

Der Polacker

Hans-Jochen Nickel, Meckenheim

„Nach der Nave bedienen sich die Italiener noch eines anderen Vassello, so sie Polaca nennen, welches einer kleinen Nave zu vergleichen, darauf dann auch eine ansehnliche Summe Waren, vornehmlich aber Wein, Korn, Salz und Holz kann geführt werden“. So beschreibt der Ulmer Joseph Furttentbach 1629 in seiner *Architectura Navalis* den zweiten der von ihm vorgestellten fünf Segelschiffstypen, die ihm während seines Aufenthaltes am Mittelmeer aufgefallen waren. Diese, mit ihrer gemischten Takelung schon in ihrer heimatischen Region aus dem Rahmen fallende, Schiffsart hat sich immerhin zweieinhalb Jahrhunderte lang im Handelsverkehr des Mittelmeers behauptet, bis sie schließlich im 19. Jahrhundert, zusammen mit anderen mediterranen Sonderformen wie der Pinke, der Schebecke und der Lateinbark, von den in Nordwesteuropa entwickelten Rah- und Schratseglerarten abgelöst wurde. Was sich hinter diesen originellen Fahrzeugen eigentlich verbarg und wie sie sich im Laufe der Zeit veränderten, sodass der Name schließlich für ganz andere Merkmale als die ursprünglich charakteristischen stand, soll hier darzustellen versucht werden.

Der Polacker [1] war vor allem in der westlichen Mittelmeerhälfte zu Hause, kam aber auch in der Adria und der Levante vor. Er erscheint unvermittelt um die Wende vom 16. zum 17. Jahrhundert, ohne dass sich Vorläufer feststellen ließen. Für die These, holländische Renegaten hätten die Polackertakelung erfunden, um die Korsaren der nordafrikanischen Barbareskenstaaten an den Gebrauch von Rahsegeln zu gewöhnen, gibt es wohl keine belastbaren Belege [2]. In den Archiven von Genua und Palermo werden 1591 und 1597 die ersten Polacker erwähnt; wahrscheinlich kamen sie aus der französischen Provence (u. a. aus Marseille). Kurz darauf werden sie schon in kleineren Hafenstädten der ligurischen Küste, wie Arenzano, gebaut. Die ersten von ihnen waren möglicherweise noch Zweimaster. Der neue Typ setzte sich so schnell

durch, dass kurze Zeit später, im Jahr 1614, der päpstliche Galeerenkommandant P. Pantera eine klassische erste Begriffsbestimmung wie folgt formulieren konnte: „Die Polacker verwendet man in Italien häufig. Sie sind von ziemlicher Länge und angemessener Breite und führen vier Segel: das Großsegel und ein Großmarssegel als Rahsegel, das Besansegel und das Focksegel als Lateinsegel. Sie haben ein einziges Deck und können 800 bis 1000 Salmen [= etwa 170 bis 200 t] laden ...“ [3].

Diese Beschreibung entspricht dem vorhandenen Bildmaterial aus dem 17. und dem beginnenden 18. Jahrhundert. Die früheste mir bekannte Darstellung einer Polackertakelung stammt aus Panteras Zeit. Auf einer Ansicht der dalmatinischen Stadt Senj sind zwei von Uskokern angegriffene bzw. eroberte „vasselli“, dreimastige Latein-Handelssegler mit den für die Adria typischen rundlichen Formen, zu sehen, von denen der eine einen Großmast mit zwei Querrahen führt. Die ungelente Zeichnung lässt eine Mastform mit kurzer, oben aufgesetzter Stenge erkennen, wie sie eigentlich noch ins 16. Jahrhundert gehört (Abb. 1). – Ganz auf der Höhe seiner Zeit ist dagegen der von dem niederländischen Künstler A. Casembroot vor Anker liegend gezeichnete Polacker unbekannter Herkunft aus dem 2. Viertel des 17. Jahrhunderts (Abb. 2) [4]. Das niedrige Vorschiff hat eine typisch mediterrane Form, das Achterschiff dagegen ist von den Rahseglern atlantischer Bauart übernommen, die seit 1570 wieder zunehmend im Mittelmeer erschienen (zuerst Engländer, später auch Holländer) und dort allmählich den Schiffbau beeinflussten. Dem entspricht auch der Aufbau des Großmastes mit seiner streichenden Marsstenge, die hier eine im Süden oft anzutreffende Eigenart aufweist: Sie ist hinter, nicht vor dem Untermast geriggt. Das Schiff ist ein Eindecker, fährt aber Finknetze und achtern je zwei Lafettengeschütze zur Piratenabwehr. Gelegentlich konnten auch kleinere Küstenfahrer eine – vereinfachte – Takelung nach diesem Vorbild führen (Abb. 3).

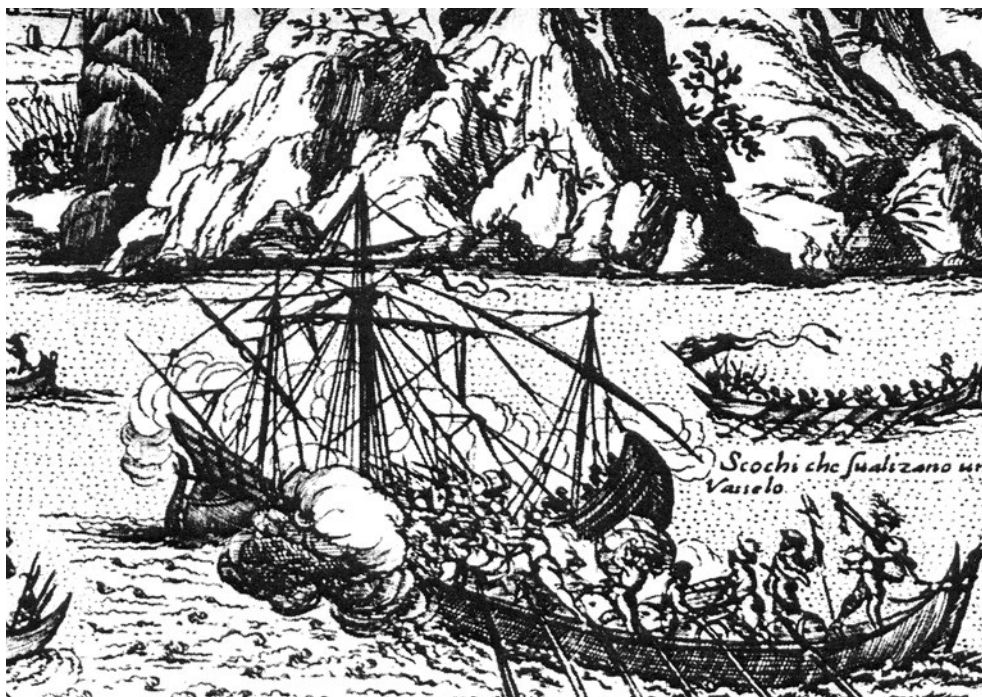


Abb. 1: Uskokern-Angriff vor Senj, Ausschnitt. (nach G. Keller, 1617)

Dieser im Prinzip bereits gefestigte Typ wurde in den nächsten Jahrzehnten nur wenig weiterentwickelt. Die bekannten Darstellungen von Jouve und Gu eroult du Pas (Abb. 4 und 5) zeigen, außer einer Anpassung des achteren Aufbaus an den Zeitgeschmack, am Besanmast ein Kreuzsegel; die Gesch tzbatterie wird um je eine Kanone im Vorschiff auf sechs St cke erweitert. Teilweise haben die Fahrzeuge nun zwei Decks, sind also gr o er geworden. Auf einem Stich von Randon ist ein Gro bramsegel zu sehen (Abb. 6).

In der französischen enzyklopädischen Literatur dieser Zeit finden sich zum Teil abweichende Angaben; danach hätten die Polacker auch ein Bugspriet mit Blinde sowie Riemen zum Rudern geführt. Ein Rahsegler-Bugspriet hätte aber die Manöver mit der langen Rute der Lateinfock stark behindert und ist allenfalls als Experiment denkbar. Riemenpforten sind auf Bildern gelegentlich zu erkennen; die geringen Besatzungsst rken solcher Segler ließen jedoch nur den vorübergehenden Gebrauch von Riemen in Notsituationen zu.

Wie und warum ist dieser Schiffstyp entstanden?

Fragen wir zunächst nach der Rumpfform, so finden wir, dass sie mit der der Dreimast-Lateinbark identisch ist. Der französische Schiffbauexperte Blaise Ollivier, eine Autorität seiner Zeit, berichtet 1736, dieser Handelssegler (Polacker wurden nicht als Kriegsschiffe gebaut) sei von gleicher Gr o e und Bauart wie die Lateinbarken [5]. Das bestätigt ein Vergleich mit dem Stich einer solchen Bark von Jean Jouve (Abb. 7; vgl. auch Abb. 5 oben). Die *barca* oder *barque*, ursprünglich ein kleines Hilfs- oder K stenerfahrzeug, wurde im 16. Jahrhundert teilweise zu einem gr o eren seeg ngigen Kauffahrer mit drei Lateinmasten weiterentwickelt, der den *navi* Konkurrenz machte. Unter dem Einfluss der Formen der atlantischen Rahsegler erhielt sie ein breites Heck mit H tte und verziertem Oberspiegel, um Lafettengesch tze und Passagiere von Stand aufnehmen zu können, während das typische Vorschiff ohne Back mit spitzem Galion (*sperone*) und Auslegerspiere (*spigone*) erhalten blieb, damit die Manöver mit der großen Lateinfock nicht behindert wurden.

Auf diesem Hintergrund ist festzustellen, dass die von Furttenschach überlieferte Konstruktionszeichnung (Abb. 8) nicht zu einem Polacker gehören kann. Wie schon das (niederländische) Beispiel seiner „Nave“ nahelegt, dürfte dem jungen deutschen Kaufmannslehrling im Handelshaus Genua der Zugang zu technischen Informationen über damals moderne einheimische Hochseeschiffe gar nicht ermöglicht worden sein. Nach meinem Eindruck war der von ihm vermessene Zweidecker mit hoher Back und zwei (Rah-) Masten evtl. schon eine Hulk, jedenfalls ein veraltetes Beispiel einer überholten Bauform früherer Zeiten; in Fahrt könnte er ungefähr wie die beiden Segler auf der Vignette von etwa 1570 (Abb. 9) ausgesehen haben [6].

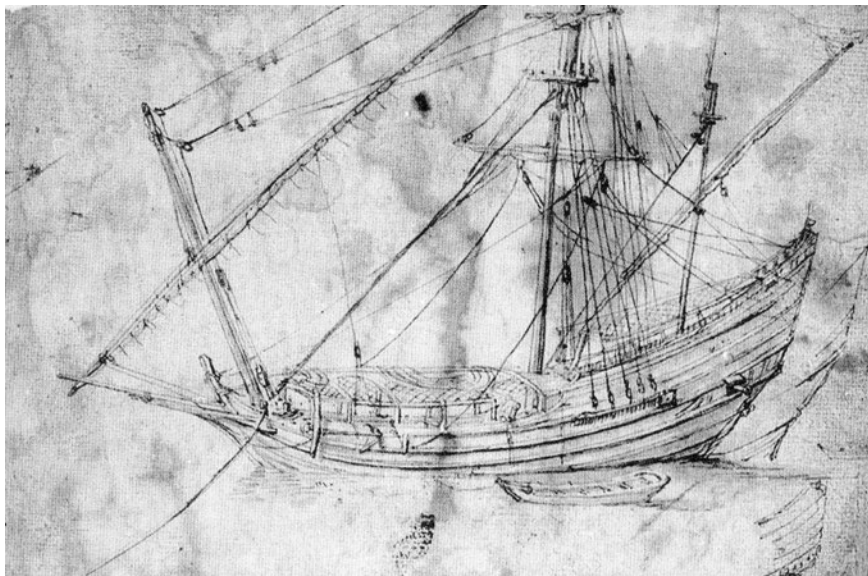


Abb. 2: Früher Polacker vor Anker. Zeichnung von Abraham Casembroot. (National Maritime Museum, Greenwich)

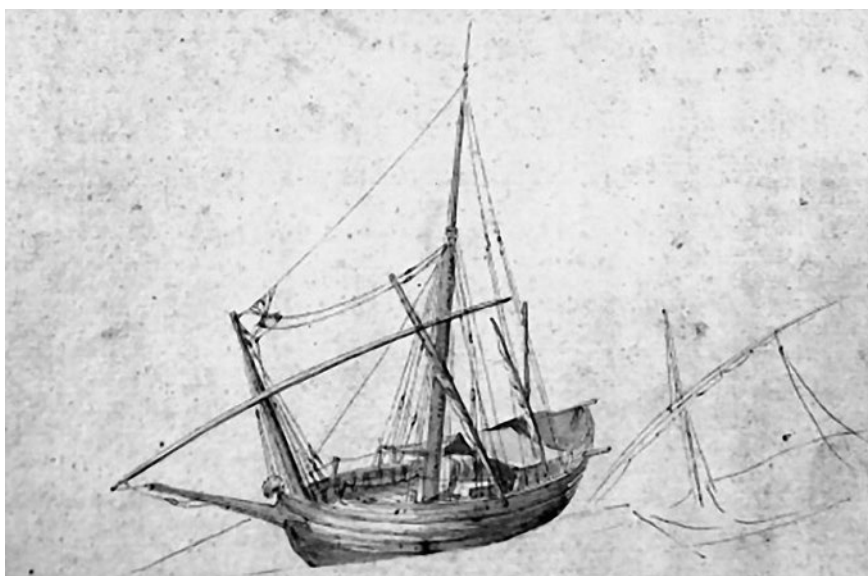


Abb. 3: K stenerfahrer mit vereinfachter Polackertakelung. (Ölskizze nach Abraham Casembroot)

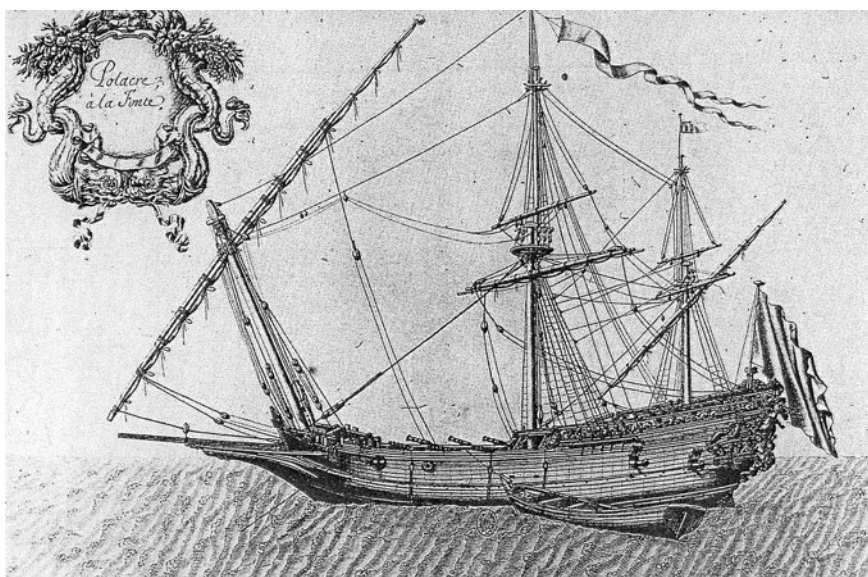


Abb. 4: Klassischer Polacker vor Anker liegend. (Stich von Jean Jouve, 1679)