

## **Deutsches Vollschiff WELLGUNDE von 1904**



Das Vollschiff WELLGUNDE unter Segeln, möglicherweise auf der Niederelbe (Originalfoto State Library of Queensland, Foto-Nr. 1 199359, Fotograf George Schutze, undatiert, Copyright abgelaufen).

Die WELLGUNDE war eines der letzten nach 1900 vom Stapel gelaufenen frachttragenden Vollschiffe, da zu dieser Zeit fast nur noch Viermastbarken neu geordert wurden. Sie wurde 1904 auf der Werft von A. Rodger & Co. in Schottland für die Hamburger Reederei Fölsch gebaut und war für die Salpeterfahrt von/nach Chile vorgesehen. Sie galt als vergleichsweise schnelles Schiff, das seine Reisen von und nach Chile meist in weniger als 90 Tagen (gemessen ab/bis Kanal) bewältigte. Nach Kriegsbeginn 1914 wurde sie stillgelegt und 1917 verkauft. 1919 wurde sie als Reparation dem staatlichen britischen Shipping Controller übergeben. Sie blieb aber noch für zwei Jahre unter deutscher Flagge, bevor sie zwischen 1921 und 1924 unter britischer und norwegischer Regie als "Bellpool" in der Australienfahrt eingesetzt wurde. Ende 1924 wurde sie in Belfast aufgelegt und 1926 abgewrackt.

Die seit 1883 im Salpeterhandel tätige Firma H. Fölsch & Co. baute Anfang des 20. Jahrhunderts ihr Geschäft aus und erwarb dazu gebraucht in Großbritannien ein Vollschiff und eine Viermastbark und ließ dort ein weiteres Vollschiff neu bauen. Die Fölsch'schen Schiffe erhielten traditionell Namen von Frauengestalten aus Opern von Richard Wagner und so wurde das neue Vollschiff auf den Namen WELLGUNDE getauft.

Daten und Fakten der WELLGUNDE		
Land:	Deutschland / Großbritannien / Norwegen	
Schiffstyp:	Vollschiff	
Bauwerft:	Anderson Rodger & Co., Port Glasgow, UK	
Baunummer	375	
Stapellauf:	19.01.1904	
Eigner:	<ul> <li>1904: H. Fölsch &amp; Co, Hamburg</li> <li>1917: C.J. Klingenberg, Bremen</li> <li>1921: Keighley Shipping Co.Ltd. Hull, UK</li> <li>1923: Rederi A/S Bellpool, Tönsberg, Norwegen</li> </ul>	
Namen:	1904: Wellgunde 1917: Hanse / Hansa 1921: Bellpool	
Besatzung:	25 Mann (1904)	
Verbleib:	1926 in Troon, UK, abgebrochen	
Technische Daten		
Vermessung:	1.909 BRT / 1.746 NRT	
Ladefähigkeit:	3.200 t	
Länge:	78,4 m über Deck	
Breite:	12,2 m	
Tiefgang:	7,5 m max.	
Geschwindigkeit	16 kn max. unter Segeln	
Kapitäne		
1905 - 1906	Paul Lorenzen (Deutschland)	
1907 - 1914	Max Berlin (Deutschland)	
1919	unbekannt	
1922 - 1923	Henry Freyne (Großbritannien)	
1923 - 1924	Albert S. Henriksen (Norwegen)	

## www.schiffe-und-mehr.com

Rur	Rundreisen der WELLGUNDE / "Bellpool"		
1	1905	Lizard - Valparaiso in 67 Tagen Taltal - Lizard in 82 Tagen	
2	1905/ 1906	Taltal - Lizard in 82 Tagen Caleta Coloso - Lizard in 93 Tagen	
3	1907/ 1908	Port Talbot - Antofagasta in 93 Tagen Antofagasta – Nantes in 115 Tagen	
4	1908/ 1909	Lizard – Gatico in 84 Tagen Taltal – Lizard in 90 Tagen	
5	1909/ 1910	Lizard – Taltal in 87 Tagen Taltal – Lizard in 93 Tagen	
6	1910/ 1911	Kanal – Iquique in 107 Tagen Iquique – Lizard in 89 Tagen	
7	1911	Kanal – Iquique in 85 Tagen Iquique – Lizard in 82 Tagen	
8	1912	Lizard – Coquimbo in 85 Tagen Taltal – Lizard in 96 Tagen	
9	1913	Lizard – Coquirnbo in 87 Tagen Taltal – Lizard in 84 Tagen	
10	1914	Europa - Chile (weiteres unbekannt) Mejillones - Falmouth in 60 Tagen	
11	1920/ 1921	Hamburg - Kotka / Finnland weitere Reise unbekannt	
12	1921/ 1923	Bjorneborg - Port Natal Port Natal - Sydney in 37 Tagen Newcastle - Tocopilla Chile - Europa (weiteres unbekannt).	
13	1923/ 1924	Skelleftea - Adelaide in 119 Tagen Adelaide - Falmouth in 113 Tagen	

Die WELLGUNDE wurde bis 1914 ausschließlich auf der Salpeterroute von/nach Chile eingesetzt. Sie setzte schon auf ihrer Jungfernfahrt ein Zeichen, als sie die Strecke Lizard von Valparaiso in nur 67 Tagen bewältigte. Auch in der Folge überzeugte sie durch weitgehend gute Reisen [1]. Auf ihrer letzten Salpeterreise setzte sie noch eine Rekordmarke: In nur 60 Tagen segelte sie von Mejillones in Chile nach Falmouth [2].

Mit Kriegsbeginn im August 1914 wurde das Schiff in Hamburg aufgelegt und 1917 an die Firma Carl. J. Klingenberg & Co., Bremen, verkauft. Der neue Eigner taufte es in "Hanse" (nach einigen Quellen "Hansa") um. 1919 musste die "Hanse" dann als Reparation dem staatlichen britischen Shipping Controller übergeben werden, blieb aber nach Lubbock [2] noch für zwei Jahre unter deutscher Flagge, da es keine Interessenten für das Vollschiff



gab. Lubbock erwähnt, dass 1920 die erste Nachkriegsfahrt stattfand, die das Schiff nach Kotka in Finnland führte, macht aber keine Angaben zum weiteren Reiseverlauf.

Erst Ende 1921 wurde sie vom Shipping Controller an die Keigley Shipping Co. Ltd. (J. Bell & Co.) mit Sitz in Hull verkauft, und in "Bellpool" umbenannt. Das Kommando erhielt Henry Freyne, der mit dem Schiff Anfang 1922 Holz in Bjorneborg in Finnland lud und von dort - bis über Deck hoch beladen - nach Australien segeln sollte. Vor dem Kap der Guten Hoffnung kam das Schiff in einen schweren Sturm, in dem es fast die gesamte Deckladung verlor und Beschädigungen erlitt. Kapitän Freyne ließ daher Port Natal (heute Durban) als Nothafen anlaufen [3]. Dort scheint die Holzladung komplett gelöscht worden zu sein, denn nach der Reparatur segelte die "Bellpool" mit einer Ladung von 2.800 t Tonerde weiter nach Sydney, das am 29.06.1922 erreicht wurde [3]. Von dort segelte sie weiter nach Newcastle NSW, wo sie Kohle für Tocopilla übernahm und damit am 6. September 1922 auslief [4]. Die weitere Reiseroute ist dem Verfasser nicht bekannt, aber wahrscheinlich lud sie in Chile Salpeter für einen europäischen Hafen. Vermutlich nach der Ankunft in Europa wurde die "Bellpool" im Februar 1923 an den norwegischen Reeder Alf Monsen mit Sitz in Tönsberg verkauft.

Monsen setzte das Schiff unter Kommando von Kapitän Hendriksen weiter in der Australienfahrt ein, wenn auch ebenfalls nur für eine Fahrt. Die "Bellpool" lud Holz in Skelleftea in Schweden und lief damit am 07. September 1923 mit Ziel Adelaide aus [5]. Dort traf sie nach 119 Tagen sicher ein. Nach Löschen der Holzladung lud sie dort Weizen und segelte 1924 in nur 113 Tagen nach Falmouth "for orders" [2]. In dem Jahr war nur das deutsche Vollschiff "Greif" schneller, das die Strecke in 110 Tagen hinter sich brachte. Nach der Rückkehr wurde die ehemalige WELLGUNDE im Musgrave Channel bei Belfast aufgelegt, bevor sie 1926 an einen Abwracker verkauft und im 3. Quartal 1926 in Troon, UK, abgebrochen wurde.

## Literaturhinweise

- [1] Ulrich Schaefer, Vollschiff Wellgunde, Internet-Veröffentlichung, http://www.krieg-nolte.de/302,0003
- [2] Basil Lubbock, The Last of the Windjammers Vol 2, p. 314-315, Brown Son & Ferguson Ltd, Glasgow.UK, 1929
- [3] The Sydney Morning Herald (Tageszeitung, Sydney), Freitag, 30.06.1922, p. 11
- [4] The Register (Tageszeitung, Adelaide), Donnerstag, 07.09.1922, p. 11
- [5] The Register (Tageszeitung, Adelaide), Dienstag, 01.01.1924, p. 10