

## Britischer Teeclipper THERMOPYLAE von 1868



Der Teeklipper THERMOPYLAE auf einer nicht datierten Fotografie, vermutlich in den 1880er Jahren aufgenommen (keine bestehende Schutzrechte nach deutschem Recht bekannt).

Der 1868 gebaute Klipper THERMOPYLAE war einer der schnellsten, jemals gebauten Frachtsegler. Er war für den lukrativen Teetransport von China nach London entworfen worden und wurde in seinen ersten 10 Jahren hauptsächlich auf dieser Route verwendet. In den 1880er Jahren vorwiegend in der Australienfahrt tätig, wurde er 1890 nach Kanada verkauft und im Pazifik eingesetzt. 1896 übernahm ihn die portugiesische Marine als Segelschulschiff und taufte ihn in "Pedro Nuñez" um. 1903 wurde er abgetakelt und als Kohlenhulk genutzt. Im Oktober 1907 wurde der Rumpf im Beisein der portugiesischen Königin vor Cascais ehrenvoll versenkt.

Die 1860er Jahre stellen einen Höhepunkt der Geschichte der britischen Segelschiffahrt dar. Die so genannte Kompositbauweise mit einem eisernen Spantengerüst und hölzerner Beplankung ermöglichte den Bau sehr stabiler und schlanker Schiffe, die trotzdem vergleichsweise leicht waren. Solche Schiffe konnten in schwerer See noch viel Besegelung tragen, aber auch bei wenig Wind noch sehr hohe Geschwindigkeiten erzielen.

| Daten und Fakten der THERMOPYLAE |  |
|----------------------------------|--|
| Land:                            | Großbritannien / Kanada / Portugal   |
| Schiffstyp:                      | Klipper mit Vollschiifstakelung (ab 1893 mit Barktakelung)   |
| Bauwerft:                        | Walter Hood & Co, Aberdeen, Großbritannien   |
| Stapellauf:                      | 19. August 1868  |
| Eigner:                          | 1868 White Star Line (George Thompson & Co.), Aberdeen<br>1889 W. Ross & Co., London<br>1890 Mount Royal Milling & Manufacturing Co., Victoria, British Columbia, Kanada<br>1896 Portugiesische Marine |
| Umbenennung:                     | 1896 in "Pedro Nuñez"  |
| Besatzung:                       | 35 Mann als Vollschiif<br>20 Mann als Bark   |
| Verbleib:                        | Am 13. Oktober 1907 vor Cascais, Portugal durch Artillerie und Torpedo versenkt  |
| Technische Daten                 |  |
| Vermessung:                      | 991 BRT  |
| Länge:                           | 64,6 m   |
| Breite:                          | 11,0 m   |
| Tiefgang:                        | 6,4 m  |
| Geschwindigkeit                  | ca. 20 Knoten max.   |

Die Entstehungsgeschichte der THERMOPYLAE war für ihre Zeit ungewöhnlich. Sie war nämlich in Gegensatz zu fast allen anderen damaligen Schiffen kein Werftentwurf, sondern wurde von dem Lloyd's-Inspektor Bernard Waymouth konstruiert, der bereits 1867 den Crack-Teeklipper "Leander" gezeichnet hatte.

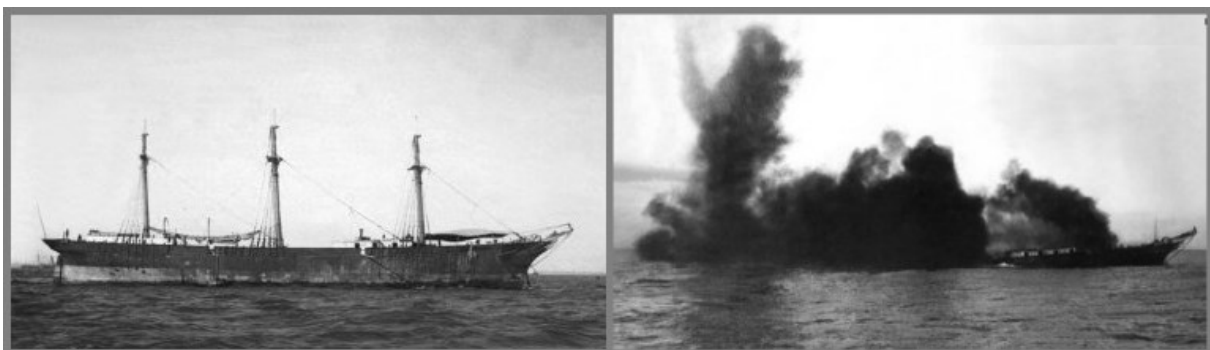
Wie außergewöhnlich sein neuer Entwurf war, bestätigte sich schon auf der Jungfernfahrt. Unter dem Kommando von Kapitän Robert Kemball segelte die mit einem grünen Rumpfanstrich versehene THERMOPYLAE in der Rekordzeit von 61 Tagen von London nach Melbourne. Auch die folgenden Zwischenreisen nach Newcastle, NSW, und weiter nach Fuzhou in China, sowie die Rückreise von Fuzhou nach London in 91 Tagen setzten neue Maßstäbe.

Reeder Thompson dürfte mehr als zufrieden gewesen sein mit seinem neuen Schiff, als es am 30. September 1869 voll beladen mit Tee wieder in London eintraf. Auch 1870 und 1871 gelangen der THERMOPYLAE sehr gute China-Reisen. 1872 segelte sie direkt gegen die "Cutty Sark". Zwei Wochen lang blieben die Rivalen eng beieinander, bis das Ruder der "Cutty Sark" wegbrach und die THERMOPYLAE davonziehen konnte. Trotzdem erreichte die THERMOPYLAE nur sieben Tage vor ihrer Rivalin London. Vielleicht war sie doch nur der zweitbeste Teeklipper? Die Frage wird nie endgültig zu beantworten sein. Die "Cutty Sark" konnte die Zeiten der THERMOPYLAE jedenfalls auf der China-

Route nicht unterbieten, sehr wohl jedoch mehrfach in den 1880er Jahren auf der Australienroute. Kapitän Kemball kommandierte die THERMOPYLAE bis 1874. Dann übernahm Kapitän Charles Matheson bis 1879 das Schiff, das weiter im allmählich zusammenbrechenden Teegeschäft mit China eingesetzt war. Ab 1880 wurde die THERMOPYLAE dann hauptsächlich auf der Australienroute eingesetzt. Auf der Ausreise hatte sie britische Industriegüter oder Bauholz im Bauch, auf der Heimreise in der Regel Wolle.

1890 wurde sie nach Kanada verkauft. Erwerber war ein Sägewerksbetreiber aus Victoria an der kanadischen Pazifikküste. Ihr Rumpf wurde weiß gestrichen und die Takelung zur Bark reduziert. Sie transportierte nun Holz nach Südostasien, vorwiegend Burma, und Reis zurück nach Kanada. Trotz der verkleinerten Segelfläche machte sie weiter schnelle Reisen, unter anderem 1893 in 23 Tagen von Victoria über den Pazifik nach Hongkong.

Ende 1895 verkauften die Kanadier sie an die portugiesische Marine, die ein Segelschulschiff suchte. Am 29. Mai 1896 lief die THERMOPYLAE in Lissabon ein und wurde dort zum Schulschiff umgebaut. Am 20. August 1896 wurde sie auf den Namen "Pedro Nuñez" umgetauft. Danach diente sie sieben Jahre lang als Schulschiff, bevor sie 1903 ausgemustert und bis auf die Untermasten abgetakelt wurde. Weitere vier Jahre lang wurde sie dann auf dem Tejo als Kohlenhulk verwendet und am 13. Oktober 1907 als Zielschiff versenkt.



Das linke Foto zeigt die "Pedro Nunes" ex THERMOPYLAE als Kohlenhulk vor ihrer Versenkung und das rechte Foto den Moment nach Torpedotreffer am 13. Oktober 1907 (Fotografen und bestehende Schutzrechte nicht bekannt).

## Literaturempfehlung

Walter A. Kozian: *Klipperschiffe und Schnellsegler*, Köhler, Wien/Graz 2002. Neben einer sehr guten Geschichte der Klipperschiffe enthält das hervorragende Buch auch viele Lebensläufe von Klippern.

Basil Lubbock: *The Log of the Cutty Sark*, James Brown & Son, Glasgow 1924. Der britische Autor widmet in diesem Werk den Begegnungen von "Cutty Sark" und THERMOPYLAE viel Raum.