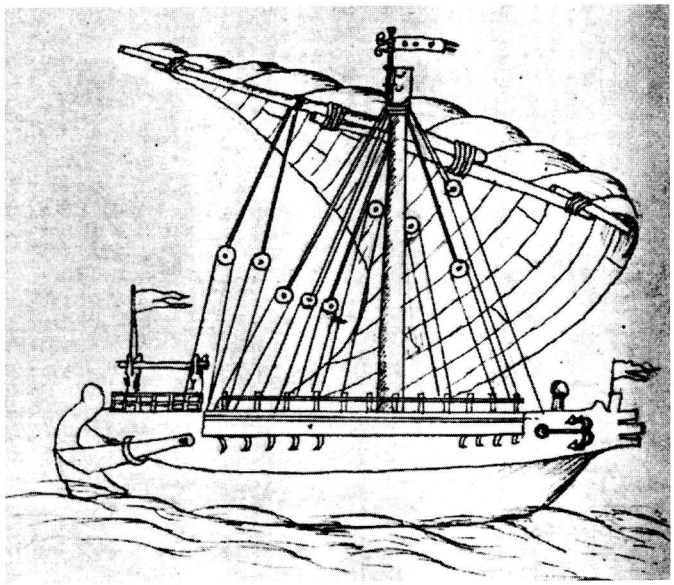
Nochmals: Wie wurden Lateinfahrzeuge gesegelt

Hans-Jochen Nickel, Meckenheim

Seit Jost-Michael Brosers Beitrag „Ergänzungen zu portugiesischen Karavellen" im LOGBUCH 2002 haben mehrere Mitglieder die Diskussion über die Takelung und Handhabung der mediterranen Lateinsegel fortgeführt [1]. Ersichtlich bietet das Thema mehr Aspekte, als man zunächst glauben möchte. Eine Reihe von Fragen ist offen oder gar streitig. Weitere Erkenntnisse lassen sich, aus meiner Sicht, am besten aus der neueren Fachliteratur der Länder gewinnen, in denen die Lateintakelung einst zu Hause war – soweit solche Publikationen für uns erreichbar sind. Der folgende ergänzende Beitrag stützt sich vor allem auf die beiden von Göhren erwähnten Bücher von Beaudouin: Bateaux des Côtes de France [2], und von Bellabarba/Guerreri: Vele italiane... Er kann hoffentlich einige Punkte klären helfen; dabei sind, neben regionalen Varianten, die Größenunterschiede der Schiffe (Ein- und Mehrmaster) sowie entwicklungsgeschichtliche Veränderungen zu beachten.

I. Ostermann ist recht zu geben, wenn er am Beispiel einer von Warrington-Smyth erwähnten Tartane darauf hinweist, daß die Lateinrah grundsätzlich nicht nur seitlich um die Mastachse, sondern je nach dem Windkurs auch in ihrer Schräglage schwenkbar war, um einen bestmöglichen Vortrieb zu erzielen. Ausführlich beschreibt Beaudouin (S. 19-22) die verschiedenen Manöver mit der Rah einer südfranzösischen Catalane bei unterschiedlichen Windrichtungen und -stärken. Dabei ordnet er allerdings die horizontale Querlage der Spiere (das Dreiecksegel steht „auf der Spitze") nicht Raumschotkursen, sondern der Fahrtrichtung platt vor dem Wind zu [3].

Diese Segelweise mit variierenden Höhenwinkeln der Rah soll in früheren Zeiten weit verbreitet gewesen sein. Tatsächlich findet man im Mittelalter nicht wenige Abbildungen, auf denen der Hals des Lateinsegels stark angehoben ist (vgl. Abb. 1) oder die Rah sogar in Querlage vor dem Wind gezeigt wird. Laut Beaudouin (S. 18) hat sich diese sehr variable Praxis aber später im Mittelmeer nur auf Kleinfahrzeugen („Fischerbooten") erhalten (außerdem noch bei den ägyptischen Seglern auf dem Nil). Nach den verfügbaren Abbildungen zu urteilen, manövrierten größere Lateinsegler der Neuzeit, vor allem wenn sie mehrere Masten trugen, weniger mit der Schräglage ihrer Rahen als mit deren seitlicher Position im Verhältnis zur Fahrtrichtung. Möglicherweise hing das damit zusammen, daß die Segel mit der Zeit höher, an der Piek also spitzer zugeschnitten wurden und das früher schräg nach hinten verlaufende Achterliek nun fast senkrecht stand. Damit rückte das Segelzentrum nach oben und konnte in der Höhe mehr Wind gefaßt werden (Bellabarba S. 21), muß sich aber auch die Rah verlängert haben und schwerer geworden sein.



II. Auf Vorwindkursen wurde damit bei größeren Schiffen, jedenfalls wenn sie mehrere Masten führten, die alte Segelstellung mit der Rah in horizontaler Querlage ebenfalls aufgegeben, wohl auch deshalb, weil sich mehrere Segel dabei den Wind wegnahmen. Stattdessen braßte man nun die beiden größeren Segel unter Beibehaltung ihrer Schräge in eine gekreuzte Stellung, die vielfach bezeugt ist, vgl. etwa das rechte Schiff in Abb. 2. In Frankreich nannte man diese Position „Schere" (en ciseau), in Italien „Hasen- oder Eselsohren" (orecchie di lepre o d'asino) [4]; die Engländer sagten dazu „goose wing".

Auch angesichts der Einwendungen Ostermanns neige ich weiter zu der Auffassung, daß der bei Möller/Roeloffs auf Tafel 28 (vgl. Abb. 1 bei Nickel 2002 und Ostermann 2003) abgebildete türkische oder Barabaresken-Korsar im Begriff ist, eine solche Segelstellung einzunehmen. Es ist zu bedenken, daß diese Pinke offenbar von einem bewaffneten britischen Marssegelschoner verfolgt wird und die Flucht zu ergreifen versucht. Die erkennbare Kursänderung nach Steuerbord, mehr parallel zur Windrichtung, verlangt nach gleichzeitiger Erhöhung der Fahrt durch Setzen des noch beschlagenen Großsegels. Eine im Prinzip gleichartige Position der Hauptsegel findet sich auf der in Abb. 4 gezeigten venezianischen Galeasse; von dieser heißt es im Beitext bei Jal ausdrücklich, sie laufe „vor dem Wind" (faisant route vent arrière).

Abb. 1: Handelsgaleere für die Flandernfahrt, Anfang 15. Jhdt., aus der venezianischen Handschrift „Arte de far vasselli". Nach Concina: L'Arsenale della Republica die Venezia.