

Die segelnde Handelsgaleere für transatlantische Reisen

von D. Freels, Calgary/Canada.

Auf einer Inschrift aus dem Jahre 1868 finden wir einen Hinweis auf die Galeere CINQUE PORTS (= Fünf Häfen), ein Schiff von 96 tons und 18 Kanonen, das im Jahre 1704 im Auftrag der britischen Admiralität eine transozeanische Reise unternommen hatte, und aus dem Jahre 1695 stammt der Hinweis auf ein Schiff ADVENTURE GALLEY (Abenteuer Galeere), ein Kriegsschiff von 300 tons mit 34 Kanonen, das 1695-1697 im Indischen Ozean gegen Piraten und Korsaren kreuzte. Erstaunlich dabei ist die Bezeichnung Galeeren. Seit wann unternahmen Engländer und Neuengländer transozeanische Reisen mit dieser Art von Schiffen, deren Verwendbarkeit doch eigentlich auf küstennahe Gewässer beschränkt schien?

Bei Howard I. Chapelle finden wir in dem Werk "The Search Speed under Sail 1700-1855" weitere Hinweise darauf, wie dieser erstaunliche Umstand näher zu erklären ist.

Hier heißt es u. a.: In den Kriegen im letzten Viertel des 17. Jahrhunderts war die englische Marine nicht imstande, ihre Handelsschiffe ausreichend zu schützen. Beträchtliche Schiffsverluste ließen bei den britischen Kaufleuten den Wunsch nach schnellsegelnden und in Flauten ruderbaren Fahrzeugen wach werden. Die Schiffbauer entwickelten daraufhin den Typ der sog. Merchant Galley, der Handelsgaleere. Dieser Typ wurde auch "Runner", zu deutsch "Läufer", bzw. "Blockadläufer" genannt, weil man in dem engl. "Runner" die Kurzform für "Blockade Runner" sehen kann. Dieser Begriff ist im Deutschen unter der Bezeichnung "Blockadebrecher" nicht ganz zweckentsprechend wiedergegeben. Dieser neue Typ entstand in Anlehnung an die von Sir Robert Dudley entwickelten kombinierten Rudersegelschiffe, über die in einer Schrift "Del Arcano Del Mare", veröffentlicht in den Jahren 1612-1620, ausführlich berichtet wurde. Pate gestanden haben mögen aber auch die französischen Schiffe des "Barque Longue Typs", auch Corvetten genannt, die ebenfalls so konstruiert waren, daß sie sowohl unter Segel wie auch mit Riemen beachtliche Geschwindigkeiten erzielten.

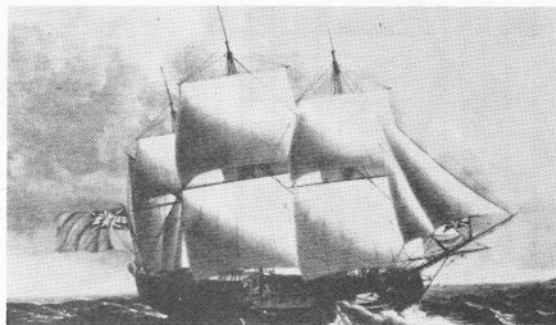
Wie die beigegeführten Risse zeigen, ist bei dieser Neuschöpfung vor allem der Rumpf gegenüber den anderen Schiffsförmern verändert. Schlankere Unterwasserlinien und ein geringerer Tiefgang sind seine Hauptmerkmale - und natürlich die Vorrichtung zur Anbringung einer größeren Anzahl von Riemen. Meist führten die Schiffe die allgemein übliche Takelage, oft wurden sie aber auch als Brigantinen geriggt. Die Typbezeichnung Galley wurde häufig schiffsgeriggt Fahrzeugen beigelegt. Gerudert wurden diese Segelgaleeren entweder vom Oberdeck oder auch vom

Zwischendeck aus, wie aus beigegeführtem Riss (Plan 1) zu ersehen ist. Es gab schließlich auch Galeeren, die Riemenpforten auf beiden Decks trugen. Auf den Galeeren von der Größe der PEREGRINE GALLEY waren zwei bis drei Mann nötig, um einen Riemen zu bedienen. Folgende Segelführung war bei diesen Fahrzeugen üblich: Fock-, Mars-, Bramsegel, Gros-, Mars-, Bramsegel sowie Lateinbesan und Kreuzsegel. Große Galeeren führten dazu noch Royals. Die Brigantinen führten Fock-, Mars- und Bramsegel, am Fockmast manchmal noch ein Royal darüber und am Großmast ein Gaffbesan ohne Baum, manchmal ein Kreuzsegel.

Der ursprünglich nur als schnelles Handelsschiff gedachte Schiffstyp wurde seiner guten Eigenschaften wegen auch bald in die Royal Navy eingeführt. So wurde bereits 1675 eine CHARLES GALLEY - Class als Kriegsegelgaleeren in Bau genommen.

Die Admiralty Collection of Draughts im National Maritime Museum in Greenwich, S. E. 10 in England besitzt mehrere Risse von Handels- und Kriegsgaleeren. Dort können Lichtpausen dieser Pläne bezogen werden.

Die PEREGRINE GALLEY, deren Riss beigelegt ist, hatte ein interessantes Schiffsdasein. Sie war zur Verwendung als Kreuzer gebaut, d. h., sie fuhr als unabhängiges Mehrzweckschiff z. B. im Geleitschutz, als Bewacher, als Kaper oder auch im Zolldienst, wobei sie öfter weite See-



Nach einem Gemälde von J. Cleveley: ROYAL CAROLINE.

törns absolvierte. Die Bauaufsicht über das Schiff hatte der Werftmeister und Schiffbauer William Lee innegehabt. Sie galt als schnellsegelnd und war von gefälligen Aussehen, was dazu führte, daß sie 1716 als Regierungsyacht umgebaut und unter dem Namen CAROLINA neu in Dienst gestellt wurde. 1720 wurden im Trockendock die Wasserlinienrisse abgenommen und von H. I. Chapelle aufgezeichnet (s. Plan 3). 1733 erfolgte ein Umbau, vor allem der Bugform. Diese Arbeit überwachte der Meisterschiffbauer Richard Stacy. Der neue Name des Schiffes lautete nun

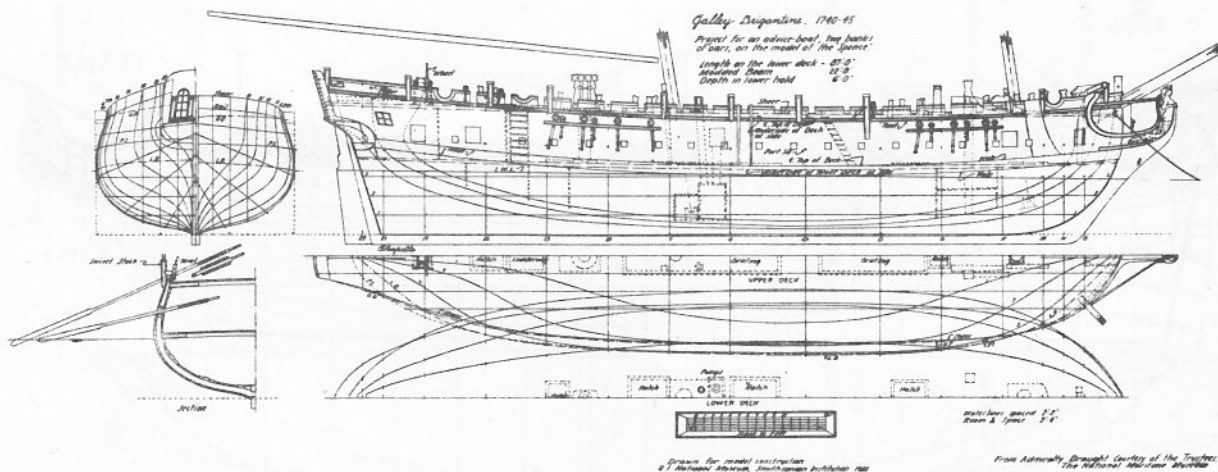


Plate 1. A design for a galley-brigantine of 1740-45, fitted to row on two decks and intended as an advice boat; hull was to be a modification of that of the brigantine sloop; reputed a good sailer.