

Französische Viermastbark ANTONIN von 1902



Die Viermastbark ANTONIN (Foto Reederei A.D. Bordes & Fils, Dünkirchen, undatiert, Fotograf unbekannt)

Die 1902 vom Stapel gelaufene Viermastbark ANTONIN gehörte zu den letzten für die berühmte französische Reederei A. D. Bordes & Fils gebauten Segelschiffen. Der große Viermaster wurde auf den Vornamen eines der drei Söhne des Firmengründers getauft und war für den Transport von Salpeter aus Chile nach Europa vorgesehen. Die ANTONIN wurde von Bordes dann auch zeit lebens auf dieser Kap-Hoorn-Route eingesetzt. Auch auf ihrer letzten Fahrt im Winter 1917 war die schnelle Viermastbark mit Salpeter beladen von Iquique in Chile nach Brest unterwegs, als sie im Mittelatlantik auf 7° N, 36° W von dem deutschen Segel-Hilfskreuzer "S.M.S. Seeadler" angehalten und nach Übernahme der Besatzung durch Sprengung versenkt wurde.

Daten und Fakten der ANTONIN	
Land:	Frankreich
Schiffstyp:	Viermastbark
Bauwerft:	Ateliers et Chantiers de France, Dünkirchen
Stapellauf:	24. August 1902
Eigner:	A. D. Bordes & Fils, Dünkirchen
Besatzung:	31 Mann (1917)
Schwesterschiff:	"Valparaiso" (1902)
Verbleib:	Versenkt am 3. Feb. 1917 durch Hilfskreuzer "S.M.S. Seeadler"
Technische Daten	
Vermessung:	3.204 BRT / 2.662 NRT
Länge:	95,5 m über Deck
Breite:	13,7 m
Tiefgang:	7,4 m max.
Geschwindigkeit	ca. 17 kn max. unter Segeln

Die Dünkirchener Segelschiffsreederei A. D Bordes & Fils war um 1900 eine der größten verbliebenen Betreiber von Windjammern und stand der in Deutschland berühmten Reederei F. Laeisz in nichts nach. Die Bordes-Schiffe holten mit der selben Routine wie ihre deutschen Schwestern Nitrat aus Chile ums Kap Hoorn nach Europa. Auch die Kapitäne der Reederei Bordes gehörten wie die von Laeisz zu den besten der Welt.

Interessanterweise hatte Bordes bis 1901 nie Schiffe in ihrer Heimatstadt bauen lassen, gab aber dann vier Viermastbarken bei der Dünkirchener Großwerft Ateliers et Chantiers de France in Auftrag. Diese vier Schiffe sollten auch die letzten für Bordes gebauten Großsegler werden. Es handelte sich um die Schwesterschiffe-Paare "Adolphe"¹ und "Alexandre"² sowie ANTONIN und "Valparaiso"³, die alle 1902 abgeliefert wurden. Alle hatten eine Tragfähigkeit von ca. 3.900 Tonnen, die Paare unterschieden sich aber durch unterschiedliche Aufbauten in der Nettoregistertonnage.

Generell ist bei diesen vier Neubauten der große Unterschied zwischen Brutto- und Nettotonnage von 600-800 Registertonnen bemerkenswert. Bei der ebenfalls 1902 gebauten und ähnlich großen britischen Viermastbark "Arrow" (später der Flying-P-Liner "Parma") betrug die Differenz nur 100 RT. Erklärbar ist das durch die üppigen französischen Schiffsbau-Subventionen, die große Tonnagen begünstigten. Französische Großsegler hatten daher großzügige und vergleichsweise komfortable Unterkunftsdecks, die im Falle der ANTONIN vom Bug bis zum Großmast und vom Kreuzmast bis zum Heck reichten und also nur eine kurze Kuhl zwischen diesen beiden Masten zuließ.

Die ANTONIN wurde langjährig von Kapitän L. Bourgain und später für kürzere Perioden von den Kapitänen Gascon, Le Chevanton und Felix Lecoq befehligt. Die Viermastbark erzielt meist keine besonders schnellen Reisezeiten. Zwei Reisen stechen jedoch hervor. 1904 segelte sie unter Kapitän Bourgain in nur 75 Tagen von Port Talbot in Wales mit einer Ladung Kohle nach Iquique in Chile, wo sie am 15. Dezember 1904 einlief. Bougain's Re-

kord konnte erst im Kriegsjahr 1915 geschlagen werden. Am 18. November 1915 lief sie unter dem Kommando von Félix Lecoq aus La Pallice in Frankreich aus und erreichte nach nur 72 Tagen am 29. Januar 1916 den Zielhafen Antofagasta in Chile. Bemerkenswert war auch die Umrundung von Kap Hoorn im April 1907. Kapitän Bourgain musste die ANTONIN dabei 32 Stunden lang durch ausgedehnte Eisfelder und um zahlreiche große Eisberge herum manövrieren.

Die letzte Fahrt der ANTONIN begann am 18. November 1916, als sie voll beladen und noch immer unter dem Kommando von Kapitän Lecoq aus Iquique mit Ziel Brest auslief. Die Reise war von widrigen Winden geprägt und nach 77 Tagen hatte die Viermastbark gerade erst den Äquator im Atlantik hinter sich gelassen, als am Mittag des 3. Februar 1917 ein anscheinend norwegisches Vollschiiff auf Gegenkurs gesichtet wurde. Das fremde Schiff stellte sich bald als der deutsche Segel-Hilfskreuzer "S.M.S. Seeadler" unter dem Kommando von Kapitänleutnant Graf Felix von Luckner heraus, der die ANTONIN mit einem Warnschuss vor den Bug stoppen ließ. Nach Durchsuchung und Übernahme der Besatzung wurde die Viermastbark dann auf 6°35' N, 33°29' W durch Sprengung versenkt. Ihre Mannschaft, allerdings ohne den unbeugsamen und der Spionage verdächtigen Kapitän Lecoq, wurde später mit weiteren Gefangenen von anderen Schiffen auf das ebenfalls gekaperte französische Vollschiiff "Cambronne" transferiert. Dieses wurde freigelassen und brachte Besatzungen sicher nach Rio de Janeiro.

1 Viermastbark "Adolphe", Stapellauf 23.3.1902, drei erfolgreiche Chile-Reisen unter Kapitän Gosselin bis 1904, am 29.09.1904 auf der Ausreise unter Kapitän Layec im Sturm beim Einlaufen nach Newcastle, Australien, gestrandet, nachdem das Schlepptau gebrochen war.

2 Viermastbark "Alexandre", Stapellauf 1902, zwei erfolgreiche Chile-Reisen unter Kapitän Forgeard bis 1903, am 21.11.1904 auf der Ausreise unter Kapitän Maurin im Sturm vor Whitby vom Schlepper losgerissen und nach Abbergen der Besatzung gesunken.

3 Viermastbark "Valparaiso", Stapellauf 1902, zahlreiche erfolgreiche, wenn auch keine rekordverdächtigen Reisen in weltweiter Fahrt bis 1927. Kapitäne Harang, Pierre, Le Chevanton, Lecoq, Salaun, Rozé, Beaujean. 1927 abgewrackt.

Literaturempfehlung

Louis Lacroix: *Le derniers Cap-Horniers francais*, Editions Maritimes Et D'Outre-Mer, 1968. Lacroix ist "der" Chronist der französischen Segelschiffahrt. Ein Schwerpunkt dieses Buches sind die Schiffe der Reederei A. D. Bordes & Fils.