

SCHIFFSTYPEN DES MITTELMEERES

W. zu Mondfeld Rampoldstetten

Das Trabaccolo

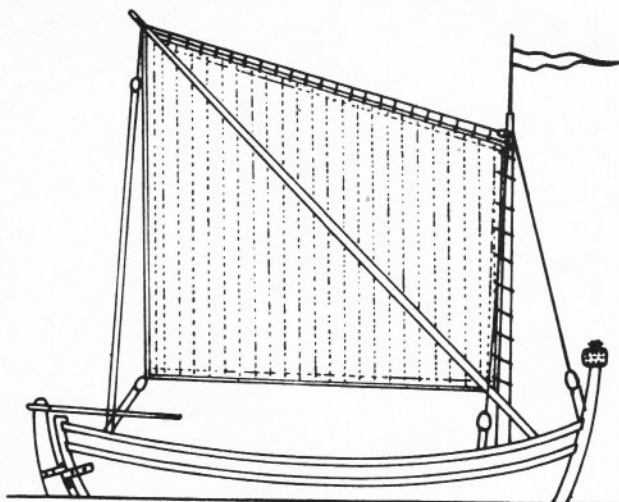
Der Name dieses Schiffstyps leitet sich ab von dem Wort "Trabacca" (Zelt), und in der Tat, wenn man sich die älteste, einmastige Form des Trabaccolo betrachtet, wird man deutlich an mittelalterliche Zelte erinnert.

Das Trabaccolo ist eine typisch venezianische Schiffsförm, die sich freilich rasch über die ganze Adria verbreitete und zum Stammtyp einer weitverzweigten Schiffsfamilie wurde, so etwa der Brazzera, Brago da Pesca, adriatischer Tartana und anderer.

Das Trabaccolo ist in seiner typischen Form etwa seit der ersten Hälfte des 15. Jahrhunderts bekannt, als Grundtyp zweifellos noch älter, doch ist es schwierig festzustellen, ob jene, meist lateinisch getakelten Vorläufer bereits unter der Bezeichnung Trabaccolo geführt werden können oder sollen.

Das Trabaccolo war ein reines Transportfahrzeug, breit, gedungen, mit guter Ladekapazität, eher langsam jedoch äußerst zuverlässig, was ihm seine weite Verbreitung und Beliebtheit verschaffte.

Charakteristisch neben seiner Rumpfform ist für das Trabaccolo das große, unter den Kiel greifende Steuerruder, die gewöhnlich zweimastige Luggertakelung und besonders der reich geschnitzte und bunt bemalte Kopf des Vorderstevens.



Dalmatinisches Trabaccolo

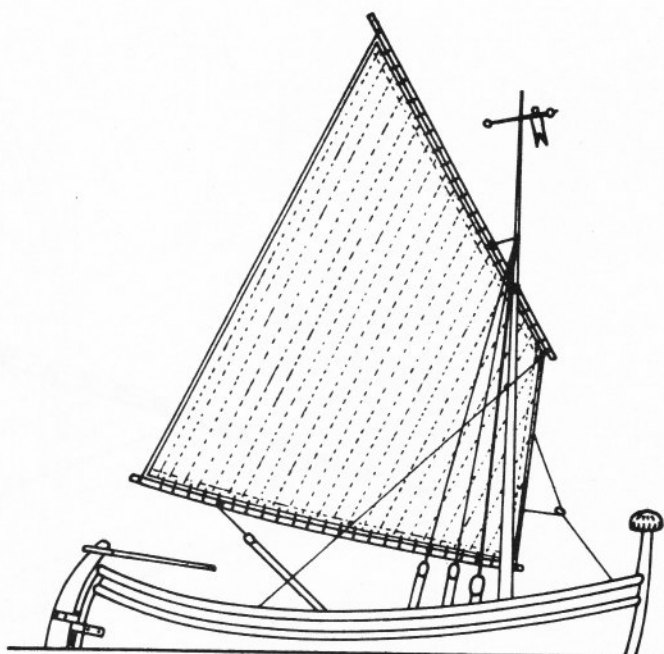
1570 bis 1720

In der Rumpfform unterschied sich dieses Schiff in nichts von den kleineren Vertretern des venezianischen Trabaccolos, nur verwendete man hier oftmals ein Spreizgaffelsegel statt des Luggersegels. Diese Form des Trabaccolos war vor allem an der dalmatinischen Küste beliebt, aber auch in Ancona, Pescara, Bari und Brindisi beheimatet und segelte, wie Votivbilder aus Torre del Greco bezeugen, bis in den Golf von Neapel.

Im Laufe der Jahrhunderte mußte sich das Trabaccolo etliche, allerdings nicht sehr tiefgreifende Änderungen gefallen lassen. Die ältesten Fahrzeuge dieses Typs tauchten, wie gesagt, etwa in der ersten Hälfte des 15. Jahrhunderts auf und fuhren nur ein Segel. Der Achterstevan und das Heck waren um diese Zeit noch stark eingezogen und diese Form erhielt sich in den kleinen Trabaccolis bis zum Ende des 18. Jahrhunderts, war aber seit 1600 mehr und mehr am Verschwinden. Um 1570/80 wurde ein zweiter, ebenfalls Luggergeta-

kelter Mast eingeführt, wozu ab etwa 1510 ein Bugspriet, der steuerbord am Vorstevan vorbeigeführt wurde, und ein Vorstagsegel hinzu kam. Der Achterstevan war immer noch abgerundet, mittlerweile aber nicht mehr so stark eingezogen, wie auf dem älteren Typ. Diese Form, wie sie in den Rissen des "Venezianischen Trabaccolo" gezeigt wird, blieb bis zum Ende des letzten Jahrhunderts praktisch unverändert, nur der Achterstevan und das Ruder wurden ab 1760 häufig - keineswegs immer - begradigt, wie es auf den Rissen des "Adriatischen Trabaccolo" zu sehen ist.

In dieser zweimastigen Form wurde das Trabaccolo nun außerhalb der Lagune von Venedig in der ganzen Adria bis hinunter nach Bari und Brindisi heimisch. Ab etwa 1770/80 begann man zunächst die beiden Luggersegel auffallend zu vergrößern, bald kam ein zweites Vor-



Venezianisches Trabaccolo

1450 bis 1700

Die älteste Form des Trabaccolo mit einem Mast. Wer dieses Schiffchen mit seinem bunten Segel auf dem Wasser sah, der wurde tatsächlich stark an die Form mittelalterlicher Zelte (Trabacca) erinnert, die diesem Schiffstyp den Namen gaben.

stagesegel hinzu und dann auch Topsegel, um die Manövrierfähigkeit zu verbessern; ansonsten blieb das Trabaccolo aber nach wie vor weitgehend unverändert, da die Form für ihre Zwecke im Grunde als ideal angesehen wurde.

Die traditionelle Takelung des Trabaccolo war und blieb das - wie in der Adria allgemein beliebt bunt gefärbte - Luggersegel, das an seiner Unterliek an einem Baum gefahren wurde. Um stets zumindest ein gut im Wind stehendes Segel zu haben, ging man sehr bald dazu über, das Focksegel steuerbord, das Großsegel backbord am Mast anzusetzen. Das Vorstagsegel wurde zunächst ohne Stag zwischen Fockmast und Bugspriet ausgespannt, ab 1700 dann meist an einem Stag angeschlagen. Die Wanten wurden ursprünglich mit Blöcken, ab 1750 mit Jungfern steifgesetzt, zur gleichen Zeit kamen auch Webeleinen zwischen den Wanten in Gebrauch. Die bei lateinischen Takelung gebräuchlichen Knebel zur Verbindung der Taue fehlten.