

## Französische Fünfmastbark FRANCE von 1890

Die 1890 in Großbritannien für die französische Segelschiffsreederei A.-D. Bordes gebaute FRANCE war weltweit die erste fünfmastige Bark und seinerzeit das größte Segelschiff. Sie war für den Nitrattransport von Chile nach Frankreich entworfen worden und wurde fast ausschließlich auf dieser Route eingesetzt. Die elegante, aber als rank geltende Fünfmaster sank im Mai 1901 im Südatlantik, nach dem ihre Kohleladung verrutscht war.



Fünfmastvollschiff FRANCE auf einer undatierten Photographie von Allan C. Green (State Library of Victoria, Copyright erloschen)

In den 1880er Jahren waren die britischen Werften führend im Bau großer eiserner und stählerner Rahsegler. So war es nicht überraschend, dass der Auftrag für die "France" an eine britische Werft ging. Sie wurde 1890 von D. & W. Henderson & Son in Glasgow, Schottland gebaut und war für die Chile-Fahrt rund um Kap Hoorn vorgesehen.

Wie praktisch alle zeitgenössischen britischen Schiffe handelte es sich um einen Glattdecker mit erhöhter Back und Poop. Die Arbeit auf dem langen, ununterbrochenen Hauptdeck war bei Seegang sicherlich riskant. Die Formgebung mit nur leicht angedeutetem Decksprung in Verbindung mit dem Reedereitypischen grauen Anstrich mit schwarz-weißem Pfortenband sorgt allerdings für ein sehr elegantes Aussehen.

Die FRANCE war mit Dampfwinden ausgestattet, die sowohl bei Segelmanövern als auch bei der Be- und Entladung zum Einsatz kamen. Ein weitere technische Besonderheit war der Doppelbooten mit Ballasttanks für Wasserballast. In den Tanks konnte bei Beladung mit Salpeter das aus der Ladung austretende "Salpeterwasser" aufgefangen werden, das normalerweise über Bord gepumpt wurde. Für den Reeder war das ein willkommenes Zusatzgeschäft, denn das Salpeterwasser ließ sich durchaus in der Heimat verkaufen. Das Schiff konnte nominell eine Ladung von 6.200 Tonnen tragen. Weil sich die FRANCE jedoch als rank heraus stellte, waren aus Sicherheitsgründen nie mehr als 6.000 Tonnen an Bord.

Der Fünfmaster lief am 2. September 1890 vom Stapel und wurde bis Oktober des selben Jahres fertig gestellt.

Die Jungfernfahrt unter Kapitän Eugène Voisin begann im November 1890. In Barry, Wales, lud die FRANCE 5.900 Tonnen für Rio de Janeiro, Valparaíso und Iquique. Die Strecke von Barry nach Rio bewältigte sie in nur 32 Tagen und erfüllte damit voll die Erwartungen des Eigners. Im Zielhafen Iquique stellte die France dann einen anderen Rekord auf: Innerhalb von 11 Tagen wurden 10.500 Tonnen Ladung umgeschlagen, nämlich 5.000 Tonnen Kohle entladen und 5.500 Tonnen Salpeter geladen.

Daten und Fakten der FRANCE	
Land:	Frankreich
Schiffstyp:	Stählerne Fünfmastbark
Bauwerft:	D. & W. Henderson & Son, Glasgow, Schottland
Baunummer:	348
Stapellauf:	2. September 1890
Eigner:	Antoine-Dominique Bordes & Fils, Dünkirchen, Frankreich
Besatzung:	45 Mann
Verbleib:	Im Mai 1901 im Südatlantik nach Verrutschen der Ladung gesunken
Technische Daten	
Vermessung:	3.784 BRT
Länge:	133 m über alles
Breite:	14,8 m
Tiefgang:	6,5 m
Segelfläche:	4.450 qm
Geschwindigkeit	17 Knoten max.

1892 gelang der FRANCE eine besonders schnelle Reise. Sie lief in Shields, England, am 26. März aus und erreichte den Zielhafen Valparaiso trotz ungünstiger Windverhältnisse im Ärmelkanal nach nur 76 Tagen am 10. Juni. Auch die nachfolgende Ausreise war schnell. Am 4. Dezember 1892 verließ sie Newcastle, England, und war ebenfalls nach nur 76 Tagen am 18. Februar 1893 wieder in Valparaiso.

Die nächste herausragende Reise gelang erst wieder 1895/96. Die FRANCE verließ Dünkirchen am 28. Dezember 1895 und lief nach 75 Tagen am 8. März 1896 in Iquique, Chile, ein. Am Ende des Jahres 1896 gelang eine schnelle Rückreise aus Chile, obwohl sie mit 6.000 Tonnen Salpeter bis an den Rand ihrer Ladekapazität gefüllt war. Sie benötigte nur 79 Tage von Iquique bis Dungeness Reede und ließ dort am 25. Januar 1897 ihre Anker fallen.

Die folgende Nacht wurde ihr jedoch fast zum Verhängnis. Ihr Kapitän ließ zwei weiße Ankerleuchten setzen, eine am Bug und eine am Heck. Die Besatzung des in dieser Nacht einlaufenden britischen geschützten Kreuzers "HMS Blenheim" hielt in der dunklen Nacht diese beiden Lichter für die Ankerleuchten zweier Fischerboote und versuchte, zwischen diesen vermeintlichen Booten hindurch zu laufen. Erst im letzten Moment bemerkten die Briten ihren Irrtum und drehten mit Hartruder ab. Die "Blenheim" war trotz ihrer Verdrängung von 9.150 tons ein handiges Schiff und konnte beinahe die Kollision vermeiden. Aber eben nur beinahe und so streifte der Kreuzer die Steuerbordseite der FRANCE. Aus dem Rumpf und dem Schanzkleid wurden Platten abgerissen, aber das Schlimmste konnte vermieden werden. In einem nachfolgenden Seegerichtsverfahren wurde der FRANCE wegen der doppelten Ankerleuchten die Hauptschuld am Seeunfall zugewiesen.

Der Fünfmaster wurde nach dem Seeunfall zügig wieder instand gesetzt und zeigte schon auf der nächsten Fahrt im Jahre 1898, was wirklich in ihm steckte. In 63 Tagen lief sie von Prawle Point, England nach Valparaiso, Chile. Das blieb nicht die letzte schnelle Reise, denn zwei Jahre später lief sie nach 76 Tagen am 28. Oktober 1900 in Iquique ein, ebenfalls

von Prawle Point aus gezählt. Ihre letzte schnelle Reise war eine Heimreise im 1. Quartal 1901, als sie von Iquique nach Südengland 78 Tage benötigte.

Während dieser Jahre 1890 bis 1901 wurde die FRANCE von den Kapitänen E. Voisin, V. Guguen, J. Daniou, A. Michel, L.T. Bégaud und zuletzt von Jean-Baptist Forgeard kommandiert.

Die 1901er Heimreise sollte auch die letzte beendete Reise der großartigen FRANCE werden. Ihre letzte Reise begann am 14. März 1901, als sie mit 5.100 tons Kohle beladen aus Tyne, England mit dem Ziel Valparaiso auslief. Am 10. Mai 1901 erwischte ein heftiger Sturm das Schiff etwa auf 34° S, 48° W vor der Küste Südbrasilien bzw. Uruguays. Das ranke Schiff krängte so stark, dass die Kohlladung ins Rutschen kam. Trotz aller Bemühungen gelang es der Crew nicht, die Ladung umzutrimmen. Als die deutsche Viermastbark "Hebe II" der Hamburger Reederei B. Wencke Söhne in Sicht kam, gab die Besatzung der FRANCE in aussichtsloser Lage ihr Schiff auf. Glücklicherweise konnte die komplette Crew gerettet werden. Die Fünfmastbark sank jedoch nicht sofort, sondern wurde noch am 13. Mai 1901 mit schwerer Schlagseite und den Rahnnocken tief im Wasser liegend von der Besatzung der Bark "Josepha" gesichtet. Wenig später dürfte sie gesunken sein.



Die FRANCE auslaufend aus Dünkirchen (von einer zeitgenössischen Postkarte, Fotograf unbekannt, keine bestehenden Schutzrechte)

## Literaturempfehlung

Basil Lubbock: *The Nitrate Clippers*, Brown, Son & Ferguson Ltd., Glasgow 1932. Ein weiteres der vielen brillanten Bücher Lubbocks, das er in diesem Fall den großartigen französischen und deutschen Windjammern gewidmet hat, die im Salpetergeschäft mit Chile eingesetzt waren.