

Preußische Galiot D. STADT ELBING von 1738

Die Galiot D. STADT ELBING wurde 1738 in der namensgebenden Stadt in Ostpreußen gebaut. Bauherr war der ortsansässige Kaufmann Heinrich Döring. Das "D." im Namen des Schiffs war höchst wahrscheinlich keine Abkürzung von "Die", sondern ein Hinweis auf den Eigner Döring. Die Galiot lief am 6. September 1738 vom Stapel. Weil das Schiff das seit 80 Jahren größte in Elbing erbaute Schiff war und sein Bau und Betrieb ein wichtiges lokales Ereignis war, sind in den Annalen der Stadt die Maße des Fahrzeugs erhalten geblieben. Das weitere Schicksal der D. STADT ELBING ist leider nicht dokumentiert worden oder entsprechende Unterlagen sind in den Wirren am Ende des 2. Weltkriegs verloren gegangen.



Galiot "D. STADT ELBING" auf einem zeitgenössischen Kupferstich von Johann Friedrich Endersch.

Der Schiffbau in Elbing am Frischen Haff (heute Elbląg, Polen) lässt sich bis in das 13. Jahrhundert zurückverfolgen. Seine Blütezeit hatte er im 15. und 16. Jahrhundert, als die Hansestadt Elbing besonders prosperierte. Auftraggeber und teilweise auch Eigentümer der Elbinger Werften waren die wichtigen ortsansässigen Handelsherren. Die vier schwedisch-polnischen Kriege führten ab Mitte/Ende des 17. Jahrhunderts zum langsamen Niedergang des Handels und des Schiffbaus. Um 1650 wurde der Bau von Seeschiffen in Elbing eingestellt und dort für einen Zeitraum von etwa 80 Jahren nur noch kleine Fahrzeuge für die Küsten- und Flussschifffahrt gebaut.

Daher war der Bau der D. STADT ELBING auf der Mitzlaff-Werft im Jahr 1738 ein lokales Großereignis. Das Schiff wurde am 2. Januar 1738 auf Kiel gelegt und lief am 6. September 1738 vom Stapel. Der Auftraggeber, der Kaufmann und "Ratsherr 2. Ordnung" Heinrich Döring, ließ das Schiff für den Salzhandel bauen. Er besaß nämlich das lukrative Salzhandelsmonopol für Preußen. Salz war bis zur großindustriellen Salzgewin-

nung im späten 19. Jahrhundert ein wertvolles Handelsgut. Es ist nicht klar, ob die D STADT ELBING das weiße Gold aus England holte oder ob das Schiff nur für die lokale Fahrt in der Ostsee gedacht war. In Lübeck gab es zu dieser Zeit bereits große Salzsiedereien, aber die Elbinger Kaufleute hatten auch gute Wirtschaftsbeziehungen mit England etabliert. Das weitere Schicksal der Galiot ist leider nicht bekannt.

Daten und Fakten der D STADT ELBING	
Land:	Preußen
Schiffstyp:	Hölzerne Galiot
Bauwerft:	Mitzlaff-Werft, Elbing, Preußen
Stapellauf:	6. September 1738
Eigner:	Heinrich Döring, Elbing
Besatzung:	ca. 15 Mann
Verbleib:	unbekannt
Technische Daten	
Vermessung:	95 Lasten (ca. 200 tons)
Länge:	29,5 m
Breite:	7,8 m
Tiefgang:	2,5 m
Segelfläche:	ca. 400 qm
Geschwindigkeit:	ca. 7 Knoten max.

Die Entwicklung der Galiot von 1650 bis 1900

Die engen, flachen und stürmischen Gewässer der holländischen Nordseeküste führten zu der Entwicklung besonders manövrier- und widerstandsfähiger Schiffe, die optimal an diese rauen Bedingungen angepasst waren. Typisch waren flachbodige und breite Schiffe, die ohne große Probleme trocken fallen konnten. Die unweigerlich hohe Abdrift dieser flachgehenden Fahrzeuge wurde durch den Einsatz von Seitenschwertern reduziert. Die Rumpfe mussten besonders solide konstruiert sein, um auch heftigere Grundberührungen überstehen zu können. Das Rundgatt bot diesbezüglich Vorteile gegenüber dem leichter zu bauenden, aber weniger stabilen Plattgatt (Spiegelheck).

Im 17. Jahrhundert wurden viele angesehene Schiffsbauer aus den Niederlanden mit guten Angeboten in alle Länder rund um Nord- und Ostsee gelockt. So breiteten sich holländische Konstruktionsweisen bis in die Ostsee aus, obwohl die dortigen Bedingungen anders als in den Niederlanden waren. So war es auch nicht verwunderlich, dass es bald zu Abwandlungen der ursprünglichen Form kam. Die Rumpfe bleiben recht breit, wurden aber der Boden wurde im Laufe der Zeit deutlich aufgekimmmt, so dass die Seitenschwerter kleiner wurden und später ganz wegfallen konnten.

Die Galiot entstand um 1650 als ein seefähiges, völliges Rundgatt-Handelsschiff für den Einsatz in den Küstengewässern der Nord- und Ostsee. Daneben war sie durch ihre kaum zum Bug und Heck zusammenlaufende und damit fast rechteckige Decksform sowie die frei über den Achtersteven geführte Ruderpinne charakterisiert. Für größere Galioten wie die D STADT ELBING waren auch das Achterpiek und das Deckshaus im Bereich der hinteren Schiffshälfte typisch.

Die ersten Galioten hatten offensichtlich noch schmale, lange Seitenschwerter, wie auf dem zeitgenössischen Gemälde von Van der Velde dem Älteren ersichtlich wird. Später wurden diese weggelassen. Diese ersten Galioten wurden als Einmaster bezeichnet, waren aber in Wirklichkeit zweimastige Fahrzeuge mit einem hohen Hauptmast vorne und einem sehr klei-

nen achternen Mast. Am Hauptmast führten sie Rah- und Schonertakelung, am achternen Mast ein kleines, dreieckiges Lateinersegel. Letzteres wurde später durch ein etwas größeres Luggersegel und dann durch ein leichter zu handhabendes Besansegel ersetzt. Im Laufe der Jahre wurde die Galiot größer. Der Besanmast rückte weiter zur Schiffsmittle und wuchs zu einem vollwertigen Mast heran. Als Brigantine oder Brigg getakelte Zweimaster mit einer Tragfähigkeit von etwa 50 bis 80 Lasten entstanden, die Ende des 18. Jahrhunderts die Masse der im Nordseebereich eingesetzten Handelsschiffe stellten. Damit war das Ende aber noch nicht erreicht. Spätestens ab 1730 entstanden auch Dreimaster wie die D STADT ELBING. Diese trugen am Fock- und Großmast jeweils 3 bis 4 Rahsegel und am Kreuzmast 1 bis 2 Rahsegel zuzüglich eines Besans (Fregatttakelung). Aber auch barkgetakelte Galioten wurden gebaut.

Um diese Zeit begann sich die Rumpfform der Galioten zu wandeln, um höhere Geschwindigkeiten erzielen zu können. Die Linien wurden im Bug- und Heckbereich schärfer und das Deck verlor damit seine Eckigkeit. Der Vorsteven wurde schräger. Außerdem setzte sich die handlichere Schonertakelung durch. Kurz vor Ende der Segelschiffsära liefen Anfang des 20. Jahrhunderts sogar noch stählerne Galioten vom Stapel.



Das auf 1685 datiert Bild "Schiffe auf ruhiger See im Abendlicht" von Willem van der Velde dem Älteren zeigt drei frühe Galioten.

Literaturempfehlung

Geyer / Lexow / Sohn: *Dreimast-Galio Friedrich-Wilhelm der 2te*, Hinstorff-Verlag, Rostock, 1990: Das Buch bietet unter anderem eine sehr guten Überblick über die Entwicklung der Rundgattschiffe in Nord- und Ostsee im Allgemeinen und über die Entwicklung der Galiot ab 1650 im Speziellen.