Die GALILEE

Ein bemerkenswertes kleines Segelschiff aus San Francisco

Herbert Karting, Itzehoe

Zu den bekanntesten der um 1900 in San Francisco beheimateten Segelschiffe gehörte die GALILEE, eine formschöne Schonerbrigg, die Kapitän Matthew Turner im Jahre 1891 auf eigener Werft in Benicia, Kalifornien, unter der Baunummer 153 für seine Tahiti Line of Packets erbaut hatte.

Das Schiff besaß die von Turner bereits 1868 beim Bau seiner Schonerbrigg NAUTILUS entwickelte Form, bei der die Wasserlinien vorn scharf und schlank verliefen, im Achterschiff hingegen relativ kurz und völlig. Damit hatte er bewusst die überlieferte Bauweise umgekehrt, die ein kurzes völliges Vorschiff und ein langes schlankes Achterschiff als die günstigste Form betrachtete. Die Fachwelt war seinerzeit vom Misserfolg überzeugt: Ein derartiges Fahrzeug würde nicht nur schlecht segeln, sondern bei vorderlicher See ständig mit dem Vorschiff untertauchen, damit unerträglich nass und somit kein taugliches Seeschiff sein. Turner jedoch war nicht zu beirren und ließ nach seinen Plänen in Eureka, Humboldt Bay, die 173 NRT große NAUTILUS bauen, die sich als vorzüglicher und schneller Segler mit großer Ladekapazität erweisen sollte. Seine erste Rückreise von Tahiti nach San Francisco legte er in der Rekordzeit von 26 Tagen zurück, *„... die schnellste je von einem Segelschiff auf dieser Strecke gemachte Reise"*.[1] Mit diesem Neubau hatte Turner weitere neue Ideen umgesetzt. So führte das Schiff statt des aus Bugspriet und Klüverbaum bestehenden ernorm schweren Vorgeschirrs mit all seinen Anhängseln nur ein leichtes ausfahrbares Hornbugspriet: *„Die Zeit des Bugspriets ist mit einem Mal vorbei, ...*" freute sich die Fachpresse, *„... ein solcher ist für ein Schiff nicht nur eine gewaltige Belastung, er nimmt auch viel Platz weg und kostet einen Haufen Geld.*"[2] Die Vorstage waren nicht auf dem Bugspriet befestigt, sondern nun auf den Ohrhölzern des Vorstevens. Unter- und Toppmast wurden nach Möglichkeit aus einer einzigen Länge gearbeitet und statt der schweren hölzernen Saling saß ein schmiedeeiserner Ring mit starken Augbolzen um den Topp, in den die Wanten und Stagen eingehängt wurden. Hierdurch wurde erhebliches Gewicht oben im Rigg eingespart. Eine Besonderheit war der von Turner eingeführte dreieckige Besan, leg-o'-mutton (Hammelkeule) genannt, der sich schon auf seinen früheren Reisen in die Südsee vorzüglich bewährt hatte. Dieses Segel konnte im Gegensatz zu einem schweren Gaffelsegel bei plötzlich einfallenden Böen gefahrlos und schnell geborgen werden. Die fehlende Segelfläche wurde durch ein tief geschnittenes Toppsegel ergänzt, wodurch sich eine Art hohes Bermudarigg ergab. Eine weitere Besonderheit war das einteilige Leesegel, das von der Obermarsrah bis zur Reling reichte. Es hatte seine größte Breite in Höhe der Fockrah, wo es von einer Leesegelspiere gespreizt wurde, und verjüngte sich an beiden Enden auf sehr kurze lose Rahen.

Die im Februar 1891 in Fahrt gekommene GALILEE (KJDM) galt als Ersatz für die inzwischen nach Chile verkaufte NAUTILUS. Mit einer Vermessung von 354 BRT bzw. 329 NRT und Abmessungen von 132,5 x 33,5 x 12,7 Fuß (40,36 x 10,19 x 3,84 m) war sie doppelt so groß wie ihre Vorgängerin. Wie diese als Schonerbrigg getakelt, führte sie doppelte Mars-, einfaches Bramsegel und Royal sowie die erwähnten Leesegel. Ihre Fockrah besaß eine Länge von 75 Fuß (22,86 m), die sich durch die beiden Leesegelspiere auf 120 Fuß (36,58 m) erweitern ließ und somit eine beachtliche Segelfläche tragen konnte. Der Fockmast war über Deck 111 Fuß (43,7 m), der Großmast 113 Fuß (44,3 m) und der Besanbaum 68 Fuß (20,7 m) lang. Der Großmast trug Turners Spitzbesan mit Toppsegel, zwischen beiden Masten saßen vier Stagsegel, während als Vorsegel drei verschieden große Klüver gefahren wurden.

Unter Kapitän Paulsen wurde die GALILEE sogleich in den von Turner und seinen Geschäftsfreunden eingerichteten Stückgutdienst zwischen San Francisco und Tahiti eingesetzt.

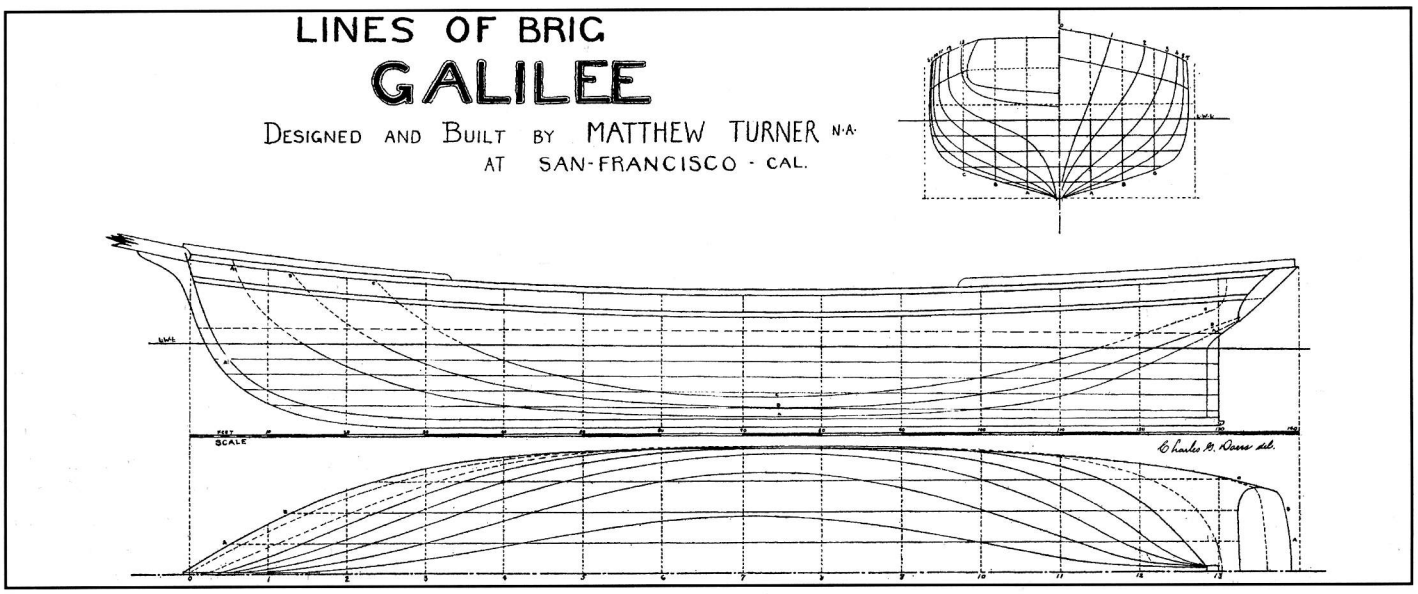

Abb. 1: Linien- und Spantenriss der GALILEE im Maßstab 1:300 (aus The Rudder, Februar 1899).