Blöcke des Stehenden Guts	dunkelbraun
Alle Blöcke des Laufenden Guts	blank gelackt
Laternen	gold
Anker	gebläut oder schwarz

Die mit Najaden verschlungenen Delphine sind grün, die Schwänze rot und gold, die Haare der Najaden gold, Augen und Mund der Delphine gold, Schildkragen um die Hälse der Najaden gold, Gesichter fleischfarben.

Die Galerien

Die obersten, mittleren und unteren Leisten	gold
Die Verzierungen um die Luken	gold
Die Unterkanten	blau-grün
Die Oberkanten	kupfergrün
Die Augen der Delphine	gold oder rot
Flossen auf den Köpfen der Delphine	gold
Mannsgesichter unter den Galerien	fleischfarben
Die Schildkragen	gold
Die Brüste	rot

Das Galion

Die oberste Galionsregel	rot
Die mittelste Galionsregel	gold
Die unterste Galionsregel	gold
Alle Regeln an der Oberseite	schwarz
Verzierungen zwischen den Regeln	gold
Mannsköpfe	fleischfarben
Bärte und Haare	gold
Helm des Römerkopfes	gold
Schildkragen	gold
Der Löwe	rot
Der Auslieger	schwarz
Mähne des Löwen	rot
Das Scheg	schwarz
Krüll des Galions	gold
Binnenseiten des Galions	schwarz
Knie des Galions	schwarz
Grätting des Galions	schwarz
Abtritt auf dem Galion	schwarz
Oberseite des Abtritts	rot

Ruder und Kolderstock

Es wird in Erstaunen versetzen, daß im Verhältnis zum Schiff das Ruder im wesentlichen ein kleines Stück Holz ist, welches den Kurs des ganzen Schiffes verändern kann. Eine der ersten Fragen, die Bewunderer von Schiffsmodellen deshalb auch immer stellen, ist die, ob das Ruder wohl im Verhältnis zum Schiff gefertigt oder ob es nicht zu klein ist.

Das erste, womit ein Fahrzeug gesteuert wurde, war ein Riemen (manchmal Ruderriemen genannt und vielleicht daher der Name Ruder).

Zunächst muß das Ruder die gleiche Dicke haben wie der Achtersteven, sowohl oben als auch unten. Ein Ruder, das dicker als dieser wäre, würde die Fahrt des Schiffes verringern, und ein Ruder, dünner als der Achtersteven, würde das Steuern erschweren. Die Maße, die für ein Ruder galten, wurden auch wieder im Verhältnis zum Schiff festgesetzt.

So wurden in der Mitte des 17. Jahrhunderts die folgenden Verhältnisse für das Ruder angenommen: auf 12 Fuß Schiffslänge 4 Daumen für die Breite des Ruders, oder 100 Fuß Schiffslänge ergeben $33\frac{1}{3}$ Daumen Ruderbreite. Ein Schiff wie die PRINS WILLEM würde ein Ruder von 60 Daumen Breite gehabt haben; das sind 5 Amsterdamer Fuß und 5 Daumen oder 1,54 Meter. Und das bei einer Schiffslänge von mehr als 51 Metern (1, 1 A, 1 B).

Am Ende des 17. Jahrhunderts wurden die Breiten der Ruder etwas geringer gewählt; damals wurde auf je 10 Fuß Schiffslänge 3 Daumen Ruderbreite genommen und über Wasser nur noch die Hälfte der Breite.

Das Loch für die Ruderpinne, das an der Oberseite in Schiffslängsrichtung durch das Ruder verlief, war an der dem Schiff zugewandten Seite $\frac{2}{3}$ der Dicke dieser Seite und an der Hinterseite $\frac{1}{3}$ weniger breit; die Höhe war etwas größer als die Breite.