

Schebecke

Dreimastsegler der Mittelmeerländer vom 17. bis 20. Jahrhundert

{gallery}schebecke{/gallery}

Auf dem Mittelmeer gab es seit dem Ende des 17. Jahrhunderts zwei besonders schnelle, schlanke und scharf gebaute Segelfahrzeuge, deren Rumpf wahrscheinlich aus der Galeere und der Karavelle entwickelt wurde: die aus Venedig stammende Galeotte und die Schebecke. Beide Typen haben ein weit ausladendes Galion, das statt des Bugspriets eine Art Schnabel wie bei den Galeeren trägt. Dieser dient als Befestigungspunkt für das stehende und laufende Gut am Bug. Das Quarterdeck (achtern) ragt über das Hauptdeck hinaus, darüber, noch weiter nach achtern karavellenartig hochgestuft, bei der Schebecke außerdem ein Grätingsdeck.

Auch der arabische Einfluss ist nicht zu verhehlen. Was die scharfen Linien betrifft, so stand der Schebecke nicht nur die Galeere Pate, sondern es ist anzunehmen, dass sie eine höchst geglückte Weiterentwicklung der Ghanja war, eines langen, schlanken dreimastigen Dautyps. Die Schebecke fuhr allerdings nicht die trapezförmigen Dausegel, sondern die dreieckigen Lateinersegel.

Es heißt, dass die Schebecke zuerst bei den nordafrikanischen Berberesken in Gebrauch waren, die mit diesen schnellen Seglern den großen Kauffahrern weit überlegen waren. Deshalb war es ein Leichtes, sie auf ihren Piratenzügen zu plündern. Angeblich als Gegenwaffe haben dann vor allem die Spanier, Malteser und Franzosen eigene Schebecke gebaut. Diese Schiffe konnten sowohl gesegelt als auch gerudert werden. Sie hatten zwischen je zwei Stückpforten eine kleine Riemenpforte, und man bediente sich der Riemen, um an den Feind zu kommen oder um trotz Windstille Fahrt zu machen.

Die Schebecke hat drei Masten, deren vorderster weit nach vorn überhängt, und hierin unterscheidet sie sich hauptsächlich von der Galeere. Sonst sind Segel und Takelage des Groß- und des Fockmastes gleich ausgeführt, nämlich als Lateinerbesegelung. Der Besanmast hat eine kurze Stenge (Mastverlängerung), und seine Wanten sind wie auf großen Schiffen an einer ordentlichen Rüste am Rumpf befestigt. Da die Lateinersegel bei starkem Wind diesem zuviel Fläche bieten, gibt es für jeden Mast zwei Rahsegel, die man setzt, wenn schlechtes Wetter droht.

Obwohl dies die der Schebecke eigene Takelungsart ist, hat man ihr in Frankreich später eine so genannte Polacker-Takelage gegeben. Sie sieht ähnlich wie die einer dreimastigen Fregatte aus, also mit Rahsegeln, die aber an Pfahlmasten (Mast aus einem Stück, ohne Stenge, für Fock- und Großmast) geführt werden. Die Vorteile dieser Takelungsart sind, dass man – der Windstärke angemessen – mehr oder weniger Segel führen kann und dass die kleinen Rahsegel leichter zu bedienen sind als die riesigen Lateinersegel, deren lange Bäume schwer zu handhaben sind und leicht brechen, vor allem, wenn man damit keine große Erfahrung hat. Von Nachteil ist, dass das Bugspriet den Bug dieser Schiffe zu sehr belastet, der schwach gebaut und wegen seiner einfachen Konstruktion nicht dafür bestimmt ist, solch großen Kräften standzuhalten; dass, da die Position der Masten geändert wurde, man die meisten guten Eigenschaften dieses Schiffes aufs Spiel setzt; und dass bei dieser Takelage die Schebecke nicht mehr so feinfühlig reagiert. Denn ihre hoch aufragenden Masten, ihre Rahen und ihre viel größere Zahl an Tauen bieten dem Wind einen viel höheren Widerstand.

Da das schnelle Schiff hauptsächlich für das Führen von Seekriegen auf dem Mittelmeer konstruiert war, war es natürlich

bewaffnet. Der kleinste Schebeckentyp hatte zwölf Kanonen, der größte, recht seltene an die vierzig, und alle standen auf dem Hauptdeck – und nicht auf mehreren Decks verteilt wie auf den Schiffen der west- und nordeuropäischen Küsten. Ein damals häufig anzutreffender Schebeckentyp mit zwanzig Kanonen war ungefähr 35 m lang, 9 m breit und hatte 3 m Tiefe. Im 19. und frühen 20. Jahrhundert, als modernere Militärtechnik hölzerne Kriegsschiffe überflügelte, wurden Schebecken im Mittelmeer noch als Fischereifahrzeuge benutzt.